

Plan de mobilité  
grande  
agglomération  
toulousaine

# Demain Mobilités!

Mieux se déplacer • Mieux respirer

Concertation préalable à l'élaboration du plan de  
mobilité de la grande agglomération toulousaine  
menée du 18 novembre 2024 au 16 février 2025 :  
compte-rendu de Tisséo Collectivités



## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	<b>4</b>
<b><u>1 L'OBJET DE LA CONCERTATION : L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE</u></b>	<b><u>5</u></b>
1.1 QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITE ?	5
1.2 LA DEMARCHE « DEMAIN MOBILITES ! » D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE	5
1.3 LE PERIMETRE GEOGRAPHIQUE	5
1.4 LE CALENDRIER D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE	6
<b><u>2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION</u></b>	<b><u>7</u></b>
2.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION	7
2.2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	7
<b><u>3 LES MODALITES DE LA CONCERTATION</u></b>	<b><u>8</u></b>
3.1 LES MODALITES PROPOSEES POUR S'INFORMER SUR LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE ET LA CONCERTATION	8
3.2 LES MODALITES PROPOSEES POUR S'EXPRIMER DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION	9
<b><u>4 LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION</u></b>	<b><u>12</u></b>
4.1 REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT	12
4.2 DEBATS MOBILES	12
4.3 ATELIERS PARTICIPATIFS ORGANISES PAR TISSEO COLLECTIVITES	13
4.4 ATELIERS ANIMES EN AUTONOMIE	13
4.5 CAHIERS D'ACTEURS	13
4.6 PANEL MOBILITE CITOYENNE	14
4.7 CONVERSATIONS EN VISIOCONFERENCE	14
4.8 SITE INTERNET	15
4.9 REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE	15
<b><u>5 LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION PAR TISSEO COLLECTIVITES</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b><u>6 LES SUITES DONNEES AU PLAN DE MOBILITE ET A LA CONCERTATION PREALABLE</u></b>	<b><u>20</u></b>

## **7 LE COMPTE-RENDU DES EXPRESSIONS RECUEILLIES LORS DE LA CONCERTATION**

21

<b>7.1 LES EXPRESSIONS RECUEILLIES SUR L'ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE DANS LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE, LES PROJETS PROGRAMMES D'ICI 2030 ET L'EVOLUTION DE LA MOBILITE AU-DELA DE 2030</b>	<b>21</b>
7.1.1 L'ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE DANS LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE	21
7.1.2 LES PROJETS PROGRAMMES D'ICI 2030	32
7.1.3 L'EVOLUTION DE LA MOBILITE AU-DELA DE 2030	34
<b>7.2 LES EXPRESSIONS RECUEILLIES SUR LA DEMARCHE D'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE</b>	<b>37</b>
7.2.1 LE CONTENU ET L'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE	37
7.2.2 LA CONCERTATION PREALABLE A L'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE	40
<b>7.3 LES EXPRESSIONS RECUEILLIES SUR LES CINQ ENJEUX PROPOSES PAR TISSEO COLLECTIVITES</b>	<b>42</b>
7.3.1 EXPRESSIONS TRANSVERSALES	42
7.3.2 LE CADRE DE VIE ET LA SANTE	42
7.3.3 LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE	43
7.3.4 LE DYNAMISME ECONOMIQUE	44
7.3.5 LES RESSOURCES ET LA BIODIVERSITE	45
7.3.6 LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	45
7.3.7 AUTRES ENJEUX ET OBJECTIFS IDENTIFIES PAR LES PARTICIPANTS	46
<b>7.4 LES EXPRESSIONS RECUEILLIES SUR LES SEPT ORIENTATIONS PROPOSEES PAR TISSEO COLLECTIVITES</b>	<b>47</b>
7.4.1 EXPRESSIONS TRANSVERSALES	47
7.4.2 POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A LA VOITURE : DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS	49
7.4.3 POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A LA VOITURE : DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DE L'INTERMODALITE	61
7.4.4 CONCEVOIR LA VILLE ET LES SERVICES DE MOBILITE DE FAÇON COHERENTE	79
7.4.5 RENDRE ATTRACTIFS LES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE	88
7.4.6 ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LA TRANSITION ENERGETIQUE DES VEHICULES	93
7.4.7 DONNER A TOUS L'ACCES A UNE MOBILITE DURABLE	97
7.4.8 S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE DURABLE	99
7.4.9 ADAPTER LES RESEAUX DE TRANSPORT AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	102
7.4.10 AUTRES ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS IDENTIFIEES PAR LES PARTICIPANTS	104

## PREAMBULE

La concertation “Demain Mobilités !”, préalable à l’élaboration du plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine s’est déroulée du 18 novembre 2024 au 16 février 2025. Elle a été organisée par Tisséo Collectivités, l’Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) urbaine de la grande agglomération toulousaine, à l’échelle de son ressort territorial.

La concertation vise à faire connaître la démarche d’élaboration « Demain Mobilités ! » du plan de mobilité, de 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, de débattre des enjeux et des orientations du plan, et de recueillir des contributions permettant à Tisséo Collectivités de formuler les objectifs du plan et d’élaborer des scénarii.

Cette concertation est organisée en application des dispositions de code de l’environnement. A la demande de Tisséo Collectivités, la Commission Nationale du Débat Public a désigné deux garants, chargés de veiller à ce que la transparence de l’information et les modalités de la concertation permettent au public d’exercer ses droits à l’information et à la participation vis-à-vis des décisions qui le concernent. Au terme de la concertation, les garants ont rédigé leur bilan de la concertation, transmis à Tisséo Collectivités et rendu public le 17 mars 2025, qui inclue plusieurs demandes de précisions et recommandations adressées par les garants à Tisséo Collectivités.

Le présent document constitue le compte-rendu dressé par Tisséo Collectivités de la concertation préalable :

- rappelle l’objet, les objectifs et les modalités de la concertation ;
- présente les chiffres de la participation ;
- rend compte de l’ensemble des expressions recueillies au cours de la concertation ;
- présente les enseignements tirés par Tisséo Collectivités de la concertation, les réponses apportées aux demandes de précision et aux recommandations émises par les garants, et les mesures que Tisséo juge nécessaire de mettre en place pour répondre à ces enseignements de la concertation.

# 1 L'OBJET DE LA CONCERTATION : L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN

## 1.1 Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

Le plan de mobilité (PDM) est un **document de planification et de programmation permettant d'anticiper les mobilités de demain dans un territoire**. Il définit la stratégie au service d'une mobilité performante et durable pour les habitants. C'est, depuis 2019, le nouveau nom du plan de déplacements urbains.

Le code des transports indique que « le plan de mobilité détermine les principes régissant la mobilité des personnes, le transport de marchandises, la circulation et le stationnement ». Le Plan de Mobilité est obligatoire pour les intercommunalités de plus de 100 000 habitants et doit être élaboré par l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur son territoire de compétence, appelé le « ressort territorial ».

## 1.2 La démarche « Demain Mobilités ! » d'élaboration du plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine

Tisséo Collectivités est l'**Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) urbaine de la grande agglomération toulousaine**. En tant qu'AOM, Tisséo Collectivités est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

En 2024, une démarche d'élaboration d'un plan de mobilité, baptisée « Demain Mobilités ! » est engagée par Tisséo Collectivités. La démarche doit permettre de **définir une nouvelle stratégie de mobilité pour la période 2030-2040**, en tenant compte de l'évolution du contexte des déplacements, du cadre législatif et réglementaire et de la planification territoriale.

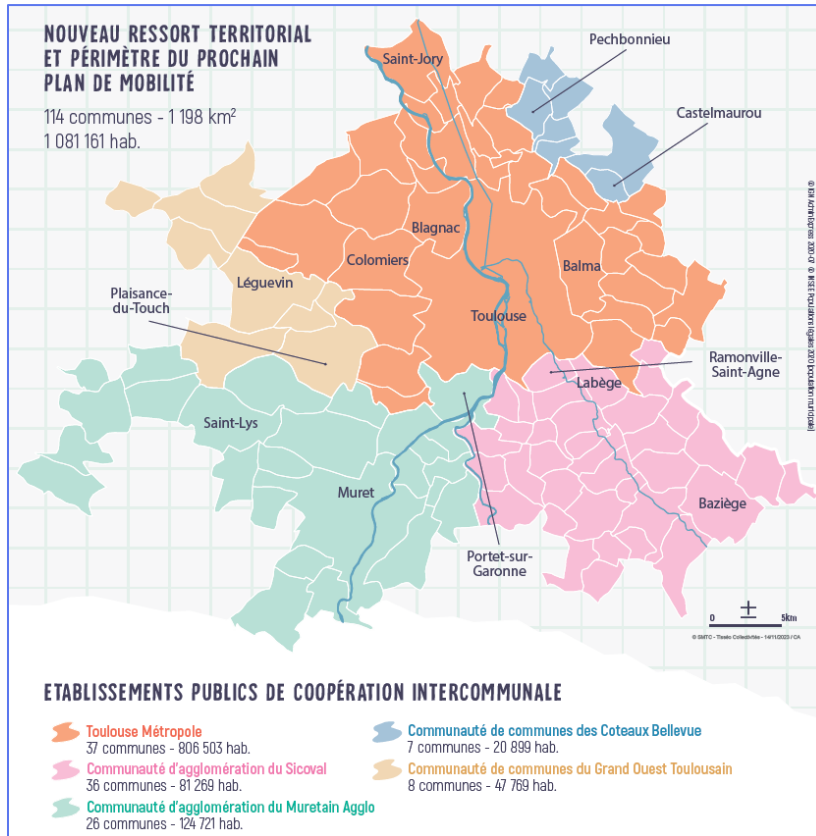
Cette **démarche « Demain Mobilités ! » est partenariale** : pour élaborer et mettre en œuvre le plan de mobilité, Tisséo Collectivités associe les autres acteurs compétents en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, ainsi que les gestionnaires d'infrastructure de transport.

## 1.3 Le périmètre géographique

Le plan de mobilité s'applique sur le « **ressort territorial** » de Tisséo Collectivité c'est-à-dire sur son territoire de compétence, composé de 5 intercommunalités :

- **Toulouse Métropole** (807 000 habitants) ;
- **La communauté d'agglomération du Muretain Agglo** (125 000 habitants) ;
- **La communauté d'agglomération du SICOVAL** (81 000 habitants) ;
- **La communauté de communes du Grand Ouest Toulousain** (48 000 habitants) ;
- **La communauté de communes Coteaux Bellevue** (21 000 habitants).

L'ensemble de ces intercommunalités représente **114 communes** réparties sur 1 198km<sup>2</sup> et accueillant 1,1 million d'habitants (INSEE 2020).

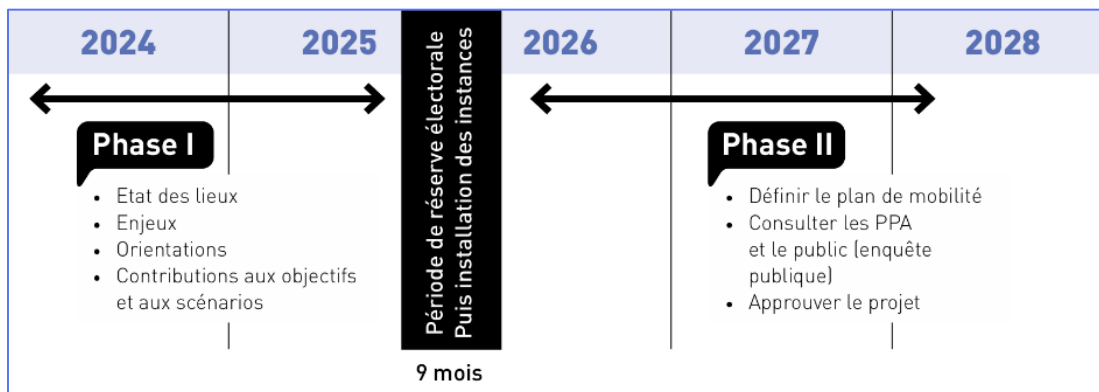


Les besoins de déplacements des habitants des **territoires limitrophes** au ressort territorial sont pris en compte dans l'élaboration du plan de mobilité.

### 1.4 Le calendrier d'élaboration du plan de mobilité

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

1. **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.
2. **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.



## 2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

### 2.1 Le cadre réglementaire de la concertation

Le plan de mobilité, en tant que plan assujéti à une évaluation environnementale et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), entre dans le champ d'application de la concertation préalable du code de l'environnement. Cela ne donne pas nécessairement lieu à l'organisation d'une telle concertation<sup>1</sup>.

Les élus de Tisséo Collectivités ont décidé d'organiser **une concertation préalable à l'élaboration du plan de mobilité**, en application des modalités prévues par le code de l'environnement<sup>2</sup>. La concertation a été organisée **du 18 novembre 2024 au 16 février 2025**, soit la durée maximale de 3 mois de concertation prévue par le code de l'environnement.

De plus, les élus de Tisséo Collectivités ont décidé de solliciter volontairement la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) pour demander la **désignation de garants**. Présents tout au long de la concertation, les deux garants Audrey Richard-Ferroudji et Antoine Landeau ont veillé à la bonne information du public, à la pertinence du cadre d'expression, à la transparence du processus et au recueil de la diversité des voix et des opinions. Au terme de la concertation, les garants ont rédigé leur **bilan de la concertation**, transmis à Tisséo Collectivités et rendu public le 17 mars 2025.

### 2.2 Les objectifs de la concertation

La concertation préalable vise les objectifs suivants :

- **Faire connaître la démarche d'élaboration du plan de mobilité ;**
- **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.**

<sup>1</sup> Article L121-17 du code de l'environnement.

<sup>2</sup> Article L121-16 du code de l'environnement.

### 3 LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Tisséo a souhaité proposer, dans le cadre de la concertation, **des possibilités d'information et d'expression nombreuses et variées, afin de toucher tous les publics**. Une attention particulière a été portée aux personnes éloignées des dispositifs de conception de politiques publiques de mobilité.

A l'issue de la concertation, **l'ensemble des ressources produites dans le cadre de la concertation** (dossier de concertation et sa synthèse, bilan des garants, état des lieux de la mobilité comprenant des fiches thématiques et des états des lieux par bassins de vie de l'agglomération, supports de présentation et comptes rendus des différentes modalités de la concertation, foire aux questions...) **demeurent consultables** sur le site internet dédié à la concertation et à l'élaboration du plan de mobilité : <https://www.demainmobilities.fr/>

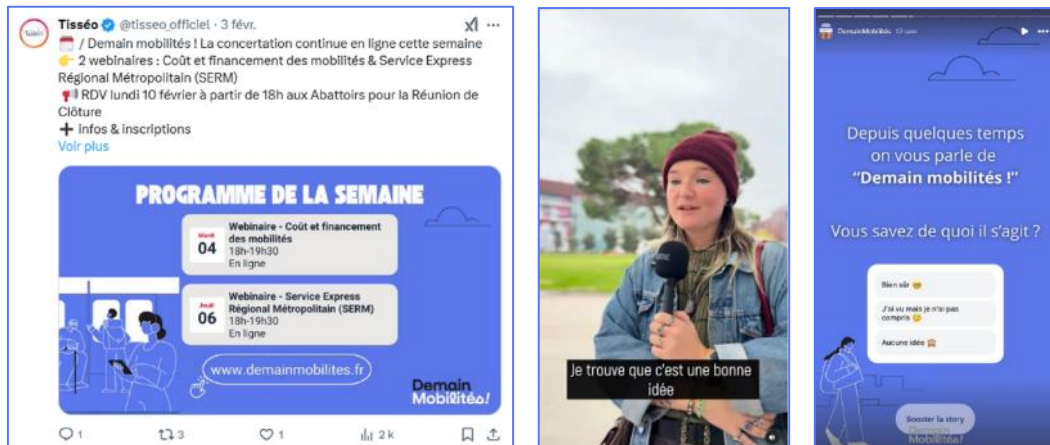
#### 3.1 Les modalités proposées pour s'informer sur la démarche d'élaboration du plan de mobilité et la concertation

Les modalités d'information suivantes ont été proposées durant la concertation :

- Le **site internet demainmobilities.fr**, référencé sur les moteurs de recherche à partir du 15 octobre 2024, regroupant :
  - L'ensemble des ressources sur la démarche d'élaboration du plan de mobilité et la concertation ;
  - Un module d'inscription aux événements de la concertation ;
  - Un module questions / réponses permettant aux participants de poser en ligne leurs questions à Tisséo Collectivités et d'obtenir des réponses ;
  - Une carte des idées (voir 3.3.2).
- Le **dossier de concertation** (360 impressions) et **sa synthèse** (1 110 impressions), distribués lors des différents événements de la concertation, et consultables en ligne sur le site internet demainmobilities.fr depuis le début de la concertation.
- Une **campagne d'affichage** dans le réseau Tisséo durant toute la durée de la concertation (bus, tramway, métro, Téléo, paniers VélôToulouse, agences, panneaux d'affichage...).



- Une **campagne de communication sur les réseaux sociaux** : 82 publications réalisées sur les réseaux Tisséo (Facebook, Instagram, X, LinkedIn).



- Deux **communiqués de presse** dédiés, publiés le 15 novembre 2024 et le 5 février 2025, et des relais dans les dossiers de presse du comité syndical de Tisséo Collectivités (16 octobre 2024, 11 décembre 2024, 5 février 2025). Au 18 février 2025, 7 articles dédiés à la concertation étaient parus dans la presse quotidienne régionale (3 articles Actu Toulouse, 1 article l'Opinion, 3 articles la Dépêche du Midi).
- Une campagne de **publicité presse et radio** (encarts presse et spots radio).
- La transmission d'un **kit de communication aux partenaires** de Tisséo Collectivités (maires de quartier, communes et intercommunalités du ressort territorial, entreprises, membres du comité technique PDM, du comité syndical, de la commission des grands employeurs et du comité des partenaires) pour leur permettre de relayer les informations sur la concertation.
- Des **mails d'information réguliers** sur la concertation auprès des partenaires précités de Tisséo Collectivités et des personnes ayant communiqué leur adresse mail pour être tenues informées des actualités de la concertation.

### 3.2 Les modalités proposées pour s'exprimer dans le cadre de la concertation

Les modalités d'expression suivantes ont été proposées durant la concertation :

- Une **réunion publique d'ouverture** de la concertation le 20 novembre 2024.
- Une **carte des idées en ligne** durant toute la durée de la concertation, permettant aux participants de déposer leurs souhaits et propositions d'actions en lien avec les orientations proposées par Tisséo, renseigner leurs autres idées pour l'avenir des mobilités sans lien avec ces orientations, et débattre avec les autres participants.
- La possibilité laissée à tout individu ou organisation d'**animer en autonomie un débat sur les mobilités** dans la grande agglomération toulousaine, à l'aide d'un **kit de débat** téléchargeable en ligne durant toute la durée de la concertation : dix ateliers ont été animés en autonomie au cours de la concertation. Lorsque Tisséo Collectivités en été informé, ces ateliers ont été relayés sur le site [demainmobilités.fr](http://demainmobilités.fr)

- Un gabarit de **cahier d'acteur** téléchargeable en ligne durant toute la durée de la concertation, permettant aux personnes morales de transmettre à Tisséo Collectivités une contribution libre sur l'élaboration du plan de mobilité.



- Seize « **débats mobiles** » organisés entre le 18 novembre et le 18 décembre 2024 dans des centres commerciaux et marchés de plein vent, pôles d'échanges multimodaux, pôles d'emplois, universités et lieux de passage pour aller à la rencontre des habitants, des usagers, des salariés et des étudiants.



© Terralma



© Tisséo Collectivités

- Huit **conversations** organisées en visioconférence :
  - « Présentation des résultats de l'EMC<sup>2</sup> : Quels enseignements pour l'élaboration du plan de mobilité ? » le 28 novembre 2024,
  - « La voiture : quelle place dans l'espace public ? » le 9 décembre 2024,
  - « Les modes actifs : quelle place peuvent prendre la marche et le vélo dans nos mobilités quotidiennes ? » le 16 décembre 2024,
  - « Aménagement urbain et mobilité : à quoi devrait ressembler la ville de demain pour nous rendre moins dépendant de la voiture ? » le 15 janvier 2025,
  - « Quels transports collectifs pour quel territoire ? » le 20 janvier 2025,
  - « Mobilité, environnement et santé : comment réduire les impacts négatifs des transports sur le climat et l'air ? Quels bénéfices sur la santé d'une mobilité plus durable ? » le 30 janvier 2025,
  - « Coûts et financement des mobilités : des transports pour tous, mais qui paye quoi ? » le 4 février 2025,
  - « Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) de la grande agglomération toulousaine » le 6 février 2025.

- Cinq **ateliers participatifs territoriaux** ouverts à tous pour exprimer des besoins, attentes et propositions, organisés dans les différents bassins de mobilité :
  - le 4 décembre 2024 à Pechbonnieu (bassin Nord-Est),
  - le 11 décembre 2024 à Montgiscard (bassin Sud-Est),
  - le 14 janvier 2025 à Toulouse (bassin Centre),
  - le 23 janvier 2025 à Colomiers (bassin Nord-Ouest),
  - le 28 janvier 2025 à Portet-sur-Garonne (bassin Sud-Ouest).



- Deux **ateliers participatifs à destination des employeurs** - coorganisé avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Garonne (CCI) le 22 janvier 2025 - et des représentants des artisans et des commerçants - coorganisé avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne (CMA) le 21 janvier 2025.
- Deux **ateliers participatifs à destination des conseils municipaux des enfants et des collégiens de Toulouse** organisés les 15 et 25 janvier 2025.



- Un **panel « Mobilité Citoyenne »** composé d'habitants de la grande agglomération tirés au sort, mandaté par Tisséo Collectivités pour rédiger une contribution argumentée à l'élaboration du plan de mobilité lors de trois sessions de travail les 7 et 8 décembre 2024, 11 et 12 janvier 2025, 1er et 2 février 2025.
- Une **réunion publique de clôture** de la concertation le 10 février 2025.

## 4 LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

Plus de **2 500 participations<sup>3</sup>** à la concertation, incluant à la fois les participants aux différents événements de la concertation et les contributions déposées sur le site internet dédié à la concertation ou sous forme de cahiers d'acteurs.

### 4.1 Réunion publique de lancement

**107** personnes ont élargé lors de cette réunion de lancement, parmi lesquelles se trouvaient des représentants d'associations, d'entreprises, des élus et agents des collectivités du ressort territorial, et des habitants du ressort territorial de Tisséo Collectivités.



### 4.2 Débats mobiles

Au total, **531** participants ont été rencontrés au cours de l'ensemble des débats mobiles :

Date	Lieu du débat mobile	Participants
18/11/2024	Université Paul Sabatier à Toulouse	46
20/11/2024	Centre Commercial Balma-Gramont	65
23/11/2024	Esplanade François Mitterrand à Toulouse	58
26/11/2024	Marché de Saint Génies de Bellevue	16
27/11/2024	Centre commercial Labège 2	26
29/11/2024	Gare Matabiau à Toulouse	43
30/11/2024	Marché de Baziège	19
02/12/2024	Université Jean Jaurès à Toulouse	35
03/12/2024	Pôle d'échanges Basso Cambo à Toulouse	27
04/12/2024	Centre Commercial de Portet-sur-Garonne	23
06/12/2024	Place Monestié Plaisance du Touch	40
10/12/2024	Gare de Colomiers	26
11/12/2024	Centre Commercial Fenouillet	35
12/12/2024	Airbus Lagardère	31
17/12/2024	Gare de Muret	20
18/12/2024	CHU Purpan	21

<sup>3</sup> Nous parlons de participations plutôt que de participants car de nombreuses personnes ont participé à plusieurs des modalités proposées.

### 4.3 Ateliers participatifs organisés par Tisséo Collectivités

**243** participations aux ateliers organisés par Tisséo Collectivités ont été comptabilisées, dont des élus, des agents des services des collectivités et intercommunalités, des représentants d'associations, des représentants d'employeurs, d'artisans et de commerçants, des habitants du ressort territorial de Tisséo Collectivités, des jeunes membres du Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens de Toulouse (CMEC).

Date	Atelier	Participants
04/12/2024	Atelier Nord-Est (Pechbonnieu)	38
11/12/2024	Atelier Sud-Est (Montgiscard)	27
14/01/2025	Atelier Centre (Toulouse)	19
15/01/2025	Atelier CMEC (Toulouse)	22
21/01/2025	Atelier CMA (Toulouse)	12
22/01/2025	Atelier CCI (Toulouse)	19
23/01/2025	Atelier Nord-Ouest (Colomiers)	49
25/01/2025	Atelier CMEC (Toulouse)	28
28/01/2025	Atelier Sud-Ouest (Portet-sur-Garonne)	29

### 4.4 Ateliers animés en autonomie

Environ **230** participations aux dix ateliers animés en autonomie ont été comptabilisées, selon la répartition suivante :

Date	Organisateur	Participants
29/11/2024	2 Pieds 2 Roues	20
12/12/2024	Lycée d'Auzerville Tolosane	30
17/01/2025	Café associatif Le Grenier	7
21/01/2025	2 Pieds 2 Roues	70 - 80
21/01/2025	Green Sab, association écologiste de l'Université Paul Sabatier	4
29/01/2025	Conseil de développement de Toulouse Métropole	16
30/01/2025	Commune de Cugnaux	25
30/01/2025	Sicoval	11
6/02/2025	Université de Toulouse	13
12/02/2025	AUTATE, Citiz, 2 Pieds 2 Roues, Rallumons l'Etoile	30

### 4.5 Cahiers d'acteurs

**49** cahiers d'acteurs ont été reçus et publiés sur le site internet, produits par des collectivités (19), associations et collectifs d'habitants (18), entreprises (5), conseils de développement (2), chambre consulaire (1), groupes politiques (2), établissement public local (1), groupe d'étudiants (1).

## 4.6 Panel Mobilité Citoyenne

Le panel était composé de **27** membres tirés au sort afin de composer un ensemble diversifié en termes de genre, d'âge, de lieu de résidence, de niveau d'études et de mode de déplacement. Au terme de trois sessions de travail les 7 et 8 décembre 2024, 11 et 12 janvier 2025, 1er et 2 février 2025, le panel a adopté un avis remis aux élus de Tisséo Collectivités et publié sur le internet dédié à la concertation.



## 4.7 Conversations en visioconférence

Environ **330** participations aux conversations en visioconférence ont été comptabilisées, dont des élus, des agents, des représentants d'associations, du monde économique, et des habitants du ressort territorial de Tisséo Collectivités.

Date	Conversation	Participants
28/11/2024	EMC <sup>2</sup>	45
9/12/2024	Place de la voiture	38
16/12/2024	Modes actifs	28
15/01/2025	Aménagement urbain et mobilité	25
20/01/2025	Transports collectifs et intermodalité	33
30/01/2025	Santé et environnement	24
04/02/2025	Coûts et financement	35
06/02/2025	SERM	100 (environ)

### 4.8 Site internet

**802** contributions ayant donné lieu à **1 072** commentaires ont été recueillies sur la carte des idées accessible en ligne. **96** questions ont été déposées sur la foire aux questions, auxquelles des réponses ont été apportées.



### 4.9 Réunion publique de clôture

**107** personnes ont élargé lors de cette réunion de clôture, parmi lesquelles se trouvaient des représentants d'associations, d'entreprises, des élus et agents des collectivités du ressort territorial, et des habitants du ressort territorial de Tisséo Collectivités.



## 5 LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION PAR TISSEO COLLECTIVITES

Tisséo Collectivités remercie l'ensemble des participants à la concertation pour leur mobilisation et leurs contributions à l'élaboration du plan de mobilité. Les principaux enseignements que Tisséo Collectivités tire de cette concertation sont les suivants :

### Sur le déroulement de la concertation :

- Les différentes modalités de concertation proposées ont donné lieu à plus de 2 500 participations (incluant à la fois les participants aux différents événements de la concertation et les contributions déposées sur le site internet dédié à la concertation ou sous forme de cahiers d'acteurs). **La concertation a permis d'informer un large public sur la démarche d'élaboration du plan de mobilité et de recueillir les besoins, attentes et propositions.**
- **La diversité des modalités proposées ainsi que la durée importante de la concertation ont permis de toucher une grande diversité de publics à l'échelle de la grande agglomération et au-delà**, y compris des personnes souvent éloignées des dispositifs de conception de politiques publiques de mobilité. A ce titre, la mise en place d'un panel citoyen, la tenue d'ateliers avec le conseil municipal des enfants et des collégiens de Toulouse et l'organisation de débats mobiles dans de multiples endroits de l'agglomération ont été particulièrement opportuns et appréciés des participants.
- L'accessibilité de certaines modalités de la concertation aux personnes en situation de handicap a parfois été jugée insuffisante par certains participants, notamment lors de la réunion publique de lancement. Tisséo a entendu ces expressions et a cherché à y répondre en complétant les mesures à destination des personnes en situation de handicap. A titre d'exemple, l'interprétation simultanée en langue des signes a été proposée lors de la réunion publique de clôture.
- Des demandes sur la prise en compte des résultats de la concertation dans l'élaboration du plan de mobilité ont été exprimées : à la suite de la concertation, Tisséo Collectivités indiquera par délibération du comité syndical du 7 mai 2025 les suites données à cette concertation et à l'élaboration du plan de mobilité.

### Sur l'état des lieux de la mobilité dans la grande agglomération toulousaine :

- Tisséo a présenté dans le cadre de la concertation un état des lieux de la mobilité dans la grande agglomération toulousaine, les projets programmés d'ici 2030 et des hypothèses d'évolution de la mobilité au-delà de 2030. **Les différents constats présentés sur l'état actuel des mobilités ont été dans l'ensemble partagés par les participants**, qui ont souvent enrichi l'état des lieux présenté par le partage de leurs expériences, satisfactions et insatisfactions dans les mobilités du quotidien. **Des critiques ont en ce sens été formulées au sujet de l'offre de transports en commun en-dehors de Toulouse.** La persistance de la congestion routière en dépit de la baisse de l'usage de la voiture et du développement des modes actifs et des transports en commun fait également l'objet de questionnements.
- **Plusieurs demandes de précision de l'état des lieux ont été recueillies** au cours de la concertation : des demandes sur les offres de transport actuelles ou à venir (quel redéploiement du réseau de bus suite à la mise en service de la ligne C ?) et sur la

fréquentation des réseaux de transport (Tisséo et liO), des demandes de traitements complémentaires de l'EMC<sup>2</sup> ou d'études complémentaires pour préciser en particulier les spécificités par territoires, publics et modes, plusieurs propositions d'indicateurs à prendre en compte dans l'évaluation des pratiques de mobilité et des offres de transports en commun. Des premières réponses à ces demandes ont pu être apportées durant la concertation par Tisséo Collectivités et ses partenaires, sur la foire aux questions proposée sur le site de la concertation et lors des ateliers et des conversations.

Sur les enjeux et objectifs proposés par Tisséo pour le plan de mobilité :

- **Les enjeux et objectifs proposés par Tisséo ont été dans l'ensemble partagés par les participants.** Certains ont estimé que ces enjeux et objectifs étaient trop généraux et pas suffisamment déclinés en objectifs chiffrés.
- **De nombreux participants ont souligné l'importance des enjeux d'amélioration du cadre de vie** et de diminution des pollutions sonores et atmosphériques liés à l'usage de la voiture. Des participants ont suggéré de préciser dans le plan de mobilité l'objectif de diminution du trafic automobile.
- En matière de cohésion sociale et territoriale, **les participants partagent largement l'objectif de garantir le droit à la mobilité des personnes vulnérables et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. Les questions de l'équité territoriale et de la justice spatiale** sont fréquemment mises en avant par les participants à la concertation, pour assurer le droit à la mobilité de l'ensemble des habitants de la grande agglomération.
- **L'enjeu de favoriser le dynamisme économique a fait davantage débat** : si le besoin de faciliter les mobilités des salariés de l'agglomération est dans l'ensemble partagé, plusieurs participants questionnent l'opportunité de favoriser la croissance démographique et l'attractivité de la métropole toulousaine.
- En matière de lutte contre le changement climatique, **les enjeux d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre ont été souvent évoqués et partagés** dans les expressions recueillies, tandis que l'adaptation au changement climatique a fait l'objet de peu de contributions.
- En matière de préservation des ressources et de la biodiversité, les expressions recueillies évoquent principalement **la diminution de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols.**

Sur les orientations proposées par Tisséo pour le plan de mobilité :

- **Le développement des alternatives à la voiture a fait l'objet de la majorité des contributions.** De très nombreuses propositions ont été recueillies pour **développer le vélo, la marche à pied, le réseau Tisséo, le réseau liO train et le SERM, à la fois pour améliorer les mobilités du quotidien des usagers et pour favoriser le report modal en rendant ces alternatives à la voiture plus attractives.** Différents leviers communs aux modes actifs et aux transports en commun sont identifiés par les participants : le renforcement de l'équité territoriale en termes de desserte, d'aménagements et d'offre de services entre Toulouse, sa proche périphérie et le reste de l'agglomération, le développement de l'intermodalité et des tarifications intégrées, l'apaisement de la cohabitation entre les usagers des différents modes, la prise en compte des besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le développement d'actions de communication et de sensibilisation.

- Concernant spécifiquement les transports en commun, les **participants souhaitent améliorer les fréquences, amplitudes horaires et performances des lignes actuelles (notamment de bus, métro et TER), et développer la desserte en bus et TER des zones périphériques de la grande agglomération**. Des lignes transversales doivent être proposées, en complément des lignes radiales. Dans les zones urbaines, certains souhaitent développer en priorité les transports en commun de surface, d'autres souhaitent développer le réseau de métro. Il est également demandé l'amélioration de l'accessibilité économique des transports en commun et de l'expérience voyageurs (renforcement de l'information des usagers et du confort).
- Concernant spécifiquement les modes actifs, il est notamment proposé **d'améliorer et développer les aménagements cyclables et piétons afin de favoriser leur continuité, leur sécurité, leur lisibilité et leur accessibilité**. Pour favoriser en particulier le report modal vers le vélo, plusieurs suggèrent également de développer des solutions de stationnement, de location (dont l'amélioration de l'offre VélôToulouse) et de réparation. Des propositions sont aussi faites pour développer l'apprentissage des modes actifs, et amener spécifiquement les cyclistes à mieux respecter le code de la route et les autres usagers.
- Vis-à-vis de l'articulation entre l'aménagement territorial et urbain et les politiques de mobilité, les nombreuses propositions recueillies visent principalement à **réduire les besoins de déplacements et les distances à parcourir**, à favoriser les alternatives à la voiture et à **rendre l'utilisation de la voiture individuelle moins attractive, notamment en limitant la place de la circulation des voitures individuelles en ville et les possibilités de stationnement automobile**. Concernant ces deux derniers leviers, le niveau de contrainte nécessaire dans les mesures à mettre en place fait débat. Certains participants proposent de faire de la réduction de l'attractivité de la voiture une orientation dédiée du PDM, mentionnant explicitement l'enjeu de réduire la place de la voiture.
- Concernant l'usage partagé de la voiture, **le développement de solutions de covoiturage et d'autopartage a fait l'objet de nombreuses propositions pour faciliter l'accès à ces solutions et les rendre davantage attractives**, en complément du développement des modes actifs et des transports en commun.
- L'orientation relative à la transition énergétique des véhicules a donné lieu à l'expression d'une diversité de points de vue : différentes propositions ont été recueillies visant à **favoriser l'électrification des mobilités**, mais plusieurs participants **questionnent la priorité de cette orientation** par rapport notamment au développement des alternatives à la voiture.
- **L'orientation proposant de donner à tous l'accès à une mobilité durable a été largement partagée par les participants**. Ceux-ci ont souvent insisté sur la nécessité de réduire la dépendance à la voiture dans un esprit de justice sociale et spatiale, en prenant en compte l'ensemble des publics et des territoires de l'agglomération. **L'opportunité des projets d'infrastructures routières visant à fluidifier le trafic automobile a fait débat**, certains les estimant nécessaire pour faciliter les mobilités des habitants des bassins périphériques, d'autres souhaitant leur arrêt pour ne pas générer de trafic routier supplémentaire et éviter leurs impacts environnementaux.
- Le développement d'une logistique durable a été moins évoqué par les participants. Les expressions recueillies portent non seulement sur l'adaptation des pratiques des

opérateurs et des infrastructures logistiques, mais également sur l'évolution des habitudes des habitants en matière notamment de livraison à domicile.

- Peu évoquée au cours de la concertation, l'adaptation au changement climatique a surtout été discutée à l'aune de **l'adaptation de l'aménagement des espaces publics à la hausse des températures**.

Sur les suites de la démarche d'élaboration du plan de mobilité :

- Le calendrier d'élaboration du plan a fait l'objet d'interrogations, notamment l'horizon d'approbation du PDM, en 2028, qui a été jugé lointain. Plusieurs participants ont demandé la **mise en place de mesures à plus court terme**.
- Plusieurs demandes ont été exprimées sur la prise en compte dans l'élaboration du PDM des autres documents de planification territoriale et des territoires limitrophes du ressort de Tisséo Collectivités. Il est également demandé d'assurer la **bonne articulation entre l'élaboration du PDM et celle du SERM toulousain**.
- Plus largement, l'enjeu d'une élaboration partenariale du PDM a été soulignée : il est demandé la **mise en place d'une gouvernance partagée** avec les autres acteurs publics du territoire compétents en matière de mobilité et d'aménagement, les associations d'usagers, les employeurs.
- Au-delà de la phase de concertation préalable, des demandes ont été formulées de **poursuite de l'information et du dialogue avec le public** au fur à et mesure de l'élaboration du plan.

## 6 LES SUITES DONNEES AU PLAN DE MOBILITE ET A LA CONCERTATION PREALABLE

Au terme de la concertation, les garants ont rédigé leur bilan de la concertation, transmis à Tisséo Collectivités et rendu public le 17 mars 2025. Ce bilan comporte 7 « suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse » et 6 « recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du plan sur la prise en compte des avis des participants ».

Le bilan est consultable sur le site internet dédié à la concertation et à l'élaboration du plan de mobilité [www.demainmobilites.fr](http://www.demainmobilites.fr).

La réponse de Tisséo Collectivités fera l'objet d'une délibération du comité syndical du 7 mai 2025. Elle sera consultable sur le site de la concertation [www.demainmobilites.fr](http://www.demainmobilites.fr).

## 7 LE COMPTE-RENDU DES EXPRESSIONS RECUEILLIES LORS DE LA CONCERTATION

Il est rendu compte dans cette partie de l'ensemble des expressions recueillies lors de la concertation, sans pondération quantitative des différents points de vue exprimés. Il s'agit de retranscrire dans une logique qualitative la diversité de ces points de vue et des arguments exprimés, dont Tisséo Collectivités a tiré les enseignements décrits en partie 5.

### 7.1 Les expressions recueillies sur l'état des lieux de la mobilité dans la grande agglomération toulousaine, les projets programmés d'ici 2030 et l'évolution de la mobilité au-delà de 2030

Dans le cadre de la concertation, Tisséo Collectivités a souhaité présenter et mettre en débat **un état des lieux de la mobilité** (comprenant des fiches thématiques et des états des lieux par bassins de vie de l'agglomération), **des projets programmés d'ici 2030 et l'évolution de la mobilité au-delà de 2030** (les contenus présentés sur ces trois volets sont consultables dans le dossier de concertation).

#### 7.1.1 L'état des lieux de la mobilité dans la grande agglomération toulousaine

La concertation suscite à la fois **des réactions aux données présentées par Tisséo et de multiples constats d'usagers sur l'état des mobilités du quotidien dans la grande agglomération**. Plusieurs contributions demandent de **préciser l'état des lieux proposé**. Tisséo Collectivités a apporté au cours de la concertation des réponses à différentes demandes, notamment lors des ateliers, des conversations et sur la foire aux questions mise en place sur le site Internet.

##### 7.1.1.1 Méthodologie de l'état des lieux

La méthodologie de l'état des lieux fait l'objet durant la concertation de différentes demandes de précisions et de questionnement, concernant notamment l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>). Plusieurs participants estiment que **les résultats présentés de l'EMC<sup>2</sup> sont globaux, et doivent être affinés, notamment pour tenir compte des spécificités territoriales**. Le Département de la Haute-Garonne note par exemple dans son cahier d'acteur : « *les analyses sont trop ciblées sur Toulouse et sa première couronne, au détriment des territoires adhérents relevant de la deuxième couronne* ». Sur la carte des idées, l'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais indique plus précisément : « *Nous regrettons que l'état des lieux ne soit pas spatialisé plus finement* ». De ce fait, le « *métabolisme des bassins de vie n'est pas réellement analysé* ». Cet état des lieux ne permet pas d'établir un réel diagnostic des points noirs (échangeurs, P+R, réseau viaire secondaire...), des forces et des faiblesses des territoires ». Les participants à l'atelier territorial du bassin nord-est demandent par exemple à l'échelle du bassin un bilan de l'évolution du réseau de transport en commun ainsi que les nombres de kilomètres parcourus par mode.

Outre ces demandes d'une meilleure sectorisation de l'état des lieux, d'**autres demandes d'analyses complémentaires de l'EMC<sup>2</sup> ou d'études supplémentaires** sont souhaitées :

- Evaluer, même avec une marge d'erreur, les déplacements des catégories non prises en compte dans l'EMC<sup>2</sup> : livreurs, professionnels motorisés, habitants hors périmètre du ressort territorial
- Inclure dans l'état des lieux le nombre d'employeurs ayant signé des plans de mobilité, le nombre de salariés couverts correspondants, et le nombre d'entreprises accompagnées par Tisséo Collectivités.
- Disposer de davantage de données sur l'accidentologie et sur les impacts en la matière de l'usage croissant des modes actifs.

#### 7.1.1.2 Évolution du nombre de déplacements et des parts modales

Concernant **l'évolution globale du nombre de déplacements** :

- Différentes interrogations sont exprimées sur la définition d'un déplacement et les méthodologies de calcul utilisées pour aboutir aux nombres présentés. Il est en ce sens demander d'affiner ces données en affinant l'analyse des déplacements en fonction : du motif de déplacement, de la distance parcourue, des heures de la journée et jours de la semaine, y compris le week-end.
- Plusieurs participants estiment que le télétravail est un facteur explicatif de la baisse des kilomètres parcourus, et demandent d'en évaluer l'importance dans l'état des lieux.
- Des participants souhaitent la réalisation d'une analyse fine des flux de circulation pour évaluer mieux les besoins de mobilité. Dans le cadre de la concertation, l'AUTATE partage à ce titre sur la carte des idées un travail d'analyse réalisé par l'association sur la base des données de l'EMC<sup>2</sup>, pour détailler les flux entrants ou sortants par modes selon le maillage zonal utilisé dans l'enquête.

Concernant **l'évolution globale des parts modales** :

- Des analyses complémentaires de l'enquête mobilité sont demandée sur l'évolution des pratiques de mobilité selon les tranches d'âge.
- Il est également demandé une analyse plus qualitative des évolutions individuelles de pratiques de mobilité, afin de prendre en compte les différents choix (ou absence de choix) qui s'offrent aux individus et mieux comprendre les raisons qui amènent des habitants de l'agglomération à modifier ou non leur choix de modes de transport.
- Un participant estime qu'il serait nécessaire de faire l'analyse en volume plutôt qu'en répartition de l'utilisation des modes au vu de la hausse du nombre d'habitants.

Concernant **spécifiquement l'évolution de l'usage de la voiture** :

- Différents acteurs demandent à nuancer le constat fait par Tisséo de la diminution de l'usage de la voiture, dans la mesure où cette tendance ne concerne pas de manière égale l'ensemble de l'agglomération : le Conseil de développement local de Balma note ainsi un « *Biais de positivité dans l'état des lieux : l'usage de la voiture a bien diminué à l'intérieur de la rocade mais en première et deuxième couronne les progrès n'ont pas compensé l'augmentation de la population* ». Certains participants estiment en outre qu'en dépit de sa diminution depuis 10 ans, la part modale de la voiture à Toulouse reste très importante.
- Le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées estime que la baisse de l'usage de la voiture est liée à une diminution des déplacements par habitant, sans amélioration de la fluidité

des déplacements. La permanence voire l'augmentation de la congestion routière est en ce sens constatée par différents participants : une contribution sur la carte des idées note ainsi que « *selon les données TomTom, la congestion routière augmente sur la rocade et au-delà (mais diminue dans Toulouse). - le dossier de la Jonction Est en enquête publique affirme que la congestion s'aggrave constamment. les études du préfet montre une congestion qui s'intensifie malgré la ligne C et les autres projets* ».

- Plusieurs acteurs soulignent que les déplacements longs du quotidien, en particulier entre la périphérie et l'agglomération, sont surtout réalisés en voiture individuelle. Pour Vinci Autoroutes, « *Cela est dû à un habitat diffus et à un réseau de transports en commun insuffisant* ». Stéphane Lefèbre, conseiller municipal de Cugnaux, estime à ce titre qu' « *une rupture avec nos politiques de déplacement actuelles est essentielle dans les deuxième et troisième couronnes* ». D'autres participants soulignent que la voiture demeure aussi un moyen de transport « courte distance », restant ainsi par exemple le mode privilégié pour les déplacements de 1 à 3 kilomètres.
- Plusieurs demandes de précisions et de compléments sont exprimées :
  - Mesure de la congestion routière avec prise en compte des données TomTom et de l'AUT.
  - Comptages routiers sur la rocade, les axes pénétrants, les péages de Toulouse (autoroutes A61, A62, A64, A68) sur la période 2013 – 2023.
  - Evaluer le recours aux voitures de fonction dans les déplacements réalisés en voiture.

#### Concernant **spécifiquement l'évolution de l'usage des transports en commun** :

- Plusieurs acteurs et usagers sont surpris par la stagnation de la part des déplacements réalisés en transports en commun depuis les 10 dernières années. L'association 2 Pieds 2 Roues rappelle que l'objectif était d'atteindre une part modale globale de 19%.
- Plusieurs personnes relèvent que la part modale des transports en commun est relativement similaire entre les différentes couronnes autour de Toulouse, alors que l'offre de transports en commun n'y est pas également développée. Les marges de progression dans les territoires les mieux desservis en transports en commun semblent ainsi importantes aux yeux des participants : le panel constate en ce sens le « *déséquilibre global entre l'offre et la demande de transport en commun : malgré le développement de l'offre en transports en commun, les chiffres d'utilisation n'augmentent pas* ».
- Plusieurs demandes de précisions et de compléments sont exprimées :
  - les nombres de validations métro, bus, tramway et Téo
  - information chiffrée sur l'usage du train par ligne et sa part modale effective
  - comparaison concernant l'indice de correspondance des déplacements et des validations des transports en commun par rapport à d'autres agglomérations
  - le décompte, dans l'enquête de mobilité, des déplacements intermodaux voiture-transports en commun comme des déplacements en transports en commun ne semble pas adaptée

#### Concernant **spécifiquement l'évolution de l'usage des modes actifs** :

- Concernant le vélo, l'augmentation de 2,5 points de pourcentage depuis 10 ans et la part modale actuelle semblent faibles à plusieurs participants. Pour certains, cela signifie que le potentiel de report modal vers le vélo reste important dans les années à venir. Pour d'autres, il y a un risque de plafonnement de la part du vélo en l'absence

de mesures supplémentaires : « *les vélos ont beaucoup progressé au niveau électrification, au niveau usage, on peut porter des enfants et, là, c'est pareil, on va plafonner* » (réunion publique de lancement - Jean-François Lacoste, association Deux Pieds Deux Roues).

- Plusieurs participants relèvent que l'évolution des parts modales du vélo et de la marche diffèrent largement en fonction du territoire concerné, notamment entre le cœur d'agglomération, où le vélo a largement progressé, et les territoires plus périphériques, où les modes actifs restent largement minoritaires.
- Plusieurs demandes de précisions et de compléments sont exprimées :
  - les comptages cyclistes à divers points (totem, boucle de détection) : données à jour et historique depuis 10 ans
  - les comptage piétons : données à jour et historique depuis 10 ans

#### 7.1.1.3 Aménagement du territoire de la grande agglomération et urbanisation

Les participants **partagent le constat de l'étalement urbain important dans la grande agglomération**. La Région Occitanie indique par exemple dans son cahier d'acteur : « *Le ressort territorial de Tisséo est très étendu comparativement à d'autres métropoles françaises avec une zone périurbaine importante : la pression foncière autour de Toulouse et la souplesse donnée à l'étalement urbain ont conduit les populations à s'éloigner toujours plus loin des zones d'emploi concentrées sur le cœur de l'agglomération* ».

L'existence de ville dortoirs est constatée par certains participants, notamment dans le sud-ouest de l'agglomération.

Plusieurs contributions constatent que **l'urbanisation du territoire, le développement de logements et de pôles économiques ne se sont pas faits en adéquation avec le réseau de transports en commun**. Concernant le constat dressé par Tisséo de la construction d'une part importante des logements en dehors des aires d'influence des transports en commun, des participants précisent que la construction en dehors de ces aires n'est pas seulement due à des raisons économiques liées aux coûts de construction, mais aussi aux possibilités foncières, orientations stratégiques des PLU, et aux besoins des ménages.

#### 7.1.1.4 Impacts des mobilités sur l'environnement et sur la santé

##### De façon commune à l'ensemble des modes de transports :

- Certains acteurs soulignent des évolutions positives des mobilités en matière environnementale : le Département Haute-Garonne cite ainsi le recul de la voiture au profit des modes alternatifs, le renforcement de l'offre structurante de transports collectifs, la concrétisation du réseau express vélo, l'engagement d'une stratégie de logistique plus durable.
- A l'inverse, plusieurs participants déplorent la stagnation des émissions de GES dues aux mobilités dans l'agglomération. Le Conseil de développement local de Balma estime ainsi que les objectifs du PCAET ne seront probablement pas atteints du fait des « *progrès insuffisants sur l'usage de la voiture et de la très lente décarbonation des véhicules* ». Le Codev regrette à ce titre que « *la politique des transports soit encore trop souvent menée par « projets », et pas suffisamment élaborée de façon systémique* ».
- En matière de pollution sonore et atmosphérique, l'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais note sur la carte des idées que « *L'état des lieux est particulièrement discret sur la pollution de l'air et cite plutôt le bruit sans*

*élément concret* ». L'Association des Habitants de Lafourguette souhaite la réalisation d'un « *diagnostic approfondi* » qui « *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* ». Des participants rappellent par ailleurs qu'une grande partie de la métropole est concernée par des nuisances sonores liées à la circulation des avions.

- Concernant les comparaisons avec les autres agglomérations, le Conseil de développement local de Balma estime que la comparaison en termes d'émissions de GES est « *trompeuse car toutes les grandes agglomérations sont très en deçà de ce qu'il faudrait pour atteindre les objectifs de décroissance des Gaz à Effet de Serre* ». D'autres participants souhaitent une comparaison de la pollution de l'air dans l'agglomération toulousaine avec d'autres agglomérations comme celles de Paris, Lyon, Marseille.

#### Concernant spécifiquement **les incidences de la voiture sur l'environnement et la santé** :

- Les participants partagent les constats faits par Tisséo sur l'importance des incidences de la voiture sur l'environnement et la santé : émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, pollution sonore, congestion, accidents, sédentarité. Le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées souligne que ces incidences ont un coût économique et social majeur : « *Les externalités négatives (sanitaires, environnementales, sociales...) du "tout route, tout voiture" sont vertigineuses. Pour la France, les coûts cachés sont estimés à 70 à 100 milliards d'euros/an pour la seule pollution de l'air, qui cause 40 000 décès prématurés chaque année, et à 17 milliards d'euros aujourd'hui, et 22 milliards en 2030, pour le coût des embouteillages* ».
- En matière de pollution de l'air, le Collectif Axe vert de La Ramée note : « *En Haute-Garonne, les concentrations des polluants diminuent, sauf aux abords des axes routiers où des dépassements néfastes à la santé humaine sont toujours constatés* », et considère que « *Les infrastructures routières, en plus de leur impact climatique, menacent directement les écosystèmes par la fragmentation des habitats et l'artificialisation des sols* ».
- La congestion routière est particulièrement montrée du doigt par plusieurs participants. Pour l'association des Habitants de Lafourguette, « *les embouteillages persistants ne se contentent pas d'allonger les temps de trajet pour les usagers des axes routiers qui traversent notre quartier ; ils contribuent également à une dégradation de l'environnement urbain en générant nuisances sonores, pollution atmosphérique et insécurité routière* ». La Région Occitanie estime pour sa part qu'« *au-delà de la perte de temps induite par cette congestion routière nuisant au bien-être des habitants du territoire, c'est aussi un risque accru de saturation du réseau routier et une qualité de l'air dégradée dont les impacts sur la santé des plus fragiles est particulièrement préoccupant* ».
- En matière d'accidentologie, le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « *Toulouse écologiste et solidaire* » rapporte que « *Les radars pédagogiques de la Ville de Toulouse ont relevé des pointes de vitesse jusqu'à 159 km/h en plein cœur de Toulouse. Selon le bilan annuel des radars pédagogiques pour l'année 2021, 28 % des véhicules circulent au-dessus de la vitesse maximale autorisée, soit plus de 80.000 excès de vitesse commis chaque jour à Toulouse* ».

Concernant spécifiquement les incidences environnementales des transports en commun, des participants aux ateliers animés en autonomie jugent étonnant que seul 2 % des GES soient émis par les transports en commun.

#### 7.1.1.5 Place actuelle de la voiture et des aménagements routiers

Concernant **les perceptions et motivations associés à l'usage individuel de la voiture** :

- Différents facteurs explicatifs du recours à la voiture individuelle sont cités par les participants. Dans son cahier d'acteur, l'entreprise Liebherr Aerospace Toulouse indique au sujet de l'usage de la voiture par des 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.* ».
- Pour plusieurs acteurs, la voiture reste perçue comme une solution de praticité. Une partie des participants utilisant leur voiture expliquent qu'en-dehors de Toulouse et de sa périphérie directe, la voiture leur semble plus pratique et rapide que les transports en commun. Des participants à la conversation dédiée au SERM estiment pourtant qu'en moyenne, la voiture ne fait pas gagner de temps « *contrairement à la perception qu'en ont les utilisateurs* ».
- La Région Occitanie rappelle dans son cahier d'acteur que certains habitants du territoire n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture personnelle pour se déplacer dans l'agglomération toulousaine. De nombreux acteurs soulignent ainsi que c'est souvent le défaut d'alternatives qui motive le recours à la voiture. La commune de Castelmaurou rapporte ainsi que les jeunes de la commune « *se tournent beaucoup vers l'autosolisme dès 14 ans (véhicules électriques type « AMI ») car ils n'ont pas d'alternatives sur le territoire* ».

Concernant spécifiquement **la congestion routière** :

- De manière globale, les participants estiment que les embouteillages restent à un niveau excessif à l'échelle de l'agglomération : « *avec 54 heures perdues en moyenne par an dans les trajets domicile-travail, Toulouse est en 73e position dans le top 100 des villes les plus embouteillées du monde et la 5e de France* » (groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire), « *la congestion routière s'observe tous les jours sur des plages horaires de plus en plus étendues. Des hausses de temps de parcours de près de 25% sont prévues entre 2017 et 2030* » (Région Occitanie).
- La concentration des emplois dans la métropole et l'étalement résidentiel sont les deux principaux facteurs explicatifs cités dans les expressions recueillies : le Département de la Haute-Garonne indique par exemple que « *65% des emplois au sein de Toulouse Métropole sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur du territoire. Ce phénomène entraîne, provoquant une augmentation des temps et des distances de trajet, et accentuant la congestion du réseau routier* ». Selon la Région Occitanie, la congestion s'explique par l'inadéquation entre l'offre et la demande de mobilité, et est accentué par le dynamisme et l'attractivité du territoire.
- Plusieurs acteurs rappellent que la congestion ne concerne pas de manière égale tous les secteurs : « *La présentation de l'augmentation des temps de parcours, moyennée sur l'ensemble du territoire, masque dans le diagnostic les difficultés locales qui sont*

*extrêmement fortes dans certains échanges centre-périphérie* » (Conseil de développement local de Balma). Selon le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, le temps perdu dans les embouteillages a tendance à se stabiliser sur Toulouse, mais augmente sur les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes. Pour les communes de Fonsorbes et de Fontenilles, le temps perdu par les automobilistes du fait de la circulation est le plus élevé dans le quadrant sud-ouest, qui connaît un afflux de voitures provenant des territoires voisins. La congestion augmente aussi dans l'est, notamment au niveau de Quint-Fonsegrives et Saint-Orens-de-Gameville d'après des participants à la conversation EMC<sup>2</sup>, tandis que le sud de l'agglomération, à proximité des bassins économiques, est particulièrement congestionné selon l'association des Habitants de Lafourquette.

- Le Muretain Agglo demande aux gestionnaires de voirie compétents, la réalisation ou l'actualisation des études de résorption des points durs identifiés à l'échelle du périmètre de l'aire urbaine.

Concernant spécifiquement le **stationnement** :

- Plusieurs participants se disent en désaccord avec le constat fait dans l'EMC<sup>2</sup> qu'en dehors du centre-ville de Toulouse, les automobilistes ont rarement besoin de chercher une place de stationnement : une partie des répondants aux débats mobiles et des ateliers territoriaux font part de difficultés de stationnement et d'offres insuffisantes.
- Certains regrettent le manque de places dans les parkings relais, notamment près des stations de métros. D'autres relèvent que la gratuité des parkings relais est « *une des forces du réseau Tisséo* » (cahier d'acteur de la commune de Bruguères).

Concernant l'**électrification du parc automobile** :

- Selon l'association Plaisance pour le climat, la transition énergétique des véhicules thermique stagne avec la diminution de la part d'équipement en véhicules électriques.
- Différents freins à l'utilisation de véhicules électriques sont cités par les participants aux ateliers, aux débats mobiles et aux conversations : le coût, les primes insuffisantes et inconstantes, les modalités de recharge, le nombre de bornes et leur maillage insuffisant (le panel se demande à ce titre s'il y a assez de bornes de recharge dans les parkings relais et quelles sont leurs fréquences d'utilisation), la vitesse de recharge, le recyclage des batteries, la durée de vie et la fiabilité des batteries.
- D'autres freins sont cités spécifiquement par les artisans lors de l'atelier CMA : la difficulté d'installation de bornes chez les artisans, l'incertitude sur le fait que le véhicule électrique puisse bien répondre à tous les besoins de travail des artisans, la difficulté financière d'acquérir des véhicules utilitaires électriques, l'impossibilité de récupérer la TVA sur l'électricité à l'inverse de l'essence ou du gazole. La CMA estime qu'environ 40% des artisans souhaitent enclencher une transition vers une mobilité plus durable, mais que seulement 5% des entreprises utiliseraient aujourd'hui des véhicules aux moteurs alternatifs.
- De nombreuses interrogations sont exprimées sur la priorité à donner à l'électrification des véhicules : les différents arguments sont décrits en partie 7.4.6.

#### 7.1.1.6 Focus sur les usages partagés de la voiture : autopartage et covoiturage

Concernant le **covoiturage** :

- Karos, opérateur du service Covoitéo, note que la pratique du covoiturage s'est développée depuis la loi LOM de 2021, et que le service Covoitéo de Tisséo, « est

*considéré comme un succès par l'opérateur, avec 19 370 trajets en moins depuis son lancement, permettant de diminuer les émissions de GES, avec 191 369 kg évités ».*

- La commune de Bruguières juge que Covoitéo est une force du réseau Tisséo.
- Le cahier d'acteur de Vinci Autoroutes note que les déplacements interurbains (> 20 km) souffrent d'un manque de services de covoiturage structuré et adapté. Des participants aux ateliers animés en autonomie relèvent en ce sens qu'il y a souvent trop de distance à parcourir pour aller jusqu'aux aires de covoiturage, parfois éloignées des centres-villes.
- Le panel estime que le covoiturage est difficile à l'heure actuelle en ce qui concerne les trajets professionnels. Plus largement, le panel considère que le covoiturage est une des alternatives à la voiture individuelle parmi d'autres, qui n'est pas adaptée à tous les profils (personnes peu sociables, personnes avec des enfants, etc.).

Concernant l'**autopartage** :

- Plusieurs usagers de Citiz jugent le service pratique et efficace, et indiquent ne plus avoir besoin de voiture individuels grâce à cette solution d'autopartage. *« Citiz offre une possibilité de disposer d'un véhicule pour les trajets un peu exceptionnels, d'adapter la taille du véhicule au besoin et de bénéficier de véhicules récents, entretenus et avec des motorisations récentes. L'empreinte écologique de la construction du véhicule est abaissée par un usage fréquent »* (carte des idées).
- Dans son cahier d'acteur, Citiz rappelle les bénéfices d'un véhicule en autopartage par rapport à une voiture personnelle : *« une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles, supprime 10 000 à 19 000 km en voiture personnelle par an et libère entre 0,9 et 3 places de stationnement en voirie selon l'ADEME »*.
- Le panel estime en outre que le développement de l'autopartage peut permettre de réduire les besoins de places de stationnement voitures.
- Plusieurs freins sont rapportés par une contribution sur la carte des idées concernant le recours au service Citiz : lourdeur du dossier d'inscription, craintes par rapport au risque de litige sur l'état du véhicule au retour, craintes sur l'assurance et l'assistance en cas de difficultés, craintes sur la disponibilité des véhicules, complexité de la réservation et de la nécessité de devoir aller chercher le véhicule Citiz par rapport au fait de pouvoir prendre sa propre voiture quand on le souhaite.

#### 7.1.1.7 Offre actuelle de transports en commun

Plusieurs propositions sont faites pour **améliorer et compléter les indicateurs utilisés pour évaluer et développer l'offre de transports en commun** :

- L'importance à accorder aux données billettiques de fréquentation pour évaluer le besoin de développement de l'offre est à modérer selon plusieurs participants. La commune de Bruguières estime dans son cahier d'acteur que *« Le système de comptage n'est pas adapté à la situation d'urbanisation du territoire : l'augmentation du réseau (fréquence, lignes...) ne peut pas se résumer au comptage à l'instant T sur un arrêt. Il y aura plus d'utilisateurs, et donc une meilleure rentabilité des lignes, s'il est plus facile d'utiliser le bus (en termes d'horaires, de desserte, de non rupture de charge...) »*.
- La commune de Bruguières indique en outre qu'il *« conviendrait de prendre en compte, dans les comptages, le lieu de résidence des voyageurs. En effet, certains arrêts sont très fréquentés mais pas forcément par les habitants de la commune en question. »*.

- L'AUTATE note que Tisséo utilise le nombre de validations dans les transports en commun, qui ne représente pas le nombre de déplacements dans la mesure où un déplacement peut comporter plusieurs validations en cas de correspondances.
- Détailler les fréquences et les amplitudes des transports en commun au-delà des seules données sur la desserte dans la présentation de l'offre de transports en commun.
- La notion de résidence à proximité d'une ligne de transport en commun fait l'objet de nombreux questionnements sur les critères et données utilisés pour la définir.

Concernant la **desserte en transports en commun de la grande agglomération** :

- Le recours à la voiture est décrit comme en partie due à une offre de transports en commun trop peu développée en-dehors de Toulouse, notamment dans le sud-ouest et le sud de la grande agglomération. Le nord-est est également évoqué spécifiquement à plusieurs reprises : la commune de Castelmaurou souligne par exemple que seulement 16% des habitants du Nord-Est résident à proximité de transports en commun structurants.
- L'organisation du réseau de transports en commun en étoile a été fréquemment critiquée dans de nombreuses modalités : le manque de lignes transversales entre bassins ou au sein d'un même bassin de mobilité est déploré.
- Dans Toulouse, quelques participants rapportent aussi un déficit de desserte dans « *certaines quartiers éloignés du métro, qui sont enclavés* » (réunion de lancement).
- L'impact des Linéo sur le reste de la desserte du réseau de bus fait l'objet de plusieurs expressions estimant que les Linéo absorbaient souvent des lignes de bus existantes, diminuant *in fine* l'offre globale.

Concernant la **fréquence, l'amplitude horaire, la capacité des transports en commun** :

- De nombreuses contributions jugent que les horaires des transports en commun ne soient pas davantage adaptés aux besoins de déplacements : un manque de transports en commun en soirée, tôt le matin et les week-ends est fréquemment pointé.
- Les fréquences font l'objet de nombreuses contributions, notamment celles des bus et des TER, qui ne sont pas jugés suffisamment fréquents en-dehors de Toulouse lors des heures de pointe.
- La saturation des transports en commun aux heures de pointe est aussi critiquée : certains bus sont jugés trop remplis, avec des passages annulés au dernier moment. L'AUTATE regrette également que les deux lignes de métro ne soient pas exploitées au maximum. Des participants aux débats mobiles jugent à l'inverse que les fréquences et capacité des transports en commun dans Toulouse sont dans l'ensemble suffisantes et adaptées aux besoins.
- De nombreux répondants aux débats mobiles déplorent des retards, pannes et annulations trop fréquents. Ces problèmes rapportés concernent autant le métro (en particulier la ligne A) et le TER (notamment pour les pannes et annulations) que les bus, jugés trop souvent en retard. Différents acteurs déplorent que les bus soient souvent pris dans les embouteillages en l'absence de site propre.
- Des usagers indiquent être satisfaits dans leur utilisation au quotidien du réseau Tisséo, notamment du métro pour son cadencement et ses fréquences très élevés, et des Linéo, pour leur rapidité notamment en site propre.

**Concernant l'expérience voyageur dans les transports en commun :**

- D'après le panel, une partie des habitants de l'agglomération n'utilisent pas les transports en commun car ils craignent un manque d'hygiène et de propreté. De plus, certains membres du panel s'inquiètent de la possibilité d'agressions, particulièrement la nuit. Une contribution à la carte des idées indique en ce sens : « *Le soir et tôt le matin le métro reste un endroit dangereux pour les femmes seules et est un véritable frein à son utilisation* ». La commune de Bruguières considère à l'inverse que la propreté et la sécurité du réseau Tisséo sont des points appréciables.
- Des membres du panel et des participants aux ateliers animés en autonomie déplorent un manque de civisme dans les transports en commun.
- Plusieurs contributions pointent le manque d'information en cas de problème, dans le métro comme sur l'application Tisséo concernant le bus (où ceux-ci sont parfois annoncés mais ne passent pas ou sont déjà passés). Certains répondants disent à l'inverse apprécier particulièrement l'application Tisséo, en ce qu'elle leur permet de planifier de manière fiable leurs déplacements.

**Concernant l'accessibilité des transports en commun :**

- La commune de Castelmaurou rappelle la nécessité de l'accessibilité des transports en commun et d'une offre suffisante pour les publics sans autres alternatives de mobilités, « *captifs des transports en commun* » : « *les seules mobilités durables du quotidien envisageables pour les seniors et PMR de la commune sont les transports en commun* ».
- L'accessibilité des stations de métro est appréciée par des participants.
- D'autres participants estiment que les politiques de la mobilité sont marquées par des formes de validisme, ne permettant pas de satisfaire les besoins de déplacements des publics à mobilité réduite. Le Mobibus est en ce sens jugé peu pratique et inadapté, avec des délais de réservation trop longs. D'autres participants indiquent en outre que le réseau de bus n'est pas complètement accessible, en raison notamment de distances entre les arrêts trop longs et/ou d'arrêts peu ou pas accessibles.

**Concernant la tarification des transports en commun :**

- La commune de Bruguières estime que la carte pastel, les tickets événementiels et tribu sont une des forces du réseau Tisséo.
- Certains participants jugent que des publics précaires continuent de ne pas privilégier les transports en commun en raison de leur coût trop important. D'autres rappellent que des formes de gratuité existent dans tous les réseaux de transports en commun, Tisséo comme liO.
- De nombreuses contributions regrettent le manque d'intégration tarifaire entre le réseau liO TER et le réseau Tisséo.

Plusieurs demandes de précisions et de compléments sont exprimées concernant spécifiquement l'offre liO :

- Une contribution sur la carte des idées souhaite « *davantage de données à injecter dans l'état des lieux de la part des autres acteurs des mobilités toulousaines aussi bien régionale (exploitation et infrastructure), départementale (infrastructure), métropolitaine (infrastructure) pour combler le manque de données des trains et cars liO, qui amènent beaucoup de personnes sur le secteur centre* ».

- Fréquentation des gares et des trains liO.
- Données sur la fiabilité et la ponctualité des cars liO.

#### 7.1.1.8 Place des modes actifs et de leurs aménagements

Plusieurs constats transversaux sont émis par les participants sur les **perceptions, freins et opportunités associés aux modes actifs** :

- Pour des participants aux ateliers animés en autonomie, le vélo est un mode de déplacement bon pour l'environnement et la santé, économique, qui est toutefois soumis à la météo et peut être dangereux sans aménagements adaptés : les risques de vol et d'accident peuvent freiner l'utilisation du vélo. La marche est pour sa part vécue par certains participants aux ateliers animés en autonomie comme un mode utilisé par commodité, par plaisir, pour des raisons de santé, pour l'envie de tester de nouvelles infrastructures piétonnes, mais aussi par contrainte.
- L'importance de la prise en compte des risques d'accidents est partagée par des participants à l'atelier CCI : Sylvie Lefebvre souligne ainsi pour l'entreprise ATR que « *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* ».
- En termes d'aménagements, certains estiment que les mobilités sont souvent pensées soit tout voiture ou tout vélo / piéton sans recherche de complémentarité entre les différents modes. Plusieurs participants aux ateliers animés en autonomie notent que les aménagements pour les modes actifs sont inégaux selon les zones de l'agglomération. Le Collectif des Associations des Pradettes demande en particulier la prise en compte des 3 enquêtes réalisées par le collectif en 2021 sur les déplacements à vélo traversant le quartier des Pradettes et les aménagements existants pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite se déplaçant dans le quartier pour la vie quotidienne.
- Plusieurs contributions évoquent spécifiquement la cohabitation et les conflits d'usages entre les modes actifs et les autres modes : certains regrettent le mauvais respect du code de la route par des cyclistes et constatent des comportements dangereux de cyclistes vis-à-vis notamment des piétons, d'autres estiment que l'amélioration des aménagements cyclables permettrait de réduire les conflits entre cyclistes et piétons. Le mélange des flux piéton et cycliste est en particulier jugé dangereux. D'autres contributions se plaignent des voitures garées sur les pistes cyclables et les trottoirs. Un participant à la conversation dédiée aux modes actifs estime que les engins de déplacement personnel motorisés électriques sont responsables d'une grande part des conflits d'usages et des nuisances.

Concernant spécifiquement les **aménagements cyclables** :

- Il est surtout regretté le manque de pistes cyclables sécurisées, continues et bien signalées. Les discontinuités sont en particulier jugées problématiques par les participants car elles sont perçues comme un frein au développement des modes actifs.
- Des participants pointent également le manque de stationnement sécurisé.
- Quelques contributions soulignent toutefois les améliorations apportées aux infrastructures cyclables au cours des dernières années, notamment le développement de pistes cyclables.

- Quelques participants estiment que certains aménagements cyclables sont insuffisamment entretenus.
- Les contre-sens cyclables dans les rues étroites du centre-ville de Toulouse sont jugés dangereux, de même que les obstacles sur les pistes (mobiliers urbains, poubelles des particuliers, végétation...)

Concernant spécifiquement les **aménagements piétons** :

- Plusieurs participants pointent le manque d'infrastructures adaptées pour la marche : lors de la réunion de lancement, Michèle Arnaud de l'association Deux Pieds Deux Roues critique ainsi « *Toutes les poubelles qui encombrent les trottoirs qui obligent les personnes à monter et descendre des trottoirs, les trottoirs qui ne respectent pas les normes, les trottoirs qui ne sont pas accessibles, et ceci que ce soit à Toulouse, à Plaisance, à Cornebarrieu* ». Différents acteurs associatifs indiquent ainsi que certains trottoirs sont trop étroits et encombrés, et marqués par de nombreuses discontinuités. Le franchissement à pied des échangeurs et des autres infrastructures routières est décrit comme particulièrement difficile.
- Des participants estiment que les schémas directeurs piétons et schémas de mise en accessibilité ne sont pas suffisamment efficaces ou actualisés pour assurer une réelle accessibilité des aménagements piétons. Plusieurs acteurs font en ce sens part des difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite dans l'usage des cheminements piétons.

### 7.1.2 Les projets programmés d'ici 2030

Les différents projets de mobilités à l'étude ou en réflexion d'ici 2030 sont abordés dans l'ensemble des modalités de concertation proposées.

De manière globale sur les projets programmés d'ici 2030, le panel estime qu'il y a un manque d'information préalable sur les travaux en cours ou prévus.

#### 7.1.2.1 La ligne C du métro et le prolongement de ligne B

La ligne C du métro est évoquée dans la réunion publique de lancement, les ateliers territoriaux, les débats mobiles, les cahiers d'acteurs et sur la carte des idées en ligne, et dans une moindre mesure dans les ateliers animés en autonomie.

La ligne est perçue comme **une opportunité pour améliorer les mobilités et favoriser le report modal dans les communes desservies, et également pour rationaliser et développer l'offre de bus** dans le cadre de son redéploiement lié à l'arrivée de la ligne. L'accessibilité de la ligne et de ses stations est également saluée. Le prolongement de la ligne B en connexion avec la ligne C est apprécié par quelques participants.

Cependant, **des critiques émergent concernant son coût, le report de la mise en service et le besoin d'apporter une réponse pour les territoires non desservis par la ligne C**. Des interrogations subsistent sur l'influence de la ligne C sur le report modal et la diminution du trafic routier. Plusieurs contributions sur la carte des idées regrettent que la ligne C monopolise une part importante des investissements d'ici à 2030, au détriment du développement du réseau de transports en commun de surface, notamment au-delà de Toulouse et de sa proche périphérie.

Les demandes suivantes de précisions et de compléments sont exprimées :

- Présenter de façon détaillée et chiffrée les projets liés à la ligne C (création de PEM, redéploiement du réseau de bus et création de nouveaux arrêts...), pour identifier ceux qui sont indispensables, optionnels ou décalables (Cahier d'acteur de 2 Pieds 2 Roues).
- Il est demandé si le montant de l'abonnement Tisséo augmentera après l'arrivée de la ligne C (ateliers auto-animés)

#### 7.1.2.2 La première phase du SERM : aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) et aménagements sur l'axe Toulouse – L'Isle Jourdain

Ce sujet est évoqué dans des cahiers d'acteur, les réunions publiques, les ateliers, la conversation dédiée au SERM.

Sur la première phase du SERM, incluant les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), quelques participants estiment qu'il s'agit d'une **étape importante pour le développement des mobilités dans la grande agglomération toulousaine**. La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) rappelle que les AFNT devront permettre « *d'améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire, le métro, et les modes actifs, avec la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM), rendant le mode ferroviaire plus attractif et accessibles.* », et incluront également un renforcement de l'offre TER sur l'axe Toulouse-Montauban-Agen / Cahors.

En lien avec les AFNT, le cahier d'acteur de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) présente les différents impacts de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), avec des bénéfices attendus en termes de diminution de la congestion routière, de report modal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution sonore et atmosphérique. En particulier à Toulouse, la SGPSO indique que la LNSO augmentera significativement la fréquentation en gare de Toulouse-Matabiau.

Une contribution sur la carte des idées regrette que les AFNT « *ne comportent pas un vrai terminus à Castelnau-d'Estrétefonds et ne réemploie pas le saut-de-mouton à Launaguet pour accéder à Matabiau par les blocs Sud-Ouest et central* ».

#### 7.1.2.3 Adaptation et développement du réseau de tramway et de bus

La **mise en place de la ligne de tramway Aéroport** est évoquée par l'aéroport de Toulouse Blagnac (ATB) et dans plusieurs contributions en ligne, qui regrettent la mise en place d'une tarification spécifique et la rupture de charge à Blagnac vers et depuis Toulouse.

La création des nouvelles **lignes Linéo 7 et 12, de la ligne express Muret-Toulouse, de la ligne St Lys-Colomiers et la nouvelle desserte de l'ouest toulousain** sont perçues par les participants comme des avancées positives pour améliorer la mobilité dans ces territoires :

- Concernant la ligne St Lys – Colomiers, la commune de Fontenille indique par exemple que celle-ci « *constitue une amélioration pour les Fontenillois* », mais souhaite augmenter son cadencement et favoriser la fluidité du parcours par la réalisation d'aménagement dédié sur la RN124. D'autres contributions souhaitent éviter le passage de la ligne express par la RN124 pour éviter d'en renforcer la congestion aux heures de pointe.
- Concernant la ligne express Muret-Toulouse, un participant à la carte des idées estime que « *Les lignes express sont une excellente nouvelle dans le développement*

du réseau bus », et souhaite que la ligne express Muret-Toulouse conserve le même numéro (117) que la ligne qu'elle remplace pour éviter la confusion des usagers.

- Quelques contributions disent apprécier notamment la transversalité du Linéo 12.
- Des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Est regrettent que le Linéo 7 ne dispose pas de parkings relais à ses terminus, et que la distance entre deux arrêts du Linéo 7 soit supérieure à celle du bus actuel.

**L'adaptation du réseau de bus autour de la ligne C fait l'objet de plusieurs demandes de précisions et de compléments** concernant l'état d'avancement de cette réorganisation du réseau de bus. Il est en ce sens demandé de rendre public le futur plan de réseau bus lié à la mise en service de la ligne C, et de concerter ce futur plan avec les usagers : « *Les maires travaillent sur la réorganisation des bus autour de la 3e ligne, le faire, au même niveau, avec les habitants c'est beaucoup mieux* » (réunion publique de lancement).

#### 7.1.2.4 Réalisation d'un Réseau express vélo

Le **développement des lignes du Réseau Express Vélo (REV)** est perçu dans les cahiers d'acteur, les conversations en ligne, les ateliers territoriaux et la carte des idées en ligne comme un projet essentiel pour favoriser le report modal vers le vélo et améliorer le quotidien des usagers cyclistes, en particulier dans la première couronne.

Les enjeux de réalisation rapide des lignes, d'accessibilité et de transversalité sont évoquées dans les contributions, avec différentes propositions (voir partie 7.4.4.2).

#### 7.1.2.5 Projets routiers multimodaux programmés ou en réflexion d'ici 2030

Sont notamment évoqués le **projet de jonction Est**, et dans une moindre mesure les projets de **contournement ouest de Toulouse** : nouveau réseau routier BUCSM (boulevard urbain du canal de St-Martory) et BUO (boulevard urbain Ouest).

Dans la plupart des modalités de la concertation, **l'opportunité de ces projets d'infrastructures routières fait débat**, certains les estimant nécessaires pour faciliter les mobilités des habitants des bassins périphériques, d'autres souhaitant leur arrêt pour ne pas générer de trafic routier supplémentaire et éviter leurs impacts environnementaux. Plusieurs propositions sont en ce sens faites pour demander l'arrêt ou la poursuite de ces projets (voir partie 7.4.4.5).

### 7.1.3 L'évolution de la mobilité au-delà de 2030

Les projections sur l'évolution de la mobilité sont abordées dans l'ensemble des modalités de concertation proposées.

**Les prévisions d'augmentation de la population et du nombre de déplacements sont partagées dans la plupart des expressions**, bien que certains soulignent que la « *croissance démographique et économique du territoire est amenée à se tasser à moyen-long terme* » (cahier d'acteur du Muretain Agglo). Des participants souhaitent que les résultats de l'EMC<sup>2</sup> soient complétés avec ceux des études prospectives multimodales de l'aire d'attraction de Toulouse (EMM).

La croissance démographique et la hausse attendue du nombre de déplacements amènent différents acteurs à souligner **l'importance de planifier les mobilités à long-terme et à se doter en ce sens d'un PDM robuste**. Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » note par exemple dans son cahier d'acteurs : « *Dans un*

*contexte de développement démographique et économique important, notre agglomération doit se doter d'un plan extrêmement volontariste (CA groupe Toulouse écologiste et solidaire) ». Certains estiment dans le même sens que l'horizon prospectif du PDM doit aller plus loin que 2040 (voir partie 7.2.1.5).*

**Plusieurs points de vigilance sont émis concernant ces perspectives de croissance :**

- Des participants à la conversation EMC<sup>2</sup> estiment que l'augmentation de la population va favoriser la densification des couronnes, notamment la première couronne, ce qui sera à prendre en compte dans l'organisation de la desserte en transports en commun.
- Le Département de la Haute-Garonne estime plus largement dans son cahier d'acteur qu'il faudra être attentif « *aux répercussions de cette croissance sur les territoires de l'aire d'attraction de Toulouse* ».
- Les risques d'augmentation de la circulation routière amènent plusieurs participants à souligner l'enjeu du report modal pour éviter une aggravation de la congestion routière : « *L'agglomération pourrait gagner 150 000 habitants d'ici 2035, générant quelque 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires. Sans report modal massif vers la marche, le vélo et les transports collectifs, la congestion routière augmentera.* » (cahier d'acteur du Collectif Axe vert de La Ramée)
- Plusieurs participants, notamment à l'atelier du bassin territorial Sud-Ouest note que la croissance démographique s'accompagnera d'un vieillissement de la population et donc d'une augmentation probable du nombre de personnes âgées ne pouvant plus conduire, ce qui nécessitera des réponses adaptées pour garantir leur droit à la mobilité.

De façon plus générale, au vu des projections présentées par Tisséo, certains participants **doutent de la capacité de l'agglomération à respecter les objectifs fixés en matière notamment de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution de l'air**. Les impacts possibles de la croissance démographique en termes d'augmentation de la circulation routière et de la congestion du trafic, de pollution, d'étalement urbain et d'artificialisation des sols amènent ainsi plusieurs participants à **se questionner sur la nécessité de l'accueil de nouvelles populations et d'emplois** : « *L'accroissement de la population de l'agglomération est-elle une fatalité ou un choix politique ?* » (réunion de lancement). Plusieurs expressions remettent ainsi en cause les politiques visant à favoriser l'attractivité de la métropole toulousaine (voir partie 7.3.4).

Concernant **les ambitions de SERM** (outre la première phase prévue d'ici 2030 décrite dans la partie 7.1.2.2) :

- De nombreuses contributions soutiennent la mise en place d'un SERM toulousain, soulignant son importance pour faciliter et décarboner les mobilités de la grande agglomération, notamment des communes éloignées de la ville-centre. Au vu de son importance « *pour assurer le maillage territorial, les mobilités intermodales et favoriser les solidarités interterritoriales dans une perspective de meilleur équilibre du développement* », le conseil de développement de Toulouse Métropole regrette que « *le dossier de concertation n'affiche pas le SERM comme intimement lié au Plan de Mobilité, mais comme une démarche juxtaposée* ». La Région Occitanie se félicite au contraire dans son cahier d'acteur que le SERM de l'agglomération toulousaine soit « *au cœur du Plan de Mobilités* ».
- A l'occasion notamment de la conversation dédiée au SERM, des inquiétudes sont émises sur les possibilités de financement du SERM. Plusieurs participants regrettent

également que le développement d'un projet de SERM n'avance pas plus rapidement, du fait notamment d'un manque identifié de gouvernance partenariale. L'association Rallumons l'Etoile relève par exemple dans son cahier d'acteur plusieurs « *obstacles actuels : les problèmes de financement dont le 1er responsable est l'État, l'approche "grand projet" privilégiée par la Région, des difficultés à mettre en place un réel dialogue entre les différents acteurs* ». En matière de gouvernance, la Région Occitanie constate à l'inverse dans son cahier d'acteur un « *partenariat local solide qui se tisse actuellement entre la Région Occitanie, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne* », qui « *constitue le socle d'une action commune en faveur des mobilités afin que l'agglomération toulousaine continue d'être attractive* ». Différentes propositions sont ainsi faites concernant l'élaboration du SERM, son calendrier, sa gouvernance et les ambitions à viser en termes d'offres de services (voir partie 7.4.4.9).

- Lors de la conversation dédiée au SERM, il est demandé la communication des études d'exploitation relatives au nœud de Matabiau, et la communication de l'ensemble des autres études déjà réalisées et en cours sur le SERM, relatives en particulier à la brique ferroviaire.

## 7.2 Les expressions recueillies sur la démarche d'élaboration d'un plan de mobilité

### 7.2.1 Le contenu et l'élaboration d'un plan de mobilité

#### 7.2.1.1 L'annulation du précédent plan de déplacements urbains (PDU)

L'**annulation du PDU** est évoqué lors des réunions publiques de lancement et de clôture et lors de plusieurs ateliers territoriaux. Des participants s'interrogent sur la prise en compte par Tisséo Collectivités de la décision du tribunal administratif et sur les enseignements qui en sont tirés, notamment vis-à-vis de la nécessité de construire des scénarii alternatifs.

#### 7.2.1.2 Le contenu du plan de mobilité

Des expressions recueillies critiquent l'**absence à ce stade d'objectifs chiffrés** notamment concernant l'évolution des parts modales et des indicateurs environnementaux. Le Département de la Haute-Garonne indique ainsi dans son cahier d'acteur : « *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* ».

Quelques réactions portent sur ce qui peut être inclus dans le plan de mobilité :

- Lors d'ateliers animés en autonomie, des participants demandent si les projets de nouvelles routes peuvent être mises en débat.
- Le Conseil de développement local de Balma s'étonne que les avions ne soient pas évoqués.
- Les panélistes estiment plus largement qu'au-delà des modes de transport utilisés pour les déplacements au sein de la grande agglomération, il faut agir sur l'ensemble des modes de transport qui ont aujourd'hui des impacts environnementaux importants comme le transport aérien et le transport maritime (de marchandises et de passagers).

#### 7.2.1.3 L'articulation avec les autres documents de planification nationaux et territoriaux et les territoires limitrophes

A l'occasion de plusieurs des modalités de la concertation (conversations, ateliers et cahiers d'acteurs), habitants et acteurs (notamment le Collectif Axe vert de La Ramée et l'association Agissons Ensemble pour La Salvetat) soulignent que le PDM doit **respecter le cadre réglementaire national, européen et international** : sont cités les Accords de Paris, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Les participants notent aussi la **nécessité de cohérence du PDM avec les documents de planification territoriale** : le schéma de cohérence territoriale (SCoT), le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le plan de protection de l'atmosphère (PPA), les plans locaux d'urbanisme, les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) : Philippe Bories, conseiller municipal d'opposition de Bruguères note par exemple durant l'atelier territorial du bassin nord-est : « *le PDM doit prendre en considération les Plans locaux d'urbanisme et de l'habitat (PLUi-H), notamment celui de la Métropole qui comporte plus de 800 000 habitants et 37 communes* ».

L'association 2 Pieds 2 Roues souhaite que l'ensemble des textes ou projets concernant les mobilités soient traités dans ce PDM et non via d'autres canaux : « *Tisséo est Autorité Organisatrice de la Mobilité et doit assumer pleinement ce rôle. Nous ne comprenons pas que*

*le préfet pilote, oriente des études et fasse des choix sur le ressort géographique de Tisséo dans le cadre des Etudes Multimodales de Mobilités (EMM). De même pour le Plan d'Aménagement routier Multimodal (PARM) : il n'est pas compréhensible de sortir le volet routier du PDM comme vous l'avez fait avec la révision du PDU 2018. »*

Il est également demandé de **prendre en compte les territoires limitrophes du ressort territorial** : leurs populations et leurs besoins spécifiques de déplacements, leurs projets et planification des mobilités : le Conseil de développement de Toulouse Métropole indique ainsi : « *L'articulation avec les territoires voisins devrait être un des objectifs du Plan de Mobilité* », tandis que Dominique Caillaud, conseiller communautaire au sein de la Communauté de Communes des Coteaux Bellevue, remarque par exemple dans l'atelier territorial du bassin nord-est : « *Dans le cadre du PETR du Pays Tolosans, des commissions de réflexion sur la mobilité concernant la CCCB se sont tenues, avec des synthèses. Utilisez-vous ce recueil d'informations déjà réalisé ?* ».

L'association Ecolomobile estime de son côté nécessaire de s'appuyer sur les propositions des experts du Cerema et de l'ADEME pour construire le PDM.

#### *7.2.1.4 La gouvernance de la démarche : le rôle de Tisséo Collectivités et des autres acteurs impliqués dans l'élaboration et la mise en œuvre du PDM*

Le rôle de Tisséo Collectivités dans le cadre de l'élaboration de ce plan de mobilité, les distinctions entre Tisséo Collectivités, Tisséo Voyageurs et Tisséo Ingénierie, les compétences des autres acteurs de la mobilité dans l'agglomération font l'objet de différentes demandes de précisions.

Des participants à la carte des idées ou aux ateliers soulignent que des actions à mener dans le cadre du PDM ne relèvent pas entièrement des compétences de Tisséo Collectivités. Un participant lors d'un atelier animé en autonomie indique par exemple : « *Tisséo joue un rôle de coordinateur et d'animateur du PDM mais n'a pas forcément toutes les compétences : comment est-ce qu'on peut planifier si les partenaires ne s'engagent pas ?* ». Au-delà de l'articulation avec les autres documents de planification nationaux et territoriaux, de nombreux participants souhaitent ainsi la **mise en place d'une gouvernance partenariale pour l'élaboration du PDM, qui associe les collectivités autorités organisatrices des mobilités concernées et les autres collectivités du territoire**. Plusieurs propositions sont en ce sens formulées :

- Vinci Autoroutes propose de mettre en place un mode de gouvernance rassemblant Tisséo et la Région, ainsi que les gestionnaires routiers, autoroutiers et ferroviaires.
- Pour le Muretain Agglo, il faut mettre « *une démarche partenariale impliquant nécessairement l'Etat, la Région Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne et Tisséo Collectivités, en l'inscrivant dans des échéances calendaires compatibles et cohérentes avec le déploiement de l'ensemble des investissements prévus* ».
- Des participants à la carte des idées proposent de créer, en lien avec le SERM, un « *Syndicat Mixte de collectivités - AOM de l'agglomération toulousaine et AOM régionale pour l'exploitation, départements et collectivités, comme la métropole de Toulouse, pour l'infra, associations d'usagers, associations thématiques* ».
- Le Conseil de développement de Toulouse Métropole souhaite « *instaurer un "espace de débat" et organiser un partenariat, via, par exemple, un syndicat mixte avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) à l'échelle de l'inter-Scot* ».

Plus largement, **l'implication des associations d'usagers, des employeurs du grand public** dans les décisions prises par Tisséo Collectivités est soulevée par plusieurs acteurs :

- Certaines associations, comme l'association des résidents du Pont des Demoiselles, considèrent qu'elles sont bien intégrées aux circuits décisionnels de Tisséo Collectivités. D'autres demandent à être davantage associés : selon l'AUTATE, « *une gouvernance collégiale est attendue pour l'après concertation pour conforter la volonté de travailler ensemble et de coopérer dans la durée* ». Pour l'AUTATE, la première action à mener de cette nouvelle gouvernance serait de trouver un accord sur les indicateurs à suivre pour évaluer, suivre et prioriser les développements du réseau de transports en commun, qui seraient ensuite à publier tous les mois pour chaque ligne du réseau. L'AUTATE demande en outre à rendre public, tous les documents des commissions territoriales et des conseils syndicaux en amont des réunions, d'enregistrer les séances du Conseil Syndical. L'AUTATE et le Conseil de développement local de Balma demandent également la diffusion publique des données de fréquentation.
- Le Conseil de développement local de Balma souhaite permettre aux citoyens de participer à la définition des critères d'évaluation du bon déroulement de l'exploitation. Plus largement, il faut pour le Collectif Axe vert de La Ramée garantir la transparence démocratique en impliquant citoyens et associations dans la prise de décision concernant les projets de transport. La commune de Portet-sur-Garonne plaide en ce sens « *pour une gouvernance élargie avec les usagers* ».
- D'autres participants estiment qu'il faut a minima améliorer la communication entre les habitants et les autorités compétentes en matière de mobilités et d'aménagement : les employeurs participants à l'atelier CCI souhaitent ainsi faciliter l'identification de contacts auprès de Toulouse Métropole, de Tisséo Collectivités pour rendre plus aisés les remontées des besoins d'améliorations et l'obtention de réponses.
- Plusieurs propositions sont faites spécifiquement pour poursuivre le dialogue avec les associations, les employeurs et le grand public lors des prochaines étapes d'élaboration du PDM, décrites dans la partie 7.2.2.3.

#### 7.2.1.5 Le calendrier d'élaboration et de mise en œuvre du PDM

Le calendrier du PDM fait l'objet de plusieurs **questionnements concernant ses différentes étapes d'élaboration, la date d'adoption et sa période de mise en œuvre.**

Le vote du PDM en 2028 paraît lointain à des participants : certains estiment que cet horizon est trop éloigné étant donné l'urgence des enjeux, et demandent en ce sens la mise en place de politiques à plus court terme. Alexandre Jouaville de Citiz Occitanie, indique par exemple durant l'atelier territorial du bassin nord-est : « *Est-ce que des actions seront réalisées d'ici à cette date ? Comment savoir si les idées exprimées auront un sens à un horizon aussi lointain ? Ces propositions seront peut-être anachroniques ou non pertinentes... Est-il possible que les idées partagées aujourd'hui puissent se concrétiser avant 2028 ?* ». Un participant à la réunion de clôture suggère d'hâter la démarche d'élaboration du PDM pour le faire voter avant les élections municipales de 2026.

Concernant la période d'application du PDM, l'horizon 2040 apparaît trop proche à certains participants : ainsi des participants aux ateliers animés en autonomie et le Conseil de développement de Toulouse Métropole souhaitent décaler la période d'application du PDM : « *Le Conseil de développement propose d'adopter pour le Plan de Mobilité un horizon 2050* » car 2040 « *paraît trop proche pour permettre l'élaboration d'une réelle stratégie prospective* ».

## 7.2.2 La concertation préalable à l'élaboration d'un plan de mobilité

### 7.2.2.1 L'opportunité de la concertation

Des participants **saluent l'organisation de la démarche de concertation** par Tisséo Collectivités, la communication menée autour de la concertation, la durée choisie pour la concertation et le choix fait par Tisséo Collectivités de solliciter auprès de la Commission nationale du débat public la nomination de garants : Benoît Lanusse, président de l'association Rallumons l'étoile indique par exemple lors de la réunion publique de lancement : « *féliciter Tisséo qui a choisi de se faire accompagner par la Commission nationale du débat public et de faire une concertation de trois mois.* ». Dans son cahier d'acteur, le Conseil de développement de Toulouse Métropole reconnaît « *un changement dans la démarche engagée avec une plus grande attention portée à la concertation dont les modalités sont plus diversifiées (panel, dispositif « d'aller vers »)* », tandis que l'association Agissons Ensemble pour La Salvetat « *remercie Tisséo d'ouvrir la parole aux associations et autres personnes morales pour faire part de ses idées, propositions et suggestions.* »

Des participants sur la carte des idées critiquent la superposition de la concertation avec l'enquête publique portant sur le projet de la Jonction Est organisée ouverte par la préfecture de la Haute-Garonne entre le 26 novembre 2024 et le 7 janvier 2025.

### 7.2.2.2 Les modalités de concertation mises en œuvre

Lors de la réunion publique de lancement, l'association Rallumons L'Etoile a publiquement demandé à Tisséo Collectivités d'organiser une réunion sur le SERM, demande qui a été acceptée, aboutissant à l'organisation d'un webinaire le 6 février 2025 consacré au SERM.

A l'occasion de la réunion publique de clôture, **l'inclusion des jeunes dans le dispositif est saluée, ainsi que l'important travail mené par les membres du panel citoyen.**

Outre les différentes demandes de précisions et de compléments décrites dans la partie 7.1 sur l'état des lieux de la mobilité, plusieurs demandes sont exprimées au cours de la concertation pour **accéder aux différentes ressources de la concertation** (mises en ligne sur le site internet dédié [demainmobilites.fr](http://demainmobilites.fr)). Des demandes sont également exprimées d'accès aux supports de présentation des commissions territoriales organisés au printemps 2024.

L'association Handi-Social juge que **l'accessibilité de certaines modalités de la concertation est insuffisante**. L'association pointe notamment l'absence d'interprète en langue des signes française durant les événements de la concertation, ce qui amène Tisséo Collectivités à prévoir cette interprétation durant la réunion publique de clôture. Des critiques sur la conformité partielle et non totale du site internet dédié à la concertation au Référentiel général d'amélioration de l'accessibilité sont également émises par l'association, qui regrette aussi que des ateliers n'aient pas été organisés dans chacun des quartiers de Toulouse et des communes de la Métropole. L'association déplore aussi le manque de formation des garants de la concertation sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux modalités de concertation.

Un participant sur la carte des idées demande à mieux communiquer les accès aux événements de la concertation en indiquant les solutions intermodales, les accès à pied ou vélo et l'accès à un parking vélo.

### 7.2.2.3 La prise en compte des résultats de la concertation

La prise en compte des résultats de la concertation a souvent été évoquée par les participants lors de la concertation. Des demandes de précisions ont été notamment émises sur les **modalités de prise en compte de la concertation dans l'élaboration du PDM**. L'impact du résultat des élections municipales sur la prise en compte des résultats de la concertation et sur l'élaboration du PDM a également soulevé des interrogations lors de la conversation sur les modes actifs et lors de la réunion publique de clôture.

Pour plusieurs acteurs, **l'organisation de nouvelles phases de concertation avec les acteurs du territoire et le public est nécessaire** afin de continuer à échanger avant l'adoption du PDM : Benoit Lanusse, président de l'association Rallumons l'Etoile indique ainsi lors de la réunion de clôture : « *On est disponible en tout cas pour travailler. Je pense que beaucoup de gens ont envie de continuer à travailler sur les scénarios, sur le diagnostic.* ». Des propositions sont émises :

- Le Conseil de développement de Toulouse Métropole propose d'« *assurer une continuité entre les phases 1 et 2 de la démarche d'élaboration du plan de mobilité et des concertations attenantes* » grâce à la création d'un Comité de suivi qui intégrerait « *les usagers, la société civile organisée ainsi que les partenaires habituels de la concertation* ». Le Conseil de développement demande que ce Comité de suivi soit mobilisé dans la construction des scénarii du PDM.
- L'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais propose dans le même sens sur la carte des idées en ligne la création d'« *un comité de suivi intégrant tous les acteurs (associations, usagers, entreprises...)* » pour poursuivre l'élaboration du PDM.
- L'association Rallumons l'Etoile souhaite dans son cahier d'acteur « *la poursuite de la démarche de concertation pour approfondir le diagnostic et les orientations possibles* » du PDM. Concernant plus précisément le SERM, l'association Rallumons l'Etoile souhaite qu'une suite soit donnée à la conversation portant sur ce sujet, avec l'organisation d'une concertation d'ici l'été (voir partie 7.4.3.10).
- Le Muretain Agglo souhaite qu'ait lieu d'ici l'été 2025 une conférence des mobilités spécifique au ressort territorial du Muretain Agglo.

## 7.3 Les expressions recueillies sur les cinq enjeux proposés par Tisséo Collectivités

Dans le cadre de la concertation, Tisséo Collectivités a souhaité **débattre des enjeux et des objectifs du plan de mobilité**.

Sur la base de l'état des lieux de la mobilité dans la grande agglomération toulousaine, Tisséo Collectivités souhaite placer au cœur de la démarche du nouveau plan de mobilité le besoin de faciliter les trajets du quotidien en tenant compte de **5 grands enjeux déclinés en plusieurs objectifs**, qui ont été soumis au débat durant la concertation :

- Le cadre de vie et la santé
- La cohésion sociale et territoriale
- Le dynamisme économique
- Le changement climatique
- Les ressources et la biodiversité

### 7.3.1 Expressions transversales

Les participants se sont globalement moins prononcés sur les enjeux que sur l'état des lieux et les orientations. **Les enjeux et objectifs proposés par Tisséo ont été dans l'ensemble partagés par les participants. Des remarques transverses et quelques réserves sont émises :**

- Des expressions recueillies critiquent l'absence à ce stade d'objectifs chiffrés (voir partie 7.2.1.2).
- Le panel note que les enjeux semblent assez généraux, et qu'ils peuvent paraître utopistes : une partie du panel exprime des doutes sur la possibilité de respecter l'ensemble des enjeux et objectifs à l'horizon 2040, notamment sur la décarbonation des transports.
- Le panel se questionne sur les financements possibles pour respecter chaque enjeu.
- Des questionnements sont exprimés sur le besoin de priorisation des enjeux et sur les critères à utiliser pour ce faire, de la part du panel et du Conseil de développement local de Balma. Ce dernier estime qu'« *en reléguant en 4ème et 5ème position les enjeux concernant le changement climatique et la biodiversité, ce projet ne prend pas assez en compte les priorités majeures des politiques publiques* ».
- Le Conseil de développement de Toulouse Métropole et le Conseil de développement local de Balma estiment qu'il est nécessaire d'intégrer les objectifs du code de l'environnement en matière de pollution, d'émission de gaz à effet de serre, de préservation de la biodiversité et de limitation du bruit dans le plan de mobilité.

### 7.3.2 Le cadre de vie et la santé

*Rappel des objectifs proposés pour cet enjeu : il s'agit de limiter l'exposition des habitants au bruit, à la pollution et à l'insécurité routière, et de permettre l'aménagement d'espaces publics agréables, partagés et accessibles.*

**L'enjeu est largement partagé par les participants.**

Pour le panel, 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.

**La voiture est spécifiquement identifiée** par des participants aux réunions publiques, aux ateliers et aux conversations comme **une source de nuisances sonores et de pollution de l'air, favorisant les accidents et la sédentarité**. Le Comité participatif sur la mobilité de Tournefeuille souligne que la pollution et l'impact de la voiture sur la santé sont des problèmes qui affectent ou affecteront en priorité les plus démunis.

**Plusieurs objectifs doivent ainsi être poursuivis selon les participants :**

- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air générée par les transports en général et l'usage de la voiture en particulier. L'association 2 Pieds 2 Roues demande à ce titre que personne ne soit exposé à une pollution de l'air supérieure aux normes de l'OMS et de la législation en vigueur. La répartition géographique de la pollution est à prendre en compte : le panel souhaite ainsi l'enjeu de diminuer toutes les formes de pollution à la fois dans la ville comme dans le reste de la grande agglomération.
- Diminuer les nuisances sonores liées à la circulation, en veillant selon l'association 2 Pieds 2 Roues à ce que personne ne soit être exposé à un bruit supérieur aux normes de l'OMS et de la législation en vigueur.
- Diminuer l'accidentologie : le panel propose plus largement d'assurer la sécurité de tous dans les mobilités.
- Des participants aux débats mobiles proposent d'ajouter à cet enjeu l'objet spécifique de lutte contre la congestion routière.

Les propositions recueillies pour limiter les incidences sur la santé des transports et spécifiquement de la voiture portent principalement sur le développement des modes actifs (partie 7.4.2), des transports en commun (partie 7.4.3) et des usages partagés de la voiture (partie 7.4.5), la réduction de besoins de déplacements (partie 7.4.4) et dans une moindre mesure sur le développement d'une logistique durable (voir partie 7.4.8). En matière d'aménagement des espaces publics, la plupart des propositions recueillies visent à réduire la place de la voiture notamment en ville, notamment via la piétonnisation et la réduction des possibilités de stationnement automobile (voir partie 7.4.4).

### 7.3.3 La cohésion sociale et territoriale

*Rappel des objectifs proposés pour cet enjeu : il s'agit de garantir le droit à la mobilité des personnes vulnérables et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite et de permettre l'accès aux équipements et services du quotidien pour les habitants de tous les territoires.*

**L'objectif de garantir le droit à la mobilité des personnes vulnérables et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, est largement partagé par les participants.** La commune de Cugnaux écrit par exemple dans son cahier d'acteur que « *l'amélioration de l'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR) constitue une priorité pour garantir une mobilité inclusive et équitable au sein de la commune et de la métropole* ». De nombreuses contributions soulignent que le sujet de l'accès et de l'accessibilité de tous les types de publics aux alternatives à la voiture doit occuper une place centrale dans le PDM, dans un esprit de justice sociale. Des propositions sont ainsi développées pour assurer l'accès et l'accessibilité des transports en commun (partie 7.4.2) et des modes actifs (partie 7.4.1) aux personnes en situation de handicap, aux jeunes, aux personnes âgées, aux familles.

**La question de l'équité territoriale et de la justice spatiale sont largement mises en avant par les participants de la concertation pour assurer le droit à la mobilité de l'ensemble des habitants de la grande agglomération.** Pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, il faut ainsi que le PDM prenne en compte « *une exigence de solidarité territoriale* », en accentuant « *la prise en compte des territoires périurbains et ruraux sous influence de Toulouse dans les objectifs : compléter cet enjeu en indiquant clairement la prise en compte des besoins d'une assiette territoriale plus large et les interfaces nécessaires* ». De nombreux participants notent que les territoires au-delà de Toulouse et sa proche périphérie sont souvent éloignés des infrastructures de transports collectifs et des aménagements cyclables et piétons, rendant les habitants de ces territoires dépendants de la voiture pour se déplacer. Différentes propositions sont ainsi recueillies pour développer des alternatives à la voiture individuelle au-delà de Toulouse, en particulier les transports en commun (partie 7.4.3) et les modes actifs (partie 7.4.2).

Pour assurer la cohésion sociale et territoriale, il est également demandé la **meilleure prise en compte des territoire limitrophes** du ressort territorial de Tisséo Collectivités (voir partie 7.2.1.3).

#### 7.3.4 Le dynamisme économique

*Rappel des objectifs proposés pour cet enjeu : il s'agit d'améliorer l'accès aux emplois et l'organisation de l'approvisionnement de la grande agglomération pour préserver le bon fonctionnement de son économie.*

Cet enjeu est davantage remis en question par les participants à la concertation que les autres enjeux identifiés : **si le besoin de faciliter les mobilités des salariés de l'agglomération est dans l'ensemble partagé, plusieurs participants questionnent l'opportunité de favoriser la croissance démographique et l'attractivité de la métropole toulousaine.**

Le **rôle important des employeurs dans les mobilités** est souligné par le panel et différents acteurs :

- Les participants constatent que les grandes entreprises toulousaines ont des impacts importants sur les mobilités dans la grande agglomération du fait notamment des mobilités de leurs salariés.
- Le Conseil de développement de Toulouse Métropole estime que le rôle majeur des entreprises n'est que « *trop peu évoqué dans le dossier de concertation alors que ce sont – outre des financeurs via le versement mobilité – des prescripteurs via les Plans de Mobilité Employeur (PDME). Plusieurs exemples de grandes entreprises de l'agglomération toulousaine prouvent que les employeurs ont une bonne connaissance des mobilités pendulaires de leurs salariés et de leurs effets. Aussi serait-il pertinent de les associer à l'élaboration des diagnostics.* ».
- Différentes propositions sont recueillies visant à faciliter les mobilités durables des salariés, décrites dans la partie 7.4.7.2.

Concernant **les enjeux d'attractivité du territoire** : si le Conseil Départemental de la Haute-Garonne estime que la saturation routière impacte négativement l'attractivité et la compétitivité du territoire, les politiques visant à favoriser la croissance démographique et l'attractivité de la métropole toulousaine sont par ailleurs remises en cause dans plusieurs cadres : un participant à la réunion de lancement souhaite par exemple que l'agglomération « se

*désintoxique de la CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) ». Le développement de l'attractivité démographique et économique de l'agglomération et spécifiquement de la métropole toulousaine ne semblent pas compatibles pour plusieurs participants avec la possibilité d'assurer le droit à une mobilité durable pour tous les habitants et la nécessité de freiner l'étalement urbain et l'artificialisation des sols : « 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 environnants ? » (carte des idées en ligne). Des participants à la réunion de lancement estiment ainsi qu'il faut travailler avec les pôles voisins (Montauban, Albi...) pour limiter la croissance démographique et les risques induits d'étalement urbain.*

Le panel propose par ailleurs d'ajouter comme objectif supplémentaire pour cet enjeu le fait de préserver et favoriser le pouvoir d'achat des habitants.

### 7.3.5 Les ressources et la biodiversité

*Rappel des objectifs proposés pour cet enjeu : il s'agit de réduire la consommation d'espaces, de préserver les continuités écologiques et d'éviter les impacts négatifs des transports sur la biodiversité.*

**Les enjeux de préservation des ressources et de la biodiversité sont partagés dans les expressions recueillies : la réduction de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain ont fait l'objet de davantage de contributions que la préservation des écosystèmes et de la biodiversité.**

Plusieurs propositions visant à favoriser la densification urbaine et à limiter l'étalement urbain sont émises par les participants, ainsi que quelques propositions pour la préservation des espaces naturels et des continuités écologiques : l'ensemble est décrit dans la partie 7.4.4.1.

Le panel s'interroge sur la manière de développer des infrastructures de transport sans consommer des espaces naturels et agricoles.

Concernant la biodiversité, le Collectif Axe vert de La Ramée note qu'il s'agit d'un pilier fondamental de la résilience climatique et de la qualité de vie des citoyens. Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne identifie des impacts sur la biodiversité dus à l'augmentation du volume des déplacements et de la circulation routière liée à la poursuite de l'accueil démographique et économique.

### 7.3.6 Le changement climatique

*Rappel des objectifs proposés pour cet enjeu : il s'agit de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les ambitions nationales, et d'adapter les infrastructures pour assurer leur pérennité et le confort des usagers.*

**Les enjeux de lutte contre le changement climatique sont partagés dans les expressions recueillies, qui portent davantage sur les enjeux d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre que sur l'adaptation au changement climatique.**

L'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais ne comprend pas pourquoi le changement climatique est considéré comme un enjeu alors même que « *Le changement climatique s'impose. Nous sommes surpris qu'il s'agisse d'un enjeu* ».

**En matière d'atténuation, les habitants et les acteurs partagent de manière générale l'impératif de diminution des émissions de gaz à effet de serre dues au secteur des transports et tout particulièrement à l'usage de la voiture** (un membre du panel estime toutefois qu'il y a n'a pas de lien entre activités humaines et changement climatique). Les efforts nécessaires à mener en la matière sont perçus par certains participants comme particulièrement importants : le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » note ainsi que « *les émissions de gaz à effet de serre restent à ce jour élevées et leur réduction nécessite un effort colossal à la hauteur de l'enjeu* ». Les propositions recueillies concernant l'atténuation portent principalement sur le développement des modes actifs (partie 7.4.2), des transports en commun (partie 7.4.3) et des usages partagés de la voiture (partie 7.4.5), la réduction de besoins de déplacements et de la place de la voiture notamment en ville (partie 7.4.4) et dans une moindre mesure sur l'électrification des véhicules, jugée moins prioritaire par certains participants (partie 7.4.6).

En matière d'adaptation, des acteurs, à l'instar du groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » et le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, soulignent **l'aggravation continue des impacts du changement climatique sur le territoire** de la grande agglomération toulousaine, et indiquent qu'en 2040 le territoire sera exposé à des risques climatiques importants (canicules, sécheresse, inondations). Quelques propositions sont recueillies pour adapter l'exploitation et l'infrastructure des réseaux de transports aux impacts du changement climatique, décrites dans la partie 7.4.9.

### 7.3.7 Autres enjeux et objectifs identifiés par les participants

**D'autres enjeux et objectifs sont proposés par les participants :**

- D'après le panel, il faut rendre les trajets du quotidien plus faciles, plus pratiques, plus agréables, plus fiables et plus rapides.
- Plusieurs expressions d'acteurs et sur la carte des idées recommandent d'ajouter un objectif clair de diminution du trafic automobile dans le PDM : Jean-François Lacoste de l'association 2 Pieds 2 Roues indique par exemple en réunion de clôture : « *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.* ». En ce sens, une contribution sur la carte des idées en ligne propose de définir dans le PDM des objectifs de diminution de la part modale de la voiture à deux horizons : 2032 et 2040, et de différencier ces objectifs entre la ville-centre, la 1<sup>ère</sup> couronne, la 2<sup>ème</sup> couronne et la 3<sup>ème</sup> couronne en tenant des parts modales actuelles dans ces différentes zones.

## 7.4 Les expressions recueillies sur les sept orientations proposées par Tisséo Collectivités

Dans le cadre de la concertation, Tisséo Collectivités a souhaité **débattre de propositions d'orientations et recueillir des contributions lui permettant de guider l'élaboration du plan.**

En réponse aux enjeux identifiés (voir partie 7.3), Tisséo propose de s'appuyer sur **les sept orientations suivantes pour définir la stratégie de mobilité jusqu'à 2040**, qui ont été soumises au débat durant la concertation :

- Poursuivre le développement des alternatives à la voiture :
  - développement des modes actifs.
  - développement des transports en commun et de l'intermodalité.
- Concevoir la ville et les services de mobilité de façon cohérente.
- Rendre attractifs les usages partagés de la voiture.
- Encourager et accompagner la transition énergétique des véhicules.
- Donner à tous l'accès à une mobilité durable.
- S'engager en faveur d'une logistique durable.
- Adapter les réseaux de transport au changement climatique.

Le contenu proposé par Tisséo Collectivités pour chacune des orientations est consultable dans le dossier de concertation.

### 7.4.1 Expressions transversales

Parmi les personnes et acteurs s'étant exprimé sur l'ensemble des sept orientations proposées (les expressions spécifiques à chaque orientation sont détaillées dans les pages suivantes), la plupart indiquent qu'elles **partagent de manière générale la liste proposée par Tisséo. Plusieurs réserves et critiques transversales** sont toutefois exprimées :

- **L'aspect trop général des orientations** est soulevé par plusieurs acteurs. Le Département de la Haute-Garonne indique ainsi dans son cahier d'acteur : « *En l'état, les orientations semblent insuffisamment précises pour initier une trajectoire véritablement différente* », et demande des objectifs chiffrés concernant l'évolution des parts modales et de la qualité de l'air (voir partie 7.2.1.2). Lors de la réunion publique de clôture, l'association Rallumons l'Etoile note que les orientations proposées sont trop focalisées dans une approche générale par mode de transport, empêchant de traiter « *les fractures territoriales et les fractures de mode de vie* ». Le manque de précision des orientations proposées est également lié pour certains acteurs aux manques identifiés dans l'état des lieux (voir partie 7.1.1) : le Conseil de développement de Toulouse Métropole et l'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais estiment ainsi que les orientations ne sont pas suffisamment étayées par des données tangibles et un état des lieux complet.
- Une partie du panel juge que **les orientations étaient dans l'ensemble focalisées surtout sur la ville et pas assez sur les 2<sup>ème</sup> et la 3<sup>ème</sup> couronnes**. A l'inverse, des participants à la conversation sur l'EMC<sup>2</sup> propose de cibler davantage les orientations et les actions à mener sur la première couronne, où les émissions de GES sont les plus importantes. De façon générale, la nécessité de favoriser l'équité territoriale entre

l'ensemble des territoires couverts par le plan de mobilité est toutefois un enjeu largement partagé dans la plupart des expressions recueillies sur le sujet (voir partie 7.3.3).

- Plusieurs manques sont identifiés au-delà des sept orientations proposées, notamment pour **désinciter les habitants à recourir la voiture individuelle** : ces propositions d'ajouts d'orientation sont détaillées en partie 7.4.10.

**Plusieurs expressions sont recueillies sur les approches transversales à privilégier** pour la mise en œuvre des orientations proposées :

- Les propositions sur la gouvernance et la mise en place d'une élaboration partenariale du PDM sont décrites dans la partie 7.2.1.
- Les participants soulignent souvent la nécessité d'une approche globale prenant en compte l'ensemble des modes et intégrant les politiques d'aménagement du territoire pour favoriser *in fine* le report modal vers les alternatives à la voiture individuelle. Le parti des Écologistes Midi-Pyrénées écrit par exemple : « *Il n'y a pas de solution unique : seule la combinaison et la mise en synergie de tout un ensemble d'infrastructures et de services associés permettront aux usagers d'adopter de nouveaux comportements en matière de mobilités* ».
- Dans cette logique, la réorientation des budgets alloués aux aménagements routiers pour développer les alternatives à la voiture individuelle et créer un « *choc d'offres globale des mobilités* » est soulevée notamment par le parti des Écologistes Midi-Pyrénées et le Collectif Axe vert de La Ramée, ainsi que par le Muretain Agglo et la Communauté de communes Le Grand Ouest Toulousain, spécifiquement pour favoriser le report modal dans le sud et l'ouest du ressort territorial de Tisséo. Selon la Communauté de communes Le Grand Ouest Toulousain, « *Ce choc d'offres de Mobilités, par son approche à la fois "tout mode", attentif à l'efficacité de chaque mode mais aussi de leur interconnexion et leur complémentarité, doit permettre d'offrir aux habitants et salarié-es de nos territoires des alternatives crédibles et efficaces à la voiture individuelle.* ». Cette notion de choc d'offre est également développée dans des propositions plus spécifiques par modes, notamment sur les transports en commun (voir partie 7.4.3) et les modes partagés (voir partie 7.4.5).
- Pour une partie du panel et des participants à la réunion de lancement, la liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres : inciter et si nécessaire contraindre au changement de comportements représente une partie de la solution. Les étudiants du master Transmob notent dans le même sens dans leur cahier d'acteurs que la baisse de la part modale de la voiture « *ne pourra se faire sans un assentiment important d'une population qui pour une large partie est contrainte dans ses mobilités. Cela impose un effort permanent et continu d'information autour des enjeux à faire évoluer vers le bas une automobilité dominante* ».
- Pour une autre partie du panel, il faut veiller à l'inverse au respect des libertés individuelles, en évitant dans tous les cas la mise en place de mesures contraignantes.
- 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. D'autres membres du panel jugent 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.

**La question du choix à faire ou non entre les différentes orientations a enfin été soulevée à plusieurs reprises.** Des participants estiment que l'ensemble des orientations proposées sont nécessaire à mettre en œuvre : le Conseil de développement local de Balma considère par exemple que « *les orientations présentées ne sont pas de l'ordre du choix, mais des nécessités* ». A l'inverse, des participants à la réunion de clôture et aux conversations jugent difficile de réaliser l'ensemble des orientations proposées au vu des contraintes financières, et recommandent ainsi de prioriser les orientations.

#### 7.4.2 Poursuivre le développement des alternatives à la voiture : développement des modes actifs

Cette orientation est abordée dans l'ensemble des modalités de concertation proposées, et fait l'objet de très nombreuses expressions : l'orientation est par exemple traitée dans l'ensemble des ateliers territoriaux organisés par Tisséo et 9 ateliers animés en autonomie. Elle est abordée dans de nombreuses réponses recueillies lors des débats mobiles, et fait l'objet de 214 contributions et 113 commentaires sur la carte des idées en ligne.

**Le principe du développement des modes actifs sur le territoire de la grande agglomération fait l'objet d'un quasi-consensus** dans les expressions recueillies sur cette orientation. Habitants de la grande agglomération, collectivités comme acteurs jugent ainsi nécessaire aujourd'hui de développer encore plus les modes actifs pour fournir des alternatives viables à la voiture individuelle.

La plupart des expressions **se concentrent sur le développement du vélo et de la marche à pied** : vis-à-vis de ces deux modes, certains participants aux ateliers animés en autonomie souhaitent une formulation de l'orientation davantage volontariste : « *Développer la part des modes actifs dans les déplacements* », et des objectifs de développement des part modales déclinés en objectifs plus concrets et opérationnels, par exemple d'aménagements à mettre en place. Des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest pointent plus largement l'enjeu d'accélérer l'orientation proposée pour le développement du vélo et de la marche à pied par des choix politiques cohérents.

Concernant la place à donner aux vélos, si la plupart des participants s'étant exprimé sur le sujet **souhaitent son développement dans l'ensemble de la grande agglomération**, y compris en zones denses urbaines, quelques personnes rencontrées dans les débats mobiles souhaitent **réduire le nombre de vélos en ville pour apaiser la cohabitation avec les piétons**. Plus largement, quelques contributions déposées sur la carte des idées en ligne critiquent des politiques perçues comme « tout vélo » ou « tout piéton », notamment au regard du mauvais respect du code de la route par des cyclistes et pour les contraintes qu'impliquerait pour les automobilistes la limitation de place de la voiture en centre-ville. Les personnes à l'origine de ces contributions recommandent ainsi de ne pas négliger les réalités et les besoins des automobilistes.

NB : l'ensemble des propositions sur l'intermodalité incluant les modes actifs sont traitées dans la partie 7.4.3.1. Les propositions visant à réduire la place de la voiture pour favoriser les modes actifs (piétonnisation, suppression de places de stationnement au bénéfice des aménagements piétons ou cyclables...) sont traitées dans les parties 7.4.4.2 et 7.4.4.3.

#### 7.4.2.1 Propositions communes (non spécifiques à un mode actif) d'amélioration des aménagements pour les modes actifs

Plusieurs propositions d'amélioration des aménagements existants ou de création de nouveaux aménagements pour l'ensemble des modes actifs sont exprimées dans les ateliers territoriaux et CCI, les ateliers animés en autonomie, les débats mobiles, les cahiers d'acteurs, l'avis rendu par le panel, la conversation dédiée à la place des modes actifs et la réunion publique de clôture.

De nombreux participants aux ateliers, aux débats mobiles, à la carte des idées en ligne, ainsi que plusieurs cahiers d'acteurs soulignent **la nécessité de sécuriser et d'apaiser les déplacements en modes actifs** :

- Pour cela, il est surtout proposé de privilégier la différenciation des modes sur la voirie, en développant des voies dédiées à chaque mode et en supprimant les voiries partagées sans séparation claire des flux. Quelques membres du panel soutiennent à l'inverse le développement de voies partagées sécurisées.
- Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » et l'association 2 Pieds 2 Roues insistent notamment dans leurs cahiers d'acteurs sur la nécessité de sécuriser et rendre accueillants l'ensemble des boulevards, des canaux et des axes pénétrants pour les piétons et cyclistes.
- Plusieurs acteurs (parti des Écologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, Ecolomobile, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », comité de quartier de L'Hers) et plusieurs participants aux ateliers proposent de sécuriser et faciliter l'accès aux établissements scolaires en modes actifs, en généralisant les rues-écoles, en créant des zones de rencontres apaisées, en abaissant la vitesse ou en interdisant la circulation motorisée aux abords des établissements aux heures d'entrée et de sortie de classe.
- L'association Plaisance pour le Climat et Ecolomobile proposent plus généralement de sécuriser les accès en modes actifs à l'ensemble des lieux d'intérêt comme les lieux culturels et sportifs.
- Plusieurs contributions sur la carte des idées, dans les ateliers animés en autonomie ainsi que le cahier d'acteur du Comité des Quartiers de L'Hers proposent d'améliorer l'entretien des cheminements en modes actifs existants, tandis que le cahier d'acteurs du Comité de quartier des 7 Deniers suggère d'améliorer la qualité des revêtements.

Lors de la plupart des modalités de concertation, il est souligné l'importance d'**assurer la continuité des aménagements piétons et cyclables et de faciliter le franchissement d'obstacles, de ruptures urbaines, d'axes routiers majeurs, notamment le périphérique**. Le Comité de quartier des 7 Deniers propose par exemple d' « *aménager des passerelles sur le canal et la Garonne pour désenclaver le quartier des 7 Deniers* » ; le Collectif des associations des Pradettes demande « *la construction d'une passerelle piétons vélos enjambant la rocade au niveau du Rond-Point de la Cépière* ». L'association 2 Pieds 2 Roues demande quant à elle de remédier aux discontinuités persistantes sur l'axe est-ouest pour les piétons et les cyclistes, tandis que l'association The Shifters suggère de « *multiplier les infrastructures comme la passerelle Anita Conti, réservée aux vélos et piétons, pour connecter des zones proches mais dépendantes de la voiture du fait de barrières (rives de la Garonne, rocades, voies ferrées...)* ». Dans l'atelier territorial organisé dans le bassin centre, les participants pointent l'importance de développer des itinéraires de déviation pour les modes actifs en cas de travaux.

Des propositions fréquentes sont également recueillies lors de la concertation pour **développer la desserte du territoire en modes actifs** :

- L'amélioration du maillage de la grande agglomération en itinéraires piétons et cyclables fait l'objet de différentes contributions. Il s'agit par exemple pour le Conseil de développement local de Balma de « *créer un maillage lisible et performant pour les déplacements cyclables et piétons, notamment vers les centralités, les pôles d'emplois* ». D'après des participants à la conversation dédiée à la place des modes actifs, il convient de développer en priorité les modes actifs dans les différentes couronnes et notamment dans les zones les plus éloignées de la grande agglomération toulousaine. L'opérateur Citiz propose de son côté de « *relier les villes périphériques entre elles grâce à des itinéraires sécurisés de modes actifs* », tandis que l'association 2 Pieds 2 Roues propose un plan « Pénétrantes » pour les axes structurants dirigés vers les centres villes des diverses communes.
- Plusieurs participants aux ateliers animés en autonomie estiment utile de mieux valoriser les itinéraires piétons et cyclables existants.
- En lien avec le développement de la desserte en modes actifs, il est proposé par plusieurs participants de systématiser dans tous les projets urbains et de reprise de voirie la prise en compte des modes actifs pour donner une plus grande place aux piétons et aux vélos. Le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées demandent en particulier d'augmenter « *la perméabilité des lotissements et des îlots compacts, en créant ou en restaurant des accès pour raccourcir les temps parcours à pied ou à vélo* ».

D'autres propositions d'amélioration des aménagements non spécifiques à un mode actif particulier sont recueillies :

- L'enjeu de développer la signalétique piétons et vélos est évoqué dans différentes modalités de la concertation, afin de favoriser la sécurité et la lisibilité des aménagements. Il est proposé sur la carte des idées d'uniformiser les panneaux de signalisation et les marquages au sol sur l'ensemble du territoire de la grande agglomération.
- Plusieurs contributions recueillies lors de la réunion de clôture, des ateliers animés en autonomie et sur la carte des idées proposent de recourir à des aménagements temporaires pour favoriser l'expérimentation et l'acceptabilité des aménagements : l'exemple des « coronapistes » mises en place à l'issue du premier confinement est notamment cité.
- Une contribution sur la carte des idées suggère de « *sensibiliser les acteurs de la mobilité au design actif pour lutter contre la sédentarité : les déplacements peuvent être conçus de manière ludique et incitative* ».

#### 7.4.2.2 Propositions spécifiques aux aménagements cyclables

De nombreuses propositions sur l'amélioration des aménagements cyclables existants et la création de nouveaux aménagements sont recueillies dans l'ensemble des modalités de concertation.

L'enjeu de la **continuité des aménagements cyclables** est fréquemment abordé :

- Habitants, acteurs comme entreprises demandent de renforcer les continuités cyclables entre Toulouse et sa périphérie, dans le centre-ville de Toulouse et entre les autres villes de la grande agglomération. Plusieurs participants précisent que la suppression des discontinuités cyclables entre les différents axes cyclables doit

permettre de favoriser une logique de réseau : il conviendrait d'après une contribution déposée sur la carte des idées de « *mieux aménager les entrées et les connexions au réseau(x) cyclable(s), à la fois pour éviter les conflits, et donc aussi pour rendre la pratique des mobilités actives plus attractive* ».

- Plusieurs contributions sur la carte des idées recommandent de prendre en compte les résultats du Baromètre vélo organisée par la Fédération française des usagers de la bicyclette pour détecter les points noirs de continuité cyclable sur le territoire de la grande agglomération.
- Quelques personnes soulignent que la continuité cyclable passe également par le retrait des obstacles (lampadaires, arbres, potelets...) ou leur adaptation (faire évoluer les dispositifs anti-accès aux véhicules et 2 roues motorisés pour que ceux-ci ne soient pas gênants pour les cyclistes).

Outre le retrait des discontinuités, plusieurs autres propositions sont faites pour **améliorer et sécuriser davantage les aménagements cyclables existants** :

- Sécuriser davantage les aménagements cyclables au niveau des intersections et des ronds-points : des participants aux ateliers animés en autonomie préconisent par exemple de faire le choix d'une bande cyclable colorée sur le rond-point ou d'un rond-point « à la hollandaise » (anneau cyclable extérieur), en évitant dans tous les cas de mettre en place les deux sur un même rond-point pour éviter la confusion pour les automobilistes comme pour les cyclistes.
- Améliorer la visibilité des pistes et bandes cyclables : des participants à la carte des idées et aux ateliers évoquent notamment une meilleure signalisation, des revêtements de couleur pour bien les distinguer, des bandes blanches réfléchissantes (y compris une ligne centrale systématique dans le cas des pistes cyclables à double sens).
- Plusieurs participants aux débats mobiles et aux ateliers demandent l'élargissement des aménagements cyclables pour s'adapter à l'utilisation croissante du vélo.
- Plusieurs contributions recueillies sur la carte des idées en ligne et lors des débats mobiles recommandent d'entretenir et de rénover fréquemment les pistes et bandes cyclables pour éviter qu'elles s'abîment, et en l'absence de bande cyclable, d'assurer la qualité du côté droit de la chaussée sur lequel roulent les vélos.
- Des participants aux ateliers suggèrent d'ombrager davantage les pistes cyclables pour les rendre plus confortables l'été.
- Le panel ainsi que plusieurs acteurs et répondants aux débats mobiles recommandent de sécuriser les pistes cyclables avec un meilleur éclairage. Quelques autres répondants aux débats mobiles s'y opposent pour limiter la consommation d'énergie.
- Une contribution sur la carte des idées en ligne demande de niveler la hauteur des pistes cyclables avec la route pour prévenir les risques de chute.

Au-delà de l'amélioration des aménagements existants, c'est la **mise en place de davantage de pistes cyclables** bien distinctes des autres modes de transports qui concentrent le plus de demandes. Si quelques membres du panel soutiennent le développement de voies partagées sécurisées, les expressions recueillies dans l'ensemble des autres modalités de la concertation demandent le développement de nouvelles pistes cyclables pour séparer avant tout les vélos des voitures, et éviter également la cohabitation entre vélos et piétons en évitant de créer des pistes sur l'emprise des trottoirs. D'après plusieurs acteurs associatifs et des participants aux ateliers territoriaux, cette mise en place de pistes cyclables doit concerner en priorité tous les axes principaux à forte circulation automobile, le réseau secondaire inter-

communal, les voies inter-quartiers, la desserte des zones d'activités et des établissements scolaires.

En lien avec ces demandes sur le développement de nouvelles pistes cyclables, de nombreuses expressions portent sur la **mise en place des lignes du réseau express vélo (REV)** :

- Notamment parmi les acteurs associatifs et les collectivités, il est demandé la finalisation de l'ensemble des lignes prévues du REV. Plusieurs acteurs (2 Pieds 2 Roues, Conseil de développement local de Balma, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, commune de Launaguet...) souhaitent l'accélération du calendrier de mise en place des lignes prévues.
- Plusieurs contributions soulignent l'importance d'assurer que les lignes REV respectent bien l'ensemble des besoins associés à un aménagement cyclable à haut niveau de service : une contribution sur la carte des idées cite les éléments suivants : « *continuité cyclable, lisibilité, qualité et sécurité des itinéraires ; séparation physique des usages ; gestion des franchissements, carrefours et coupures pour la sécurité des plus vulnérables ; largeurs minimales pour garantir confort et sécurité* ». Un participant à la conversation sur les modes actifs suggère de privilégier les pistes monodirectionnelles pour les REV en zone urbaine, plus intuitives et donc moins dangereuses. Des participants aux ateliers animés en autonomie insistent sur les enjeux d'accessibilité et de transversalité des REV, et demandent de réviser le plan de circulation des pénétrantes pour y intégrer le REV. L'association Écolomobile préconise dans son cahier d'acteur de « *s'assurer de la signalétique et de la cohérence visuelle des aménagements pour une identification claire et rapide des itinéraires* », et propose également de « *créer des événements marquants et festifs à l'ouverture d'une portion conséquente d'une nouvelle ligne* ».
- Une contribution recueillie lors de la conversation EMC<sup>2</sup> suggère de prioriser le développement du REV dans la première couronne.
- Quelques personnes suggèrent de ne pas créer de lignes REV par confiscation d'équipements piétons (berges de la Garonne ou des canaux) ou partagés (voie verte). Une personne suggère de ne pas créer des lignes REV que pour les besoins du travail.

Plusieurs propositions portent par ailleurs sur l'**amélioration des règles de circulation pour faciliter leur circulation et leur cohabitation avec les autres modes de transport** :

- Des contributions sur la carte des idées et lors des ateliers territoriaux suggèrent de clarifier les priorités aux intersections, en donnant la priorité aux cyclistes : « *Il est très courant que les voitures soient prioritaires vis-à-vis des vélos empruntant les pistes cyclables (cédez le passage aux ronds-points et croisements, voire stop). La piste cyclable devrait disposer des mêmes priorités aux intersections que la route qu'elle longe afin d'encourager les cyclistes à l'emprunter.* ». Une autre contribution sur la carte des idées propose que la circulation soit repensée pour éviter d'imposer aux vélos des feux rouges ou des stops en montée.
- Dans les rues à sens unique autorisant les vélos en contre-sens, des contributions sur la carte des idées en ligne demandent d'assurer une largeur suffisante pour permettre aux vélos de circuler sans danger, et lorsque ce n'est pas possible, de supprimer le contre-sens autorisé ou d'interdire la circulation aux voitures dans les rues concernées.
- Plusieurs personnes sur la carte des idées proposent d'homogénéiser les règles de circulation a minima à l'échelle d'un même axe cyclable (autorisation ou non pour les

vélos de circuler sur la voie des bus, obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables...).

- Concernant les voies partagées piétons-cyclistes, des contributions sur la carte des idées demandent à revoir leurs aménagements pour ne pas obliger les cyclistes à rouler au pas, tout en assurant la sécurité des piétons.
- Une contribution sur la carte des idées juge pertinent d'obliger les cyclistes à emprunter les pistes cyclables lorsqu'elles existent.
- L'association Ecolomobile propose d'éditer des plans de circulation vélo aussi lisibles qu'un plan bus pour les communiquer aux usagers.

D'autres propositions sont faites concernant l'amélioration des aménagements cyclables :

- Il est proposé lors de la conversation sur les modes actifs de concerter avec différentes modalités les usagers sur la mise en place des infrastructures cyclables.
- Une contribution sur la carte des idées propose de mettre en place des mesures dédiées pour favoriser le report modal vers le vélo lors de l'organisation de grands événements sportifs ou culturels (concerts, compétitions sportives, festivals...).
- Une personne suggère sur la carte des idées de prendre en compte l'impact de chaque nouvel aménagement cyclable sur les piétons et les transports en commun, afin d'assurer que ces deux derniers modes ne soient pas défavorisés (confort d'utilisation, rapidité...) par le développement d'aménagement visant à faciliter la pratique du vélo.

#### 7.4.2.3 Offre de services et incitations financières pour favoriser la pratique du vélo

Différentes propositions sont exprimées dans l'ensemble des modalités de concertation pour développer des services et des incitations financières visant à favoriser le report modal vers le vélo. Les propositions d'offre de services portant spécifiquement sur l'intermodalité vélo – transports en commun (stationnement intermodal, transport des vélos dans les transports en commun...) sont décrites dans la partie 7.4.3.1.

De nombreuses expressions portent sur le **développement de solutions de stationnement pour les vélos** :

- Il est demandé de manière générale davantage de stationnement vélo sécurisés, notamment près des gares, des PEM, des commerces et services, des établissements scolaires.
- Pour le stationnement à courte durée, plusieurs acteurs associatifs et des contributions sur la carte des idées souhaitent davantage d'arceaux dans l'espace public. Pour des durées de stationnement plus longues, il est demandé la mise en place d'abris vélos fermés, sécurisés et capacitaires.
- Pour plusieurs contributions recueillies dans les ateliers animés en autonomie et sur la carte des idées, ces solutions devraient dans tous les cas être davantage adaptées aux formats des nouveaux modèles de vélo (biporteurs, triporteurs, vélos-cargos ...). Des participants aux ateliers animés en autonomie recommandent de mieux identifier les parkings vélos avec une signalétique dédiée.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie préconisent également de sensibiliser les gestionnaires d'espaces privés (commerçants, syndicats, services tertiaires ...) à la nécessité d'installer du stationnement vélos de qualité et adapté.
- Une contribution sur la carte des idées évoque spécifiquement l'offre de stationnement « Cyclopark » mise en place dans des parkings Indigo à Toulouse : « *L'initiative*

*Cyclopark d'Indigo est super (quoique trop cher, avec +50% d'augmentation récemment) et va dans le bon sens. Il faudrait l'améliorer en permettant au badge Indigo de fonctionner dans n'importe quel Cyclopark d'Indigo car trop limitant aujourd'hui de ne pouvoir se garer que dans un parking ».*

L'offre de location de **vélo en libre-service VélôToulouse** est également largement évoquée au cours de la concertation :

- De nombreuses contributions sur la carte des idées, dans les débats mobiles, aux ateliers, plusieurs cahiers d'acteurs (Comité de quartier des 7 Deniers, 2 Pieds 2 Roues, commune de Saint-Jean, commune de Portet-Sur-Garonne, commune de L'Union, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", parti des Écologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, Muretain Agglo) ainsi que le panel demandent le déploiement de stations VélôToulouse ou d'autres solutions de vélo en libre-service compatibles avec la carte Pastel a minima dans la première couronne, voire à l'échelle de la grande agglomération. Des financements métropolitains sont pour cela sollicités ; le Maire de L'Union demande « *une péréquation des recettes du système VélôToulouse afin que l'ensemble des communes candidates bénéficie de ce retour financier [quelle que soit la fréquentation des stations par commune], réduisant ainsi le coût moyen des stations, existantes et futures* ».
- Certains répondants aux débats mobiles souhaitent davantage de VélôToulouse à assistance électrique dans la flotte mise à disposition : à l'inverse, des participants aux ateliers animés en autonomie souhaitent adapter l'offre pour éviter que trop de vélos électriques soient proposés par rapport aux vélos musculaires. Pour le panel, il faut veiller à ce que le développement de l'offre de VélôToulouse électriques n'ait pas pour effet pervers de favoriser le report des usagers des transports collectifs vers ce service.
- Des répondants aux débats mobiles et des participants à la réunion de lancement souhaiteraient que la flotte de VélôToulouse soit mieux gérée : assurer une meilleure répartition des vélos entre stations, améliorer le chargement des batteries des vélos à assistance électrique.
- Certains répondants aux débats mobiles souhaiteraient la gratuité du service, tandis que l'association Ecolomobile demandent un meilleur subventionnement. L'association Plaisance pour le Climat suggère de permettre de tester gratuitement la location en libre-service en particulier dans les zones où la circulation de la voiture est restreinte d'accès dans les centres-villes.
- Les étudiants du master Transmob proposent de permettre le paiement direct par carte bancaire pour louer un VélôToulouse.
- Une contribution sur la carte idées considère que « *La conduite d'un VAE n'est pas la même qu'un vélo musculaire. Il serait intéressant qu'il y ait un rappel du code de la route et du code de la rue sur l'application (à lire obligatoirement avant de pouvoir louer un vélo)* ».
- Des contributions sur la carte des idées suggèrent d'équiper certains VélôToulouse de siège enfant, ou de prévoir quelques vélos destinés aux enfants pour permettre aux familles de se déplacer en VélôToulouse.

Au-delà de la location de vélos en libre-service, d'autres propositions sont faites pour la **location de vélo** :

- Plusieurs acteurs (Grand Ouest Toulousain, 2 Pieds 2 Roues, étudiants du master Transmob, The Shifters, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire") proposent de développer des services de locations de vélo longue durée, notamment pour les territoires éloignés du centre de la grande agglomération. Philippe Guyot, Maire de Plaisance-du-Touch et Président du Grand Ouest Toulousain indique par exemple lors de la réunion de clôture : « *Il y a beaucoup de communes rurales et on parle beaucoup de VélôToulouse. Mais en réalité, ce n'est pas une bonne solution pour nous. L'étendre vers la périphérie peut-être, et [...] puis toutes les villes qui sont des vraies villes citadines. En revanche, ça existe déjà ailleurs puisque le Sicoval et le Muretain vont le faire aussi, on expérimente la location vélo longue durée qui permet de partir de son domicile à vélo. 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* ».
- Le panel propose de mettre à disposition des équipements de protection pour les vélos de location courte ou longue (casque, éclairage...), et de développer la location de vélos cargo et de remorques enfants pour les familles.

Quelques propositions sont également recueillies sur la **mise en place d'aides financières pour l'achat de vélos** :

- Le Muretain Agglo demande de perpétuer les aides financières existantes pour l'acquisition de VAE, tandis que des répondants aux débats mobiles proposent de mettre en place davantage d'aides.
- Une contribution sur la carte des idées fait la suggestion suivante : « *Pour tout véhicule thermique mis à la casse, une aide de 80% pour acheter un vélo à la place me paraît une bonne initiative à mettre en place* ». L'association The Shifters fait une proposition similaire concernant spécifiquement l'acquisition de vélos cargo électriques.
- Les étudiants du master Transmob proposent la création d'un point d'accueil sur les aides existantes à l'achat de vélos, avec un accompagnement administratif pour les démarches.

Quelques propositions sont aussi faites pour **développer des services de réparation** :

- Plusieurs participants aux ateliers territoriaux et des cahiers d'acteurs suggèrent de développer un réseau de réparateurs et de magasins pour le vélo, ainsi que des stations de gonflage et de réparation dans l'espace public.
- Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", les associations 2 Pieds 2 Roues et Ecolomobile ainsi que d'autres contributions sur la carte des idées souhaitent davantage promouvoir la Maison du vélo, et permettre le déploiement des services de la Maison du Vélo dans d'autres communes via des financements métropolitains.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie et l'association 2 Pieds 2 Roues suggèrent de développer des ateliers de réparation vélo ouverts à tous.
- Une contribution sur la carte des idées propose de déployer un service de réparation vélo itinérant sur l'ensemble du territoire.

D'autres propositions sur l'offre de services sont exprimées pour favoriser la pratique du vélo :

- Plusieurs contributions sur la carte des idées et lors des ateliers animés en autonomie proposent de déployer dans l'espace public des stations de recharges pour vélo électrique.
- Des solutions individuelles pour sécuriser les vélos, comme des antivols, des puces et des immatriculations sont évoquées par les participants aux ateliers animés en autonomie.
- Des employeurs participants à l'atelier CCI suggèrent de développer les vélos de fonction en remplacement des véhicules de fonction.

#### 7.4.2.4 Propositions spécifiques aux aménagements piétons

L'amélioration des aménagements piétons existants et la création de nouveaux aménagements est évoqué dans l'ensemble des modalités de la concertation.

De nombreuses contributions portent sur l'**accessibilité des aménagements piétons** : le panel, différentes associations, plusieurs participants aux débats mobiles, à la carte des idées ainsi qu'aux ateliers et à la conversation sur les modes actifs préconisent de veiller à l'accessibilité des cheminements piétons pour l'ensemble des usagers, dont les personnes à mobilité réduite. Plusieurs propositions sont faites en ce sens :

- Il est fréquemment demandé dans les différentes modalités de concertation de veiller à ce que les trottoirs respectent a minima les normes relatives à leur largeur et de supprimer les obstacles sur les cheminements piétons, notamment les trottoirs, en empêchant notamment le stationnement de voitures sur les trottoirs et en incitant les résidents à stationner leurs véhicules dans le domaine privé dès que c'est possible (voir l'ensemble des propositions sur la place à donner au stationnement automobile vis-à-vis des autres modes dans la partie 7.4.4.4).
- Selon plusieurs contributions dans les ateliers et sur la carte des idées en ligne, il faut veiller à ce que les trottoirs demeurent praticables en cas de travaux.
- L'association Handi-Social et des contributions sur la carte des idées demandent d'imposer à chaque commune la mise en place de PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) actualisés incluant un calendrier clair de mise en conformité.
- Une contribution sur la carte des idées demande de généraliser les dispositifs de signalisation et de sécurisation à destination de publics spécifiques, comme les bandes podotactiles à destination des personnes non-voyantes et malvoyantes.
- Dans la mesure du possible, le Comité participatif sur la mobilité de Tournefeuille recommande de limiter les dénivelés dans l'aménagement des cheminements piétons.

De nombreuses contributions (débats mobiles, ateliers animés en autonomie, carte des idées, cahiers d'acteurs) portent sur **la continuité et la sécurité des cheminements piétons** :

- L'association 2 Pieds 2 Roues propose de mettre en place un diagnostic à l'échelle de la grande agglomération pour identifier les gênes et difficultés à résorber en matière de continuité, de praticité et de sécurité, en incluant les impératifs d'accessibilité.
- Une contribution sur la carte des idées demande d'éviter le stationnement en amont des passages piétons pour améliorer la visibilité des piétons et des automobilistes, notamment pour les enfants piétons.

- La commune de Cugnaux, l'association 2 Pieds 2 Roues et des participants aux ateliers animés en autonomie proposent de mobiliser et planifier des investissements pour réaliser les réfections des cheminements piétons, notamment les traversées piétonnes.
- D'après le panel, les participants aux débats mobiles et les étudiants du master Transmob, il convient de sécuriser les cheminements piétons en les éclairant davantage. Quelques répondants aux débats mobiles s'y opposent pour limiter la consommation d'énergie.

Au-delà de l'amélioration des aménagements piétons existants, plusieurs demandes sont exprimées pour **créer de nouveaux cheminements et améliorer le maillage piéton** :

- Selon les étudiants du master Transmob, il faut favoriser en priorité les aménagements piétons en périphérie.
- Pour plusieurs associations, notamment le Comité de quartier de l'Hers et 2 Pieds 2 Roues, il convient de créer des connexions piétonnes entre les pôles d'activité, les écoles, les commerces et services, les équipements culturels ou sportifs, en concertation avec les habitants des quartiers concernés.
- Pour différents acteurs (parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, 2 Pieds 2 Roues, Conseil de développement local de Balma, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", Ecolomobile), il convient de développer et mettre en œuvre un Schéma Directeur Piéton d'Agglomération en finalisant le schéma déjà lancé depuis 2019. Il faudrait inclure dans ce schéma les axes pénétrants majeurs et les axes transversaux, définir un calendrier ainsi que les modes de financement et échéances, et communiquer régulièrement sur l'avancement de la mise en œuvre du document.

Plusieurs propositions portent enfin sur l'**amélioration de l'espace public environnant les cheminements piétons** :

- Plusieurs cahiers d'acteurs et plusieurs participants aux ateliers, à la réunion publique de lancement, à la carte des idées en ligne demandent davantage de mobilier urbain à destination des piétons : bancs à intervalles réguliers ; espaces dédiés pour les poubelles ; fontaine d'eau potable et toilettes publiques.
- Des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Est suggèrent l'utilisation pour les cheminements piétons de revêtements plus agréables pour la marche.
- Plusieurs associations proposent la mise en place d'une signalétique piétonne engageante, qui incite à utiliser les cheminements piétons et permettent de repérer les points d'intérêts (commerces, patrimoine, lieux culturels...).
- L'Association des Résidents du Pont des Demoiselles propose de végétaliser l'espace autour des cheminements piétons tout en veillant à prêter attention aux haies qui peuvent gêner les personnes malvoyantes.

#### 7.4.2.5 *Communication, formation et respect du code de la route*

Les enjeux de communication, de formation et de respect du code de la route concernant les modes actifs sont surtout évoqués dans les cahiers d'acteurs et sur la carte des idées en ligne, et dans une moindre mesure dans l'avis du panel, les ateliers, les débats mobiles et la réunion publique de lancement.

Différentes propositions sont exprimées en matière de **communication et sensibilisation pour se tourner vers les modes actifs** :

- Pour plusieurs associations et contributions recueillies dans les ateliers et les débats mobiles, il faut développer la communication sur les bienfaits des modes actifs pour la santé, l'environnement, et illustrer les avantages comparatifs de ces modes notamment en gain de temps.
- Plusieurs contributions proposent de passer par l'organisation d'événements pour promouvoir les modes actifs (conversation sur les modes actifs, 2 Pieds 2 Roues, réunion de lancement, atelier territorial du bassin centre, Comité de quartier de l'Hers, The Shifters, master Transmob). Il est notamment proposé d'organiser des journées sans voiture à Toulouse, avec gratuité des VélÔToulouse et/ou des transports en commun. Il est aussi suggéré d'organiser des challenges mobilités à l'échelle des écoles, entre quartiers ou entreprises.
- Les associations Ecolomobile et 2 Pieds 2 Roues ainsi que le Comité de quartier de l'Hers demandent de renforcer le déploiement et la publicité des dispositifs de Pédibus et Cyclobus.
- Les étudiants du master Transmob proposent de recourir au design actif pour encourager la mobilité et l'activité physique par l'aménagement de l'espace public.
- L'association Ecolomobile suggère de communiquer en priorité les possibilités d'accès en modes actifs lors de toute promotion d'évènements.
- Des employeurs participants à l'atelier CCI proposent de mettre en place des formes de parrainage au sein des entreprises pour inciter à l'usage des modes actifs.
- Des participants à des ateliers territoriaux proposent de conditionner les actions d'incitation au recours à la marche pour les déplacements n'excédant pas trois kilomètres, et à celles concernant le vélo – y compris à assistance électrique – lorsque le déplacement n'excède pas dix kilomètres.
- L'association 2 Pieds 2 Roues propose d'établir des indicateurs de suivi des actions de communication réalisées (comptages, enquêtes de satisfaction...).

Pour favoriser le report modal vers les modes actifs mais également pour inciter au partage apaisé de la voiture avec les automobilistes et entre modes actifs, il est proposé d'**apprendre aux habitants à se déplacer à pied ou à vélo en respectant les autres usagers** :

- Plusieurs associations et contributions sur la carte des idées et dans les ateliers animés en autonomie proposent de financer des cours de vélo pour enfants et adultes, des ateliers de remise en selle pour aider les personnes hésitantes et/ou pour apprendre à rouler en ville en toute confiance. 2 Pieds 2 Roues suggère en ce sens de créer un « *service municipal pour la mobilité active des élèves pour encourager une part croissante d'élèves à se déplacer à pied ou à vélo* », tandis que The Shifters évoque la généralisation des activités scolaires et extrascolaires à vélo.
- Pour le panel, plusieurs associations ainsi que différents participants aux ateliers, débats mobiles, il faut développer une culture du partage de la voirie entre tous les modes et le respect des modes les plus fragiles grâce à des formations (apprendre à s'équiper, apprendre à s'insérer dans la circulation...) notamment à l'école et lors du passage du permis de conduire.
- Une contribution sur la carte des idées recommande de davantage sensibiliser les automobilistes au respect des piétons et des cyclistes, a minima sur le respect du code de la route (distances minimales pour doubler un cycliste sur la chaussée par exemple).

- Le panel juge qu'il faut développer l'usage sécurisant du tricycle pour les populations éloignées du vélo.

Afin d'amener spécifiquement les cyclistes à mieux respecter le code de la route et les autres usagers, **plusieurs propositions davantage contraignantes** sont également recueillies :

- Plusieurs contributions recueillies sur la carte des idées et les débats mobiles, ainsi que le comité de quartier des 7 deniers souhaitent une meilleure verbalisation des cyclistes, notamment pour faire respecter les limitations de vitesse. Le panel recommande en ce sens de brider la vitesse des vélos électriques.
- Une autre contribution sur la carte des idées souhaite « *Installer sur chaque VélôToulouse une plaque à l'arrière du vélo supportant le numéro de parc bien visible sur le principe des plaques d'immatriculation des deux-roues à moteur thermique. Cela permettrait de retrouver les auteurs de ces infractions et le cas échéant de les sensibiliser ou les verbaliser en fonction de la gravité de l'infraction* ». L'immatriculation des vélos est aussi proposée dans d'autres contributions sur la carte des idées pour limiter les risques de vols, en obligeant la fourniture de l'immatriculation pour la vente de vélos.
- Une contribution sur la carte des idées propose « *d'obliger à être titulaire de l'ASSR 1 et de l'ASSR 2 ou d'un permis vélo pour pouvoir conduire un vélo* ».

#### 7.4.2.6 Propositions spécifiques au développement d'autres modes actifs

Quelques **propositions spécifiques au développement d'autres modes actifs que le vélo et la marche à pied (nouveaux engins de déplacement personnel motorisés, trottinettes non-électriques, skateboard, rollers)** sont recueillies dans l'avis du panel, les cahiers d'acteurs, la carte des idées en ligne et les ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et Collégiens (CMEC) de Toulouse

- Le panel estime qu'il ne faut pas promouvoir la pratique des trottinettes électriques personnelles, sans l'interdire mais en la contrôlant davantage (brider la vitesse, davantage de contrôles). Une partie du panel estime qu'il faudrait interdire les trottinettes électriques pliées dans les bus et métro, une autre partie du panel juge que la règle actuelle (trottinettes autorisées pliées) est à conserver.
- L'association Plaisance pour le Climat suggère de déployer l'accès à la micro-mobilité en libre-service pour les petits déplacements urbains. En ce sens, une partie du panel et des répondants aux débats mobiles souhaitent étudier la mise en place d'une nouvelle solution de trottinettes électriques en libre-service. Une autre partie du panel estime qu'il ne faut pas retenir cette idée pour des raisons de sécurité.
- Les participants aux ateliers CMEC proposent de développer la piste des hoverboards.
- Une contribution sur la carte des idées préconise de prendre en compte les utilisateurs de skateboard et de rollers, et de réfléchir à ces modes de déplacements en tant que tels : concernant le skateboard, la personne rappelle qu'au même titre que le vélo, « *son intégration à l'écosystème urbain n'est possible qu'en présence d'un sol relativement lisse, sans obstacles et entretenu mais également d'une continuité des itinéraires* ». La personne questionne également l'absence de réglementation spécifique pour les utilisateurs de skateboards (au même titre que les trottinettes non-électriques et les rollers), qui « *sont des usagers considérés comme des piétons lorsqu'ils circulent sur la voie publique* », devant circuler sur les trottoirs et rouler à allure modérée (6 km/h).

### 7.4.3 Poursuivre le développement des alternatives à la voiture : développement des transports en commun et de l'intermodalité

Cette orientation est abordée dans l'ensemble des modalités de concertation proposées, et fait l'objet de très nombreuses expressions : l'orientation est par exemple traitée dans l'ensemble des ateliers territoriaux organisés par Tisséo et dans 8 ateliers animés en autonomie, est abordée dans de nombreuses réponses recueillies lors des débats mobiles, et fait l'objet de 330 contributions et 720 commentaires sur la carte des idées en ligne. L'importance quantitative de cette orientation dans la concertation est en partie liée aux compétences de Tisséo Collectivités dans la définition de l'offre de transports en commun de la grande agglomération : de nombreuses contributions recueillies portent ainsi sur l'amélioration à court-terme des lignes empruntées au quotidien par les participants.

De manière générale, **le principe du développement des transports en commun ainsi que de l'intermodalité fait l'objet d'un consensus** dans les expressions recueillies sur cette orientation. De façon similaire au développement des modes actifs, plusieurs acteurs et participants aux ateliers insistent sur la nécessité d'une mise en place rapide de l'orientation afin de proposer des solutions à même de faire diminuer la part modale de la voiture.

Afin d'assurer le développement de la desserte en transports en commun, de très nombreux participants enjoignent Tisséo Collectivités à **prendre en compte les enjeux d'équité territoriale entre la ville-centre et le reste de la grande agglomération** (voir la partie 7.4.4.2). Outre les enjeux d'intermodalité et de desserte, d'autres enjeux transversaux, c'est-à-dire non spécifique à un type particulier de transport en commun, structurent de nombreuses propositions : **l'accessibilité physique et financière des transports en commun** (parties 7.4.3.3 et 7.4.3.6), **leur confort et l'amélioration de l'expérience voyageur** (partie 7.4.3.4), **le développement d'actions de communication et de la sensibilisation** (partie 7.4.3.5).

NB : l'ensemble des propositions d'aménagements routiers visant à favoriser les transports en commun et les modes partagés (voies réservées, lignes en site propre...) sont traitées dans la partie 7.4.4.4, et dans la partie 7.4.4.3 concernant le stationnement.

#### 7.4.3.1 Propositions pour favoriser l'intermodalité

Les sujets d'intermodalité font l'objet de très nombreuses expressions dans l'ensemble des modalités de la concertation.

Plusieurs enjeux communs aux différentes formes d'intermodalités sont d'après les participants à prendre en compte afin d'assurer la complémentarité entre les différents modes de transport :

- Plusieurs contributions insistent sur l'importance de **développer cette complémentarité des modes de transports au-delà de la ville-centre et de la première couronne**, afin d'y accompagner le développement des alternatives à la voiture individuelle. Le Département de la Haute-Garonne note par exemple dans son cahier d'acteur l'importance de « *Veiller à ce que les territoires en-dehors de la Métropole bénéficient d'un maillage intermodal adapté, afin de garantir leur accessibilité tout en limitant leur dépendance à la voiture individuelle* ».
- Le panel et plusieurs participants à la carte des idées soulignent que l'intermodalité doit être aménagée dans une **logique d'accessibilité** à l'ensemble des publics, y compris les personnes à mobilité réduite : le panel recommande en ce sens de

« s'assurer que la transition d'un mode de transport à l'autre soit fluide pour les personnes en situation de handicap ».

- Pour des participants aux ateliers, à la carte des idées et plusieurs acteurs associatifs et économiques, l'intermodalité doit être notamment favorisée par la mise en place d'une **tarification intégrée entre les différents réseaux et modes de transports**. Différents acteurs (AUTATE, Conseil de développement local de Balma, Conseil de développement de Toulouse Métropole, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Muretain Agglo et Ecolomobile) proposent en ce sens de mettre en place un ticket ou un abonnement unique regroupant les différentes offres de transports alternatives à la voiture individuelle sur la grande agglomération (transport en commun régionaux, Tisséo, vélo en libre-service VélôToulouse ou encore modes partagés). D'autres propositions plus spécifiques de tarifications intégrées sont décrites dans les paragraphes suivants.
- Il est également recommandé par quelques acteurs de renforcer **l'information voyageurs intermodale** : le Conseil de développement de Toulouse Métropole propose ainsi de mettre en place un système d'information multimodale adossé à une billettique intégré, tandis que le Conseil de développement local de Balma propose « *une cartographie interactive permettant d'étudier sur un seul support l'intermodalité des différentes offres alternatives à la voiture et incluant un outil de calcul d'itinéraire optimal entre deux points* ».

Parmi les contributions sur l'intermodalité, un nombre important portent sur la **création de parkings relais** : le panel, des participants aux débats mobiles, aux ateliers, à la réunion de lancement, à la carte des idées en ligne ainsi que plusieurs acteurs (AUTATE, commune de Pinsaguel, Master Transmob, commune de Flourens, commune de Portet-sur-Garonne, Conseil de développement local de Balma, Comité de quartier des 7 Deniers) recommandent de développer les parkings relais en nombre et en taille. Il est proposé d'en aménager notamment à l'entrée des villes couplés à des transports en commun pour rejoindre les centres-villes, en lien avec les propositions de restriction de circulation des voitures dans les centres-villes décrits dans la partie 7.4.4.2. D'autres contributions suggèrent d'en prévoir près des gares des lignes ferroviaires structurantes pour accompagner le développement des TER et du SERM. Différentes recommandations sont émises pour l'aménagement des parkings relais :

- Prioriser les parkings relais pour les PMR, les modes partagés et les personnes éloignées des gares, sur le modèle de la priorisation des parkings relais mis en place à Lyon et présenté par le Sytral lors de la conversation dédiée aux transports collectifs. Certains proposent d'augmenter les prix des parkings P+R afin d'éviter le stationnement des voitures dont les passagers n'utilisent pas les transports en commun.
- Inclure des stationnements sécurisés vélo dans les parkings relais, notamment pour les habitants de seconde couronne.
- Déployer des services d'autopartage dans les parkings relais.
- Communiquer dans les transports en commun sur le nombre de places restantes dans les parkings relais en bout de chaîne, pour anticiper les possibilités de stationnement.
- Réaliser une carte des bassins d'emploi avec des indications sur les parkings relais et des informations sur les temps de trajets et les coûts correspondants.

- Lors d'événements de grande ampleur, créer des parkings relais temporaires en bout de ligne de métro en facilitant le stationnement pour les covoitureurs.

**Le développement des parkings relais ne fait toutefois pas consensus** dans les expressions recueillies : certains estiment qu'il est préférable par exemple de développer la desserte fine en bus pour permettre aux habitants de rejoindre en bus le métro plutôt que de prendre la voiture pour aller stationner dans les parkings relais présents en première couronne. Plus largement, l'association 2 Pieds 2 Roues estime que « *les parkings-relais sont un concept obsolète : il faut privilégier les pôles d'échanges multimodaux, même modestes* ».

Cette proposition de **développement des pôles d'échanges multimodaux** (PEM) fait l'objet de nombreuses contributions dans les ateliers, sur la carte des idées en ligne et dans les cahiers d'acteurs (Vinci Autoroutes, Grand Ouest Toulousain, Département de la Haute-Garonne, Agissons Ensemble pour La Salvetat, Master Transmob, Société du Grand Projet du Sud-Ouest, The Shifters) :

- Il est suggéré de créer des PEM aux limites de la métropole afin de faciliter les liaisons avec le reste de la grande agglomération. D'autres propositions fréquentes sur la carte des idées demandent de rendre opérationnels cinq pôles d'échanges multimodaux (PEM) : La Vache, Marengo, Colomiers, Montaudran, Labège, pour compléter la ligne C. Dans le contexte du projet de Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, la Société du Grand Projet du Sud-Ouest préconise de renforcer la gare Matabiau en tant que pôle multimodal.
- Les enjeux de rabattement des réseaux vers les PEM actuels ou futurs sont souvent cités, notamment dans le cadre des ambitions de SERM. Le Département de la Haute-Garonne recommande ainsi d' « *anticiper les besoins d'un maillage structurant de rabattement vers et entre des PEM* » aménagés dans le cadre du SERM. Plusieurs contributions préconisent en particulier l'amélioration des rabattements des lignes de bus vers le SERM, et le développement des connexions au réseau de pistes cyclables, notamment les lignes Réseau express vélo.
- Il est également demandé de favoriser l'accessibilité à pied des PEM, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- De nombreux services sont évoqués pour l'aménagement des PEM : abris à vélos, service d'autopartage, aire de co-voiturage, places de stationnement, station VélôToulouse. Plusieurs recommandent plus largement la création de hubs multimodaux à l'extérieur de la ville centre incluant des commerces et des services.

Au-delà du sujet des PEM, de nombreuses contributions traitent spécifiquement de la **complémentarité entre le réseau TER liO et le réseau Tisséo** :

- En vue de favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun, différentes expressions soulignent de façon générale l'importance de développer davantage la complémentarité entre ces deux réseaux en termes à la fois d'offres de services, d'infrastructure et de tarification, à la fois dès aujourd'hui et dans le cadre des ambitions de SERM. La Région Occitanie indique en ce sens que la « *coordination des actions mobilités dans toutes ses composantes constitue la clé de voûte d'une offre de transport cohérente avec les besoins de déplacements actuels et ancrée dans le partenariat SERM engagé* ». Plusieurs participants à la réunion de lancement et à la conversation dédiée au SERM rappellent d'ailleurs la définition multimodale d'un SERM, qui doit impliquer non seulement des solutions ferroviaires mais aussi des solutions basées sur d'autres modes, dans une logique de complémentarité.

- En vue de favoriser l'intermodalité entre les réseaux TER et liO, il est demandé par des participants aux ateliers, des contributions sur la carte des idées et des collectivités (Muretain Agglo, Pinsaguel...) de renforcer les rabattements en bus vers les gares ferroviaires : dès aujourd'hui et dans le cadre des ambitions de SERM. Plusieurs contributeurs souhaitent par exemple que la gare Matabiau soit « *directement desservie par des lignes de bus qui actuellement passent ou ont leur terminus dans les environs mais ne la desservent pas (Jeanne d'Arc, Jolimont, avenue de Lyon...)* » (Communauté de Communes du Volvestre). Au-delà du seul rabattement en bus, Vinci Autoroutes propose plus largement de renforcer le rabattement routier/autoroutier vers les hubs ferroviaires.
- Plusieurs participants aux ateliers, aux débats mobiles, aux conversations, plusieurs acteurs (2 Pieds 2 Roues, Grand Ouest Toulousain, commune de Léguevin, Plaisance pour le Climat, Rallumons L'Etoile, Master Transmob) ainsi que le panel souhaitent favoriser l'intégration tarifaire entre le réseau TER et le réseau Tisséo : en communiquant davantage sur le tarif combiné « Pastel + » possible sur la carte Pastel, en proposant dans l'abonnement Tisséo l'accès aux gares ferroviaires urbaines, sur le modèle de la tarification de la ligne Arènes – Colomiers, et surtout en rendant possible la mise en place d'une tarification combinée liO Train et réseau Tisséo sans abonnement et qui inclue les tarifications solidaires. Concernant cette tarification combinée, la commune de Saint-Jean propose d'étudier la mise en place d'une tarification combinée par zone, tandis que la Communauté de Communes du Volvestre propose une tarification combinée qui intègre également l'offre car liO. La commune de Léguevin suggère de « *Pouvoir planifier, réserver et payer l'ensemble sur une seule plateforme* » dans une logique de MAAS (Mobilité comme service).
- Certaines contributions sur la carte des idées et lors de la conversation sur les transports collectifs vont plus loin que l'intégration de la tarification en demandant la fusion des AOM en une AOM unique, sur l'exemple d'Ile-de-France Mobilités, afin de créer une structure de gouvernance à même de favoriser l'intermodalité.
- Des participants aux ateliers, aux débats mobiles, à la carte des idées et de plusieurs cahiers d'acteurs (Communauté de Communes du Volvestre, commune de Léguevin, commune de Pinsaguel, Muretain Agglo, Rallumons L'Etoile, Conseil de développement local de Balma, commune de Portet-sur-Garonne) suggèrent enfin d'améliorer la concordance des horaires de bus et de TER pour faciliter les correspondances. L'association des Résidents du Pont des Demoiselles demande que les bus desservant les gares puissent être en service tous les jours et jusqu'aux derniers passages des trains en soirée.

Plusieurs portent sur l'**intermodalité entre modes actifs et transports en commun** :

- Plusieurs demandes globales sur l'amélioration de la complémentarité entre les modes actifs et les transports en commun sont exprimées : 2 Pieds 2 Roues suggère par exemple de faciliter l'accès à pied aux infrastructures de transport, des participants aux ateliers territoriaux demandent de créer des connexions entre les modes actifs, les gares et les lignes Linéo, tandis que les étudiants du Master Transmob recommandent d'améliorer la connexion entre les réseaux express vélo et les réseaux de transport en commun.
- Des participants aux ateliers, aux débats mobiles, aux conversations et plusieurs acteurs (Communauté de Communes du Volvestre, AUTATE, Conseil de développement local de Balma, Comité de quartier des 7 Deniers, groupe d'élus de la

Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », commune de Léguevin, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, Master Transmob, The Shifters) recommandent de prévoir des parkings relais vélo sécurisés et capacitaires aux gares TER, terminus de métro, arrêts des Linéo et autres lignes de bus importantes.

- Spécifiquement concernant les gares ferroviaires, il est proposé de rendre accessibles ces solutions de stationnement avec la carte Pastel, de créer des plans inclinés en gare et de développer la location vélo à proximité des gares. Une contribution du collectif Vélo Occitanie recommande dans le cadre des ambitions de SERM de « *donner les moyens à la SGP d'agir pour la complémentarité du vélo et des transports collectifs. [...] La SGP ne peut par exemple pas intervenir au-delà de 300 mètres autour des gares, ce qui limite la possibilité de contribuer à des aménagements de rabattement cyclable, dont la zone de pertinence serait d'au moins 5 kilomètres* ».
- Concernant l'utilisation combinée du vélo et des transports en commun, différents acteurs (Comité de quartier des 7 Deniers, Rallumons L'Etoile, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, The Shifters) et plusieurs participants au panel, aux ateliers, aux débats mobiles souhaiteraient que le nombre de places pour les vélos dans les TER soit augmenté. Il est également souhaité que des compartiments adaptés soit prévus dans les bus (racks à vélo) voire dans le métro. D'autres contributions sur la carte des idées doutent de la possibilité d'installer ces solutions dans les bus et métro pour des raisons de sécurité et de ponctualité.
- Plusieurs propositions concernent les VélôToulouse : il est proposé d'ajouter des stations aux stations de métro et arrêts de bus les plus importants ; plusieurs répondants souhaiteraient une meilleure intégration tarifaire entre l'abonnement VélôToulouse, les abonnements Tisséo, et Citiz.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie recommandent d'améliorer les calculs d'itinéraires dans l'application Tisséo avec une meilleure prise en compte des possibilités à pied et à vélo.

Quelques contributions traitent de l'**intermodalité entre le réseau de bus et le réseau structurant de transports en commun urbains (métro, Linéo, tramway)** :

- Des participants à la réunion de lancement et plusieurs acteurs (2 Pieds 2 Roues, Comité de quartier de l'Hers) suggèrent de redessiner le réseau de bus en lien avec le futur métro de manière concertée avec les habitants : « *Les maires travaillent sur la réorganisation des bus autour de la 3e ligne, le faire, au même niveau, avec les habitants c'est beaucoup mieux.* » (réunion de lancement).
- The Shifters proposent d'étudier la mise en place de « *lignes de désenclavement ou de rabattement vers les réseaux principaux (Lineo, métro, tram) avec des bus de faible capacité* ».

Quelques contributions portent enfin sur l'**intermodalité entre l'avion et les alternatives à la voiture** (modes actifs et transports en commun), portées principalement par l'Aéroport Toulouse Blagnac dans son cahier d'acteur et par des contributions sur la carte des idées.

- Il est notamment proposé de maintenir une desserte complémentaire à la 3ème ligne de métro + ligne Aéroport vers la gare Matabiau avec la Navette Aéroport, afin d'éviter une rupture de charge à Blagnac.
- L'Aéroport propose une tarification incitative pour développer l'intermodalité, avec un ticket spécifique pour les touristes incluant l'offre aéroport.

- Selon l'Aéroport, il conviendrait d' « offrir dans l'aéroport tous les services des pôles multimodaux d'importance : vélos en libre-service, véhicules partagés, nouveaux moyens de mobilités décarbonées, lignes de bus », de façon adaptée aux spécificités de l'activité aéroportuaire, notamment en termes d'amplitude horaire.

#### 7.4.3.2 Propositions communes (non spécifiques à un type de transport en commun) d'amélioration de la desserte et de l'offre de services

Les enjeux d'amélioration de la desserte et de l'offre de services (fréquences, amplitude horaires, capacité...) dans les transports en commun de manière générale font l'objet de nombreuses expressions dans l'ensemble des modalités de la concertation. Les propositions relatives à la desserte et à l'offre de services de chaque type de transport en commun sont décrites dans les parties 7.4.3.7 et suivantes.

Deux demandes globales sur ces enjeux sont identifiées :

- La première touche à l'**équité territoriale** : de nombreuses contributions dans l'ensemble des modalités de concertation insistent sur l'importance de remédier au déséquilibre constaté entre la ville-centre et le reste de la grande agglomération en termes d'offre de services et surtout de desserte (voir plus bas).
- La deuxième demande porte sur la **nécessité de concerter les acteurs du territoire et les usagers dans les politiques et projets de développement des transports en commun**. Il s'agit de tenir compte des attentes et besoins des usagers en termes de desserte, de fréquence, d'amplitude horaire, mais également de travailler en collaboration avec les collectivités concernées notamment pour la définition de la desserte, afin de tenir compte des projets portés par les collectivités (mobilités, habitat, zones économiques...). Des participants aux ateliers territoriaux estiment également important de planifier les évolutions de la desserte en coordination avec les territoires situés en dehors du ressort territorial de Tisséo Collectivités.

En matière de desserte, les participants aux ateliers, aux conversations, à la réunion de lancement, à la carte des idées en ligne ainsi que différents cahiers d'acteurs (commune de Bruguères, commune de Castelmaurou, Citiz, Comité de quartier des 7 Deniers, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Master Transmob, Ecolomobile, commune de Fonsorbes) pointent le besoin de sortir du modèle centralisé autour de Toulouse, en **améliorant la desserte des zones périphériques et en développant les transversalités, à la fois entre et au sein des bassins de mobilité**. Beaucoup demandent ainsi le développement d'un réseau en toile d'araignée, avec le développement de davantage de lignes entre les villes de la 1<sup>ère</sup> et de la 2<sup>ème</sup> couronne de la grande agglomération, et reliant également les grands bassins d'emploi. D'autres demandes plus spécifiques sont exprimées :

- De nombreuses contributions, notamment sur la carte des idées évoquent le besoin de mieux desservir en particulier le sud-ouest et le sud de la grande agglomération. Le nord de la grande agglomération est également cité, de façon moins fréquente.
- Certains souhaitent prioriser le développement des transports en commun en première couronne, d'autres évoquent plutôt la 2<sup>ème</sup> couronne. Plusieurs contributions demandent la finalisation de la portion Sud de la ceinture toulousaine en transports en commun et la réalisation rapide des autres portions, Ouest, Nord, Est.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie soulignent l'enjeu de travailler la desserte dans une logique de bassin de vie et non en fonction de limites administratives

- Des participants à l'atelier territorial du bassin Centre et à la conversation sur les transports collectifs soulignent l'importance de prendre en compte les fractures urbaines et leur franchissement dans le développement de la desserte en transport en commun.
- Plusieurs participants aux ateliers, aux débats mobiles et à la carte des idées suggèrent de mieux desservir les établissements scolaires et universitaire, les pôles d'activité, les pôles de santé, les zones commerciales. Des contributions sur la carte des idées demandent également de favoriser l'accès aux grands événements culturels et sportifs en transports en commun.
- Une contribution sur la carte des idées note que « *de trop nombreux habitants de l'aire urbaine, très fortement liés à Toulouse et à son agglomération, sont pourtant exclus d'une desserte en transports en commun efficace, puisqu'ils habitent en dehors du ressort territorial de Tisséo. C'est notamment le cas des habitants de Grenade, Fronton, Bouloc, Villemur-sur-Tarn, Castelnau-d'Estrétefonds, Bessières, Verfeil, Auterive, Nailloux, Carbonne, Rieumes et beaucoup d'autres communes. Il faut aujourd'hui repenser la mobilité dans ces territoires, en élargissant le périmètre de Tisséo à ces collectivités* ». L'association Verfeil Citoyenne porte une demande similaire concernant la Communauté de Communes des Coteaux du Girou.

Différentes demandes sont également exprimées pour **l'amélioration de la fréquence, de l'amplitude horaire et de la capacité des transports** en commun de manière générale :

- Pour des participants aux ateliers, à la carte des idées et plusieurs acteurs (commune de Castelmaurou, Comité de quartier des 7 Deniers, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Muretain Agglo, Conseil de développement local de Balma), il faut augmenter l'amplitude horaire du réseau surtout en soirée et le week-end, et notamment sur les lignes structurantes et dans les zones périurbaines.
- L'amélioration de la fréquence des transports en commun sur tout le territoire est souhaitée par le panel, des participants aux débats mobiles, aux ateliers et plusieurs acteurs (commune de Castelmaurou, Citiz, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Muretain Agglo, Ecolomobile). Le cadencement des lignes et l'amélioration de leur fiabilité sont également demandés.
- Le panel ainsi que des participants aux ateliers et sur la carte des idées évoquent spécifiquement des besoins de développement de l'offre nocturne ainsi qu'au cours des vacances scolaires.

#### 7.4.3.3 Propositions communes (non spécifiques à un type de transport en commun) sur le financement des transports en commun, la tarification et la billettique

Les enjeux liés au financement des transports en commun, à leur tarification et à la billettique font l'objet de nombreuses expressions au cours de l'ensemble des modalités de la concertation. L'ensemble des propositions portant spécifiquement sur l'intégration tarifaire pour favoriser l'intermodalité sont traitées dans la partie 7.4.3.1.

La plupart des expressions recueillies portent sur les questions de **tarification des transports en commun** :

- Afin de favoriser le report modal, des participants aux débats mobiles, aux ateliers territoriaux et à la réunion de lancement ainsi qu'une partie du panel et des contributions sur la carte des idées estiment qu'il faudrait **généraliser la gratuité des transports en commun** pour l'ensemble des usagers, ou a minima pour les bus et

métro (proposition du Comité de quartier des 7 Deniers). D'autres participants estiment à l'inverse que la gratuité pour tous les habitants n'est pas pertinente, notamment car cela pourrait entraîner une baisse des recettes et réduire la capacité de Tisséo à investir dans le réseau de transports en commun, alors même que la gratuité pourrait susciter une hausse de la fréquentation. Certains craignent que la gratuité implique une augmentation des contributions financières des collectivités. Des participants à la conversation sur le coût et financement des transports jugent que la question du tarif est moins importante que celle de l'amélioration et du développement du réseau : « *les habitants sont prêts à payer davantage en échange d'un bon niveau de service* ». Un autre participant à la conversation juge que l'amélioration du réseau pourrait permettre d'augmenter sa fréquentation, et ainsi de réduire les coûts par usager transporté.

- Pour une autre partie du panel, des participants aux ateliers, à la réunion de lancement, à la carte des idées, il faudrait privilégier l'**élargissement de la tarification solidaire** pour s'assurer que les transports soient accessibles à tous quel que soit le niveau de revenu. Sont cités : les étudiants sans conditions d'âge pour inclure les personnes en études longues ou en reprise d'études, les personnes aux faibles revenus (une contribution sur la carte des idées propose d'indexer le prix du titre de transport sur les revenus), les familles monoparentales, les familles nombreuses, les enfants et adolescents (gratuité pas seulement pour les moins de 4 ans comme c'est le cas aujourd'hui).
- Afin de lutter contre le non-recours aux tarifs solidaires, le panel propose de conduire des actions afin de **simplifier les démarches d'accès à la tarification solidaire** : mieux accompagner les potentiels bénéficiaires dans leurs démarches administratives et déployer des campagnes de communication efficaces.
- Des participants à la conversation sur le coût et financement des transports proposent alternativement la mise en place d'abonnements à prix fixe pour un usage illimité des transports en commun.

Quelques contributions recueillies portent plus largement sur le **financement des transports en commun** :

- En lien avec le débat sur la tarification des transports en commun, des participants à la conversation sur les transports en commun suggèrent de faire moins reposer le financement des transports en commun sur les usagers. Il est en ce sens proposé d'**augmenter le versement mobilité** prélevé sur les entreprises, de développer le versement mobilité régional, et de chercher des financements européens.
- Lors de la conversation sur le coût et le financement des transports, il est proposé pour réduire la place de la voiture de la ville de **mettre en place des péages urbains**, dont les recettes permettraient de financer les transports en commun. L'association 2 Pieds 2 Roues suggère de mettre en place a minima des péages urbains sur les axes à fort trafic arrivant sur la rocade et aujourd'hui dépourvus de péage. D'autres participants à la conversation sur le coût et financement des transports critique l'opportunité de créer des péages sans amélioration préalable de l'offre de transports en commun et sans compensations pour les publics précaires. Pour certains, il faudrait plutôt mettre en place **davantage de parkings-relais en périphérie des villes**, davantage acceptables que les péages urbains et permettant de se rabattre facilement sur les transports en commun.
- Des participants à la conversation sur le coût et financement des transports suggèrent d'orienter prioritairement le budget d'investissement de Tisséo vers les bus et trains de banlieue.

- Des contributions sur la carte des idées proposent de davantage **lutter contre la fraude**.

D'autres propositions recueillies ont surtout trait à la **billettique** :

- Une contribution sur la carte des idées en ligne souhaite octroyer la possibilité de payer son abonnement avec la monnaie citoyenne locale (Sol Violette).
- Plusieurs acteurs (AUTATE, commune de Bruguières, Conseil de développement local de Balma, commune de Léguevin, Plaisance pour le Climat) souhaitent augmenter la durée de validité du titre de transport : il est notamment proposé d'allonger la validité du ticket à 1h30, de permettre l'aller-retour et l'utilisation sur 4 correspondances.
- Une contribution sur la carte des idées suggère de pouvoir acheter et valider ses titres de transport directement depuis l'application Tisséo sur les smartphones Apple.
- La Société du Grand Projet du Sud-Ouest souhaite mener une réflexion dans le cadre de l'arrivée de la LGV pour faciliter le déplacement de bout à bout entre Bordeaux et Toulouse concernant la tarification et les plateformes d'achat des titres de transport.

#### 7.4.3.4 Propositions communes (non spécifiques à un type de transport en commun) sur l'expérience voyageur

Pour améliorer l'expérience voyageurs dans les transports en commun de manière générale et rendre ceux-ci aussi voire plus sûrs et confortables que la voiture, différentes propositions sont faites dans les cahiers d'acteurs (Comité de quartier des 7 Deniers, AUTATE, Conseil de développement local de Balma), sur la carte des idées en ligne, dans l'avis du panel, les ateliers animés en autonomie, les conversations. Sont décrites dans les parties 7.4.3.7 et suivantes les propositions spécifiques à l'expérience voyageur par type de transport en commun.

En matière d'**information des voyageurs** :

- Améliorer de manière générale l'information voyageurs en cas de problèmes (retards, annulations, grèves...).
- L'application Tisséo doit être plus réactive, avertir de tous les problèmes en instantané et fournir le cas échéant des solutions alternatives, indiquer le taux de remplissage des bus, des rames de métro et du tramway (à ajouter aussi aux panneaux d'affichage en station de métro ou aux arrêts). L'application Tisséo doit être utilisable sans activer les données mobiles. Il faudrait améliorer l'ergonomie de l'application et rétablir les catégories de favoris.
- Informer les habitants jusqu'au niveau communal de l'évolution permanente du réseau Tisséo, des travaux en cours.
- « *Améliorer l'identité visuelle et la lisibilité du réseau Tisséo, avec des couleurs uniques par type de ligne, des plans par secteurs plus faciles à lire, une intégration des lignes de car et de trains liO sur les plans et dans l'application* ».
- Développer les outils participatifs permettant de signaler des difficultés ou diffuser de bonnes pratiques : l'exemple est donné de l'outil Circul'Air de la FNE.

En matière de **sécurité** : renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité dans les transports en commun : encourager le civisme grâce à davantage de communication et sensibilisation dans les écoles, entreprises, transports en commun ; déployer des agents de médiation, des contrôleurs et des agents de sécurité formés et en capacité d'agir.

En matière de **confort des voyageurs** :

- Rendre les transports en commun plus propres.
- Installer des points d'eau et des sanitaires dans ou à proximité des infrastructures voyageurs.
- Travailler en particulier l'amélioration du niveau de confort pour les personnes en situation de handicap, les femmes enceintes, les familles avec poussettes, les voyageurs chargés...
- Autoriser les animaux en laisse dans les transports.

#### 7.4.3.5 Propositions communes (non spécifiques à un type de transport en commun) sur la communication et la sensibilisation pour favoriser l'usage des transports en commun

Les enjeux de communication et de sensibilisation pour renforcer l'attractivité des transports en commun sont surtout évoqués dans les cahiers d'acteurs (The Shifters, AUTATE, Master Transmob), sur la carte des idées en ligne, dans l'avis du panel, les ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC) de Toulouse, et lors des débats mobiles.

L'ensemble des propositions recueillies sur ces sujet visent à **inciter les habitants à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture** :

- Sensibiliser dès l'école via des sorties scolaires en transports en commun, avec des intervenants qui accompagnent des scolaires pour apprendre à utiliser le métro, le tram.
- Organiser des événements grand public : des ateliers d'informations dans tous les lieux publics, entreprises, lieux culturels, lieux sportifs ; des webinaires ; faire du porte-à-porte dans les zones ayant une nouvelle offre de transport en commun.
- Faire une campagne de communication pour améliorer l'image des transports en commun, cibler notamment les péages, les parkings, les stations-service, les bornes de recharge électrique, les zones à plus faible taux de carte Pastel.
- Quelques propositions suggèrent la mise en place d'opérations de communication ponctuelles sous la forme de journées gratuites dans les transports en commun pour inciter à leur utilisation.

#### 7.4.3.6 Propositions communes (non spécifiques à un type de transport en commun) sur l'accessibilité des transports en commun

Différentes propositions sont faites pour **améliorer l'accessibilité des transports en commun de manière générale** : dans les cahiers d'acteurs (The Shifters, Plaisance pour le Climat, Master Transmob, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », parti des Ecologistes Midi-Pyrénées), sur la carte des idées en ligne, dans l'avis du panel, les ateliers territoriaux, les ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC) de Toulouse. Sont décrites dans la partie 7.4.3.7 les propositions spécifiques à l'accessibilité dans les bus, et dans la partie 7.4.3.8 celles spécifiques au métro.

- Avoir un réseau 100% accessible aux personnes à mobilité réduite, qui prenne en compte tous les types de handicap et les besoins spécifiques des seniors.
- Accompagner les personnes en situation de handicap pour les aider dans les démarches administratives en vue de bénéficier des aides et service dédiés dans les transports en commun.
- Faciliter l'accès aux transports en commun : les distances entre les arrêts et les habitations peuvent être très contraignants, prévoir des arrêts de transport en commun plus proches des lieux de résidence.

- Étudier des solutions alternatives pour permettre aux personnes en situation de handicap de continuer à se déplacer sur le réseau en cas de pannes.
- Simplifier les fiches horaires et la signalétique.
- « *Nous, les personnes sourdes, n'avons pas accès aux informations données (problèmes rencontrés, retard...) dans les rames, les stations, les bus qui sont souvent données en haut-parleurs. Bien que certaines informations apparaissent à l'écran en écrit, elles restent très peu nombreuses et de plus, 80% des personnes sourdes sont illettrées suite à un manque d'éducation. Ce serait préférable d'ajouter une traduction en Langue des Signes pour toutes informations.* » (carte des idées)
- Proposer un service de guides pour accompagner les personnes en faisant la demande.
- « *J'ai toujours pensé que les Taxis et les VSL devraient être partie prenante pour intégrer le réseau Tisséo. La question, c'est comment ? Je pense aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite qui ont du mal à prendre le bus où le métro. Il y a bien le MobiBus, mais pourquoi pas ouvrir à d'autres possibilités.* » (carte des idées)

#### 7.4.3.7 Propositions spécifiques au réseau Tisséo de bus

De très nombreuses propositions spécifiques sur le réseau de bus sont exprimées dans l'ensemble des modalités de la concertation.

Une partie de ces propositions concernent l'**amélioration des fréquences, amplitudes horaires et performances des lignes actuelles** :

- De nombreux habitants, associations, collectivités demandent d'améliorer la fréquence, le cadencement et la capacité des bus en-dehors de Toulouse, surtout aux heures de pointe, en soirée et le week-end, voire de façon globale pour permettre des changements plus fluides. Plusieurs participants recommandent spécifiquement de ne pas diminuer la fréquence des bus pendant les week-ends, les vacances scolaires et les jours fériés. Des participants aux ateliers territoriaux proposent de développer des outils de diagnostic pour identifier les zones où les fréquences des bus sont insuffisantes.
- Beaucoup de contributions souhaitent également élargir les amplitudes horaires des services le matin et le soir, notamment en semaine pour faciliter les mobilités professionnelles, mais également le week-end. Comme l'indique une contribution recueillie sur la carte des idées : « *Certaines lignes de bus ne fonctionnent pas après 21h et/ou ne fonctionnent pas les dimanches et jours fériés. Or, elles desservent des zones d'activités qui fonctionnent sur ces créneaux horaires.* ». Plusieurs contributions dont celles de l'AUTATE et du conseil de développement local de Balma suggèrent de s'inspirer du fonctionnement de la ligne 106, qui fonctionne du lundi au dimanche en soirée, toute l'année sauf le 1<sup>er</sup> mai. Des participants aux ateliers et à la réunion de lancement suggèrent de développer l'éclairage nocturne à proximité des lignes de bus de soirée jusqu'aux derniers passages. Quelques contributions demandent de développer des lignes de bus de nuit couvrant à minima la métropole.
- Plusieurs habitants et associations recommandent d'améliorer la fiabilité des lignes de bus, en limitant notamment les retards. Plus largement, il est recommandé d'améliorer la vitesse commerciale des bus pour les rendre plus attractifs en diminuant les temps de trajets. Afin d'améliorer les vitesses, il est notamment proposé une suppression des arrêts trop proches les uns des autres, de donner la priorité aux feux tricolore à tous les bus et pas seulement aux Linéo, de prévoir une continuité totale des couloirs de

bus, avec le "dessin" systématique d'un damier et une priorité des bus aux carrefours, et de sanctionner plus efficacement les stationnements sur les voies de bus. D'autres propositions d'aménagements routiers visant à favoriser les transports en commun et les modes partagés sont décrites dans la partie 7.4.4.4, notamment le développement de davantage de lignes en site propre.

En matière de développement de la desserte, de très nombreuses propositions portent sur la **création de lignes de bus supplémentaires ou la prolongation de lignes existantes pour mieux desservir les zones périurbaines et rurales de la grande agglomération**, notamment dans l'ouest et le sud-ouest de la grande agglomération et plus largement afin d'améliorer l'accès aux communes les moins bien desservies, aux zones d'emplois et de services, aux établissements scolaires. En particulier, la création de davantage de lignes transversales évitant le centre-ville de Toulouse est largement souhaitée pour permettre de relier plus facilement les autres villes de la grande agglomération ainsi que les zones d'activité. Quelques propositions sur la carte des idées en ligne recommandent par ailleurs de faire passer davantage de bus en centre-ville de Toulouse pour éviter la concentration de l'offre sur le métro, qui n'offre pas les mêmes possibilités de desserte fine.

Au-delà des différentes demandes par quartier, commune ou par ligne de développement de la desserte, **plusieurs propositions d'ordre général sont également recueillies en matière de desserte :**

- Plusieurs participants demandent la poursuite du développement des lignes Linéo, sur la base non seulement des fréquentations actuelles mais également dans une logique d'anticipation des besoins et de l'attractivité future de certaines zones. Plusieurs participants aux ateliers territoriaux et à la réunion de lancement recommandent que le développement des lignes Linéo ne se fasse pas au détriment des autres lignes de bus.
- Le panel propose de réaliser des enquêtes de terrain pour décider du tracé des nouvelles lignes de bus, afin de ne pas se baser uniquement sur les données billettiques.
- Il est demandé par le panel, des participants aux ateliers, aux conversations et par plusieurs communes, de développer les navettes de transports à la demande (TAD) notamment dans les zones à l'écart des lignes de bus régulières. Davantage de souplesse est souhaité dans l'utilisation du TAD, par exemple avec la mise en place d'une application simple et accessible permettant de faire évoluer les trajets des TAD en fonction des demandes.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie recommandent d'encourager le développement de navettes communales, notamment pour desservir les commerces, les marchés de plein vent, les activités sportives et culturelles.
- Des participants à l'atelier CCI, à l'atelier territorial du bassin Nord-Ouest et des contributions sur la carte des idées suggèrent de développer les navettes pour faciliter le transport des employés depuis les transports en commun.
- Les propositions concernant le redéploiement du réseau de bus en lien avec la future ligne C du métro sont traitées dans la partie 7.4.3.1.

Différentes demandes sont exprimées pour l'**amélioration de l'accessibilité des bus et du service Mobibus** :

- Améliorer le service Mobibus en raccourcissant les délais de réservation, en diminuant les amplitudes horaires, et en l'étendant aux personnes seniors, aux personnes en situation de mobilité réduite temporaire, et aux habitants de la Région hors ressort de Tisséo Collectivités. De plus, quelques personnes le trouvent trop peu confortable et signalent qu'il manque de place pour accueillir leurs animaux d'accompagnement.
- Mettre en place une priorité aux PMR lors des heures de pointe.
- Rendre accessible le bus aux PMR à tous les arrêts de bus, et imposer aux conducteurs de s'arrêter à moins de 10 cm du trottoir.
- Équiper les bus de hauts-parleurs extérieurs indiquant le numéro de ligne et la destination, à destination des personnes malvoyantes.
- Équiper tous les arrêts de bus de bancs ou sièges assis-debout pour faciliter l'attente aux PMR ou personnes âgées.

Outres les demandes sur l'accessibilité, quelques autres propositions sont recueillies sur l'**expérience voyageur dans les bus** :

- Le panel ainsi que des participants aux débats mobiles souhaitent offrir aux chauffeurs de bus les conditions pour adopter une conduite apaisée et prévenir des pratiques de conduite dangereuses.
- Améliorer l'information voyageurs : éviter notamment d'annoncer sur l'application Tisséo des bus déjà passés ou qui ne passeront pas ; « *équiper tous les arrêts de bus de tableaux lumineux qui indiquent l'horaires de passage du prochain bus, voire les 2 suivants* » (carte des idées), à alimenter avec des panneaux solaires placés sur les abribus.
- Améliorer le confort : davantage d'abribus ; des prises pour les téléphones dans les bus ; demander aux chauffeurs d'ouvrir les portes des bus aux passagers attendant aux terminus, notamment les jours de mauvais temps.

Enfin, plusieurs contributions sur la carte des idées recommandent de **ne pas sous-traiter l'exploitation des bus** à des opérateurs privés et de rétablir une exploitation de l'ensemble des lignes par Tisséo Voyageurs.

#### 7.4.3.8 Propositions spécifiques au métro

Des propositions spécifiques sur les lignes de métro sont exprimées principalement dans les cahiers d'acteurs, les débats mobiles, la conversation dédiée à l'EMC<sup>2</sup> et sur la carte des idées.

**La plupart de ces propositions concernent la desserte :**

- Différentes demandes sont faites pour le **prolongement des lignes de métro** :
  - La ligne A au nord-est vers Balma, jusqu'à Gramont pour intercepter la branche Nord-Est du SERM, jusqu'à L'Union ou le futur PEM de Montrabé ; au sud-ouest jusqu'à un PEM à l'entrée sud de la Métropole, le quartier Saint-Simon, Portet, Cugnaux, Tournefeuille, voire jusqu'à Plaisance-du-Touch.
  - La ligne B au nord jusqu'à L'Union ; au sud jusqu'à Labège, Saint-Orens voire Castanet-Tolosan.
  - La future ligne C au-delà de Colomiers en utilisant la plateforme de la voie de desserte ferroviaire du quartier En Jacca, ou jusqu'à La Ramée.

- Plusieurs contributions dans les débats mobiles, sur la carte des idées en ligne et lors de la conversation dédiée à l'EMC<sup>2</sup> proposent de **créer une quatrième ligne de métro** pour mieux desservir le sud, l'ouest ou encore le nord de la première couronne de Toulouse. Une contribution sur la carte des idées indique en ce sens : « *ça serait top de la tracer et de la chiffrer pour éventuellement provisionner son coût et sa construction après 2035/40 ! Ça permettrait d'avoir une vision des transports collectifs à moyen/long terme. Entre temps il faudrait développer d'autres solutions moins coûteuses et complémentaires* ». Plusieurs contributions sur la carte des idées proposent d'étudier l'opportunité d'un métro aérien périphérique circulant en monorail entre les deux voies du périphérique.
- Plusieurs autres participants estiment à l'inverse nécessaire de **ne pas développer de lignes supplémentaires de métro au-delà de la ligne C** : « *Toulouse n'a pas besoin de plus de lignes de métro : création trop chère, privilégier les prolongements à l'étude des lignes existantes et surtout la création de transports de surface transversaux* » (carte des idées). L'AUTATE ainsi que des contributions recueillies à la fois dans les ateliers territoriaux, les débats mobiles, les conversations recommandent ainsi d'éviter de focaliser le développement de l'offre de transports en commun sur les lignes de métro au détriment des transports en commun de surface.

D'autres contributions traitent de **l'amélioration des services actuels** : plusieurs acteurs (AUTATE, Conseil de développement local de Balma, master Transmob, Association des Résidents du Pont des Demoiselles, parti des Écologistes Midi-Pyrénées, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire") ainsi que plusieurs contributions déposées sur la carte des idées en ligne suggèrent ainsi d'ajouter des rames supplémentaires pour augmenter le cadencement et d'augmenter la capacité des rames en doublant les voitures de la ligne B sur le modèle de ce qui a été réalisé sur la ligne A, ou en prévoyant des voitures plus larges. Des participants aux débats mobiles souhaitent une amélioration de la fiabilité des lignes de métro (diminution des pannes et retards), notamment la ligne A. Une personne sur la carte des idées souligne l'enjeu de « *bien anticiper le renouvellement des rames VAL 206, qui auront plus de 40 ans en 2033 et arriveront à expiration* ». Une autre personne propose de faire passer les rames de la ligne A sur un « *modèle BOA de 4 voitures à l'image des rames metropolis d'Alstom commandées pas Lille* ».

Quelques contributions recueillies lors des débats mobiles et sur la carte des idées portent sur **l'amélioration de l'expérience voyageurs dans le métro et dans les stations** :

- Des participants signalent des problèmes d'accessibilité dans les stations de métro concernant le fonctionnement des ascenseurs (trop souvent en pannes et non signalés), et demandent la mise en place d'un numéro d'appel pour l'information des PMR et la création d'alertes « ascenseur hors service » sur l'application Tisséo.
- Des personnes signalent que le repérage dans les stations n'est pas toujours évident, en particulier quand il y a des travaux, et regrettent que les annonces sonores ne fonctionnent pas toujours. Plusieurs personnes recommandent de faire plus généralement davantage d'information voyageurs dans les métros en cas de problème.
- Quelques personnes demandent davantage de toilettes publiques près des stations de métro à grands usages, davantage d'assises et de végétalisation dans les stations de métro.
- Certaines personnes affectées par des hyper-sensibilités souffrent du niveau sonore dans le métro (notamment les annonces sonores) et proposent de le baisser.

- Plusieurs usagers signalent un inconfort dû à la chaleur l'été et proposent de mieux aérer voire climatiser le métro l'été.

#### 7.4.3.9 Propositions spécifiques au réseau régional liO (TER et cars)

Le développement de l'offre ferroviaire TER liO est évoquée dans l'ensemble des modalités de la concertation. L'offre de cars régionaux liO est évoquée plus spécifiquement dans les ateliers territoriaux et dans des cahiers d'acteurs.

Pour le panel, des participants aux ateliers et aux débats mobiles ainsi de nombreux acteurs associatifs et communes, il faut tout d'abord **améliorer l'offre TER actuelle**, sans attendre l'arrivée du SERM : **pour connecter efficacement les villes de 1ère et 2e couronnes avec le centre de Toulouse, et relier les 2ème et 3ème couronnes entre elles**. Plusieurs propositions sont faites :

- Augmenter la fréquence, le cadencement et la capacité des TER dans les deux sens de circulation des rames, surtout aux heures de pointe, mais aussi en heures creuses.
- Augmenter l'amplitude horaire des services, pour pouvoir aller travailler tôt le matin par exemple, mais également en soirée et le week-end. Certains acteurs (2 Pieds 2 Roues, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", Rallumons l'Etoile) proposent une amplitude de 5h à minuit.
- Plusieurs participants aux débats mobiles, à la carte des idées en ligne ainsi que la commune de Pinsaguel insistent sur l'importance d'améliorer la ponctualité des trains et plus largement la fiabilité des lignes : limiter notamment les pannes et les annulations, en agissant sur l'entretien du matériel roulant et des passages à niveaux.
- Différentes contributions évoquent la nécessité de désengorger la gare Matabiau, à la fois pour faciliter les demandes de diamétralisation portées par des participants dans le cadre des ambitions de SERM (voir plus bas), et pour améliorer dès maintenant l'offre de services. Différentes solutions sont évoquées sur la carte des idées et lors de la conversation dédiée au SERM : amélioration de la signalisation avec notamment la mise en place de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), ajout d'un quai à Matabiau comme prévu à l'origine, récupération des voies inutilisées de l'auto-train pour augmenter la capacité de la gare Matabiau, mise en place du système 2TMV (2 Trains sur une Même Voie), réalisation du contournement ferroviaire de la vallée de l'Hers, développement de trains régionaux ne partant pas de Matabiau (ex : Labège-Cahors ou Figeac), développement des autres gares toulousaines (La Vache, Montaudran, Arènes, Saint Agne) afin d'en faire notamment des terminus TER. Une contribution sur la carte des idées suggère par ailleurs d'améliorer les durées de correspondances entre les trains à Matabiau.
- Pour financer ces améliorations, plusieurs participants aux ateliers animés en autonomie ainsi que l'association Rallumons l'Etoile proposent de profiter du nouveau versement mobilité régional prélevable sur les entreprises par les Régions le souhaitant.

Quelques demandes sont également exprimées concernant l'**offre de cars liO** : des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Est souhaitent voir l'offre être développée, tandis que le Comité de quartier des 7 Deniers insiste sur l'importance de fiabiliser le réseau au niveau de sa fréquence et de sa ponctualité. Une contribution sur la carte des idées en ligne demande que le développement de la desserte par des lignes de bus Tisséo de zones desservies par des cars liO n'amène pas à une suppression de ces derniers, au vu des différences d'offres de services. Sans citer spécifiquement l'offre liO, Vinci Autoroutes propose

la mise en place de services routiers provisoires dans l'attente du SERM, notamment de cars express.

#### 7.4.3.10 Propositions spécifiques aux ambitions de SERM

Au-delà des demandes sur l'amélioration à court terme de l'offre ferroviaire actuelle, de nombreuses contributions concernent **les ambitions de SERM**, évoquée dans la plupart des modalités de la concertation. La nécessité de la mise en place d'un SERM toulousain est partagée dans l'ensemble des expressions recueillies sur le sujet. Outre de nombreuses demandes spécifiques par ligne ou communes recueillies notamment dans les cahiers d'acteurs, **plusieurs demandes générales et points de vigilance sont émis pour la réalisation du SERM** :

- De nombreux acteurs insistent sur la nécessité d'accélérer les réflexions et les études : l'association Rallumons l'Etoile et différents participants à la carte des idées en ligne et à la conversation dédiée au SERM insistent sur la nécessité de privilégier des solutions réalistes et rapides à mettre en place plutôt qu'un projet trop ambitieux sur le long terme, et soulignent l'enjeu de dépasser les différents politiques pour mettre en place au plus vite une gouvernance partagée. Les étudiants du master Transmob notent à ce titre l'importance d'arrêter d'opposer les ambitions de SERM au développement du réseau Tisséo.
- Dans le cadre de l'élaboration du PDM, la Communauté de Communes du Volvestre propose que le SERM soit érigée en première priorité du PDM. Le Département de la Haute-Garonne indique dans son cahier d'acteur que l'ambition proposé par Tisséo dans le dossier de concertation d'étudier l'efficacité et les conditions de mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain ne semble pas suffisant : selon le Département, le PDM doit plus largement « *anticiper la construction progressive du SERM, en particulier dans sa dimension d'intermodalité et de développement des connexions de tous types* ». Rallumons l'Etoile demande de son côté que la publication par Tisséo Collectivités des suites qu'il entend donner à la concertation préalable soit l'occasion d'une prise de position des élus de Tisséo sur le SERM. L'association recommande ensuite de définir d'ici l'été 2025 des scénarios multimodaux pour un premier horizon 2029, et de rendre publiques les études déjà réalisées sur le SERM pour organiser d'ici l'été une large concertation publique. Cette dernière demande rejoint d'autres souhaits exprimés notamment lors de la conversation dédiée au SERM sur la mise en place d'une concertation sur les études de préfiguration en cours. Le Conseil de développement de Toulouse Métropole propose que les prochaines étapes de la concertation sur le PDM en 2026 intègrent une information précise sur la fréquentation du réseau ferroviaire actuelle et une projection argumentée sur la fréquentation attendue.
- Concernant le périmètre du SERM, le Conseil de développement local de Balma recommande qu'il concerne « *toute la zone d'influence de la Métropole et pas seulement les zones d'attraction domicile travail* ». Des participants à la réunion publique et la commune de Fonsorbes préconisent de traiter en priorité les branches de l'étoile ferroviaire les moins bien dotées en transports en commun, et au-delà du mode ferroviaire, de ne pas oublier dans les ambitions de SERM la desserte des territoires éloignés des gares et des lignes de train.
- Plusieurs participants aux ateliers animés en autonomie et à la réunion de lancement recommande de veiller à ce que le SERM ne favorise pas l'apparition de cités dortoirs autour de Toulouse. Le Conseil de développement local de Balma indique dans le

même sens dans son cahier d'acteur : « *Le SERM ne doit pas pousser les catégories modestes et pauvres à résider en grande couronne et les obliger à de longs déplacements quotidiens pour se rendre sur leur lieu de travail* ».

- Il est largement soulignée l'attention à porter à la complémentarité entre le futur SERM et les autres modes de transports, notamment les modes actifs et les transports en commun (voir partie 7.4.3.1).
- Plusieurs demandes sont exprimées sur l'expérience voyageurs et l'accessibilité d'un futur SERM : l'association Handi-social demande ainsi de concevoir un SERM permettant une totale autonomie pour les personnes à mobilité réduite. Les étudiants du master Transmob préconisent quant à eux de « *renforcer la lisibilité de l'information voyageurs aux futures gares intermédiaires du SERM* ».
- Le Département de la Haute-Garonne souhaite que le SERM garantisse « *l'équité sociale de sa tarification, commune avec celle de l'offre déjà existante* ».
- Plusieurs participants à la conversation dédiée au SERM demande la prise en compte des études réalisées par l'association Rallumons L'Etoile dans la phase de préfiguration du SERM.
- Muretain Agglo recommande de prendre en compte dès les études de préfiguration, la problématique des passages à niveau.

De nombreuses contributions portent spécifiquement sur les sujets de la **diamétralisation des lignes et de la création de terminus partiels** dans le cadre des ambitions de SERM :

- L'opportunité de créer des terminus partiels en amont de la gare Matabiau avec des interconnexions avec le réseau de métro est fortement questionnée par plusieurs participants, du fait de la rupture de charge induite qui rallongerait selon des participants les temps de trajets. Un participant estime à la conversation dédiée au SERM que « *La rupture de charge train métro train va conduire à maintenir une part du transit vers la route* ». Certains participants doutent de la capacité des stations et lignes de métro concernées par des terminus partiels à absorber le flux de voyageurs ferroviaires.
- Plusieurs participants souhaitent privilégier la mise en place la diamétralisation de futures lignes de SERM, afin d'éviter les ruptures de charges et ainsi favoriser le report modal. C'est notamment la diamétralisation entre les branches Nord et Sud-Est (transversale sud) qui est évoquée : a minima entre Saint-Jory et Labège, voire entre Montauban et Castelnaudary. Des contributions sur la carte des idées proposent pour faciliter cette diamétralisation de la transversale sud d'étudier l'exploitation du saut-de-mouton au nord de Matabiau, et d'étudier également d'autres opportunités de diamétralisation : entre les branches nord et sud-ouest, entre les branches nord-est et ouest, entre les branches sud-ouest et sud-est en utilisant la liaison le long de la vallée de l'Hers.
- Lors de la conversation dédiée au SERM, la Région Occitanie indique que la diamétralisation n'est pas forcément la solution idéale car elle nécessite des investissements très importants, alors que la qualité de service n'est pas assurée et que la demande réelle de trajets diamétralisés sur le réseau toulousain n'est pas avérée.

Plusieurs demandes sont exprimées sur le **cadencement et l'amplitude horaire des futurs services** : l'association 2 Pieds 2 Roues proposent d'atteindre d'abord l'objectif d'un train toutes les 60 minutes puis 30 minutes sur l'étoile ferroviaire, tandis que Rallumons L'Etoile

demande la « *réalisation progressive d'un SERM cadencé à la demi-heure dans un 1er temps, de 5h à minuit* ». Muretain Agglo souhaite de son côté « *Retenir 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* ».

#### 7.4.3.11 Propositions spécifiques au tramway

Des propositions spécifiques sur les lignes de tramway sont exprimées principalement dans les cahiers d'acteurs, les débats mobiles, les réunions publiques et sur la carte des idées.

Plusieurs contributions sur la carte des idées et lors des réunions publiques estiment de manière générale qu'il faut **privilégier le développement du tramway** à celui du bus, décrit comme moins rapide et plus polluant, et à celui du métro, qui serait trop coûteux, également plus polluant du fait de son infrastructure. Différentes demandes sont en ce sens exprimées pour **développer la desserte en tramway** :

- Des participants aux débats mobiles, aux réunions publiques et à la carte des idées en ligne demandent la création de nouvelles lignes de tramway en-dehors de Toulouse pour réduire les temps de trajets et de connexions. Cela impliquerait pour plusieurs participants aux débats mobiles de développer des lignes transversales : quelques-uns suggèrent à ce titre d'organiser une desserte circulaire de bus ou tramway autour de Toulouse, par exemple en parallèle du périphérique.
- Plusieurs acteurs (groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Association des Résidents du Pont des Demoiselles) et des contributions sur la carte des idées demandent une meilleure desserte en tramway dans le centre-ville de Toulouse, couplée à une meilleure desserte en bus. Il est notamment demandé de prolonger le tramway T1 du Palais de Justice au Grand Rond voire jusqu'à la gare Matabiau, ou dans le sens inverse vers Saint-Orens.
- Certaines contributions à la carte des idées souhaitent mettre à l'étude le remplacement des lignes Linéo les plus fréquentées par des tramways.
- D'autres contributions sur la carte des idées proposent de prolonger la ligne T1 vers le nord au-delà du MEET jusqu'à Fenouillet, Seilh, Gagnac, Lespinasse, voire Bruguières, de recomposer la future ligne Aéroport Express avec un prolongement à l'est permettant de relier la gare Matabiau en longeant le canal du Midi et un prolongement dans un second temps à l'ouest vers Cornebarrieu. Une contribution suggère de créer une troisième ligne de tramway reliant les gares de Portet-Saint-Simon et Colomiers.
- L'association Agissons Ensemble pour La Salvetat propose de mettre en place une ligne ou de tramway ou de tram-bus sur l'ancienne voie ferrée de la zone d'En Jacca.

D'autres propositions relatives à la **fréquence et à la performance des lignes, à l'expérience voyageurs et à la tarification** sont recueillies :

- L'AUTATE et le Conseil de développement local de Balma recommandent d'acheter des rames de tram pour cadencer au maximum.
- Les étudiants du master Transmob préconisent de réfléchir à la vitesse du tramway, tandis que des contributions sur la carte des idées recommandent de relever la vitesse du tramway sur les zones limitées à 30km/h ou 15km/h.

- Des contributions sur la carte des idées propose de mettre en place les annonces des stations en occitan dans le tram comme c'est déjà le cas dans le métro et Téléo, ou en anglais à destination notamment des touristes internationaux.
- Un participant au débat mobile et à la carte des idées en ligne propose de compléter le nom des stations de tram par des illustrations comme cela a été fait pour le métro, afin de faciliter leur identification.
- L'Aéroport Toulouse Blagnac et quelques contributions sur la carte des idées en ligne demandent de ne pas prévoir de tarification spécifique pour la ligne Aéroport.

#### 7.4.3.12 Propositions spécifiques au téléphérique urbain Téléo

Quelques propositions spécifiques sur le téléphérique Téléo sont exprimées principalement dans les cahiers d'acteurs, les ateliers animés en autonomie, l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest et sur la carte des idées.

La plupart de ces propositions souhaitent **un prolongement de Téléo** :

- A l'ouest vers Basso Cambo pour notamment renforcer la connexion entre les campus UT2 et UT3 et avec les lignes A et B.
- A l'est vers la gare de Montaudran pour rejoindre la ligne C et le réseau TER, ainsi que la Halle de la Machine.
- D'autres contributions sur la carte des idées proposent d'aller jusqu'au quartier Malepère à l'est, et d'envisager un arrêt au sommet de la colline de Pech David. L'association des Habitants de Lafourquette va plus loin et propose l'extension du Téléo en Ceinture Sud de Montaudran à Colomiers, pour offrir « *une liaison rapide, efficace et respectueuse de l'environnement entre les pôles économiques du sud de la métropole toulousaine* ». Cette proposition était également portée par des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest.

La **pertinence des propositions de prolongement de Téléo est questionnée** par des participants à l'atelier territorial du bassin centre et sur la carte des idées : « Le prolongement du téléphérique n'a pas été prévu lors de sa construction. Les infrastructures n'ont pas été construites en ce sens » (carte des idées).

Outre les demandes de prolongement, des participants aux ateliers animés en autonomie suggèrent de **valoriser davantage le service Téléo** afin d'augmenter sa fréquentation. Une contribution sur la carte des idées propose de rendre le téléphérique gratuit, ce qui inciterait à combiner vélo et Téléo pour se déplacer.

#### 7.4.4 Concevoir la ville et les services de mobilité de façon cohérente

Cette orientation est abordée dans l'ensemble des modalités de concertation proposées, et fait l'objet de nombreuses expressions : l'orientation est par exemple traitée dans l'ensemble des ateliers territoriaux organisés par Tisséo et 5 ateliers animés en autonomie, et fait l'objet de 79 contributions et 38 commentaires sur la carte des idées en ligne.

**Le contenu proposé par Tisséo Collectivités pour l'orientation est globalement partagé** par les participants s'étant exprimé sur celle-ci. Beaucoup indiquent **partager l'enjeu de concevoir des politiques d'urbanisme et de logement en lien étroit avec les politiques de mobilité**.

Un nombre important de contributions recueillies partagent et développent les propositions faites par Tisséo en matière d'aménagement pour **favoriser la diminution du recours à la voiture, dans une logique souvent davantage contraignante que les solutions proposées par Tisséo.**

Le panel ainsi que plusieurs participants aux ateliers territoriaux estiment important **d'élargir l'orientation à l'échelle de l'ensemble des territoires de la grande agglomération et pas seulement des villes**, en veillant dans ce cas à bien distinguer les solutions apportées pour articuler les services de mobilité d'une part aux territoires urbains, d'autre part aux territoires ruraux, pour tenir compte des enjeux d'aménagement différents entre ces types de territoires. Le panel propose ainsi de renommer l'orientation « *concevoir la grande agglomération, la ville et les services de mobilité de façon cohérente* ».

NB : l'ensemble des propositions relatives à l'équité territoriale à favoriser dans la desserte en transport en commun des différents bassins de la grande agglomération sont traitées dans la partie 7.4.3.

#### 7.4.4.1 Approches à privilégier en matière d'aménagement du territoire de la grande agglomération

Dans l'ensemble des modalités de la concertation et notamment dans les cahiers d'acteurs et lors des ateliers territoriaux, de nombreux avis sont exprimés sur **les modèles d'aménagement territorial à privilégier** à l'échelle de la grande agglomération en lien avec les enjeux identifiés des mobilités.

Dans de multiples modalités, acteurs, habitants, collectivités et entreprises jugent opportun de **favoriser un aménagement des courtes distances**, visant à rapprocher les espaces d'habitation des lieux de travail, des services et des loisirs et à privilégier la mixité fonctionnelle pour réduire les besoins de déplacements et les distances à parcourir au quotidien. Les propositions suivantes sont émises en ce sens :

- Limiter la concentration des emplois dans des zones économiques ciblées à forte valeur foncière pour déconcentrer les emplois vers des villes ou territoires voisins : comme l'exprime Odile Maurin, conseillère municipale de Toulouse et conseillère métropolitaine de Toulouse Métropole lors de la réunion publique de lancement : « *on a finalement une métropole avec de l'attractivité, de la compétitivité, qui devient une métropole irrespirable, au lieu de travailler à la coopération avec tous les territoires environnants pour répartir les emplois, les activités* ». Une participante à la conversation dédiée à la place de la voiture recommande de favoriser l'emploi dans les villes périphériques, et également de développer le télétravail pour limiter les déplacements, proposition également faite par des participants aux débats mobiles.
- Limiter le phénomène des villes dortoirs pour recréer des lieux de vie en développant les commerces et services de proximité sur le modèle de la ville du quart d'heure : des participants aux ateliers proposent en ce sens de faciliter l'installation de commerces de proximité dans les centres-bourgs, de ne plus laisser s'implanter les centres commerciaux à l'extérieur de la ville. Le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées recommandent dans la même logique d'aménager les cœurs de ville commerçants identifiés dans le PLUiH en cohérence avec l'offre de mobilités.
- Privilégier les circuits courts pour limiter les déplacements : Thierry Suaud, Maire de Portet-sur-Garonne indique par exemple lors de l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest : « *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* ». Une proposition sur la carte des idées en ligne suggère en ce sens de rapprocher les productions maraîchères près des zones d'habitation.

Le panel estime néanmoins important que l'aménagement des courtes distances ne conduise pas à favoriser l'étalement urbain, et recommande de prendre en compte les différences de besoins de logement en fonction des territoires de la grande agglomération. Une partie du panel estime qu'il ne faut pas contraindre les citoyens à habiter à proximité de leur zone de travail : pour ces membres du panel, le fait de travailler et d'habiter au même endroit peut être difficile à imaginer pour l'ensemble des habitants de la grande agglomération, et peut impliquer un risque de ghettoïsation.

Autres enjeux d'aménagement du territoire largement évoqués, **la densification urbaine et la diminution de l'étalement urbain** font l'objet d'une diversité de points de vue au sein des contributions recueillies.

- Pour le panel, des participants aux débats mobiles et aux ateliers, ainsi que l'association The Shifters, il convient de favoriser la densification de l'habitat et limiter l'étalement urbain pour favoriser un meilleur maillage en transports en commun et faciliter l'aménagement des courtes distances et la réduction des distances à parcourir au quotidien. Cela nécessite pour le panel d'*inventer des formes de densité agréables à vivre, pour éviter d'avoir l'impression de vivre les uns sur les autres* ». Afin de favoriser l'articulation avec les réseaux de transports, plusieurs participants aux ateliers suggèrent de densifier prioritairement voire exclusivement autour des lignes de transport en commun, des lieux de desserte existants ou prévus. Des propositions plus spécifiques sont également recueillies : « *Densifier les parkings des zones industrielles et commerciales (structures à étages) pour limiter leur taille, libérer du foncier et aider à l'atteinte des objectifs ZAN* » (association The Shifters), réhabiliter les friches existantes (Collectif Axe vert de La Ramée).
- D'autres contributions sont davantage partagées sur la nécessité de densifier : certains participants à l'atelier territorial du bassin sud-ouest proposent de privilégier une densification douce des zones pavillonnaires en construisant au-dessus des pavillons. Des participants à l'atelier nord-est recommandent plus largement de limiter la densification, tandis que des contributions recueillies dans les ateliers animés en autonomie suggèrent de veiller à ce que la densification n'empêche pas l'accès à des espaces verts pour les habitants des habitats denses.
- Au-delà des divergences de points de vue, la commune de Fonsorbes rappelle le cadre s'appliquant d'ores et déjà aux communes en matière d'étalement urbain et l'enjeu en conséquence de développer la desserte en transports en commun (voir partie 7.4.3.2) : « *Les instances décisionnelles en termes d'aménagement du territoire (SRADDET, SCOT...) enjoignent les communes péri-urbaines à une limitation de l'étalement urbain et à toujours plus de densification : il faut un plan de mobilités 2030-2040 qui intègre une mise à niveau significative de la desserte en transports en commun des territoires peu desservis* ».

Avec ou sans densification urbaine, plusieurs participants à la carte des idées en ligne, à la réunion publique de clôture et plusieurs acteurs (Conseil de développement local de Balma, Conseil de développement de Toulouse Métropole, parti des Ecologistes Midi-Pyrénées) recommandent **d'identifier systématiquement en amont des nouveaux projets de**

**construction** (logements, industries, commerces...) **les besoins et solutions de mobilité.** En ce sens, une contribution recueillie sur la carte des idées recommande que « *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 (transports en commun rapide)* ». Plus largement, différents acteurs lient cet enjeu à **l'articulation du PDM avec les documents de planification et acteurs compétents en matière d'aménagement** (voir partie dédiée 7.2.1.5), et proposent d'inscrire dans les documents de planification locaux l'impossibilité de construire des logements ou d'implanter des entreprises dans des territoires non desservis par des transports en commun et des aménagements pour les modes actifs. Des participants aux ateliers territoriaux proposent dans le même sens de rendre le PDM contraignant pour les PLU.

En lien avec les enjeux de diminution de l'étalement urbain et l'artificialisation des sols identifiés dans différentes contributions, quelques propositions sont faites spécifiquement sur la **préservation des espaces naturels** :

- Le panel ainsi que des participants à l'atelier territorial du bassin Nord-Est recommandent de préserver les espaces naturels existants dans la grande agglomération, de redonner une place aux espaces verts dans les villes et dans la grande agglomération, et de renforcer et créer des continuités écologiques pour la faune et la flore. Concernant cette dernière proposition, Le Collectif Axe vert de La Ramée propose de développer spécifiquement « *des trames vertes et bleues et des écoducs pour rétablir les continuités écologiques rompues par le réseau routier* ».
- Le Collectif Axe vert de La Ramée propose également de « *protéger les zones humides, les corridors écologiques et les espaces boisés, véritables réservoirs de biodiversité, en conditionnant tout aménagement à une étude d'impact strict* ».

#### 7.4.4.2 Propositions sur la circulation des voitures en ville et à l'échelle de la grande agglomération

Dans l'ensemble des modalités de concertation organisées, la question de la place à donner aux voitures et à sa circulation est abordée. De façon générale, la plupart des contributions sur le sujet proposent de **restreindre la circulation des voitures a minima en ville** afin de libérer de l'espace pour les modes actifs et les transports en commun. Plusieurs contributions vont dans le sens inverse et s'opposent à des mesures restrictives, en soulignant que les conditions de circulation en ville dans le reste de la grande agglomération sont d'ores et déjà difficiles.

De nombreuses contributions portent spécifiquement sur la **circulation des voitures dans les centres-villes** : le panel, des participants aux débats mobiles et aux ateliers ainsi que plusieurs acteurs (Ecolomobile, Conseil de développement de Toulouse Métropole, 2 Pieds 2 Roues, The Shifters, Plaisance pour le Climat, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire"... ) proposent de limiter l'accès des voitures individuelles dans les centres-villes de Toulouse et des autres grandes villes de la grande agglomération lorsque des alternatives fiables, confortables et équivalentes (en termes de temps et de coût) seront à disposition des habitants du territoire, et avec des exceptions (modes partagés, personnes âgées et personnes à mobilité réduite, véhicules d'urgences, livraison, résidents des centres-villes pour des usages exceptionnels...). Plusieurs solutions pour restreindre la circulation automobile sont évoquées :

- Piétonniser entièrement le centre-ville en laissant la possibilité aux voitures de circuler sur les boulevards. Vis-à-vis de la piétonnisation, des contributions sur la carte des idées en ligne recommandent l'importance de sa mise en œuvre effective, sans laisser de possibilité aux voitures de passer. Des participants aux ateliers animés en autonomie conseillent de veiller à ce que la piétonnisation ne favorise pas la création d'îlots de chaleur urbains, en prévoyant suffisamment la végétalisation et en choisissant les bons matériaux. Un débat relatif à l'impact de la piétonnisation sur l'activité commerciale est par ailleurs relevé sur la carte des idées : une personne se demande : « *souhaitons-nous un centre ville bas de gamme où il n'y a aucune boutique où si on a des paquets il faut les porter car pas de voiture ?* », tandis que d'autres personnes estiment que la piétonnisation peut avoir des effets bénéfiques pour les commerces de centre-ville : « *Quand il est piétonnisé, le centre-ville est bien plus vivant, et les boutiques affichent un chiffre d'affaire plus élevé que quand les voitures peuvent circuler partout !* ».
- Sans piétonniser entièrement, mettre en place davantage de zones piétonnes et de sens uniques.
- Etudier la mise en place de zones à trafic limité (ZTL) pour détourner le trafic de transit des centres-villes. Pour certains, les ZTL peuvent être déployées non seulement à Toulouse mais également dans d'autres villes de la grande agglomération ; pour d'autres, notamment le Conseil de développement de Toulouse Métropole : « *si la réduction de l'utilisation de la voiture peut s'entendre dans la ville-centre, il n'est pas audible au-delà de ces limites* ». L'AUTATE recommande d'analyser les expérimentations de ZTL déjà mises en place dans d'autres villes françaises ou italiennes.
- Deux contributions sur la carte des idées suggèrent d'interdire spécifiquement les motos et scooters thermiques trop bruyantes en centre-ville.
- Plusieurs propositions relatives à la mise en place de péages urbains donnent lieu à un débat en lien avec le financement des transports en commun (voir la partie 7.4.3.3).

Pour une partie du panel, il ne faut pas restreindre la circulation des voitures en centre-ville si les motorisations devenaient moins polluantes : d'après ces membres du panel, **contraindre l'utilisation de la voiture individuelle représente une atteinte aux libertés individuelles** et risque de renforcer les inégalités entre les habitants du centre-ville de Toulouse et ceux des autres villes de la grande agglomération. Ce dernier argument est partagé par des participants aux ateliers animés en autonomie.

Afin de limiter l'attractivité de la voiture comme mode de déplacement en allongeant les temps de parcours, de réduire la pollution sonore et atmosphérique et également pour renforcer la sécurité des autres usagers plus fragiles, des participants aux ateliers territoriaux et aux ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens de Toulouse, plusieurs acteurs (Ecolomobile, 2 Pieds 2 Roues, The Shifters, communes de Castelmaurou et Portet-sur-Garonne, Comité de quartier des 7 Deniers, Comité de quartier de l'Hers, Plaisance pour le Climat, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, la Coordination de la Gloire...) et une partie du panel recommandent de **limiter davantage les vitesses de circulation** à l'échelle de la grande agglomération. Les solutions suivantes sont proposées :

- Mettre en place une ville à 30 km/h et le faire respecter en concertation avec la population.

- Certaines contributions sur la carte des idées en ligne proposent de limiter à 20 km/h la vitesse sur les voies avec des trottoirs inférieurs à 1,40 m, et de mettre en place des zones de rencontre (limitation 20 km/h et priorité piéton absolue) devant toutes les écoles, collèges, lycées et lieux de loisirs (centres aérés, bibliothèques, MJC...).
- Réduire la vitesse sur la rocade à 70km/h et installer des protections acoustiques afin « *d'engager sa transformation en boulevard urbain* » selon le Comité de quartier des 7 Deniers. Pour 2 Pieds 2 Roues, cette limitation devra être appliquée sur toutes les voies rapides.
- Le Comité de quartier de l'Hers propose de moduler la vitesse en fonction du trafic pour fluidifier et sécuriser les circulations et réduire le bruit et la pollution de l'air.
- Mettre en place des aménagements : radars pédagogiques ou radars, dos d'âne et chicanes dans les zones denses ou les routes sans pistes cyclables séparées pour sécuriser les cyclistes et rendre effective la limitation de vitesse.
- Imposer aux constructeurs de brider les vitesses maximales des voitures.

Outre la vitesse, d'autres propositions relatives aux **règles de circulation** sont émises :

- Plusieurs acteurs (Collectif Axe vert de La Ramée, Comité de quartier des 7 Deniers, 2 Pieds 2 Roues) ainsi que des contributions sur la carte des idées en ligne proposent de retravailler les plans de circulation à l'échelle de chaque quartier pour les pacifier, en bloquant le trafic de transit, diminuant la place de la voiture et en facilitant les modes actifs, les transports en commun et la circulation des véhicules d'urgence : « *Un plan de circulation ambitieux pour prioriser les modes actifs et les bus/cars, permettrait une solution pour fluidifier les flux, augmenter la vitesse commerciale des bus et sécuriserait les déplacements en modes actifs* ». L'association 2 Pieds 2 Roues conseille en ce sens de s'inspirer du système des « *Superblocks* » mis en place à Barcelone pour limiter le trafic routier à l'échelle des quartiers dans les faubourgs toulousains.
- Une contribution sur la carte des idées demande la « *fin des 2x2 voies en ville (hors rocade)* ». L'AUTATE et le Conseil de développement local de Balma suggèrent pour toute zone à 2 voies de circulation dans un même sens de réserver une de ces 2 voies aux autres mobilités que la voiture.

Des participants aux débats mobiles, à la réunion publique de lancement, sur la carte des idées, à la conversation sur la place de la voiture et l'association 2 Pieds 2 Roues évoquent également **la zone à faibles émissions** : pour certains participants, il faut la rendre restrictive et mettre en place davantage de contrôles avec des caméras LAPI. Pour d'autres il faut l'assouplir, notamment pour les personnes qui possèdent de vieux véhicules et n'ont pas les moyens de les remplacer par des véhicules moins polluants.

Vis-à-vis de l'ensemble des propositions faites pour limiter la circulation des voitures en ville et dans le reste de la grande agglomération, l'association 2 Pieds 2 Roues suggèrent enfin d'effectuer des comptages automobiles et d'ajuster les mesures pour s'assurer d'une baisse effective de la circulation.

#### 7.4.4.3 Place à donner au stationnement automobile

Les enjeux liés au stationnement automobile, notamment dans les zones urbaines, font l'objet d'expressions assez fréquentes dans les cahiers d'acteurs, les ateliers, la carte des idées en ligne, le panel, les débats mobiles et la conversation dédiée à la place de la voiture dans l'espace public. Les propositions relatives à la mise en place de parkings relais et les autres

propositions sur le stationnement intermodal sont traitées dans la partie 7.4.3.1 sur le développement de l'intermodalité.

La plupart des expressions recueillies sur le sujet du stationnement recommandent de **libérer de l'espace en supprimant les places de stationnement non nécessaires** :

- Les participants aux ateliers animés en autonomie, le panel et différentes associations d'usagers indiquent que la place ainsi gagnée permettrait de développer le stationnement vélo et la mise en place de larges pistes cyclables et trottoirs, et pourrait également offrir des possibilités de végétalisation de l'espace urbain. Le Conseil de développement local de Balma note que cela pourrait également permettre de fluidifier la circulation des bus par la mise en place de davantage de voies de bus. Le développement de davantage de parkings moto est également évoqué.
- Plusieurs conditions sont citées : il faut veiller à conserver suffisamment de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, pour les professionnels, pour les résidents dans les quartiers où l'offre de stationnement n'est pas suffisante aujourd'hui, pour l'autopartage et le covoiturage. Un participant à l'atelier territorial du bassin centre suggère la mise en place plus largement d'une vraie politique de stationnement pour en réduire la place : « *zone bleue, dépose minute, éradication des voitures ventouses, implication des entreprises et des grands services publics dans une politique commune de stationnement, développement des possibilités de stationnement chez soi* ».
- Vis-à-vis de ce dernier point, il est à l'inverse proposé par des participants aux ateliers animés en autonomie et des contributions sur la carte des idées de limiter le nombre de places de stationnement dans les programmes d'habitat à condition d'avoir un maillage ou des fréquences de transports en commun ou autres moyens de transports efficaces. Une intégration de cette préconisation au PLU est suggérée. L'association The Shifters propose à minima d'éloigner les parkings au bord des quartiers résidentiels.
- Au-delà du stationnement de surface, certaines contributions sur la carte des idées proposent de supprimer les grands parkings aériens ou tous-terrains situés à l'intérieur du centre-ville de Toulouse. D'autres contributeurs proposent de renchérir fortement le coût du stationnement public.

A l'inverse, une partie du panel et des répondants aux débats mobiles estiment qu'il faut **développer l'offre de stationnement**, en s'assurant que des places de stationnement soient accessibles à la fois aux résidents et aux non-résidents pour pouvoir se garer facilement dans les centres-villes. Des participants aux débats mobiles recommandent en ce sens de réduire le coût du stationnement public.

Quelques expressions sont également recueillies sur la mise en place de mesures contraignantes pour lutter contre le stationnement illicite. Il est proposé lors de la conversation dédiée à la place de la voiture de mettre en place un système automatique de verbalisation automatique des infractions de stationnement gênant, sur les trottoirs et/ou les pistes cyclables. L'association 2 Pieds 2 Roues, les étudiants du master Transmob, partie des Ecologistes Midi-Pyrénées et le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire" recommandent plus généralement de renforcer le contrôle du stationnement illicite, notamment sur les trottoirs ou les pistes cyclables.

D'autres propositions sont recueillies concernant la place à donner au stationnement automobile :

- L'AUTATE fait la proposition suivante dans son cahier d'acteurs « *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* ».
- Une contribution sur la carte des idées en ligne propose de « *rendre l'accès aux parkings sous terrains moins cher ou même gratuit aux personnes qui se déplacent avec beaucoup de difficultés* ».
- Les étudiants du master Transmob proposent de désimperméabiliser les zones de stationnement.

#### 7.4.4.4 Propositions d'aménagements routiers (hors stationnement) visant à favoriser les transports en commun et les modes partagés

En vue de favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes partagés, différentes propositions d'aménagements routiers sont faites dans la plupart des modalités de la concertation.

D'après de nombreux acteurs associatifs et économiques, collectivités, des participants aux ateliers et débats mobiles, différentes contributions sur la carte des idées ainsi que le panel, il convient de **mettre en place des voies réservées a minima lors des heures de pointe pour les bus et le covoiturage** sur les axes routiers les plus congestionnés : sont notamment cités le périphérique et les principales pénétrantes. Une contribution sur la carte des idées propose d'ouvrir ces voies réservées aux taxis, tandis que Citiz et le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées souhaitent y autoriser les véhicules en autopartage. L'association 2 Pieds 2 Roues et le Comité de quartier de l'Hers suggèrent l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation réservée aux transports en commun.

Il est également souhaité par de nombreux acteurs et participants aux ateliers le **développement de davantage de lignes de bus en site propre** :

- Notamment dans les territoires sans autres alternatives en transport en commun, aux entrées de villes, en utilisant des délaissés de voirie, sur tous les axes structurants desservis par des bus, voire en tendant vers 100% des parcours des bus réalisés en site propre, en commençant par les Linéo.
- Des participants à l'atelier territorial du bassin Nord-Ouest, la commune de Bruguières et plusieurs contributions sur la carte des idées demandent en ce sens le développement d'une alternative au projet abandonné de boulevard Urbain Nord.
- Afin de disposer de la place suffisante pour la création de voies en site propre, l'AUTATE ainsi que des contributions sur la carte des idées en ligne proposent que les voies de bus en site propre soient prévues avec alternance de sens matin et soir lorsqu'il n'est pas possible de créer une double voie en site propre bidirectionnelle. Dans le même objectif, l'AUTATE et le Comité participatif sur la mobilité de la commune de Tournefeuille proposent d'instaurer des sens uniques sur les routes bidirectionnelles.
- Une participante à la réunion publique de lancement se dit opposée au développement de lignes en sites propres lorsque que ces aménagements sont réalisés « *au détriment des piétons et cyclistes* ».

Concernant les couloirs de bus n'étant pas aménagés en site propre, l'association Plaisance pour le Climat propose de les ouvrir systématiquement aux vélos et véhicules intermédiaires. Des participants aux ateliers suggèrent également d'autoriser les voitures à rouler sur les

couloirs de bus dès lors que deux personnes ou plus sont présentes dans la voiture, tandis que des contributions sur la carte des idées en lignes souhaitent donner accès aux deux roues motorisées, et demandent également de prévoir une largeur des couloirs plus importante afin de permettre d'optimiser et sécuriser la conduite et le dépassement des vélos. Plusieurs autres contributions sur la carte des idées s'opposent à ces différentes propositions d'aménagements et de dérogations, et souhaitent privilégier la circulation des bus en site propre pour éviter conflits d'usages.

#### 7.4.4.5 Demandes d'arrêt ou de poursuite de projets d'infrastructures routières

Différentes propositions concernant l'opportunité de projets d'infrastructures routières en réflexion ou à l'étude sont recueillies dans les cahiers d'acteurs, sur la carte des idées en ligne et dans les ateliers.

De manière générale, **la nécessité de poursuivre ou d'arrêter toute infrastructure routière visant à faciliter la circulation automobile fait débat** :

- Différents acteurs (AUTATE, groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse "Toulouse écologiste et solidaire", parti politique des Écologistes Midi-Pyrénées, Plaisance pour le Climat, Comité participatif sur la mobilité de Tournefeuille, Les Shifters) ainsi que plusieurs contributions sur la carte des idées souhaitent mettre en place un moratoire sur ces projets routiers, au titre qu'ils auraient pour effet d'augmenter le trafic motorisé en générant un trafic induit, avec des impacts environnementaux et sanitaires conséquents (nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre, polluants de l'air). Plusieurs estiment que la poursuite de ces projets irait à l'encontre des objectifs de réduction de la part modale de la voiture, alors que leur arrêt permettrait d'économiser de l'argent à réorienter pour le développement des alternatives à la voiture. Certains critiquent également les risques d'artificialisation supplémentaire des sols induite par ces projets et les impacts sur la biodiversité.
- A l'inverse, quelques contributions sur la carte des idées jugent ces projets nécessaires pour lutter contre la congestion routière actuelle de la grande agglomération, faire face aux perspectives de croissance démographique et faciliter la densification urbaine. Par exemple, une contribution indique : *« Le réseau routier n'a pas été conçu pour accueillir autant de monde, il faut donc le refaire et élargir le plus possible les voies de circulation à cause des véhicules de plus en plus gros (SUV). Les solutions sont assez simples : doubler le nombre de voie des routes fréquentées par plus de 10.000 véhicules par jour ou qui montrent des signes de bouchons aux heures de pointes, comme les routes départementales reliant les villes moyennes (Albi, Castres, Muret, Colomiers, Saint-Alban...) ou les banlieues, aménager des ponts, ronds-points, bretelles d'embranchement (tourne-à-droite) pour faire sauter les verrous que sont les feux-tricolores et fluidifier le trafic »*

Dans le détail par projet, les demandes suivantes sont recensées :

- Différents acteurs associatifs et plusieurs contributions sur la carte des idées en ligne et lors des ateliers demandent de ne pas créer de jonction Est, notamment pour limiter les impacts environnementaux négatifs de ce projet et *« éviter le transfert d'une partie de la saturation des échangeurs 17 et 18 vers ce nouvel échangeur qui risquerait de renforcer la saturation de la rocade »*. A l'inverse, une autre contribution juge que *« Des projets comme la jonction Est, qui ajoute un accès pour les voitures mais également pour les vélos (ce passage étant très dangereux actuellement pour les vélos) sont des projets raisonnables »*.

- Plusieurs contributions sur la carte des idées en ligne, lors de la réunion publique de clôture, dans des cahiers d'acteurs et lors des ateliers animés en autonomie demandent l'abandon du projet de boulevard urbain du canal de St-Martory (BUCSM) ainsi que celui de boulevard urbain ouest (BUO).
- Certains participants aux ateliers animés en autonomie évoquent la création d'un demi-échangeur routier sur l'A64 et la M23. L'association des Habitants de Lafourguette propose une restructuration de l'échangeur de l'A64 et des giratoires pour fluidifier le trafic.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie proposent de fermer l'échangeur des Ponts-Jumeaux : « *ce n'est pas normal qu'une autoroute se déverse directement dans le centre de Toulouse* ».
- Marc Péré, maire de la commune de L'Union, demande la suppression des péages de Garidech et de L'Union : « *Les péages de Garidech et de L'Union sont une aberration pour la mobilité dans le nord-est toulousain. Ils freinent les déplacements et accentuent, par des stratégies d'évitement, la congestion des axes secondaires, notamment ceux de la commune de L'Union. De plus, ils pèsent injustement sur les habitants et les travailleurs du secteur.* ».

#### 7.4.5 Rendre attractifs les usages partagés de la voiture

Cette orientation est traitée dans la majorité des modalités de concertation proposée et fait l'objet d'un nombre de contributions moindre que pour les trois orientations précédentes mais qui demeure conséquent. Elle est traitée dans 4 ateliers territoriaux organisés par Tisséo Collectivités et 3 ateliers animés en autonomie. Elle est abordée dans quelques réponses recueillies lors des débats mobiles et fait l'objet de 38 contributions et 107 commentaires sur la carte des idées en ligne.

**L'enjeu de développement des usages partagés de la voiture est partagé** par les participants. Habitants de la grande agglomération, collectivités comme acteurs jugent ainsi nécessaire aujourd'hui de développer covoiturage et de l'autopartage pour diminuer le recours à la voiture individuel. Les participants indiquent que **ces pratiques doivent être développées sur tout le territoire et pour tous les types de trajets, y compris ceux de courte distance** : la création du terme « court-voiturage » a ainsi été proposée.

Plusieurs contributions insistent sur le développement des solutions de covoiturage et d'autopartage doit se faire nécessairement en complément du développement des modes actifs et des transports en commun : **il ne faut pas envisager les modes partagés comme une solution unique**. En ce sens, le panel recommande d'être attentif à ne pas favoriser le report modal depuis les transports en commun vers le covoiturage ou l'autopartage, pour éviter une hausse des émissions de gaz à effet de serre.

NB : l'ensemble des propositions sur la transition énergétique des véhicules incluant les usages partagés de la voiture sont traitées dans la partie 7.4.6. Les propositions visant à réserver des voies de circulation pour le covoiturage et l'autopartage sont traitées dans la partie 7.4.4. Les propositions concernant l'usage partagé de véhicules de logistique sont traitées dans la partie 7.4.8.

#### 7.4.5.1 Propositions communes (non spécifiques au covoiturage ou à l'autopartage) pour le développement des usages partagés

Différentes propositions transverses pour le développement des usages partagés de la voiture sont exprimées dans les ateliers territoriaux, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, la conversation sur le SERM.

Afin de rendre attractifs les usages partagés de la voiture, il faut parallèlement organiser un « choc d'offre de services multimodaux » selon Vinci Autoroutes. Pour les participants aux ateliers territoriaux, il faut ainsi **améliorer l'intermodalité entre le covoiturage et l'autopartage et les autres alternatives à la voiture individuelle** en créant davantage de connexions avec les transports en commun et les modes actifs. Liebherr Aerospace Toulouse propose en particulier la mise en place de solutions unifiées de paiement et de proposition d'itinéraire, incluant le réseau liO, le réseau Tisséo et les modes partagés.

L'enjeu de **l'accessibilité financière des modes partagés** est soulevé :

- Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » ainsi que des participants aux ateliers territoriaux et sur la carte des idées préconisent de mettre en place une incitation financière (par exemple la gratuité du parking Tisséo) et des offres incitatives des entreprises, avec par exemple un challenge « un an sans voiture ».
- Des contributions sur la carte des idées propose d'offrir une prime plus avantageuse pour l'abandon d'un véhicule individuel polluant au bénéfice de services de mobilité partagée ou doux (au lieu de favoriser le rachat d'un véhicule individuel moins polluant)

Pour des participants aux conversations, aux ateliers territoriaux ainsi que Vinci Autoroutes, l'offre en modes partagés doit se développer en transformant et en adaptant à court/moyen terme l'infrastructure routière et autoroutière existante aux mobilités partagées. Des propositions sont en particulier faites pour réserver des voies aux modes partagés (voir la partie 7.4.4.4).

Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » et les participants aux ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC) de Toulouse souhaitent travailler à **lever les freins et réticences individuelles en développant par exemple des campagnes de sensibilisation** sur le sujet de la location de voiture et le covoiturage. Le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » propose également de nouer des partenariats avec les entreprises et les employeurs.

Plusieurs participants soulignent l'attention à porter à **la prise en compte des besoins d'accessibilité** des personnes à mobilité réduite dans le développement des modes partagés.

#### 7.4.5.2 Propositions pour le développement du covoiturage

Les propositions concernant spécifiquement le développement du covoiturage sont exprimées dans de nombreuses modalités de concertation : les ateliers territoriaux, l'atelier CCI, les ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC) de Toulouse, les ateliers animés en autonomie, la réunion publique de lancement, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel, les débats mobiles.

Les acteurs et habitants du territoire soulignent la nécessité de **développer des aménagements pour favoriser la pratique du covoiturage** :

- La multiplication d'aires de co-voiturage sécurisés est ainsi réclamée via de multiples canaux (panel, ateliers, réunion publique de lancement, carte des idées, le Conseil de développement local de Balma, le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, l'association AUTATE, Vinci Autoroutes, la commune de Seysses), notamment en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronne et à proximité des transports structurants.
- Pour les participants aux ateliers animés en autonomie, le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées et la commune de Mons, les aires de co-voiturage doivent être plus visibles et plus attractives. Il faut notamment intégrer les nouvelles aires de covoiturations dans l'application Tisséo pour mieux les faire connaître.
- Pour les participants des ateliers territoriaux, des contributeurs sur la carte des idées ainsi que plusieurs acteurs (l'association AUTATE, le Comité de quartier des 7 Deniers, la commune de Flourens) il faut faciliter le stationnement des covoitureurs au-delà des aires de covoiturage, en réservant notamment plus de place aux covoitureurs dans les parkings relais. Des places dans les parkings d'entreprises pourraient également être réservées tout en facilitant la mise en relation de salariés habitant dans des secteurs proches. L'association AUTATE souhaite de manière globale réserver 30% des stationnements aux covoitureurs.

Des contributeurs sur la carte des idées et la Communauté de Communes du Volvestre estiment nécessaire de coordonner les politiques de covoiturage et d'améliorer la collaboration entre Tisséo Collectivités, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et la Région Occitanie : la Communauté de Communes du Volvestre écrit dans son cahier d'acteur que « *Actuellement, Tisséo, le CD31 et la Région ont des politiques de promotion du covoiturage séparées, sans mutualisation de la base des inscrits, des incitations, de la communication... Une plus forte collaboration semble donc nécessaire.* ». L'extension du réseau doit se faire en partenariat avec les collectivités et les employeurs pour le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées. Outre les employeurs, il faut aussi pour l'association The Shifters sensibiliser les organisateurs d'événements sportifs et culturels à promouvoir le covoiturage.

**Le développement de services de covoiturage** fait l'objet de différentes propositions :

- Des acteurs Muretain Agglo, l'association The Shifters, le Comité participatif sur la mobilité de Tournefeuille, Verfeil Citoyenne et différentes contributions dans les débats mobiles et sur la carte des idées souhaitent que le service Covoitéo soit développé.
- Plusieurs acteurs (les étudiants du master Transmob, l'association The Shifters, le Grand Ouest toulousain, le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées) et des participants à l'atelier territorial du bassin sud-ouest souhaitent expérimenter des lignes de covoiturage à haut niveau de service (« *sur le modèle de Grenoble* » atelier territorial du bassin sud-ouest) sur des axes structurants : ces lignes pourraient être encadrées par Tisséo et être utilisables via une application à temps réel. 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.
- Un participant sur la carte des idées note que dans les zones sans desserte en transports en commun, ou pour les horaires en soirées et week-end, il faut mettre en place des solutions pour sécuriser et organiser l'autostop, sur le modèle des panneaux HALT ô STOP.
- Un participant aux débats mobiles qu'il faut mettre en place un système de covoiturage interne à Airbus.

De nombreux participants aux ateliers territoriaux, aux débats mobiles, aux ateliers animés en autonomie, sur la carte des idées, les panélistes et différents acteurs recommandent **d'actionner des leviers de communication, de sensibilisation et d'accompagnement des usagers pour inciter à covoiturer et valoriser les services :**

- Communiquer davantage sur les services existants de covoiturage, les solutions Covoitéo (Tisséo), Blablacar, Mobicoop sur les possibilités de rencontres et les économies possibles.
- Pour rassurer les utilisateurs, plusieurs actions sont proposées par le panel, les participants aux ateliers animés en autonomie ou avec la CCI : accompagnement des habitants lors de leurs premiers trajets en covoiturage, mettre en place un système de parrainage, une option covoiturage « non-mixte » pour les femmes. L'association The Shifters et le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées notent qu'il est important d'assurer une alternative (ex : taxi) en cas d'annulation de covoiturage programmé afin de garantir le « retour à domicile ».
- Faciliter le covoiturage passe aussi par le développement d'une application de covoiturage attractive et de qualité pour des participants aux ateliers territorialisés et des acteurs : Verfeil Citoyenne, le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, Conseil de développement local de Balma, le Comité de quartier des 7 Deniers. Pour des participants aux ateliers animés en autonomie, il faut travailler sur l'attractivité de Covoitéo en autorisant la mise en place de profils personnalisés sur l'application Covoitéo (sujets de conversations, activités, musiques...).

Des **systèmes d'incitations financières** pour les usagers comme les conducteurs sont enfin souhaités par le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, le Comité de quartier des 7 Deniers, Karos, les participants aux débats mobiles, sur la carte des idées, les panélistes. Plusieurs solutions sont évoquées : incitations financières proposées par tous les employeurs, privés comme publics ; péages gratuits pour les covoitureurs ; co-financement du ticket passager sur Covoitéo par Tisséo Collectivités pour offrir par exemple aux titulaires des titres annuels et mensuels de carte Pastel deux trajets co-financés tous les jours sur Covoitéo ; offrir un système de rémunération incitative sous forme de cagnotte.

#### 7.4.5.3 Propositions pour le développement de l'autopartage

Les propositions concernant spécifiquement le développement de l'autopartage sont exprimées dans de nombreuses modalités de concertation : les ateliers territoriaux, l'atelier CCI, les ateliers animés en autonomie, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel, les débats mobiles.

Dans la plupart de ces modalités de concertation, les participants et les acteurs soulignent **l'importance de développer les services d'autopartage :**

- De nombreux acteurs (Citiz, le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire », l'association The Shifters, le Comité participatif sur la mobilité de Tournefeuille, Verfeuil Citoyenne, Liebherr Aerospace Toulouse) soulignent l'importance de développer l'offre d'autopartage Citiz sur l'ensemble du territoire de la grande agglomération toulousaine notamment dans les villes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne, dans les zones d'activités, dans les quartiers résidentiels. Habitants et acteurs estiment que les stations Citiz doivent se multiplier dans ces zones, notamment à proximité d'autres moyens de transports pour favoriser l'intermodalité. Citiz préconise sur la carte des idées que « *chaque parking en ouvrage doit avoir une*

*station Citiz et doit la facturer au même tarif que la Redevance d'Occupation du Domaine Public des stations en voirie* ». Plus largement, Citiz demande à « *considérer l'autopartage comme une brique fondamentale de l'offre multimodale et, à ce titre, subventionner son développement comme toutes les autres* ».

- Le panel et des participants aux débats mobiles et sur la carte des idées souhaitent que se poursuive le déploiement de l'autopartage de scooters (Yego) utilisés notamment par les étudiants. Certains participants aux débats mobiles souhaitent pouvoir sortir de Toulouse avec ces scooters, d'autres veulent une réduction des tarifs de location. Les stations doivent être développées : un participant sur la carte des idées explique : « *son développement devrait se faire avant tout dans les communes de la 1ère et 2ème couronne pour permettre à ces usagers/habitants de rejoindre qui une station de métro, qui une gare de TER* »
- L'association The Shifters préconise d'encourager l'autopartage entre particuliers via des gratifications (parking gratuit, bornes de recharge, abonnements). Le Comité de quartier 7 Deniers propose d'organiser le partage de voitures entre voisins via un site de partage (gérant assurance, paiement, enregistreur de kilométrage...)
- Pour le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, le soutien aux offres en autopartage doit se faire via la mise en place d'un service public de l'autopartage.

A travers plusieurs modalités de concertation (ateliers territoriaux, carte des idées et cahier d'acteur du Comité de quartier des 7 Deniers), les participants soulignent **l'importance de la communication et la sensibilisation de la population à l'autopartage et à ses avantages économiques et environnementaux**. Des actions sont proposées afin d'inciter à l'autopartage et d'en faciliter l'usage :

- Des participants sur la carte des idées suggèrent de communiquer auprès des abonnés Tisséo sur les facilités du service et d'intégrer l'abonnement au service d'autopartage à celui pour les transports en commun. Il faut également installer des panneaux de signalisation indiquant les stations pour les rendre plus visibles.
- Afin de lever les réticences individuelles, il faut pour un participant sur la carte des idées proposer des périodes d'essai sans engagement avec inscription simplifiée et à cout très réduit pour que de futurs usagers puissent tester le service. De plus pour rassurer les utilisateurs sur la disponibilité des véhicules, il est proposé de « *constituer un pool de véhicules non réservés à l'avance et disponibles pour du "last minute" quitte à ce que le tarif soit plus élevé* »
- Pour un participant sur la carte des idées, il faut « *donner des facilités pour du stationnement temporaire sur des places PMR, double file, lignes jaunes... le temps d'embarquer/débarquer les courses, bagages et membres du voyage devant le domicile* »
- L'association The Shifters souhaite résoudre les problématiques de sécurité et d'assurance pour faciliter la mutualisation des véhicules en travaillant à des contrats collectifs d'assurance.

Pour que l'autopartage soit accessible, il faut **travailler sur son accessibilité financière** selon le panel, des participants sur la carte des idées et aux ateliers animés en autonomie ainsi que le Comité de quartier des 7 Deniers et les étudiants du master Transmob :

- Des participants aux ateliers animés en autonomie notent que la tarification de l'autopartage est un facteur crucial pour que cette pratique soit adoptée par le plus grand nombre. 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.

- Un participant sur la carte des idées suggère d'accorder un tarif réduit aux personnes qui ont renoncé à la propriété d'une voiture.
- Le Comité de quartier des 7 Deniers propose une prise en charge d'une partie de l'abonnement d'autopartage par la collectivité.
- Les étudiants du master Transmob proposent de développer une flotte d'autopartage avec tarification adaptée aux revenus.

Plusieurs participants estiment important de **prendre en compte les besoins spécifiques des utilisateurs**. Ainsi, Citiz dans son cahier d'acteur souhaite développer son offre pour proposer par exemple des voitures familiales avec location de siège enfant et diversifier le type de véhicules Citiz en allant de la petite citadine 4 places au minibus 9 places, en proposant des véhicules utilitaires de toutes tailles, des véhicules TPMP, des véhicules en boîtes de vitesses manuelles ou automatiques, avec des motorisations classiques, hybrides ou électriques. Les participants de l'atelier CCI soulignent les besoins spécifiques à certains métiers et souhaitent que l'autopartage soit développé également pour les véhicules lourds.

Un contributeur sur la carte des idées et l'association The Shifters souhaitent inciter les entreprises à respectivement privilégier l'autopartage plutôt que le développement de flotte d'entreprise, en l'intégrant dans leur plan de mobilité carte des idées et à partager leur flotte professionnelle hors heures de travail (pause, déjeuner, urgence, soirs, weekend) et ce en intra et inter-entreprises.

#### 7.4.6 Encourager et accompagner la transition énergétique des véhicules

Cette orientation est abordée dans la plupart des modalités de concertation proposées, et fait l'objet de plusieurs expressions : l'orientation est par exemple traitée dans 2 ateliers territoriaux organisés par Tisséo, 1 atelier animé en autonomie, dans 17 contributions et 6 commentaires de la carte des idées. Elle est toutefois moins évoquée que les orientations précédentes.

Cette orientation a fait l'objet de débats : **elle est globalement partagée même si de nombreux points de vigilance ou réserves sont formulés sur son niveau de priorité :**

- Différents participants (atelier territorial du bassin centre, Collectif Axe vert de La Ramée, association The Shifters) considèrent que l'amélioration des motorisations constitue un enjeu secondaire et souhaitent mettre l'accent sur la nécessité de diminuer le nombre de voitures et de favoriser le report modal. Comme l'exprime le Collectif Axe vert de La Ramée dans son cahier d'acteur : « *L'électrification ne réduit ni la congestion ni l'artificialisation des sols. Le PDM doit viser une réduction du nombre total de voitures.* » et la voiture électrique « *ne réduira pas les problèmes de parkings, de pollutions liées au pneu, la pollution sonore* ». Ces contributions préconisent souvent de prioriser le développement des alternatives à la voiture : pour cette contribution sur la carte idée, « *Les véhicules électriques, hybrides ou hydrogènes vont se déployer pour les usages qui nécessitent un véhicule mais l'essentiel de la mobilité quotidienne devrait migrer vers les transports en commun, le train, la marche et le vélo, et c'est avant tout sur ces investissements que doivent être fléchés les fonds publics.* »
- Pour des participants aux ateliers animés en autonomie, il faut en priorité encourager la sobriété et la réduction des déplacements pour favoriser la transition énergétique.

- Une partie des membres du panel et des participants de la conversation sur l'impact des mobilités sur l'environnement ont un doute sur la priorité de l'orientation au vu des impacts écologiques de la production et du recyclage des batteries.
- Si une partie du panel s'accorde sur la nécessité de supprimer les moteurs thermiques, une autre partie du panel estime qu'il sera difficile de remplacer l'ensemble des véhicules thermiques par des véhicules propres. Ce dernier avis est partagé par un participant de la conversation sur la place de la voiture qui estime que l'augmentation nécessaire du nombre de voitures électriques et hybrides pour tenir les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet sera très conséquente.

NB : l'ensemble des propositions sur la transition électrique des véhicules de logistique sont traitées dans la partie 7.4.8. Les propositions concernant les vélos à assistance électrique sont traitées dans la partie 7.4.2.3.

#### 7.4.6.1 Propositions pour favoriser l'électrification des mobilités

Les propositions portant sur l'électrification des mobilités sont exprimées dans de nombreuses modalités de concertation : les ateliers territoriaux, l'atelier avec la CMA, l'atelier CCI, les ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et Collégiens (CMEC) de Toulouse, les ateliers animés en autonomie, la réunion publique de lancement, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel, les débats mobiles.

**Le déploiement d'aides à l'acquisition de véhicules électriques fait débat au sein des participants :** pour les raisons évoquées ci-dessus, certains participants jugent que l'électrification des mobilités n'est pas une priorité, et n'estiment ainsi pas utile de développer les incitations financières. Pour d'autres participants (panel, atelier territorial du bassin centre, carte des idées, cahier d'acteur des étudiants du master Transmob) il faut revoir les systèmes d'aides et d'incitations financières pour favoriser l'acquisition de voitures individuelles électriques, avec les préconisations suivantes :

- Conditionner les aides à des critères géographiques et de revenus.
- Aider prioritairement à acquérir des voitures électriques légères.
- L'association The Shifters encourage à conditionner les subventions de la Métropole pour électrifier le parc : 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.
- La location de véhicules électriques doit être également concernée par les aides, de même que l'achat de véhicules sans permis électriques utiles pour les trajets courts.
- Pour les actifs devant faire de longs trajets quotidiens domicile-travail difficilement réalisables en électriques, il faut mettre en place des aides financières à l'achat de véhicules hybrides. Proposer également une aide à l'installation de kit rendant les véhicules thermiques hybrides (rétrofit).
- Pour que les aides soient efficaces, il faut qu'elles soient accessibles : les étudiants du master Transmob proposent donc de créer un point d'accueil sur les aides à l'achat existantes et un accompagnement administratif pour les démarches. Les artisans de l'atelier avec la CMA souhaitent que les démarches administratives soient facilitées en harmonisant et en simplifiant les dossiers d'aides à l'achat de véhicules électriques, en garantissant que les prévisions correspondent aux sommes réellement perçues et en

permettant aux vendeurs de véhicules de remplir les dossiers d'aide à l'achat de véhicules électriques pour faciliter les démarches.

La **nécessité d'augmenter le nombre de bornes de recharges** sur le territoire de la grande agglomération toulousaine pour rehausser l'attractivité et l'usage des véhicules électriques est partagée par les habitants, les collectivités et les acteurs du territoire. Des expressions allant en ce sens sont recueillies pendant le panel, lors d'ateliers territoriaux, des ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC) de Toulouse, de l'atelier CCI et au sein des cahiers d'acteurs de l'association The Shifters, de Vinci Autoroutes, des étudiants du master Transmob et de la CMA :

- Des zones d'installation sont identifiées comme étant prioritaires : les parkings des gares, les parkings de covoiturage, les zones mixtes résidentiel/activité, les résidences collectives existantes et parkings privés, au sein des nouveaux programmes immobiliers, sur les aires d'autoroutes (et adaptées aux camions). L'installation de bornes sur l'espace public a fait l'objet de débats sur la carte des idées, certaines personnes estimant qu'il ne faut pas consommer plus d'espaces, au détriment notamment des modes actifs.
- Pour faciliter les recharges, les participants de l'atelier organisé avec la CCI souhaite développer la possibilité de recharger son véhicule électrique quel que soit l'opérateur des bornes. Les artisans présents lors de l'atelier avec la CMA proposent de fusionner les abonnements de parking Indigo et de recharge électrique.

**Développer les motorisations électriques dans les transports en commun** constitue une piste soutenue par les participants au panel, aux débats mobiles, à la carte des idées, et l'associations The Shifters. Elle a fait toutefois débat : certains contributeurs sur la carte des idées estiment que « *remplacer les bus diesel par des autobus électriques à batterie est une mauvaise idée. Ces véhicules coûtent bien plus cher que des véhicules gaz et ont une durée de vie maximale inférieure* », et proposent de privilégier la piste des trolleybus. Concernant les modes partagés, le développement de l'offre de voitures électriques en autopartage fait plutôt consensus et est défendue par des participants des débats mobiles, sur la carte des idées et l'association Plaisance pour le Climat : selon un contributeur sur la carte des idées, « *il faudrait plus de voitures électriques en autopartage Citiz, mais surtout avec de grandes autonomies pour pouvoir réellement se projeter pour tout type de trajet.* ».

Plusieurs autres pistes d'action sont formulées afin de développer l'utilisation des véhicules électriques :

- L'offre de véhicules électriques reste à développer afin de faire en sorte pour les panélistes que l'offre de véhicules électrique soit aussi diversifiée, variée et accessible que l'offre thermique actuelle.
- Bloquer la circulation des véhicules électriques en autorisant l'hypercentre de Toulouse seulement aux véhicules électriques selon les participants de l'atelier territorial du bassin centre ou pour l'association The Shifters en étendant les restrictions de trafic en zone dense (seuils de températures et délais de déclenchement, extension de la zone), en excluant les véhicules thermiques.
- Les artisans présents lors de l'atelier avec la CMA proposent d'assurer une meilleure visibilité sur la durée de vie des batteries lors de l'achat de véhicules électriques.

Les panélistes soulignent enfin que pour fournir l'électricité nécessaire au développement des motorisations électriques, il faut développer des énergies renouvelables et locales, notamment de l'énergie solaire, et favoriser notre autonomie énergétique.

#### 7.4.6.2 Développer d'autres motorisations alternatives aux motorisations thermiques (hydrogène, bioGNV, biocarburants...)

Les **propositions portant sur les motorisations alternatives aux motorisations thermiques autres que celles électriques** sont exprimées dans quelques modalités de concertation : l'atelier avec la CMA, la réunion publique de lancement, la carte des idées, le panel, les débats mobiles.

- Pour le panel, il faut développer les recherches sur les biocarburants.
- Il faut également développer les recherches sur l'hydrogène selon le panel et des participants aux débats mobiles et sur la carte des idées. Une partie du panel juge que l'hydrogène peut être intéressant pour du transport collectif, de fret, et pour stocker de la surproduction électrique. Une autre partie des membres du panel estime que l'hydrogène est encore trop dangereux aujourd'hui, et ne sera pas encore une solution en 2040, sauf peut-être pour des petits trajets en voiture. Cette réticence est partagée par un participant sur la carte des idées « *Il ne faut pas développer les vélos ou scooter à hydrogène : c'est une hérésie et un gâchis.* »
- Les participants de l'atelier avec la CMA estiment que les aides financières doivent concerner les énergies alternatives telles que l'hydrogène et le biocarburant et pas seulement les véhicules électriques.
- D'autres solutions technologiques sont évoquées : les voitures électriques autoalimentées par des panneaux solaires par le panel, l'autoconsommation d'énergie verte, les moteurs à ammoniac : « *Toyota a mis au point un moteur à l'ammoniac qui peut révolutionner les idées en cours : ammoniac égal zéro carbone et les essais montrent une baisse de 90% des GES* » (réunion de lancement).

#### 7.4.6.3 Favoriser la réduction de la taille et du poids des véhicules

Quelques propositions portant sur la taille et le poids des véhicules sont exprimées dans quelques modalités de concertation : les ateliers territoriaux, les ateliers animés en autonomie, la réunion publique de lancement, les cahiers d'acteurs, la carte des idées.

Outre le fléchage des aides vers les véhicules électriques légers, des participants sur la carte des idées, des ateliers animés en autonomie et la réunion publique de lancement souhaitent **pénaliser l'utilisation de grosses voitures** pour désinciter à leur acquisition et leur usage et ainsi diminuer leur consommation d'énergie, leurs émissions de gaz à effet de serre, leurs rejets de polluants atmosphériques et leurs impacts sur les infrastructures. La réduction de la taille des places de stationnement est notamment proposée. D'autres contributeurs sur la carte des idées ne partagent pas ces propositions : « *Certains ont besoin de véhicule plus gros pour transporter enfants et/ou matériel et peuvent venir en ville pour diverses raisons.* ».

La **promotion de véhicules intermédiaires** est également proposée :

- Pour des participants aux ateliers animés en autonomie, à l'atelier territorial du bassin centre et The Shifters, il faut développer ces véhicules intermédiaires notamment adaptés aux zones péri-urbaines : l'extrême défi de l'ADEME est cité en exemple.
- L'association Plaisance pour le Climat évoque en particulier le développement de véhicules légers intermédiaires, actifs ou passifs électriques, accessibles au plus grand

nombre : l'association cite l'appel à manifestation d'intérêt VELI-VELO 2025 de l'ADEME, et recommande d'encourager le covoiturage utilisant ces petits véhicules actifs/passifs.

- Les speedbikes sont évoqués par l'association The Shifters

#### 7.4.7 Donner à tous l'accès à une mobilité durable

Cette orientation est abordée dans la plupart des modalités de concertation proposées : l'orientation est par exemple traitée dans 3 ateliers territoriaux organisés par Tisséo Collectivités et 1 atelier animé en autonomie et est 43 contributions et 32 commentaires sur la carte des idées en ligne. Au-delà de ces contributions portant directement sur l'orientation proposée par Tisséo, de nombreuses expressions traitent de l'inclusion de l'ensemble des publics et des territoires de l'agglomération dans le développement des alternatives à la voiture : ces expressions sont traitées dans les parties correspondantes de ce compte-rendu de la concertation (voir encadré ci-dessous).

**L'orientation proposée par Tisséo est largement partagée.** Les participants notent qu'elle recouvre des situations très variées et qu'il faudra donc **développer des solutions différentes et adaptées à chaque public**, dans la mesure où toutes les solutions de mobilité ne sont pas nécessairement pertinentes sur l'ensemble du territoire et pour l'ensemble des publics. L'association The Shifters note par exemple dans son cahier d'acteur qu'une analyse des besoins des populations dans leur diversité selon les différents territoires de la grande agglomération toulousaine, au-delà des QPV, permettrait d'adapter les solutions de mobilité.

NB : l'ensemble des propositions sur la desserte et sur l'accessibilité des transports spécifiques par mode sont traitées dans les parties 7.4.2 et 7.4.3. Les propositions concernant la tarification des transports en commun sont traitées dans la partie 7.4.3. Les propositions concernant l'aménagement du territoire et les projets d'infrastructures routières sont traitées dans la partie 7.4.4.

##### 7.4.7.1 Favoriser l'équité territoriale dans le développement des solutions durables de mobilités

La **question de l'équité territoriale** est largement mise en avant par les participants de la concertation **pour développer des alternatives à la voiture individuelle** :

- De nombreuses propositions soulignent la nécessité d'assurer une meilleure desserte en transport en commun et y facilitant la pratique des modes actifs au-delà de Toulouse et de sa proche périphérie, notamment dans le sud-ouest de l'agglomération, mais également dans Toulouse intra-muros.
- Plusieurs acteurs indiquent que la dépendance à la voiture dans les territoires les moins bien desservis en transports en commun pose un enjeu de justice spatiale : la commune de Léguevin indique par exemple que les « *Léguevinois restent encore fortement dépendants de la voiture, ce qui exclus certaines populations au droit à la mobilité* ».
- Les participants notent spécifiquement que l'arrivée du SERM pourrait renforcer ou générer des fractures socio-spatiales du territoire entre les différentes parties du territoire, selon leur connexion ou non à cette future offre de services.

Au-delà du développement des alternatives à la voiture, plusieurs contributions notamment sur la carte des idées estiment nécessaire de faciliter la mobilité automobile des habitants des bassins périphériques, notamment dans l'ouest de l'agglomération, en favorisant la

**fluidification du trafic routier.** D'autres participants soutiennent au contraire l'arrêt des projets d'infrastructures routières visant à diminuer la congestion de l'agglomération, au titre notamment qu'ils auraient pour effet d'augmenter le trafic motorisé en générant un trafic induit.

#### 7.4.7.2 Favoriser l'accès de tous les profils de publics à une mobilité durable

Les nombreuses contributions développées dans les parties 7.4.2, 7.4.3 et 7.4.4 (notamment la partie 7.4.3.6 qui traite spécifiquement de l'accessibilité des transports en commun) soulignent que le **sujet de l'accès et de l'accessibilité de toutes et tous aux alternatives à la voiture doit selon les participants occuper une place centrale dans le PDM, dans un esprit de justice sociale.**

De très nombreuses contributions portent ainsi sur **l'accès de tous les publics aux offres de transports en commun et aux modes actifs** : les problématiques spécifiques des personnes en situation de handicap, des jeunes, des personnes âgées, des étudiants, des familles... sont travaillées par les participants et des pistes de solution sont proposées, décrites dans les parties correspondantes. La question de la justice sociale est notamment abordée par les participants via le prisme de la tarification de l'offre de transport.

Différentes propositions concernant spécifiquement **l'amélioration de la mobilité des salariés de la grande agglomération** sont exprimées dans plusieurs modalités de concertation : les ateliers territoriaux, l'atelier CCI, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel.

- Le Comité de quartier des 7 Deniers, l'association Ecolomobile, des participants à la réunion de lancement et sur la carte des idées estiment que le plan de mobilité doit encourager ou contraindre les entreprises à se doter d'un plan de mobilité employeur.
- Le panel et des contributions sur la carte des idées en ligne proposent d'aménager les horaires de travail pour réduire la congestion routière.
- Inclure la mobilité dans les plans de formation et dans le parcours du nouvel arrivant est suggéré par les participants de l'atelier CCI.
- Les employeurs participants à l'atelier CCI suggèrent d'accompagner les entreprises dans leur implantation, dans des zones bien desservies par les transports en commun.
- Des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest pensent qu'il faut faciliter la mobilité des salariés en déployant un système similaire à celui de la plateforme aéroportuaire : « *covoiturage, solutions de dépannage en dehors des plages horaires standards* ».
- La commune de Portet-sur-Garonne recommande de réfléchir et agir avec les entreprises du territoire mais aussi avec celles à l'extérieur du ressort territorial.

Les participants à l'atelier CMA font une série de propositions afin de **faciliter en particulier les déplacements et le stationnement des artisans.** Outre les propositions relatives à la logistique intégrées dans la partie 7.4.8, les idées suivantes sont émises :

- Autoriser les artisans à utiliser des voies réservées (taxis, covoiturage).
- Mettre en place et élargir les autorisations de « laisser-passer » pour les professionnels aux bornes rétractables dans Toulouse, tout en étendant la zone actuelle.
- Pour faciliter le stationnement des artisans : diminuer les tarifs de stationnement pour les artisans et professionnels, et étendre les abonnements pour éviter des paiements fréquents ; créer une vignette délivrée par la CMA ; renforcer la verbalisation des véhicules mal stationnés qui encombrant la voirie ; mettre en place davantage de

places réservées, prioriser des parkings en centre-ville de Toulouse aux deux-roues, artisans, taxis et riverains, en fermant l'accès aux véhicules extérieurs ; simplifier les demandes d'autorisation de stationnement pour les travaux ; permettre le partage des places de parkings privés pour les artisans.

#### 7.4.8 S'engager en faveur d'une logistique durable

Cette orientation est abordée dans des ateliers, la carte des idées en ligne, le panel et les cahiers d'acteurs. Elle a fait dans l'ensemble l'objet d'un nombre limité de contributions : l'orientation est par exemple traitée dans 1 atelier territorial organisé par Tisséo, dans l'atelier organisé avec la CMA et 2 ateliers animés en autonomie et est abordée dans 19 contributions et 15 commentaires sur la carte des idées en ligne.

##### **L'orientation proposée est dans l'ensemble partagée dans les expressions recueillies.**

Des participants aux ateliers animés en autonomie notent qu'il existe une contradiction entre l'importance des enjeux en matière de logistique durable et les réponses envisagées dans l'orientation, tandis que les étudiants du master Transmob estiment que « *la logistique urbaine est traitée de façon trop succincte alors qu'elle concerne des flux très importants, polluants et pourtant indispensables à la ville* ».

##### 7.4.8.1 Modification des modes de transports utilisés par les opérateurs logistiques

Des propositions concernant la modification des modes de transports utilisés dans les opérations logistiques (incluant la livraison des particuliers et l'approvisionnement des activités commerciales, industriels, tertiaires) sont exprimées dans les ateliers territoriaux, l'atelier CCI, l'atelier avec la CMA, les ateliers animés en autonomie, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel.

Les participants à l'atelier territorial du bassin Nord-Ouest, aux ateliers animés en autonomie, à ceux organisés avec la CMA, des contributeurs sur la carte des idées, l'association 2 Pieds 2 Roues, le panel et Ecolomobile préconisent de **développer l'utilisation du vélo cargo a minima en milieu urbain** :

- Favoriser l'accès et le développement des vélos cargos et de leurs stationnements, tout en respectant le code de la route et en formant les professionnels.
- Organiser une distribution du dernier kilomètre à vélo, en impliquant des habitants en situation de précarité avec un soutien de l'État ou via des vélos cargo à assistance électrique.
- Plus largement, encourager les acteurs économiques à recourir au vélo pour la logistique en proposant des subventions pour la mise en place d'une cyclo logistique et pour l'achat de vélos cargos électriques ou pour la transformation des flottes logistiques, en accordant des réductions de taxes ou des avantages aux commerces utilisant des solutions de logistique à vélo, en organisant des sessions de formation pour les livreurs et les entreprises sur l'usage des vélos cargos et les itinéraires urbains, et en communiquant auprès des élus, citoyens et entreprises sur les avantages économiques, écologiques et sanitaires de la logistique à vélo.
- Au-delà du vélo cargo, l'association Plaisance pour le Climat suggère d'utiliser des véhicules légers intermédiaires actifs pour les services de livraison sur le dernier kilomètre.

- Un guichet unique afin de simplifier l'accès aux aides pour les véhicules propres/ vélos peut aussi être créé selon les participants de l'atelier organisé avec la CMA.

**L'utilisation des modes de transport ferroviaire et fluvial** est évoquée par plusieurs participants :

- Pour le panel, les participants aux ateliers et le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, l'association The Shifters le transport ferroviaire et le ferroutage de marchandises sont à développer. A l'inverse pour des participants de l'atelier CCI « *le développement du fret ferroviaire ne fonctionne pas* ».
- Faciliter l'utilisation des voies navigables (canaux, fleuves et rivières) pour optimiser les déplacements de marchandises notamment sur le canal du Midi est une action très plébiscitée par les participants des ateliers CCI et CMA, des ateliers animés en autonomie, sur la carte des idées et par le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, et l'association The Shifters, qui souhaite plus précisément étendre l'expérimentation du canal du Midi pour les livraisons lourdes et en évaluer la faisabilité pour les supermarchés de centre-ville.
- Vis-à-vis des deux modes ferroviaire et fluvial, l'association The Shifters propose de rénover les infrastructures ferroviaires et fluviales, avec électrification partielle et technologies hybrides (hydrogène, batteries), et suggère de créer une « *gouvernance territoriale intégrée pour coordonner le fret, avec des certifications de décarbonation pour transporteurs et chargeurs* ».

La CMA promeut plusieurs idées pour **développer l'utilisation des modes partagés en matière de transport logistique** :

- Mettre en place une plateforme de livraison avec des véhicules propres et un système d'organisation pour le covoiturage professionnel.
- Utiliser l'autopartage pour accéder à des véhicules plus gros selon les besoins.
- Favoriser l'autopartage de VUL (véhicules utilitaires légers).

Les participants de l'atelier CCI et le panel évoquent le **développement de nouveaux modes de transport** :

- Une partie du panel et des participants à l'atelier organisé avec la CCI estiment que, pour la livraison en zones urbaines voire périurbaines et rurales, les drones peuvent être une piste à creuser. Une autre partie du panel juge que les drones de livraison ne sont pas à développer car ils généreraient trop de nuisances (visuelles et sonores notamment) pour un gain très limité.
- Les participants à l'atelier CCI souhaitent utiliser des robots notamment pour la livraison sur le dernier kilomètre.

Les transports en commun urbains sont également proposés par quelques participants comme une piste pour développer et décarboner les flux logistiques. Pour les participants des ateliers CMA et CCI et les étudiants du master Transmob il faut permettre les livraisons locales via le tramway ou le métro, notamment la nuit ou en prévoyant des rames dédiées à la suite des rames voyageurs dans les transports en commun existants pour le transport des marchandises.

#### 7.4.8.2 *Changement de pratiques des opérateurs logistiques en matière de livraison et de stationnement*

Les propositions concernant le changement des pratiques des opérateurs logistiques, sont exprimées dans les ateliers territoriaux, l'atelier CCI, l'atelier avec la CMA, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, le panel.

Beaucoup de propositions contiennent des **demandes de renforcement des contrôles et de mises en place de nouvelles réglementations concernant les pratiques de livraison et de stationnement** :

- Pour diminuer l'impact des déplacements de livraisons sur le trafic, souhait partagé par le panel et les participants des ateliers animés en autonomie et de l'atelier territorial du bassin Nord-Ouest, il faut instaurer des heures autorisées de livraison professionnelle en camion en-dehors des heures de pointe (par exemple uniquement le matin tôt). Une partie du panel juge toutefois cette action irréalisable.
- Pour limiter les flux de livraison en ville, un contributeur propose sur la carte des idées de réguler la circulation des utilitaires de livraison en prévoyant des agréments par quartier, en rationalisant les quantités transportées et en obligeant à un certain niveau de remplissage. La mutualisation des flux est en ce sens proposée sur la carte des idées, par les étudiants du master Transmob et par l'association The Shifters.
- L'association The Shifters propose d'autres mesures pour le dernier kilomètre en zone dense : restrictions des heures de livraison pour les véhicules thermiques ; exclusion des véhicules roulant au gaz naturel vert (GNV) des facilités de livraison et extension de la zone de livraison réglementée.
- Les participants de l'atelier territorial du bassin Nord-Ouest préconisent de mettre 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 adaptés, voire d'interdire les petits livreurs dans les communes, sauf à vélo.

D'autres mesures visent à l'inverse à **faciliter le stationnement des opérateurs logistiques** :

- Pour les participants de l'atelier CCI, il est nécessaire d'élargir et d'explicitier la Charte de Livraison des Marchandises notamment pour les besoins de stationnements longue durée.
- Les participants à l'atelier organisé avec la CMA souhaitent que soit accrue la vigilance sur l'usage des places réservées aux livraisons, aux personnes à mobilité réduite et aux bornes de recharge électrique, notamment la nuit.
- Les participants de l'atelier organisé avec la CMA suggèrent d'utiliser l'intelligence artificielle et de mettre en place un système connecté pour informer sur les aires de livraison disponibles et communiquer efficacement sur les places de stationnement existantes.

#### 7.4.8.3 *Propositions sur l'implantation des espaces logistiques*

Les propositions concernant l'implantation des espaces logistiques sont exprimées dans les ateliers animés en autonomie, l'atelier avec la CMA, les cahiers d'acteurs, la carte des idées.

L'association The Shifters et les participants des ateliers animés en autonomie proposent la création de davantage de centres logistiques intermodaux.

La **création de petits centres logistiques urbains** est en particulier proposée par les participants à l'atelier organisé avec la CMA, des contributions sur la carte des idées, le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, les étudiants du master Transmob, et l'association 2 Pieds 2 Roues, afin faciliter notamment le transfert des modes lourds (camion, train, péniche) vers des modes plus légers et propres adaptés aux villes (véhicules électriques, vélos cargo pour distances, ...). Les Ecologistes Midi-Pyrénées suggèrent en ce sens d'acquérir des fonciers stratégiques pour installer ces centres logistiques urbains.

L'association 2 Pieds 2 Roues préconise de prévoir des zones de chargement et de déchargement réservées aux vélos cargos, notamment à proximité des commerces et zones logistiques.

#### 7.4.8.4 Propositions sur les changements des habitudes de livraison des habitants

Des propositions concernant spécifiquement le **changement des habitudes de livraison des habitants** sont exprimées dans les ateliers animés en autonomie, l'atelier avec la CMA et le panel.

- Un changement de mentalités s'impose selon des participants des ateliers animés en autonomie : il faut que les habitants acceptent d'avoir moins recours à la livraison, d'être prêt à être livré moins vite et en point relais. Le panel et des participants aux ateliers animés en autonomie veulent également développer les points relais pour les livraisons sur l'ensemble de la grande agglomération afin de limiter le nombre de déplacements de véhicules polluants de livraison à domicile, particulièrement en zones rurales.
- L'opportunité du développement des « lockers » pour limiter les déplacements est interrogée par le panel, qui craint que ces systèmes encouragent la vente en ligne.
- Selon les participants de l'atelier CMA, des systèmes de casiers relais pourraient également être développés pour les entreprises.

#### 7.4.9 Adapter les réseaux de transport au changement climatique

Cette orientation est abordée dans des ateliers, la carte des idées en ligne, le panel et les cahiers d'acteurs. Elle a fait dans l'ensemble l'objet d'un nombre limité de contributions : l'orientation est par exemple traitée dans 1 atelier territorial organisé par Tisséo et 2 ateliers animés en autonomie et est abordée dans 22 contributions et 25 commentaires sur la carte des idées en ligne.

**La nécessité de penser l'adaptation des réseaux de transports aux impacts identifiés du changement est partagée** : dans son cahier d'acteur, le groupe d'élus de la Ville & Métropole de Toulouse « Toulouse écologiste et solidaire » écrit par exemple : « *Les systèmes de mobilités doivent être repensés à l'aune de l'adaptation climatique : nécessaire de protéger les usagers les plus vulnérables, de lutter contre les îlots de chaleur, de travailler à la résilience des infrastructures et véhicules* ». **La hausse des températures et la multiplication des canicules** sont en particulier identifiées comme des facteurs susceptibles de limiter le développement des modes actifs.

Cependant, pour des participants aux ateliers animés en autonomie, l'orientation semble peu aboutie au regard des enjeux climatiques et des projections de changement rapide du climat. Pour les panélistes, le contenu de l'orientation semble trop flou concernant les solutions d'adaptation envisagées par Tisséo Collectivités. Les participants à l'atelier territorial du bassin

Nord-Ouest pointent en particulier l'absence de solutions proposées concernant l'adaptation des modes individuels de transport, notamment la voiture.

#### 7.4.9.1 Actions d'adaptation relatives à l'exploitation des transports

Les propositions portant sur les **actions d'adaptation relatives à l'exploitation des transports** sont exprimées dans quelques modalités de concertation : les ateliers territoriaux, les ateliers animés en autonomie, les cahiers d'acteur, la carte des idées, les débats mobiles.

- Plusieurs actions proposées par des participants des ateliers territoriaux, des ateliers animés en autonomie, des contributeurs sur la carte des idées ou par l'association The Shifters visent à limiter l'impact des canicules : adapter des horaires des transports en commun, mettre en place un ticket Tisséo planète gratuit en cas de pics de pollution et de canicule, limiter la circulation des voitures pendant les canicules, interdire en ville les moteurs thermiques pendant les journées de fortes chaleurs.
- Des participants aux débats mobiles et sur la carte des idées préconisent l'installation de climatisation dans les métros et bus, sur le modèle du tramway.

#### 7.4.9.2 Actions d'adaptation des infrastructures de transports et de l'espace public

Les propositions concernant l'adaptation des infrastructures de transports et de l'espace public sont exprimées dans les ateliers territoriaux, les ateliers animés en autonomie, les cahiers d'acteurs, la carte des idées, les débats mobiles, la conversation sur les modes actifs.

Pour des participants des ateliers animés en autonomie, il faut mener un travail de **diagnostic des risques** (retrait/gonflement argile, inondations, canicule), pour identifier les impacts sur les usagers et les infrastructures, les lieux concernés et étudier en fonction les solutions possibles, les coûts et délais de mise en œuvre.

De nombreuses options pour **adapter les infrastructures de transport et l'espace public aux impacts du réchauffement climatique** sont évoquées par les participants à la concertation :

- La végétalisation de l'espace public est plébiscitée par les participants aux ateliers, aux débats mobiles, sur la carte des idées, par le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, et l'association Plaisance pour le Climat, concernant notamment les abri-bus, les voies cyclables et piétonnes, les abords des routes, les parkings. Plusieurs participants estiment que les projections climatiques doivent être prises en compte dans le choix des essences plantées. Une contribution en ligne demande que les arbres d'alignement soient au maximum préservés dans les projets d'aménagement de voirie.
- Plus largement, pour les panélistes, les participants aux ateliers territoriaux, à la conversation sur les modes actifs, l'association The Shifters et le parti des Ecologistes Midi-Pyrénées, il faut concevoir des espaces piétons et cyclistes adaptés au changement climatique : un participant à la conversation sur les modes actifs note ainsi qu'il faut « *penser aussi effectivement à végétaliser en rapport avec la lutte contre les îlots de chaleur : marche et vélo doivent rester praticables même en cas de forte chaleur.* ». Outre la végétalisation, il est proposé de créer des cheminements piétons ombragés, ainsi que du mobilier urbain adapté à la chaleur : des brumisateurs, des points d'eau, des bancs. Un contributeur sur la carte des idées suggère de créer des voies vertes couvertes en cas de pluie et fortes chaleurs.
- Concernant les revêtements des voiries et des espaces publics, des participants notent la nécessité d'installer des revêtements perméables et clairs pour mieux absorber les

précipitations et limiter les îlots de chaleur urbain. Des participants aux ateliers animés en autonomie recommandent de « *prêter attention aux routes en zones inondables et sur sol argileux, sensibles aux mouvements de terrain* » et d'« *analyser les revêtements existants pour vérifier leur fragilité par rapport aux projections climatiques : identifier les routes à abandonner, à adapter, à garder* ». L'association The Shifters propose de mettre des revêtements rugueux pour s'adapter au gel.

- Pour des participants aux ateliers animés en autonomie et sur la carte des idées, il faut installer des ombrières solaires ou végétalisées au-dessus des parkings, dont les parkings relais et des stations VélôToulouse.
- Des participants aux ateliers animés en autonomie préconisent d'étudier les vents et leur circulation pour penser le rafraîchissement notamment dans les axes de déplacement.

#### 7.4.10 Autres orientations et propositions identifiées par les participants

En plus des sept orientations proposées par Tisséo Collectivités, certains participants ou acteurs émettent des propositions de nouvelles orientations :

- Au-delà des orientations proposées sur le développement des alternatives à la voiture, des participants à l'atelier territorial du bassin Sud-Ouest et à la réunion de clôture proposent **l'ajout d'une orientation dédiée à la réduction de l'attractivité de la voiture, mentionnant explicitement l'enjeu de réduire la place de la voiture** : Jean-François Lacoste, association 2 Pieds 2 Roues – réunion de clôture : « *le vrai nœud du problème de la mobilité, c'est la place de la voiture en ville. Il faut simultanément diminuer dans l'agglomération cette place pour offrir des voies aux bus, pour offrir des voies aux cyclistes et aux piétons. [...] je rejoins l'orientation « diminution » de la place de la voiture. C'était vraiment le nœud du problème et le premier enjeu à expliquer aux citoyens.* ». Un contributeur sur la carte des idées partage cette opinion : « *L'automobile individuelle thermique est le cancer de nos villes ! Accélérer le développement des mobilités douces et des transports en commun, c'est bien joli, et tout le monde est d'accord là-dessus, mais là où les choses se corsent, c'est que l'espace urbain disponible est limité, et que ce développement des mobilités vertueuses implique fatalement une diminution de la place de la voiture. Il ne faut pas le déplorer, ou vouloir l'éviter, mais au contraire l'accélérer et s'en réjouir* ».
- Le Conseil de développement de Toulouse Métropole regrette que la **question des rythmes de la vie urbaine et la gestion des temporalités** ne fassent pas partie des orientations retenues par Tisséo Collectivités : « *Une approche spatio-temporelle, par les rythmes, des mobilités, concertée avec les employeurs constitue un angle pertinent de la gestion des mobilités* ».

Au-delà des différentes solutions de mobilités décrites en détail dans les orientations proposées par Tisséo, d'autres solutions sont évoquées par certaines contributions :

- Quelques personnes évoquent les taxis dans le cadre des débats mobiles : elles proposent la mise en place de services communaux.
- Pour une partie du panel et des participants aux ateliers avec le Conseil Municipal des Enfants et des Collégiens (CMEC), il faut développer des véhicules autonomes et notamment des taxis fonctionnant en permanence, mettre en place des véhicules autonomes utilisables à plusieurs et accessibles financièrement. Pour une autre partie du panel, les véhicules autonomes ne seront probablement pas prêts en 2040, les infrastructures routières ne seront peut-être pas adaptées aux véhicules autonomes,

la sécurité des véhicules autonomes n'est pas assurée, et le coût d'utilisation des taxis autonomes et leur impact sur l'emploi est à prendre en compte.

- De même, selon une partie du panel et des participants aux ateliers CMEC, il est nécessaire d'explorer la piste des véhicules volants, pour le transport de passagers et de marchandises. Toutefois d'autres panélistes préfèrent écarter cette piste pour éviter les risques de nuisances.
- Un contributeur sur la carte des idées suggère la mise en place de petits bateaux-bus sur le canal.