



14 FEVRIER 2025

Plan de mobilité
grande
agglomération
toulousaine

Demain Mobilités!

Mieux se déplacer • Mieux respirer



Cahier d'acteur

CODEV

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE

PRESENTATION DE LA STRUCTURE

Le Codev Toulouse Métropole est une assemblée consultative composée de près de 200 bénévoles. Interface entre Toulouse Métropole et la société civile locale, à l'écoute des citoyens, il mobilise l'expertise de ses membres pour contribuer à éclairer l'action publique par la production de rapports et d'avis. Il participe aussi à l'animation du débat public.

Contact :

CODEV TM

7, rue René Leduc,

31500 Toulouse

T +33 5 67 73 86 84

<https://codev-toulouse.org>

Le point de vue du Codev Toulouse Métropole sur l'élaboration du plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine

EN BREF. Le Codev traite des enjeux liés aux mobilités depuis plusieurs années et a déjà rédigé plusieurs avis sur ce sujet. Il reste en veille sur les démarches en cours. C'est pourquoi, mi-janvier, il a accueilli l'équipe technique de Tisséo venue présenter à ses membres la démarche "Demain Mobilités". Ces derniers ont également pu tester à cette occasion, « in situ », les éléments de débat proposés dans le cadre de la concertation de Tisséo. Les membres du Codev se sont ensuite réunis pour une séance de « remue-méninges » dans la perspective de rédiger ce cahier d'acteurs.

Le Codev présente ici son appréciation de la démarche de concertation lancée par Tisséo, avec une attention particulière à l'implication de la société civile, et ses propositions pour renforcer celle-ci dans les étapes à venir du projet. Il remarque ensuite l'absence de prise en compte et d'analyse des disparités entre les territoires. Il souligne également l'importance d'associer les territoires voisins, ainsi que les acteurs économiques. Enfin, le Codev aborde la question de l'intermodalité, son importance et sa mise en cohérence avec les politiques d'aménagement. En conclusion, il insiste sur le fait que le Plan de Mobilité doit s'articuler avec d'autres projets, en particulier celui du SERM.

Le Codev invite les équipes de Tisséo à se référer aux différentes publications en lien avec la thématique, dont il est fait mention au fil du document.

Demain Mobilités!

Demain Mobilités !
7 esplanade Compans-Caffarelli
31011 Toulouse Cedex 6
dspm@tisseo.fr
www.demainmobilites.fr/



LE REGARD DU CODEV SUR LA DEMARCHE DE CONCERTATION

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

Mais le Codev considère trop imprécises les orientations proposées par Tisséo dans le cadre de cette (pré)concertation. Trop générales, elles sont insuffisamment étayées par des données tangibles, et un état des lieux partagé pour établir le diagnostic nécessaire à l'esquisse d'orientations d'une stratégie de mobilité pour la Grande agglomération toulousaine à l'horizon 2040. Cet horizon paraît trop proche pour permettre l'élaboration d'une réelle stratégie prospective. Le Codev se demande s'il ne s'agit pas davantage de justifier les projets en cours et dont les livraisons vont s'échelonner d'ici 2030-2040 ?

Le Codev propose d'adopter pour le Plan de Mobilité un horizon 2050, en y incluant les étapes intercalaires nécessaires à la prise en considération des « coups partis ».

Le Codev propose également que soit assurée une continuité entre les phases 1 et 2 de la démarche d'élaboration du plan de mobilité et des concertations attenantes avec la création d'un Comité de suivi intégrant les usagers, la société civile organisée ainsi que les partenaires habituels de la concertation. Il souhaite que ce Comité de suivi soit également mobilisé dans la construction des scénarii présentés dans le dossier de concertation, dont l'élaboration, telle qu'elle semble annoncée, se ferait sans concertation.

UN PERIMETRE D'ACTION CARACTERISE PAR UNE FORTE HETEROGENEITE TERRITORIALE

L'articulation avec les territoires voisins devrait être un des objectifs du Plan de Mobilité.

Le Codev s'accorde sur un constat général : l'offre de transports en commun s'affaiblit au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre, celle-ci étant bien desservie par un réseau en forte amélioration ces dernières années ; les espaces périurbains, à l'intérieur du périmètre de la métropole ou à ses bords semblent quant à eux pour partie délaissés. Quelle offre de mobilité pour les espaces de faible densité, alternative à l'autosolisme ? Que prévoir pour le « dernier kilomètre » entre le domicile et le pôle de mobilité

périurbain ?

Le Codev souligne également que l'on ne peut pas raisonner de la même manière selon qu'il s'agit de la 1^{ère}, de la 2^{ème} ou de la 3^{ème} couronne... À cette différenciation par couronne, s'ajoute la différenciation par cadran. Tisséo ne présente pas de diagnostic sectorisé explicite, permettant d'appréhender le degré de congestion, les inégalités entre territoires afin d'identifier les différents potentiels d'action.

Ces observations mettent en lumière **l'importance d'une articulation entre les territoires, et celle d'une réflexion de Tisséo allant au-delà de son périmètre d'action. Le Codev insiste sur l'intérêt d'instaurer un "espace de débat", et d'organiser un partenariat, via, par exemple, un syndicat mixte avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) à l'échelle de l'inter-Scot.**

→ *Le Codev Toulouse Métropole coopère avec les Codev(s) des territoires voisins de la "plaque métropolitaine" à l'heure où les interdépendances entre territoires apparaissent clairement et où les enjeux – notamment en termes de mobilité - s'affirment.*

DE LA NECESSITE DE LIER CONTRACTUALISATION ET PLANIFICATION

1. Pour une feuille de route commune des administrations territoriales

En sa qualité d'AOM, Tisséo est le chef d'orchestre de la planification de la mobilité sur le périmètre de la grande agglomération toulousaine. Ce rôle l'engage - au-delà de la ville-centre et des transports en commun - à assurer et à coordonner les actions portées par les différents échelons compétents en matière de mobilité (communes, intercommunalités, département, région, état).

Tisséo devrait - dans le cadre de son Plan de Mobilité - assumer ce rôle et porter une vision commune dans le respect de la hiérarchie des normes, favorisant l'engagement contractuel des différentes parties prenantes.

2. Pour une meilleure intégration des acteurs économiques

Le Codev souligne 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.**

Les phénomènes de congestion du réseau routier étant en grande partie dus aux mobilités pendulaires, le Codev regrette que la question des rythmes de la vie urbaine et la gestion des temporalités ne fassent pas partie du panel d'orientations retenues par Tisséo. **Une approche spatio-temporelle, par les rythmes, des mobilités, concertée avec les employeurs constitue un angle pertinent de la gestion des mobilités.**

→ *Le Codev avait déjà proposé au débat une réflexion sur une politique "des temps" pour limiter les effets des pics de circulation dans sa publication ["Quels enjeux pour la Métropole ? 2020-2030"](#) en 2019.*

POUR UNE ARTICULATION DE L'INTERMODALITE ET QUALITE DE L'AMENAGEMENT

Si l'argument de 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. La voiture continuera d'avoir un rôle à jouer. L'effort doit donc plutôt porter sur la transformation du parc, la réduction de l'autosolisme et le développement d'une offre de services à la mobilité. Si l'autopartage, le covoiturage ou encore l'usage du vélo et de la marche progressent, il est nécessaire d'en accompagner le développement en l'organisant et par des stratégies favorisant l'intermodalité. Pour en garantir l'attractivité, il est essentiel de créer les conditions d'un service rendu aux usagers, et de porter attention à la qualité des lieux où s'opèrent ces « ruptures de charge ». Cela nécessite une **amélioration des infrastructures et des services alentours, ainsi qu'une meilleure articulation avec les modes actifs (qui supposent des aménagements de qualité et assurant la sécurité de leurs usagers, qu'il s'agisse de la marche ou du vélo).** Le Codev insiste sur ce point : **pour remplir ces conditions, il est essentiel**

de penser les mobilités avant de penser l'urbanisation. Il conviendra également d'aussi intégrer des objectifs environnementaux (qualité de l'air, bruit, émissions de gaz à effet de serre, etc.).

Pour garantir l'intermodalité, la simplicité et facilité d'usage, la fiabilité et la fréquence des transports en commun sont indispensables. **Le Codev propose la mise en place d'un système d'information multimodale adossé à une billettique intégrée,** sur le modèle des solutions de mobilité servicielle mises en avant par France Mobilités¹, et à étendre au-delà du réseau Tisséo.

→ *Le Codev avait déjà traité la question du lien nécessaire entre urbanisme et mobilité en 2017 dans son avis "[Les mobilités au service de la fabrique métropolitaine](#)".*

FOCUS SERM

Le Codev regrette que le dossier de concertation n'affiche pas le SERM comme intimement lié au Plan de Mobilité, mais comme une démarche juxtaposée. Pourtant, il s'agit d'un projet central pour assurer le maillage territorial, les mobilités intermodales et

favoriser les solidarités interterritoriales dans une perspective de meilleur équilibre du développement.

A contrario, le webinaire de Tisséo du 6 février présentait bien le SERM comme un « projet multimodal au service des habitants de l'agglomération toulousaine ». Le Codev souhaite que la concertation qui reprendra en 2026 intègre les éléments du projet de SERM, incluant une information précise sur la fréquentation du réseau ferroviaire, actuelle et une projection argumentée sur la fréquentation attendue.

Le Plan de Mobilité et le projet de SERM ne sont pas inscrits dans les mêmes temporalités. Le Codev suggère de ne pas attendre le SERM pour soigner les infrastructures en place, en particulier en matière ferroviaire.

A noter que la validation du statut de SERM nécessite qu'un contrat opérationnel soit signé à l'échelle du bassin de mobilité et de ses 19 EPCI.

Le Plan de Mobilité devra affirmer et afficher cette cohérence plutôt que d'acter sa coexistence avec le SERM.

¹ <https://www.francemobilites.fr/thematiques/information-voageur-et-billettique-multimodale>

→ *Le Codev Toulouse Métropole - associé aux Codev(s) du Sicoval et du Muretain – avait déjà souligné l'importance de l'articulation entre réseaux de mobilités structurantes et document cadre de mobilité en 2016 dans [un cahier d'acteur\(s\) conjoint aux 3 Codev\(s\)](#) dans le cadre du débat public sur la 3e ligne.*

CONCLUSION.

Le Codev souligne la nécessité d'une continuité entre les phases 1 et 2 de l'élaboration du plan de mobilité, en recommandant la mise en place d'un Comité de suivi incluant usagers et société civile. Afin d'intégrer les espaces périurbains périmétropolitains dans un Plan qui doit améliorer l'offre de mobilité à leurs habitants, et de renforcer l'articulation entre les territoires, Tisséo doit voir au-delà son périmètre. Il doit envisager un partenariat élargi, par exemple via un syndicat mixte avec les AOM à l'échelle de l'inter-Scot. Une feuille de route commune entre les administrations territoriales est essentielle pour répondre aux enjeux de mobilité. L'intégration d'une approche spatio-temporelle concertée avec les acteurs économiques doit permettre de mieux gérer les dynamiques de mobilité. De plus,

afin de favoriser l'intermodalité, il convient d'améliorer la qualité urbanistique de ces lieux, d'améliorer également les infrastructures de transport, les services environnants. Enfin, il est impératif de mettre en cohérence le Plan de Déplacements Mobilités avec d'autres projets, en particulier celui du SERM, pour une stratégie globale et efficace, favorisant une meilleure répartition du développement.