

La nécessité du REV

En chaque automobiliste sommeille un piéton et/ou un cycliste



Table des matières

Présentation	4
Le cadre de référence pour les mobilités à 20 ans.....	5
Changements technologiques, sobriété énergétique : un nouveau paradigme ..	5
Associer le « quoi ?» au « comment ?».....	5
Les grandes orientations pour les mobilités.....	8
Portraits de territoires : caractéristiques et attentes des usagers.....	9
Ligne 1 Sud-Est.....	9
Ligne 10 Ouest.....	11
Faire des mobilités actives un outil de transformation des rues et espaces partagés.....	13
Les mobilités actives : une opportunité d’appréhender chaque mode sous l’angle de la qualité d’usage.....	13
Favoriser l’association des tiers à la programmation territoriale.....	15
Concevoir, piloter, rendre compte : vers une nouvelle gouvernance.....	17
Quelle place des modes actifs dans le modèle de développement de l’agglomération ?.....	17
Une gouvernance à expérimenter sur des itinéraires	19
Conclusion	21
Bibliographie.....	22
Annexes.....	24

Présentation

Les mobilités actives sont devenues un enjeu majeur de politique publique, vectrices de transformation de l'espace public et porteuses de véritables solutions pour répondre à l'urgence de la transition écologique.

Le Codev de Toulouse Métropole s'est auto-saisi de cette question, en s'intéressant au territoire métropolitain comme aux territoires adjacents avec comme préoccupation première d'imaginer des dispositifs participatifs permettant de faciliter le déploiement et l'acceptabilité de solutions de mobilités actives. Il était nécessaire pour cela de s'appuyer sur des programmes pré-opérationnels, déjà actés dans leurs principes essentiels, mais confrontés à des difficultés objectives de réalisation dans un environnement urbain complexe. Le Codev a choisi de s'appuyer sur le programme REV pour illustrer et concrétiser sa démarche dont il imagine qu'elle pourrait être étendue à d'autres programmes relevant des mobilités actives. Le REV a l'avantage d'être porté à l'échelle de l'agglomération toulousaine, de relever de la compétence de multiples acteurs institutionnels (Tisséo, Toulouse Métropole, le Conseil Départemental, les EPCI...).

Pour donner une portée concrète à son travail, le Codev a sélectionné deux demi-lignes du REV, prenant en compte la présence de zones d'emplois, d'équipements d'enseignement supérieur, d'une desserte par les transports en commun. Le choix s'est porté sur les lignes 1 Sud-Est (Saint-Michel - Escalquens) et 10 Ouest (Saint-Cyprien - Brax).

Afin d'apprécier la place qu'occupent les mobilités actives parmi les autres politiques publiques, d'identifier les freins et les attentes qui se constituent autour des lignes de REV sélectionnées et plus globalement des mobilités actives, le Codev a réalisé une série d'entretien et d'auditions avec :

- Des représentants de la société civile : entreprises, écoles de l'enseignement supérieur et université, associations militant pour un usage alternatif à la voiture individuelle ou de représentants de commerçants de quartier, ainsi que le Codev du Sicoval,
- Des acteurs institutionnels : maires de quartiers, de communes périphériques, élus et techniciens en charge des mobilités (actives).

C'est sur la base de ces échanges avec 22 acteurs différents que le Codev a mené sa réflexion et produit deux documents :

- Un rapport présentant, d'une part, les enjeux actuels autour des mobilités actives dans l'agglomération toulousaine, d'autre part, des propositions de dispositifs à même de faciliter le déploiement "socialement" accepté du REV,
- Un argumentaire destiné prioritairement aux élus locaux et leurs interlocuteurs de terrain, pour mieux comprendre et communiquer sur ce qu'est un REV : respect des autres mobilités, valorisation urbaine, attractivité du quartier, etc.

Rappelons que ce rapport s'intéresse aux modalités selon lesquelles les modes actifs peuvent se déployer (politique publique) et qu'il ne se substitue en aucune

façon à des documents de préconisations techniques ou normatives existants et bien connus des maîtres d'ouvrage locaux.

Il faut réveiller le cycliste ou le piéton qui sommeille en tous.

Le cadre de référence pour les mobilités à 20 ans

Changements technologiques, sobriété énergétique : un nouveau paradigme

Replacer les mobilités actives dans un cadre plus général de l'ensemble des dispositifs de mobilités et dans une vision à long terme de la transition écologique, fil directeur de l'évolution de notre système socio-économique. C'est là qu'intervient ce qu'on peut qualifier de changement de paradigme dans la manière d'envisager l'avenir.

L'évolution des mobilités participera de fait de la transformation de notre structure productive, de la réorientation des politiques industrielles vers une économie bas-carbone (cf SNBC). Cela se déroulera dans un contexte d'avenir incertain, qu'il s'agisse des prix ou de l'accès aux moyens de production de l'énergie.

Quels qu'ils soient, les changements technologiques ne permettent pas d'atteindre la neutralité carbone. Il faudra donc s'appuyer sur des scénarios impliquant une sobriété énergétique qui n'est socialement pas neutre. Pour citer une nouvelle fois le rapport Prospective 2040-2060, « *Il faut veiller à ce que la société dans son ensemble, au-delà de ses avant-gardes et des catégories les plus aisées de la population, puisse accepter les évolutions du coût et des contraintes de la mobilité. La question de l'équité de la répartition des efforts est au cœur de l'adhésion des Français au projet collectif qui reste à construire* ».

Associer le « quoi ? » au « comment ? »

Urgence et efficacité

Cette double exigence d'urgence (climatique) et d'efficacité dans un avenir incertain conduit nécessairement à imaginer différents scénarios caractérisant les futurs possibles, sachant que la réalité ne correspondra jamais exactement à l'un de ces scénarios.

Il faut donc engager sans tarder des politiques de décarbonation et jouer simultanément sur les usages en combinant les leviers économiques, technologiques, réglementaires, incitatifs.

Dans un contexte d'incertitude, des dispositifs pertinents de régulation et d'adaptation doivent être mis en place, ce qui implique l'existence d'un système d'informations partagées avec les différentes parties prenantes.

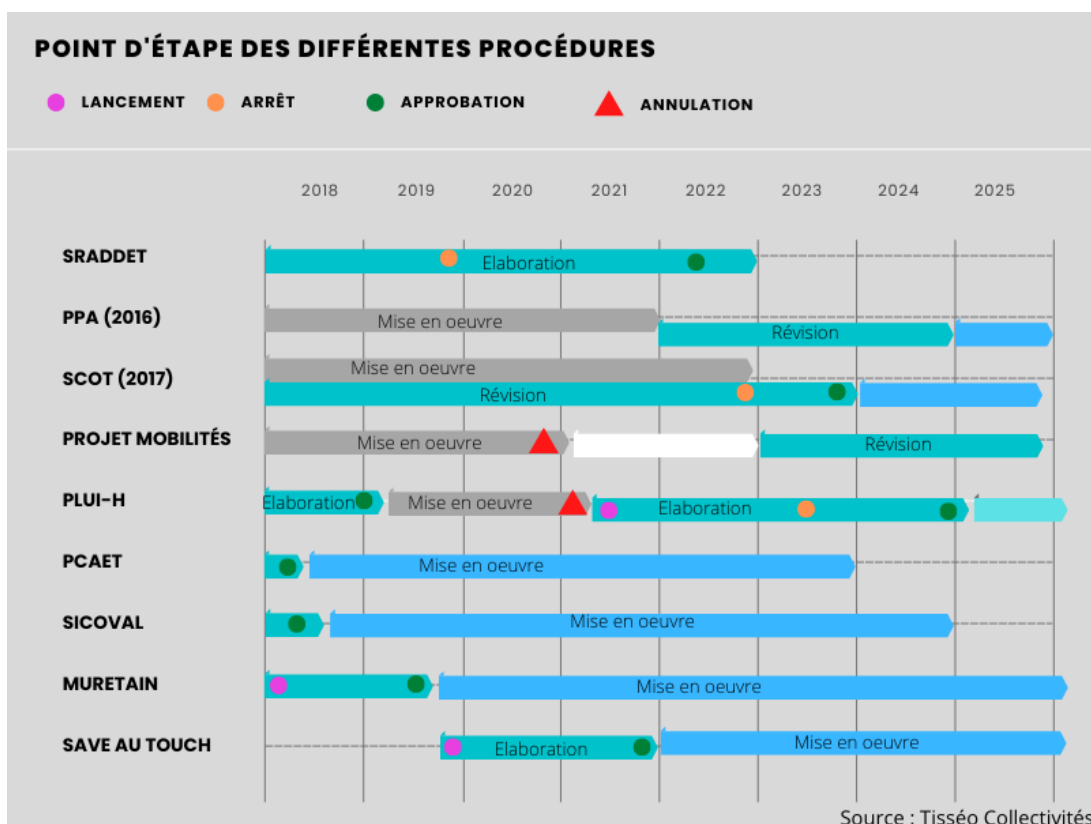
Coopération des territoires

Elle est indispensable pour s'assurer d'une transformation acceptée socialement des usages de la mobilité.

La question des coopérations avec les collectivités territoriales pour la transition écologique.

« Quatre mesures sur cinq de la Stratégie Nationale Bas Carbone ne se concrétiseront pas sans leur intervention, du fait de leurs compétences dans les domaines suivants : aménagement du territoire, urbanisme et voirie ; développement économique ; transports et mobilité ; restauration collective ; gestion de l'eau et assainissement ; éclairage public ; planification climat-énergie, etc. »¹

Il s'agit ensuite de s'assurer d'une bonne cohérence de l'action envisagée à l'échelle des différentes collectivités territoriales, de la Région aux communes en passant par le Département et les EPCI. Le principe de compatibilité ascendante des outils de planification territoriale, depuis les PLU jusqu'au SRADDET en passant par les



¹ « Les solidarités entre territoires : un levier pour la transition écologique », Note de synthèse, août 2020, Marie Degrémont, France Stratégie.

SCOT, les PDU, etc, assure qu'il n'y ait pas de contradictions excessives entre les politiques des différentes collectivités.

Pour autant, la complexité de ces procédures hétérogènes, calées sur des échanciers et des périmètres différents, est un frein à un fonctionnement en mode projet où se dégagent clairement les responsabilités de chacun.

Dans nos territoires, concilier approches systémique et humaniste de la mobilité

Faire mieux collaborer les territoires entre eux, aux différentes échelles : donner du sens à la planification.

S'inspirer d'une proposition de Magali Talandier² disant que « La question n'est plus tant de savoir qui des métropoles ou des autres territoires serait le plus performant, mais d'imaginer comment ces différents territoires vont pouvoir accompagner – ensemble – les mutations qui sont d'ores et déjà à l'œuvre. ». D'où ce concept d'hospitalité développé par l'auteure, approche humaniste tout autant que systémique de l'aménagement du territoire - même si ce n'est pas le terme utilisé - visant à traiter conjointement les problématiques :

- d'attractivité (faire venir),
- d'accueil (faire société, faire partie),
- de retenir (bien vivre, bien-être).

Intégrer les mobilités actives dans une approche systémique en lien avec la transition écologique

Si les transports figurent parmi les premières causes de pollution, pour autant, les solutions permettant de baisser les émissions de polluants ne relèvent pas de la seule sphère technique des transports et de la mobilité.

Dans le rapport TTA (Toulouse, Territoire d'Avenir)³ il est dit à propos de la mobilité : Au total, c'est une approche systémique des mobilités qui devrait être retenue et l'ensemble du « système de mobilité » devrait être transformé : le système de transports, le système de localisation des activités (bassins d'emploi, logements, commerces, lieux de loisirs...) et le système d'activités (la manière dont les habitants du territoire organisent leurs activités).

Rétablir un lien de confiance entre les institutionnels (nationaux et locaux) et la société civile

Le degré d'incertitude dans lequel nous nous trouvons aujourd'hui oblige chacun à travailler sur la base de scénarios prospectifs, d'objectifs à ajuster régulièrement. Bref, il faut accepter le débat, au plan local comme au plan national, faciliter

² « Résilience des métropoles, le renouvellement des modèles », Magali Talandier, Les conférences POPSU, 03/2019

³ Toulouse, territoire d'avenir, Juillet – Sous la présidence de Marion Guillou et avec le parrainage de Jean Tirole - Septembre 2020

l'association des tiers à l'action publique, fixer des rendez-vous périodiques permettant d'ajuster la trajectoire. De nouvelles formes de débat public doivent être favorisées dont certaines sont déjà à l'œuvre (ex : Ateliers du territoire). Une façon de passer de l'exercice de la concertation au contrat avec une clarification et une responsabilisation des parties prenantes.

Les grandes orientations pour les mobilités

On s'attache ici à envisager ce qui rend possibles des transformations vers une mobilité plus durable. Chacun des points évoqués ci-après peut être associé à l'usage des modes actifs qui ne peuvent être envisagés hors leur rapport aux autres modes.

Transformation des mobilités

- Mobilités actives : est attendu (et souhaitable) un quadruplement du trafic du vélo et des modes actifs et doux, reposant sur un rattrapage des parts modales dans les déplacements pour aboutir à un niveau comparable à celui de l'Allemagne (12 % de vélos contre 3 % en France) et sur la systématisation d'itinéraires continus et sécurisés ;
- Développement des modes mutualisés alternatifs à l'autosolisme, avec le covoiturage
- Forte croissance (x2) des transports publics urbains lourds (tramway, métro, train)

L'évolution des modes de vie.

Télétravail et téléconférences, choix individuels et de société, doivent permettre d'étaler les pointes de trafic, pour peu que les générateurs de trafic que sont les employeurs et les établissements d'enseignement participent d'un dispositif de pilotage à l'échelle notamment des métropoles.

Extension de politiques de régulation à la logistique urbaine

L'automobile et la logistique urbaine sont de gros consommateurs d'espaces urbains. Une régulation de la logistique urbaine (qui de 15 à 20 % des émissions de CO2 du Transport Routier de Marchandises) est à envisager. Sous l'égide d'une autorité urbaine, à l'image d'une AOM, une politique de mutualisation pourrait être mise en place pour aller au-delà des missions déjà exercées de gestion des circulations et du stationnement. Les livreurs à vélo pourraient bénéficier d'un réseau cyclable efficace, ce qui participerait à diminuer les conflits avec les piétons et les autres cyclistes.

Le numérique, pour des applis et pour la data

Le numérique facilite la mise en œuvre de solutions de mobilité allant jusqu'au Maas dans un laps de temps bien inférieur à ce qui est nécessaire au développement d'une infrastructure lourde de transport. Il permet aussi la mobilisation des « data » et une meilleure association des tiers pour évaluer, adapter les trajectoires.

Une accélération de la décarbonation

Le passage de la thermique à l'électrique concernera la voiture mais aussi d'autres catégories de véhicules, à condition de disposer d'un réseau considérablement amélioré de bornes de recharge, sur route comme en milieu urbain.

Portraits de territoires : caractéristiques et attentes des usagers

Ligne 1 Sud-Est

Voir carte « Contexte REV 1 » en annexe

La ligne du REV 1, dans son secteur Sud-Est, dessert les quartiers Saint-Michel, Saint-Agne, Ranguetil de Toulouse puis les communes de Ramonville Saint-Agne, Labège et Escalquens. Comparativement au REV 10, cette section du REV entre et traverse beaucoup plus de secteurs urbains denses et habités (Saint-Michel, Saint-Agne...). Elle est aussi mieux desservie par les transports publics :

- La ligne B marque de nombreux arrêts le long de cette ligne de REV (Palais de justice, Saint-Michel, Saint-Agne, Ranguetil, Faculté de pharmacie, Université Paul Sabatier, Ramonville),
- Gares SNCF de Saint-Agne et Montaudran,
- Stations de téléphérique (Université Paul Sabatier, CHU Ranguetil),
- Bus à haut niveau de service (Linéo 4 à Saint-Michel et 9 à Empalot).

La pluralité des modes de transports dans ces secteurs permet la multiplication des interconnexions et la possibilité de trajets intermodaux. L'expérimentation de mise à sens unique de la grande rue Saint-Michel en 2022, a pour objectif de donner plus de place aux modes actifs et d'apaiser le quartier. Un élu de quartier fait part de sa volonté d'irriguer le territoire en pistes cyclables transversales (d'Est en Ouest), qui s'interconnecteraient avec les lignes du REV qui traverseront le quartier du Nord au Sud. La population, plutôt jeune et dynamique du quartier semble être favorable à ces aménagements, qui permettent d'apaiser le quartier. L'association de commerçants de quartier de Saint-Agne ne s'y oppose pas non plus, considérant qu'un faubourg apaisé, avec plus de circulations douces est un *"facteur de développement"*.

Le secteur de Ranguetil, en évolution avec la construction de quelques logements (en dehors d'opérations d'urbanisme), bénéficie de la présence de pôles universitaires, étudiants, et de recherche (Université Paul Sabatier, écoles d'ingénieurs, centres de recherche...). Le canal du Midi permet à l'université et aux entreprises aux alentours d'être accessibles en modes actifs depuis le centre-ville. Mais pour les entreprises situées de l'autre côté du canal du Midi, il représente alors une coupure : l'accès piéton et cycliste y est contraint, la passerelle permettant de sortir du canal du Midi étant étroite et dangereuse, l'accès depuis les stations de métro Faculté de pharmacie et Université Paul Sabatier est compliqué (Airbus

Defense & Space, Onera, Université Paul Sabatier). De plus, le canal du Midi, très emprunté par les salariés du secteur, et les étudiants de l'université, commence à devenir dangereux. Plusieurs acteurs rencontrés font part d'accidents et de conflits. L'Université Paul Sabatier attend la mise en service du REV 1. Le référent mobilités douces indique que les employés de l'université sont prêts à changer d'itinéraire si celui qui est proposé est suffisamment sécurisé et permet ainsi d'éviter nombre de situations dangereuses, tandis que les étudiants utilisent majoritairement les transports en commun.

Montaudran est un quartier particulièrement dynamique, avec la ZAC Aerospace, qui accueille de nouveaux logements, des espaces de culture et de loisirs, des espaces dédiés à la recherche à l'enseignement supérieur, des espaces de bureaux et de futures nouvelles stations de métro. Le secteur est porté économiquement par la présence d'entreprises et d'activités structurantes pour la métropole toulousaine : recherche spatiale et secteur aéronautique (présence d'Airbus Defense & Space, CNRS). L'accessibilité en mobilités actives y est dangereuse, à cause d'un point dur rue André Villet, limitant l'accès à Airbus Defense & Space pour *"certaines personnes non habituées à utiliser le vélo"*.

La dynamique urbaine et économique se poursuit autour de Ramonville Saint-Agne, bien desservie en transports en commun avec le terminus de la ligne B, qui sera prolongée jusqu'à Labège. C'est donc une zone qui va être amenée à croître, à la fois démographiquement et économiquement. Cette dynamique se poursuit à Labège, zone économique en pleine croissance, qui bénéficiera de nouvelles stations de métro pour desservir la zone d'activité portée par Labège Enova.

En allant vers Escalquens, on entre dans un secteur moins dynamique, plus résidentiel, et fortement dépendant de la voiture solo. Une opportunité d'intermodalité train/vélo se dessine sur le territoire selon les élus rencontrés, ainsi que les représentants de la société civile. Ils s'accordent pour dire qu'il s'agirait d'une des solutions de report modal les plus pertinentes sur le territoire, le Sicoval étant très dépendant de la voiture individuelle, avec un modèle d'urbanisation fait pour la voiture (zones commerciales en dehors des centres-villes). Le report modal se ferait donc depuis la voiture individuelle vers le mix vélo/train, mais peut également s'envisager simplement vers le vélo. Le VAE apporte également de nouvelles perspectives, car il permet de dépasser la contrainte des pentes et desservir en vélo les territoires de côteaux, alors que jusqu'ici, la communauté d'agglomération du Sicoval aménageait principalement des réseaux cyclables en fond de vallée. Un autre problème identifié par le Codev Sicoval est la météo, le vent représente un obstacle à la pratique du vélo. Une solution proposée pour protéger les usagers du vent est de planter des arbres le long des itinéraires pour un effet coupe-vent.

Les acteurs implantés à proximité de la future ligne 1 du Réseau Express Vélo bénéficient déjà d'un aménagement sécurisé vélo (le canal du Midi), pour la plupart d'entre eux. Celui-ci commence à être saturé et ils sont en attente d'aménagements sécurisés, séparés entre les vélos et les piétons, tout du long de l'itinéraire. En effet, la société civile pointe divers points durs et freins à l'usage du vélo : la rue André Villet, les abords du canal parfois dangereux, des carrefours ou ronds-points à proximité des sites qui découragent certains potentiels cyclistes. Ils

soulignent la nécessité d'itinéraires sécurisés d'un bout à l'autre, y compris dans des espaces moins denses, vers Labège puis Escalquens.

Ligne 10 Ouest

Voir carte « Contexte REV 10 » en annexe.

Saint-Cyprien est un quartier central de Toulouse, dense, déjà construit, bien desservi par les transports en commun (stations de métro, plusieurs lignes de bus) et pourvu en stations VélÔToulouse. Les infrastructures cyclables y ont évolué durant la crise du Covid, avec l'aménagement tactique d'une piste cyclable avenue Etienne Billière, qui a été pérennisée. L'espace public y est contraint. Les citoyens y sont globalement favorables aux mobilités actives, un élu de quartier décrit Saint-Cyprien comme étant *"imprégné par des idées de développement durable et d'écologie"*.

Le REV 10 traverse ensuite le quartier de la Cartoucherie, en dynamique urbaine forte puisqu'un écoquartier s'y construit : 3 525 logements vont être bâtis. Le quartier est desservi par le tramway, et une ligne de bus à haut niveau de service, le Linéo 2 qui dessert Colomiers. On y trouve plusieurs établissements d'enseignement supérieur (école d'ingénieurs de Purpan, pôle régional d'enseignement et de formation aux métiers de la santé). Le site est peu pourvu en stations VélÔToulouse. L'école d'ingénieurs de Purpan le regrette, leurs étudiants n'ayant pas toujours la capacité financière d'acheter un vélo, ils habitent pourtant à 70% dans un rayon de 2 à 3 kilomètres de l'école, la rendant très accessible en vélo. Ils remarquent également que le manque de stationnements dans l'écoquartier et à proximité entraîne du stationnement sauvage, ce qui induit des situations dangereuses et conflictuelles pour les pratiquants des mobilités actives. La voie du TOEC est peu sécurisée pour les vélos, et constitue un frein pour une utilisation apaisée de la marche et du vélo.

Le quartier de Saint-Martin est aussi en pleine urbanisation, puisque la ZAC de Saint-Martin-du-Touch prévoit la construction de 3 470 logements. Moins bien pourvu en transports en commun que la Cartoucherie, le quartier est desservi par la ligne C (TER) avec deux arrêts (les Ramassiers et la gare de Saint-Martin-du-Touch), et le Linéo 2, mais aucune station de vélos en libre-service. Une nouvelle station de métro est prévue autour de l'implantation du site Airbus.

Au-delà de la rocade, à Colomiers, le paysage est différent, avec un pôle d'activité économique très important, organisé autour de l'implantation d'Airbus et de ses sous-traitants. Colomiers porte en partie l'évolution démographique de l'agglomération, la population de la commune étant en nette augmentation, elle passe de 33 200 habitants en 2008 à 39 000 en 2018 alors qu'elle n'en comptait que 10 000 dans les années 70. Colomiers est une ville nouvelle, construite à partir des années 60, aménagée dès le départ pour l'automobile, avec des axes routiers, des boulevards avec deux voies de chaque côté, et des ronds-points visant à permettre un l'usage de l'automobile le plus fluide possible. Cette configuration urbaine, perçue d'abord comme une contrainte par la mairie car elle favorise la vitesse pour les automobilistes, est devenue une opportunité. La ville a décidé de réserver une

des deux voies de circulation aux mobilités actives, permettant par la même occasion de réduire la vitesse des voitures.

En ce qui concerne les transports publics, la commune est desservie par :

- Le train, avec 2 gares,
- Le Linéo 2 (Arènes - Saint-Martin-du-Touch - Colomiers),
- La ligne 25, inaugurée en 2021 qui offre une mobilité plus transversale (Tournefeuille - Colomiers - Oncopôle),
- Prochainement, la 3ème ligne de métro, qui devrait induire une augmentation de la population.

Le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération (2019) identifie un fort potentiel de report modal vers le vélo sur la ville de Colomiers.

Enfin, la ligne 10 du REV, dans son cadran Ouest, traverse la ville de Pibrac et arrive jusqu'à Brax. Ces communes représentent un certain poids démographique (10 000 habitants à elles deux), et bien que peu desservies en transports en commun, elles disposent chacune d'une gare (liaison Auch - Toulouse Matabiau). L'Autate souligne que l'Ouest Toulousain est mal desservi en transports en commun, et qu'une large partie de ses adhérents qui vit dans l'Ouest Toulousain, est en attente d'une meilleure offre de transports, particulièrement d'une offre qui permettrait de se déplacer de banlieue à banlieue et pas seulement du centre-ville vers les territoires périphériques.

La ligne 10 du REV présente un enjeu particulier de desserte en mobilités actives de la zone aéroportuaire. Une élue de Colomiers indique que *"les entreprises sont les premières demandeuses de ce type d'équipements"*, à savoir le Réseau Express Vélo. Les acteurs de la société civile rencontrés sur le secteur oeuvrent en effet en faveur des mobilités actives dans leur environnement proche et interne (stationnements vélos, voies cyclables à proximité ou dans le site) et voient dans le REV l'opportunité de connecter les lieux d'habitations de leurs employés ou étudiants à leur structure.

Faire des mobilités actives un outil de transformation des rues et espaces partagés

Les projets REV s'inscrivent dans un ensemble d'attentes de (déjà) pratiquants du vélo, mais pas uniquement. (cf entretiens). Différents acteurs rencontrés témoignent en effet que beaucoup seraient « *prêts à s'y mettre* » mais hésitent encore pour une ou plusieurs raisons : sécurité, continuité, qualité d'interface avec les autres modes, non séparation des flux, présence et qualité d'équipements et services urbains adaptés (stationnement notamment). Pour que quelqu'un franchisse le pas, il lui faut aussi un accompagnement, une stimulation, qu'un événement particulier se produise, et de la cohérence entre les incitations à changer et la réalité des aménagements d'itinéraires.

Dans le même temps, si l'usage croissant du vélo et du VAE crée des appréhensions pour d'autres catégories d'usagers, des maires et élus de quartiers, des commerçants y voient de plus en plus une opportunité de requalifier l'espace urbain pour le rendre plus attractif, plus social et inclusif.

Les mobilités actives : une opportunité d'appréhender chaque mode sous l'angle de la qualité d'usage

Créer un itinéraire vélo conduit à penser la place des autres mobilités

Au plan de la distribution modale de l'offre

Travailler sur la capacité et la qualité des itinéraires signifie qu'on interroge concomitamment les autres modes, en clarifiant les objectifs assignés au déploiement d'un réseau de mobilités actives (analyse stratégique) ; Cette clarification des objectifs se fonde sur l'analyse de la demande de déplacements et de sa distribution entre les différentes offres. On pense immédiatement à un report modal de la voiture vers les modes actifs, mais dans le cadre de la transition écologique, c'est encore trop réducteur. On peut par exemple imaginer de reporter du bus vers le vélo pour des déplacements courts, restituant ainsi - à offre constante - une disponibilité accrue du bus pour les usagers effectuant des déplacements longs.

D'ores et déjà, les itinéraires REV doivent être en capacité de satisfaire à une demande en forte croissance, avec les problèmes de conflits d'usage entre les différentes catégories de cyclistes (du vélo-taffeur au promeneur occasionnel).

Une réallocation des espaces variant selon la configuration plus ou moins urbaine

Pour le Conseil Départemental 31, l'insertion d'itinéraires cyclables dans son réseau routier revient à définir une nouvelle allocation des emprises routières entre l'automobile (partagée ou non, cela ne change rien) et le vélo. La question essentielle à traiter est donc celle d'offrir à l'automobiliste comme au cycliste des capacités physiques en rapport avec les flux prévisionnels. Les difficultés de conciliation d'usage faisant intervenir d'autres modes sont bien plus réduites que dans le milieu urbain dense que connaît majoritairement Toulouse Métropole, à

l'exception bien sûr des traversées de communes. De ce fait, le Conseil Départemental peut décliner les mêmes procédures d'études, de concertation et de programmation que pour les projets routiers plus classiques.

Sur le territoire de Toulouse Métropole et dans les cœurs de communes périphériques, il faut ré-allouer l'espace entre piétons, bus, voitures, livraisons et réaménager les espaces publics pour y insérer des équipements urbains adaptés aux modes actifs, travailler l'accessibilité PMR. Un outil indispensable pour réallouer de l'espace aux mobilités actives est le plan de circulation, qui permet de repenser l'espace public. Aux études d'itinéraires et plans de circulation se greffent bien d'autres considérations comme l'attractivité commerciale, la qualité de vie (bruit, pollution), conflits d'usage, etc. Études et concertations sur les itinéraires ne peuvent souvent pas être contenues dans la seule sphère de la mobilité. Fréquemment, des interactions avec des projets urbains rendent la procédure complexe du fait de maîtrises d'ouvrage différentes, de concertations multiples et à des échelles territoriales (des quartiers et des communes à la Métropole), avec au final des problèmes de coordination globale des missions.

Les mobilités actives comme outil de développement du lien social

Travailler sur les modes actifs, c'est sortir de la seule logique technique de traitement des flux pour envisager la mobilité (des personnes) comme une composante d'un programme d'activités quotidiennes. En effet, les vélo taffeurs salariés ne sont pas les seuls usagers possibles du REV, et ils utilisent parfois le REV pour d'autres motifs que les déplacements domicile-travail. Ils peuvent être prescripteurs pour leur entourage, et le REV peut alors être utilisé pour d'autres usages que le domicile-travail.

On considère ainsi l'ensemble des décisions que chaque individu - responsable- est amené à prendre au cours de la journée. C'est par cette approche sociale de la mobilité qu'il devient possible de faire évoluer les (nos) comportements en s'appuyant sur une extension du champ des (solutions) possibles perçues par les individus.

Parmi les modes actifs, c'est la marche qui favorise le plus la création du lien social. Une attention particulière doit être accordée aux pôles d'échanges multimodaux (PEM), là où chacun se retrouve piéton. Cela signifie :

- Penser l'organisation des PEM autour des modes actifs qui vont croître en proportion du développement des autres modes, et ne pas les envisager comme des lieux résiduels ou des « *non-lieux* »,
- Penser à l'automobiliste quand il cesse de l'être.

Afin de faciliter la pratique de la marche, et développer le lien social, il est nécessaire de produire des espaces publics de qualité, et de penser les aménagements piétons en amont de tous les projets. Cela passe par une offre de meilleure qualité : espaces ombragés, bancs pour pouvoir se reposer, parfois même des toilettes.

LE REV, UN ACRONYME A REVOIR ?

Le terme de Réseau Express Vélo a eu le grand avantage de faire connaître au public les avancées dans la prise en considération du vélo à l'échelle du territoire de TISSEO. Du temps s'est écoulé entre la première publication du schéma vélo intitulé REV, un « geste architectural », et la période actuelle où on en est à présenter et concerter sur des projets. Dans ce laps de temps, institutionnels ou associations, employeurs ou simples citoyens, chacun a développé sa propre idée ou conception de ce que devait être (ou ne pas être) le REV. Pour les maîtres d'ouvrage eux-mêmes, si l'acronyme reste une commodité, le concept a évolué, au point qu'il apparaît aujourd'hui nécessaire de « reformuler » ce qui est sous-tendu.

Réseau

C'est un réseau d'itinéraires structurants vélo à l'échelle du « Grand Toulouse »⁴, interconnectant communes et quartiers. Ces itinéraires s'articulent avec des réseaux locaux. Ce réseau participe des programmes relevant de la Transition Écologique, de santé-environnement, etc.

Express

Express est associé à performance, ce qui peut s'entendre dans les secteurs de moindre densité urbaine avec peu de piétons ou d'activités urbaines. En revanche, Express, cela inquiète des maires de quartier, des piétons qui y voient plus des conflits d'usage potentiels qu'un avantage. C'est plus à la continuité de traitement d'itinéraire, aux questions de confort, de séparation des flux et donc de sécurité qu'il faut s'attacher.

Vélo

De fait, une intégration du vélo dans le linéaire de voirie et les espaces publics pour favoriser : la sociabilité, l'attractivité des lieux, la qualité de vie locale, l'inter-relation entre communes ou pôles d'activité.

Une réallocation des espaces pour les différentes mobilités est attendue (par ordre de priorité) : piétons, vélos, livraisons, TC, automobile (électrique, mutualisée), automobile.

Favoriser l'association des tiers à la programmation territoriale

Considérant que le sujet effectif est celui du déploiement d'un ensemble d'itinéraires vélo et de leur insertion dans la ville en lien avec les autres modes, c'est bien une transformation des rues et espaces publics qui est à l'œuvre. Cela va bien au-delà d'une suite de projets techniques qui pourraient être pilotés indépendamment les uns des autres. Les enjeux portent autant sur l'attractivité et

⁴ Le Codev fait référence ici à l'agglomération toulousaine, le REV se développe à la fois sur le territoire de la métropole et du département.

la valorisation des quartiers, l'image de la ville que sur une approche multimodale de la mobilité initiée à partir des modes actifs.

Mettre en place un dispositif inspiré de l'évaluation socio-économique

Que chaque itinéraire participe d'un projet plus global, le réseau, invite à la mise en œuvre d'une démarche d'évaluation socio-économique⁵ qui permet de « *justifier l'opportunité du projet et des choix opérés au regard de critères sociaux, environnementaux et économiques. Il insiste donc sur la nécessaire complémentarité entre les approches qualitative, quantitative et monétarisée, utilisées pour évaluer les effets du projet et analyser l'atteinte des objectifs* ».

S'engager dans une évaluation socio-économique ne constitue pas une charge pour le maître d'ouvrage ; Cela lui permet au contraire de disposer d'un outil mobilisable dès les phases de concertation préalable et d'enquête publique précédant la réalisation du projet. La population et les acteurs riverains, les usagers, actuels et futurs ou encore les acteurs économiques, chacun demande à être associé et à bénéficier d'une transparence sur des points clés tels que : opportunité du projet, identification de contraintes liées à d'autres opérations déjà décidées, hypothèses sur la demande de mobilité, impacts sur les autres modes, etc⁶.

En ce sens, l'évaluation socio-économique est tout autant un outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage qu'un moyen de favoriser l'association des tiers à l'élaboration puis au suivi des projets. C'est une réponse structurée aux exigences de transparence qui rend possible la mise en place d'un dispositif d'information partagée entre les différentes parties prenantes.

Rappelons que les entreprises sont engagées, via la RSE notamment, à réduire leur empreinte environnementale et qu'elles citent très fréquemment les modes actifs parmi les actions engagées⁷. Tant les dispositions de la LOM que la demande émanant de leurs salariés concourent à faire des entreprises un acteur « tiers » essentiel et crédible d'un dispositif d'élaboration partagée de solutions de mobilité.

Être clair sur les objectifs et partager l'information avec l'ensemble des acteurs concernés sont deux exigences de nature à lever ambiguïtés et incompréhensions, favorisant au final l'acceptabilité des programmes et projets.

Mobiliser le potentiel de ressources informatives

L'engagement des acteurs à mettre à disposition une information et à la partager, a pour contrepartie indispensable la pré-existence d'un système organisé de production d'informations et de données. A l'échelle de la grande agglomération

⁵ En s'inspirant de l'ouvrage « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale », Cerema, 2021.

⁶ Ibid, p. 20 et suivantes.

⁷ « La transition écologique se fraie un chemin dans le dialogue social des entreprises » Les questions d'impact environnemental prennent de plus en plus de poids dans les CSE, *Le Monde*, 31/03/2022

toulousaine, on dispose maintenant de deux plateformes « mobilités » répondant à cette exigence.

Le partenariat **Camino-T** réunit les collectivités membres de Tisséo, la Région, le Département, la DDT avec l'AUAT en « cheville ouvrière ». Au cœur de Camino-T se trouve la construction du modèle multimodal de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine qui s'appuie sur des données socio-économiques (populations, emploi, etc.) et sur des enquêtes spécifiques portant sur la mobilité quotidienne (EMC²). Le partenariat a étendu ses compétences vers la constitution d'un observatoire de la mobilité qui, dans le domaine des mobilités actives, s'est décliné en observatoires du schéma directeur cyclable d'agglomération puis de la pratique du vélo dans la grande agglomération.

COMMUTéo, c'est la plateforme collaborative des plans de mobilité créée récemment par Tisséo. « *Elle propose aux chefs de projet des entreprises des informations utiles à la mise en place d'un plan de mobilité. Elle constitue un espace d'échanges de bonnes pratiques et un relais d'informations sur l'écomobilité et les grands projets transports.* » Ayant pris la suite de l'expérimentation Commute, Commutéo dispose de l'outil de traitement de données anonymisées, élaboré par Sopra Steria. Cet outil permet de traiter l'information sur les pratiques de mobilité des salariés des entreprises engagées dans un Plan de Mobilité. On dispose d'une information modale et géographique qui peut être recoupée avec des observations de terrain (Bornes de comptage de trafic vélo par exemple). On voit immédiatement le bénéfice qu'il y a à analyser ces données dans le cadre des projets REV.

Concevoir, piloter, rendre compte : vers une nouvelle gouvernance

Quelle place des modes actifs dans le modèle de développement de l'agglomération ?

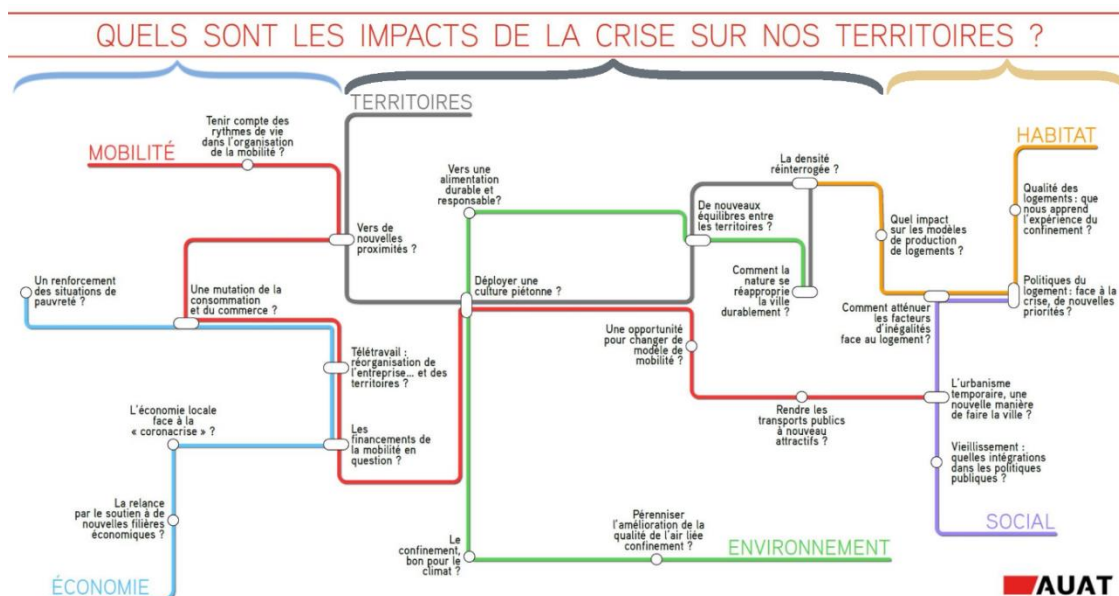
Quelles sont les transformations déjà à l'œuvre à l'échelle métropolitaine ?

La période post-pandémie et les enjeux climatiques entraînent d'ores et déjà des transformations importantes dans nos attentes, nous font porter un autre regard sur le fonctionnement métropolitain et son rapport aux autres territoires. Comment pouvons-nous traduire cela en des termes pratiques, tout en conservant le nécessaire niveau de complexité de l'exercice de prospective opérationnelle ?

Le schéma proposé par l'AUAT⁸ satisfait bien à cette exigence en présentant les différentes entrées et différents registres composant le système auquel

⁸ Schéma AUAT - « L'autre demain », juin 2021, p. 4 et 5

participe le sous-système mobilité. Aucune harmonie naturelle dans cela, mais des interactions avec 3 groupes thématiques : économie locale (commerces, nouvelles filières), habitat et social, vivre le territoire (densité, qualité de l'air, alimentation, etc).



SCHEMA 1, L'AUTRE DEMAIN

On peut donc bâtir une prospective opérationnelle, en utilisant ce schéma considéré comme une grille de lecture permettant de contextualiser un projet (d'itinéraire du REV par exemple), sachant que chaque élément de la grille peut être associé à des indicateurs, qualitatifs ou quantitatifs.

La nécessaire clarté des objectifs métropolitains

Cette formulation claire des objectifs correspond à l'exigence première de transparence à laquelle doit satisfaire le maître d'ouvrage. De leur côté, l' élu et les acteurs de terrain doivent accepter la complexité de la situation (les interactions).

Dans le cas du REV, on affirmera donc qu'il s'agit d'itinéraires :

- structurants vélo à l'échelle du « Grand Toulouse », interconnectant communes et quartiers, articulés avec les réseaux locaux,
- faisant l'objet de traitements adaptés aux caractéristiques des secteurs desservis, allant d'une séparation stricte des flux à un partage affirmé entre les différents modes de mobilité (sécurité, qualité d'usage) tout en assurant cohérence et lisibilité,

- favorisant l'attractivité des lieux traversés, la qualité de vie locale, l'inter-relation entre communes ou pôles d'activité.

Identifier les enjeux pour les usagers et acteurs de terrain

Pour les usagers (actuels et futurs)

Meilleure qualité d'usage : sécurité et confort, protection des usagers (cyclistes et piétons), et protection des matériels

Donner envie à de nouveaux usagers d'utiliser le vélo : santé/environnement, efficacité, sociabilité, ...

Pour les acteurs de terrain

Opportunités de connexion à des zones d'emploi, établissements scolaires, zones commerciales, arrêts de TC ou gares pour favoriser l'intermodalité,

Valorisation de l'espace public, qualité de vie pour les riverains, commerces, entreprises (riveraines ou à proximité),

Attractivité, plus-value immobilière, et visibilité des commerces de proximité.

Offrir des alternatives (bons marchés par rapport aux routes) à la voiture pour diminuer les bouchons, la pollution et les émissions de GES.

Non-dits et signaux faibles à traiter dans le dispositif de gouvernance ?

A travers nos entretiens, et au fil de nos réflexions nous avons pu identifier certains sujets, qui méritent notre intérêt, et dont certains devront être posés grâce au dispositif de gouvernance :

- La question des 2 Roues Motorisées et de la compatibilité avec une ville apaisée
- Les vélos embarqués dans un transport public.
- Comment faire valoir et faire respecter les nouvelles règles d'usage de la rue ?
- Les mobilités dans les espaces périurbains distants hors axes structurants « privilégiés » ?
- Le MAAS.
- La transformation et la régulation de la logistique urbaine (qui peut aussi être " cycliste").
- Parmi les utilisateurs du REV, il faudra aussi compter les trottinettes électriques et engins divers se déplaçant à la même allure que les vélos.

Une gouvernance à expérimenter sur des itinéraires

Il s'agit de stimuler l'efficacité collective autour d'un objectif concret, la transformation de linéaires et espaces publics et de leurs usages. Les méthodes et

les outils utilisés doivent être adaptés à la poursuite de cet objectif et déclinés à la bonne échelle territoriale. La conduite administrative de projets territoriaux n'empêche aucunement de mettre en place des indicateurs pertinents, pour peu qu'ils aient été proposés et débattus dans un cadre participatif structurant, facilitant l'adhésion des parties prenantes.

Une démarche pérenne et robuste

La clarté sur les objectifs doit s'accompagner d'une pérennité du dispositif de gouvernance qui sera mis en place sur un périmètre donné, et qui doit pouvoir envisager :

- le projet depuis sa conception jusqu'à la mise en service, ce qui correspond globalement aux phases de concertation préalable puis à l'enquête d'utilité publique et enfin les travaux.
- les mesures d'accompagnement à l'usage de l'infrastructure et des équipements
 - communication « engageante » pour les riverains, les usagers des différents modes (comprendre et accepter),
 - des mesures d'incitation au changement (ex : Ecomode)
 - du compagnonnage (Ayav, et autres exemples)
- le dispositif d'information partagée (plateforme), de la conception au suivi du projet après mise en œuvre (nouvelle gouvernance)

Une démarche collaborative associant les différentes parties prenantes.

Développer l'expertise citoyenne et entrepreneuriale (RSE) est la meilleure façon d'enrichir le projet et d'améliorer son acceptabilité. Si les associations vélo – comme 2P2R – sont reconnues depuis longtemps, les entretiens ont montré que les entreprises/écoles/universités sont prêtes à s'engager dans les réflexions sur le REV et les mobilités actives. Par le biais des PME et de leurs référents, les entreprises ont une bonne capacité à co-construire.

Maires et élus de quartier ont tout à gagner à s'intégrer à ce dispositif de gouvernance qui élargit leur champ relationnel dans les processus locaux de concertation (par exemple, des usagers, salariés d'entreprises qui ne sont pas implantées sur leur territoire). C'est aussi une façon d'intégrer des élus concernés par une partie de REV situé hors Toulouse Métropole et de partager des outils de communication ou d'accompagnement à l'usage des modes actifs.

Piloter et rendre compte

Le passage d'une politique de moyens à une politique par projets et objectifs suppose de disposer d'informations et d'en assurer un partage entre les différents acteurs, chacun ayant son propre niveau de production d'information.

C'est dans ce cadre qu'une démarche inspirée par les méthodes d'évaluation socio-économique et environnementale trouve toute sa place, rendant possible le pilotage de projet.

Mais piloter c'est aussi diffuser, simplifier, expliquer et donc rendre compte. En contrepartie, c'est le dispositif de gouvernance qui rend possible (acceptable) de faire évoluer la trajectoire du projet.

On est là au cœur du débat sur la participation citoyenne et des formats dans lesquels elle peut s'exercer.

Conclusion

Le Codev s'est attaché à travailler sur les mobilités actives à l'échelle du « Grand Toulouse » à partir des programmes pré-opérationnels de Toulouse Métropole et du Conseil Départemental 31 portant sur un réseau d'itinéraires cyclables structurants, le REV. Ces itinéraires ont été envisagés en tant que constitutifs d'une politique publique de mobilité et non sous le seul angle d'une collection de projets techniques. Le fait que ces itinéraires soient coordonnés par Tisséo en tant qu'AOM nous y incitait.

Le Codev a souhaité identifier les dynamiques à l'œuvre sur nos territoires qui permettent d'envisager le développement et un renouveau des modes actifs ainsi que leur rapport aux autres modes. Pas de bilan d'action donc, mais une identification des forces et ressources mobilisables, de la capacité qu'il y a à faire synergie et cohérence pour une mise en service au mieux et au plus vite de ce REV, une fois qu'il aura été rebaptisé pour bannir le mot « express ».

Tous les entretiens que nous avons menés ont confirmé un haut niveau d'attentes à l'égard des modes actifs, du vélo en particulier. Les associations comme les employeurs et leurs salariés ont développé une capacité incontestable d'expertise citoyenne qui les place en interlocuteurs responsables et constructifs.

Pour cette raison, le Codev milite en faveur de la mise en place de dispositifs de gouvernance partenariale pouvant être expérimentés sur les deux itinéraires tests (1 sud et 10 ouest).

Ce travail de réflexion sur les mobilités actives a aussi révélé d'autres enjeux liés au fonctionnement métropolitain, aux usages des espaces publics. On pense par exemple à la question du développement du MAAS, à la décarbonation de la logistique urbaine et sa régulation, à la place des 2 roues motorisés, aux solutions de mobilité dans les espaces périurbains situés en dehors des axes structurants, etc.

Bibliographie

Documents de cadrage

D. Auverlot (coord), P.A. Roche (coord), A. Sauvart (coord), Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités, 20 ans pour réussir collectivement les déplacements de demain, CGEDD et France Stratégie, Février 2022

Kaduna-Eve Demailly (dir), Jérôme Monnet (dir), Julie Scapino (dir), Sophie Deraeve (dir), *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*, L'oeil d'or, novembre 2021

Cerema, Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale, Cerema, 2021

Marion Guillou (présidence), *Toulouse, territoire d'avenir*, Septembre 2020.

Marie Degremont, *Les solidarités entre territoires : un levier pour la transition écologique*, Note de synthèse, France Stratégie, 2020

Magali Talandier. *Résilience des métropoles : Le renouvellement des modèles*, Plan Urbanisme Construction Architecture, 2019, Les conférences POPSU

Entreprises et transition écologique

Les entreprises face au déficit climatique. Quelles incitations ? Quels accompagnements ?, CCI Paris Ile de France, Janvier 2021

La transition écologique se fraie un chemin dans le dialogue social des entreprises, p.22 Le Monde, 31/03/2022

Gouvernance

- Management de la mobilité

AUTEUR ou ORGANISME. Titre de la page d'accueil [en ligne]. Disponible sur : <URL du site> (consulté le).

Tisséo Collectivités, "Observatoire écomobilité, Situation 2021", Avril 2022 [en ligne], Disponible sur : [TISSEO-Observatoire_ecomobilite-2022_BD.pdf \(commuteo.info\)](#), consulté le 22/06/2022

- Le dispositif Ecomode

Ecomode, Être écomobile, c'est facile [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ecomode.fr/>, consulté le 22/06/2022

Tisséo Collectivités, Appel à participation ! Le programme ECO_MODE ou comment se déplacer tout en réduisant son empreinte carbone ! [en ligne]. Disponible sur : [Appel à participation ! Le programme ECO_MODE ou comment se déplacer tout en réduisant son empreinte carbone ! | Tisséo Collectivités \(tiseo-collectivites.fr\)](#), consulté le 22/06/2022

Références techniques

AuaT, Observatoire du schéma directeur cyclable d'agglomération : Situation 2020, [en ligne], disponible sur : [2020_Obs_MobCyclable_vf.pdf \(tiseo-collectivites.fr\)](#), consulté le 22/06/2022

Conseil Départemental Haute-Garonne, « Stratégie des Mobilités Cyclables en Haute-Garonne, Le vélo, trait d'union populations, territoires et usages », Janvier 2021

Simon Labouret, Rivo Vasta, *Guide des aménagements cyclables*, Paris en Selle, Paris, Juillet 2019

Cerema, *Rendre sa voirie cyclable. Les clés de la réussite*, Cerema, 2021, Les cahiers du Cerema.

Cerema, Construction21, Lab environnement recherche. *Mobilités décarbonées. Un défi global*, Cerema, 2022, les dossiers.

Clara Henry, *Les politiques cyclables de la grande agglomération toulousaine, quelle place pour la participation citoyenne ?*, Mémoire Master 1 APTER, Université Toulouse Jean Jaurès, Septembre 2021

Emmanuelle Picaud, *Des pistes pour mieux intégrer la pratique féminine du vélo en ville*, La lettre du cadre territorial, avril 2022

Annexes

Deux exemples d'utilisation de données anonymisées

- Dans le cadre de Commutéo :

Extrait de l'Observatoire de l'écomobilité – situation 2021, Tisséo, p.13

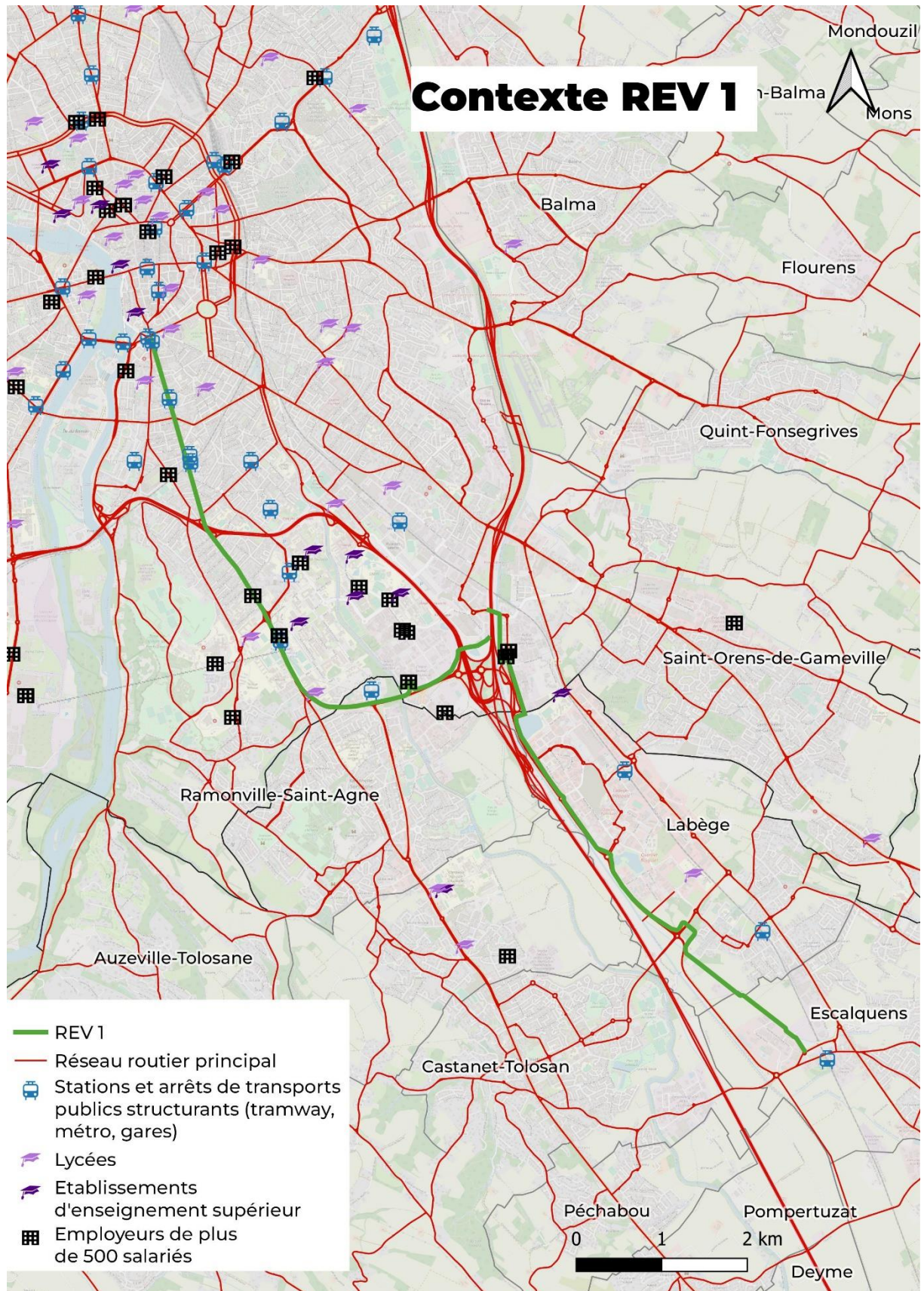
The screenshot shows the Commutéo website interface. At the top, the logo and tagline 'COMMUTÉO | Réunissons ensemble votre plan de mobilité employeur' are visible. Below, there are sections for 'ACTUALITÉS' and 'AGENDA'. The 'ACTUALITÉS' section includes news items like 'Actualité juridique : La loi LOM et la mise en place du "Forfait Mobilités Durables"' and 'Actus vélo'. The 'AGENDA' section features 'Prochain Mardi de la Mobilité : observatoire écomobilité 2020' and '1ère édition du challenge national Mai à vélo'. A prominent banner on the right promotes the 'Trophées Écomobilité 2021 Tisséo Collectivités' with a call to action: 'Postulez à cet appel à candidatures ici'. Below the news and agenda, there are four interactive buttons: 'SE RENSEIGNER', 'SE LANCER', 'SE PERFECTIONNER', and 'SE FAIRE ACCOMPAGNER'. A central banner highlights '283 Plans de Mobilité Employeur accompagnés par Tisséo Collectivités'. At the bottom, a large orange button says 'Cliquez ici pour nous transmettre votre Plan de Mobilité Employeur'. The footer contains navigation links, contact information, and social media icons.

- Dans le cadre des Certificats d'Énergie, avec Ecomode :

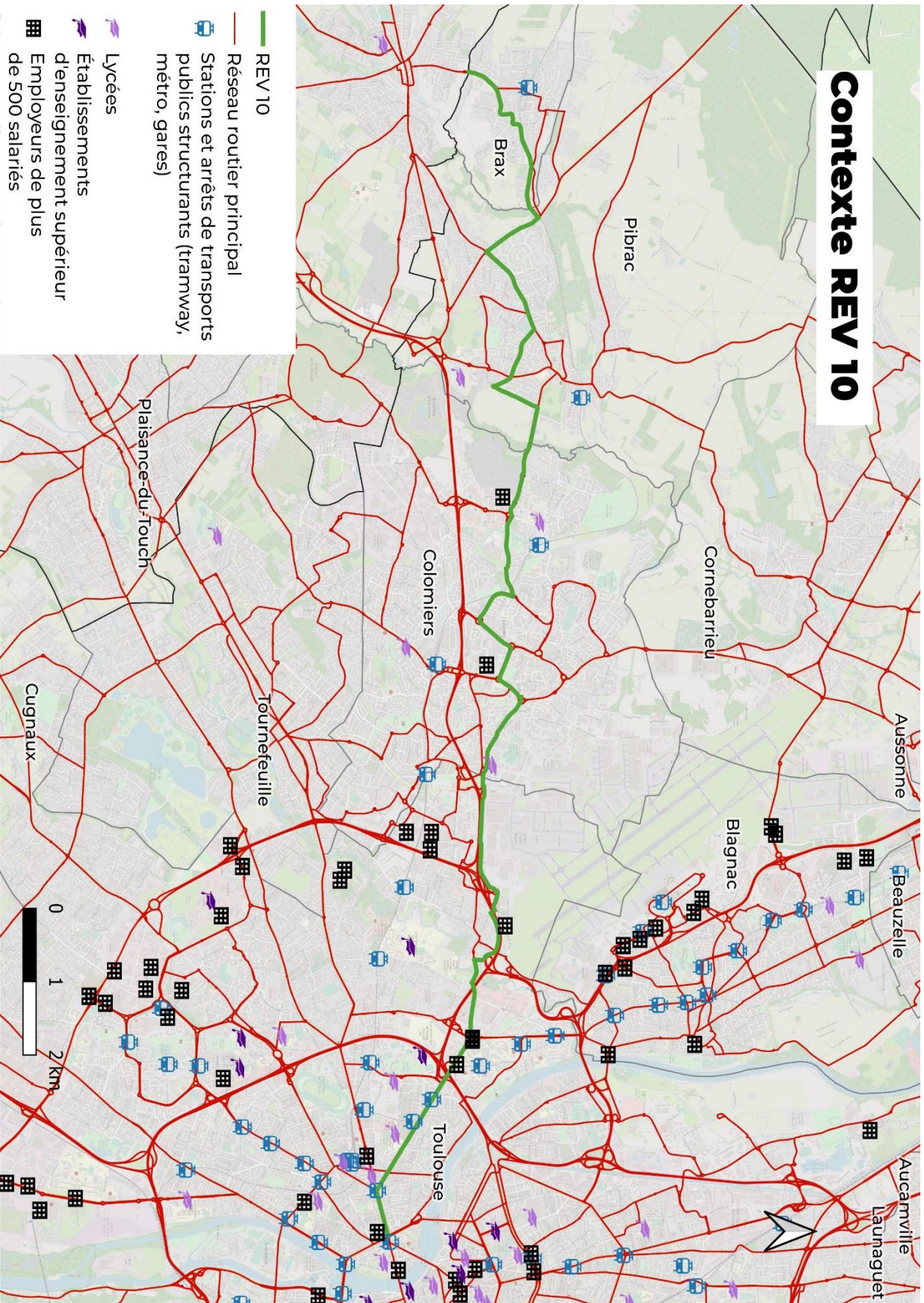
The screenshot displays the Ecomode website with a dark purple background. The main heading reads 'Avec Ecomode en ROUTE POUR L'ÉCOMOBILITÉ !'. Below this, it says 'GRÂCE À L'APPLI MOBILE :'. The interface is divided into six numbered steps: 01. Recherchez (find alternatives to the car), 02. Comparez (compare monthly charges), 03. Mesurez (measure CO2 emissions), 04. Gagnez (earn rewards), 05. Accédez à des récompenses (access services), and 06. Devenez un Écomoder (become an Ecomoder). A central image shows a smartphone displaying the app's interface, which includes a progress bar for '250g' of CO2 emissions and various icons for services and rewards. The top navigation bar includes 'Accueil', 'Présentation', 'Arbitrage', 'Fonctionnement', 'Récompenses', and social media icons. The bottom right corner has a 'Dernières nouvelles' link.

Liste des entretiens et auditions réalisés

Personne	Responsabilité	Infrastructure
Carsten Doll	Responsable du comité pilotage du plan déplacement en entreprise	Onera
Philippe Rousseau	Référent Mobilités Actives	UT3
Jean-Luc Tronco et Guy Desbonnet	Maire et adjoint au maire en charge de la voirie	Mairie Escalquens
Jonhhy Dunal	Maire de quartier	Mairie de Toulouse
Béatrice Prat	Directrice Adjointe Environnement	Communauté d'Agglomération du Sicoval
Gérard Massardier	Bénévole	Codev Sicoval et CMA
Olivier Naude	Président	Association de commerçants de quartier Saint-Agne et avenue de l'URSS
/	Directrice Adjointe, représentants du pôle vélo	Airbus Defense&Space
Françoise Barutello	Présidente	Club Réussir Entreprises
Hervé Soucheyre	Direction des moyens généraux, en charge du PME	INP Ecole Ingénieurs Purpan
Jean-Paul Bouche	Maire de quartier	Mairie de Toulouse
Josiane Mourgue	Elue en charge des mobilités actives	Mairie de Colomiers
Audrey Uguen	Référente Mobilités	Airbus (Colomiers/Blagnac)
Stéphane Lhuillery	Responsable Plan de Mobilités Entreprise	Thalès AleniaSpace
Nicole Asencio	Co-présidente	Autate
Christophe Doucet	Directeur adjoint	Tisséo
/	Conseiller et service aux professionnels	La maison du vélo
/	Bénévole	60 millions de piétons
Frédéric Villette	Référent mobilité	CHU
Axel Paulino	Responsable innovation et smart city	Toulouse Métropole
Julien Klotz	Elu départemental	CD31
Jean-Michel Lattes	Président	Tisséo



Contexte REV 10





Arche Marengo
1, allée Jacques Chaban-Delmas
31500 Toulouse
Tél. : 05 31 22 92 13
codev-toulouse.org