

PLAN TERRITORIAL DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES



Édito	3
Imaginons 2032 : le PTMD arrive à ses fins	4
PRÉAMBULE : POURQUOI RÉALISER UN PLAN DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ?	7
Se doter d'une stratégie de mobilité adaptée au territoire et aux enjeux	8
Se doter d'une stratégie de mobilité pour répondre aux objectifs de décarbonation des mobilités	8
CONTEXTE LOCAL : ACTEURS DE LA MOBILITÉ ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION	11
Une gouvernance particulière de la mobilité qui nécessite d'impliquer toutes les parties prenantes de l'écosystème	12
L'articulation et la prise en compte des autres documents de planification	15
COMMENT LE PLAN A-T-IL ÉTÉ ÉLABORÉ ?	17
Phase 1 : Diagnostic prospectif et identification des enjeux et des objectifs	18
Phase 2 : Concertation avec les élus et partenaires	19
Phase 3 : Élaboration du programme d'actions	21
ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DU SICOVAL	23
Une dynamique démographique soutenue et des communes plus densément peuplées au Nord du territoire	24
Une organisation des axes majeurs dans une dynamique Nord-Sud et une intensification urbaine le long des axes majeurs	25
Des zones d'activités principalement concentrées au Nord du territoire et le long des axes structurants	26
Quelles pratiques de mobilité sur le territoire ?	27
Quelles offres de mobilité ?	32
Des nouvelles infrastructures de mobilité en projet	38
ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN TERRITORIAL DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES	41
Les enjeux	42
Les objectifs stratégiques	43
L'impact attendu du PTMD sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux	44
PROGRAMME D'ACTIONS	47
Les éléments saillants du programme d'actions	49
Les fiches actions	51
Le calendrier de mise en œuvre du Plan	99

ÉDITO

Depuis 50 ans, le Sicoval s'engage pour l'environnement, et c'est aujourd'hui une nouvelle étape qui est franchie avec l'adoption d'un Plan territorial des mobilités décarbonées (PTMD) à l'horizon 2032.

Lorsque l'on sait que le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, avec plus de 130,5 millions de tonnes de CO₂ émises en 2022, **se doter d'une feuille de route pour faire évoluer les mobilités sur notre territoire est crucial.**

La mise en œuvre de ce Plan doit nous permettre **d'inverser la tendance et d'approcher une réduction de 35 % de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2032** par rapport à 2015, avec comme objectif la Stratégie nationale bas carbone¹. L'enjeu est de taille pour un territoire comme le nôtre, dont la population devrait augmenter de 19 % d'ici 2032 et sur lequel les alternatives à la voiture individuelle ne sont pas toujours évidentes.

Pourtant, **de nombreux habitants du Sicoval ont déjà amorcé ces changements de pratiques et adopté des habitudes plus durables !** Ainsi, entre 2013 et 2023, les déplacements en vélo sur le territoire ont déjà progressé de + 400 %, les déplacements à pied de + 55 %, et les déplacements en voiture ont quant à eux diminué de 23 %².

Notre projet de décarbonation parie sur un accompagnement multiplicateur de cette dynamique grâce à de nouveaux équipements et services maillés entre eux. 5 objectifs guideront ainsi les 19 actions à mettre en place :

- Maîtriser la hausse de la demande de déplacements,
- Inciter au report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière,
- Optimiser et apaiser les circulations routières,
- Réduire l'impact de la mobilité routière sur l'environnement,
- Susciter et accompagner les changements de comportements de mobilité.

Parce que la question des mobilités et de l'adaptation aux enjeux environnementaux dépasse les frontières du Sicoval, plus qu'un projet de territoire, ce Plan est le fruit d'une co-construction avec de nombreux partenaires. C'est pourquoi, au-delà des habitants qui s'engagent dans des changements de pratiques de mobilité au quotidien, je tiens à remercier tous nos soutiens dans cette démarche, et en particulier le Conseil Régional Occitanie, le Conseil départemental de La Haute-Garonne et Tisséo collectivités. Enfin, notre Plan territorial des mobilités décarbonées constituera la contribution du Sicoval au projet Mobilité de la grande agglomération toulousaine, porté par Tisséo Collectivités.

Christophe Lubac,
Vice-Président Défi climatique,
Mobilités actives, Transports et déplacement



¹ Elle vise à atteindre, en 2030, une réduction de 28 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2015 et une décarbonation complète du secteur des transports en 2050.

² Chiffres issus de l'Enquête Ménages Certifiée Cerema (EMC2) 2023

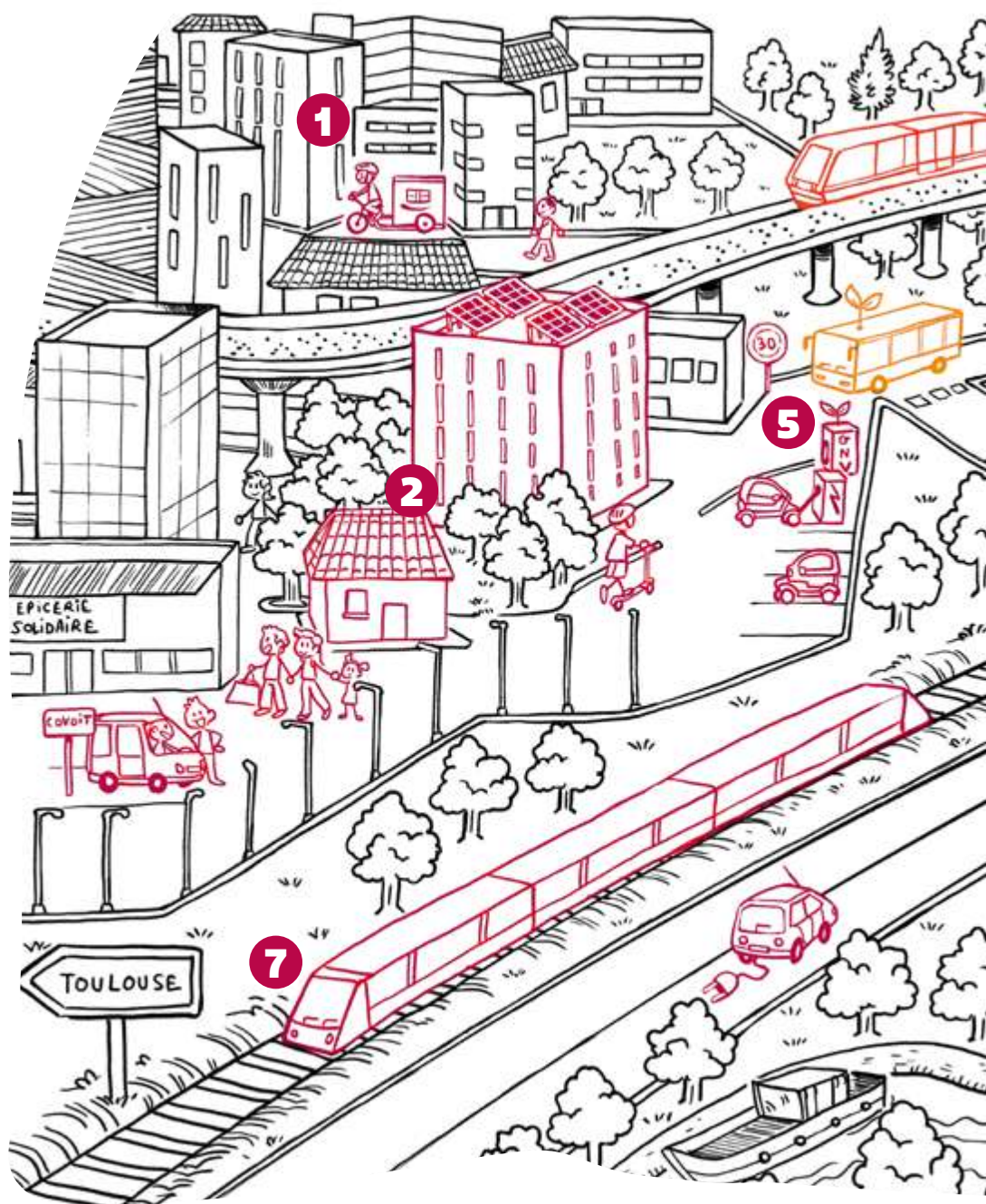
IMAGINONS 2032 : LE PTMD ARRIVE À SES FINS

Bienvenue en 2032 ! Vous venez de rejoindre le Sicoval, un territoire toujours aussi attractif et exemplaire, qui accueille habitants et entreprises dans un cadre de vie de qualité, où se mêlent services performants et environnement préservé. Ici, les déplacements quotidiens sont facilités grâce au Plan territorial des mobilités décarbonées de l'Agglo, adopté en 2024. En huit ans, ce PTMD a bouleversé notre façon de bouger. Récit.

Le réseau de bus a été profondément réorganisé

suite à la mise en service du CLB et de la ligne C du métro. Les liaisons avec le Sud du territoire ont été renforcées, des lignes transversales complètent les liaisons radiales, fréquences et plages horaires ont été augmentées ainsi que, lorsque c'était nécessaire, la taille des bus qui roulent tous à l'électricité ou au bioGNV. Ce réseau bénéficie de facilités de circulation, notamment en rabattement sur les réseaux métro et ferroviaire.

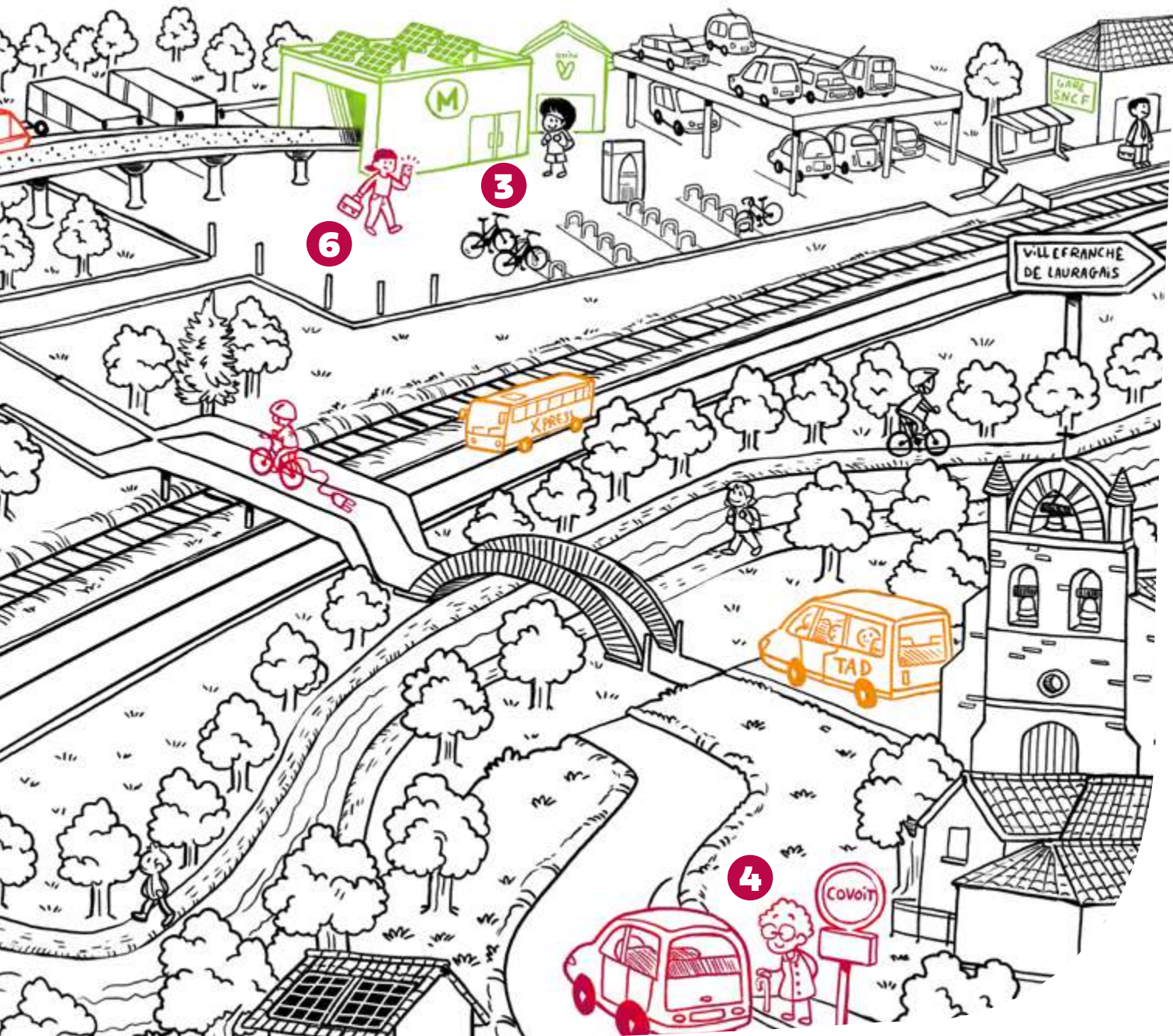
Une ligne de bus express relie Montgiscard à la station Ramonville Saint-Agne sur la ligne B du métro via l'autoroute depuis 2027, grâce à un accord entre Tisséo Collectivités et le Conseil Régional. En 2035, il sera connecté à la station Labège Gare directement depuis l'autoroute par un accès dédié aux transports en commun.



Le Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Labège Gare constitue, avec les gares du Rivel et d'Escalquens, un hub ou Lio, parkings voitures (P+R ou covoiturage), services. Inauguré en 2028, le PEM de Labège Gare est desservi par propose la location de vélos, de trottinettes et de véhicules intermédiaires électriques. Les 2 premiers étages du

La Connexion Ligne B (CLB) et la Ligne C du métro, inaugurées en 2027 et 2028, ont immédiatement dépassé les niveaux de fréquentation attendus. La Ligne B a été équipée de rames de 52 mètres en 2030 et le prolongement de la Ligne C vers Saint-Orens-de-Gameville est à l'étude.

Ces lignes de métro ont bouleversé les mobilités sur le Sicoval (réorganisation des liaisons bus et cycles, multimodalité facilitée, apaisement de la circulation automobile...), mais aussi les villes situées dans les zones d'influence des stations (accélération de la densification et de la mixité entre habitat et emplois). Au-delà du territoire, ces lignes contribuent à la fluidité des déplacements dans la grande agglomération toulousaine.



de connexion des différents réseaux de mobilité : trains Intercités et TER, réseau cyclable, bus Tisséo la ligne C du métro. Il accueille aussi la Station V qui, créée dans les années 2000 par le Sicoval et Tisséo, parking du P+R sont dédiés au stationnement des vélos.

1



« **La ville du ¼ d'heure** » a permis de réduire la place de la voiture dans les centres urbains et les parcs d'activité au bénéfice des déplacements doux. Les familles font désormais leurs courses à pied, les salariés marchent pour aller au resto, les ados rejoignent leur collège en trott', les livreurs se déplacent en vélos-cargos...

La mixité fonctionnelle dans les parcs d'activité d'Enova (Labège) et du Canal (Ramonville Saint-Agne), renforcée grâce au CLB et la Ligne C de métro, répond aussi à la logique de la ville du ¼ d'heure. Des Plans de mobilité inter-entreprises, créés sur ces parcs et celui du Rivel, permettent de mutualiser les offres de covoiturage, des pools de véhicules intermédiaires, des stationnements vélo...

2



3



La pratique du vélo a doublé en 10 ans, grâce au Plan Vélo 2023-2032 : réalisé à 80 %, il a permis de créer presque 150 nouveaux km de liaisons cyclables, en plus des 116 existants. Articulé aux Réseaux Express Vélo 1, 2, 3 du Conseil départemental, ce réseau relie les communes entre elles et les secteurs d'habitat ou d'activité économique. Les accès piétons et cycles aux équipements scolaires sont sécurisés, tous les enfants de primaire sont formés au « Savoir Rouler à Vélo ». Quant aux stations de VéloTisséo (vélos en libre-service), implantées à Ramonville Saint-Agne et Labège, elles connaissent un énorme succès depuis leur mise en service en 2025.

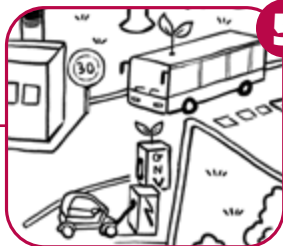
Le covoiturage et l'autopartage sont très utilisés.

Le Sicoval et Tisséo ont développé des lignes de covoiturage qui maillent le territoire, en particulier dans les secteurs les moins denses. Ces services bénéficient de facilités de stationnement dans les pôles d'échanges et les entreprises. Parallèlement, des associations locales soutenues par l'Agglo ont renforcé leurs offres de covoiturage solidaire ou de transport à vélo de personnes dépendantes.

4



5



Le parc automobile privé et le réseau de bus sont quasi exclusivement électriques ou bioGNV. Le territoire compte de nombreuses bornes de recharge. Des **véhicules « intermédiaires »**, complémentaires du vélo, légers et économes en énergie, permettent d'embarquer du matériel ou un passager, et sont accessibles aux usages professionnels.

7

Le Service Express Régional Métropolitain (RER Toulousain), dont la mise en service est prévue en 2040, est inscrit au budget de l'axe Sud-Est du CPER 2027-2032. L'infrastructure ferroviaire sera étendue de 2 à 4 voies entre Montaudran et Villefranche-de-Lauragais pour une fréquence de desserte toutes les 10 mn sur une amplitude horaire élargie.

6



Un système d'information multi-modal dédié aux voyageurs facilite la planification de trajets, en donnant accès à toutes les offres privées et publiques de mobilité. Il permet aussi de les comparer et de bénéficier de tarifications forfaitaires.

Des systèmes de gestion de trafic intelligents permettent également de réguler les flux de véhicules, réduisant les embouteillages et optimisant les temps de trajet.

PRÉAMBULE : POURQUOI RÉALISER UN PLAN DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES ?



Se doter d'une stratégie de mobilité adaptée au territoire et aux enjeux

Le plan territorial des mobilités décarbonées (PTMD) est une démarche volontariste du Sicoval qui a pour ambition de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux du territoire et aux besoins de la population et qui prend en compte les démarches déjà existantes.

Ce plan permet de dépasser la seule vision par projets ponctuels et isolés en créant une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques qui ont un impact sur la mobilité : aménagement du territoire, développement économique et commercial, voirie, etc.

Il favorise une vision de long terme et offre aux acteurs publics l'opportunité de construire une feuille de route contribuant à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire, portées par tous types d'acteurs publics comme privés : Etat, Région, Département, Tisséo Collectivités, opérateurs de transports, employeurs, associations, etc.

Enfin, il contribue aussi à affirmer et renforcer le rôle du Sicoval au sein de Tisséo Collectivités (Autorité Organisatrice de la Mobilité de la grande agglomération toulousaine).

La mise en œuvre du PTMD sera évaluée par l'intermédiaire d'indicateurs figurant sur les fiches actions. Par ailleurs, il pourra faire l'objet de révisions.

Se doter d'une stratégie de mobilité pour répondre aux objectifs de décarbonation des mobilités

Instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique.

Elle fixe notamment l'objectif de décarboner intégralement le secteur des transports terrestres à l'horizon 2050. Il s'agit d'un objectif ambitieux puisque cela revient à se passer du pétrole en trois décennies, alors que cette ressource représente 90 % du carburant consommé dans le secteur des transports.

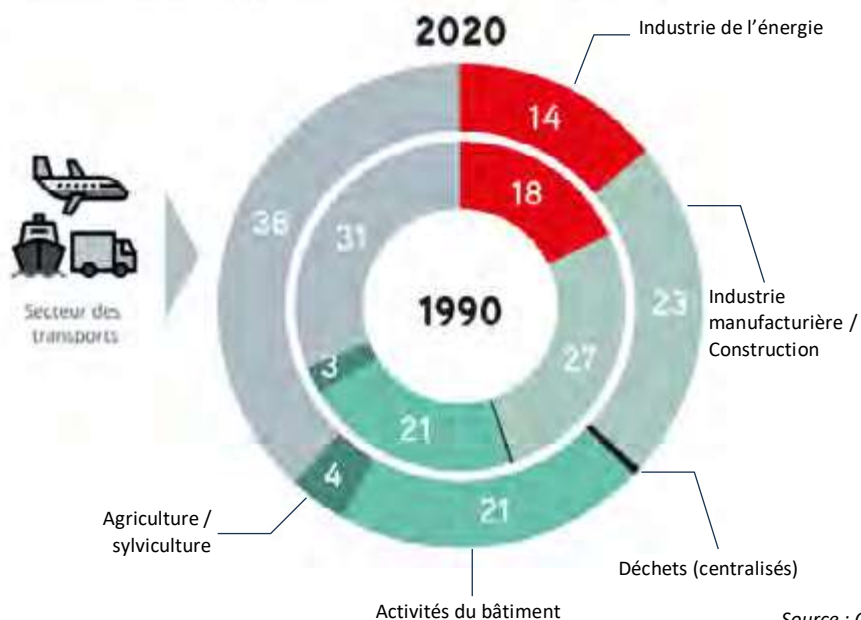
Le secteur des transports est, de surcroît, le mauvais élève de la lutte contre le réchauffement climatique puisque c'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990. La moitié de ces émissions est issue des voitures particulières.

La réduction des émissions de Gaz à effet serre (GES) et la sortie de la dépendance aux énergies carbonées sont impératives pour répondre aux enjeux climatiques.

Le Sicoval s'est doté d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET), cohérent avec la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et le programme REPOS Occitanie. Ainsi, plusieurs actions sont identifiées pour agir sur les mobilités, les décarboner et améliorer la qualité de l'air. Le PTMD fait l'objet d'une fiche action à part entière dont l'objectif stratégique est de « limiter le trafic routier et accélérer le report modal ».

À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, les déplacements de personnes et de marchandises contribuent à 46 % des émissions de gaz à effet de serre. Mais il existe une vraie disparité au sein de ce constat car les émissions de GES sont étroitement liées aux modes de déplacements et au lieu de résidence. Ainsi, la part des émissions du transports grimpe à 62 % à l'échelle du Sicoval.

Répartition des émissions de CO₂ dans l'air en France en 1990 et 2020 (en %)



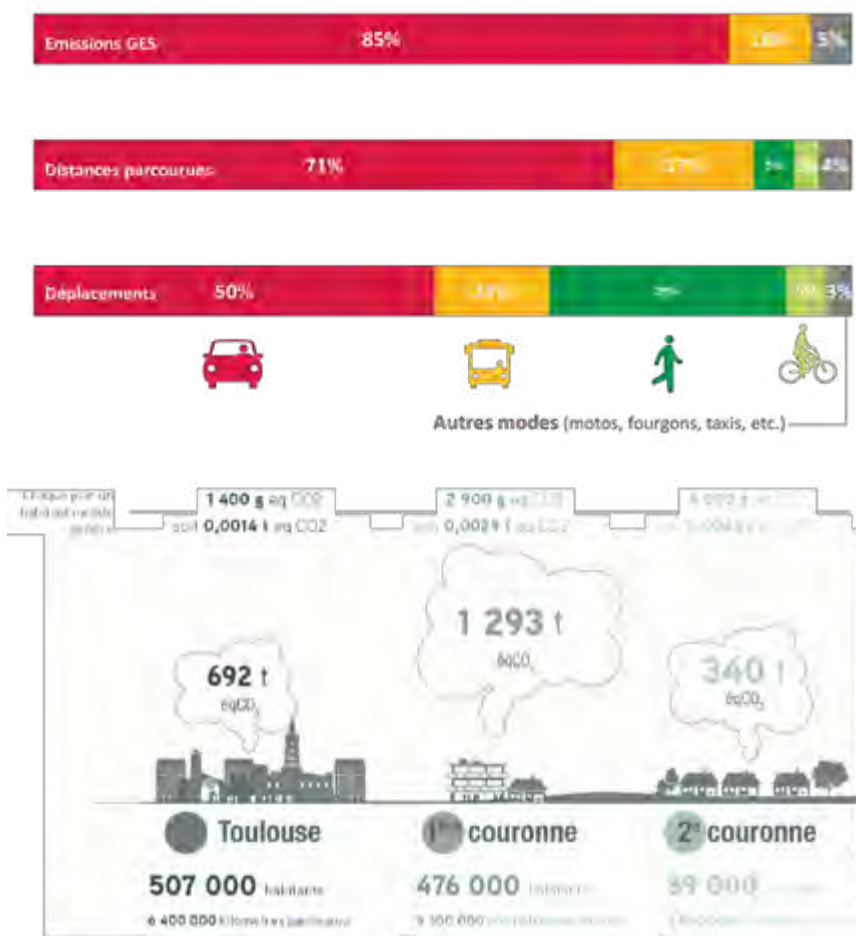
La voiture est le mode principal pour se déplacer dans l'agglomération toulousaine. En 2023, elle couvre 50 % des déplacements et 71 % des distances parcourues par les habitants. Sa contribution dans les émissions de GES est encore plus importante : 85 % des émissions liées à la mobilité sont produites par les déplacements en voiture à l'échelle de l'agglomération toulousaine. En rapportant la quantité d'émissions de GES générée par la voiture au nombre de kilomètres parcourus par les usagers, la voiture est le mode de transport qui a le plus fort impact environnemental.

Le lieu de résidence est un déterminant important pour les émissions individuelles de GES. Il conditionne le choix du mode utilisé pour se déplacer et influe sur la distance parcourue.

Ainsi un habitant de 1^{re} couronne émet 2 fois plus qu'un habitant de Toulouse.

Poids des modes dans les déplacements, distances parcourues et émissions de gaz à effet de serre des déplacements réalisés par jour par les habitants du ressort territorial

Source : Enquête Mobilité Certifiée Cerema, 2023

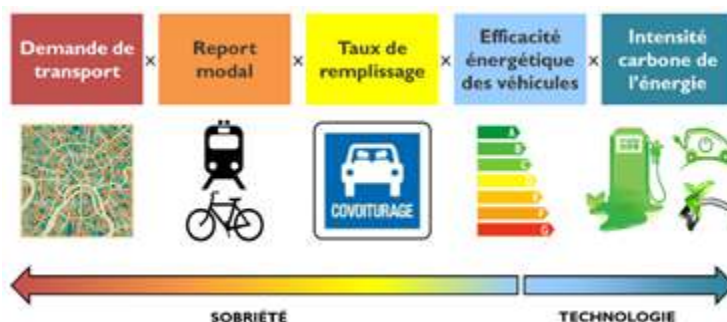


La dispersion des activités et l'éloignement généralisé à la ville centre impactent les mobilités des habitants. Les territoires ne disposent pas des mêmes équipements, de la même structure urbaine, ainsi certains sont plus favorables au développement de modes alternatifs à la voiture individuelle qui réduisent considérablement les émissions de GES.

La périphérie, et plus généralement l'espace périurbain, apparaissent comme un territoire stratégique dans un contexte de décarbonation de la mobilité. D'autant plus que certaines liaisons géographiques contribuent de manière particulièrement importante aux émissions de GES. Ce sont les déplacements entre Toulouse et les territoires périphériques qui produisent le plus d'émissions car les distances effectuées pour ces trajets sont plus longues que la moyenne et sont majoritairement réalisés en voiture particulière. Les déplacements avec l'extérieur représentent aussi un fort niveau d'émissions de GES mais renvoient à d'autres logiques de déplacement que l'on peut attribuer aux déplacements longue distance qui ne relève pas immédiatement de la sphère quotidienne.

Devenu un enjeu majeur au cœur de la transition écologique, la SNBC identifie cinq leviers pour décarboner les mobilités :

- Réduire la demande de transport,
- Encourager le report modal,
- Augmenter le taux de remplissage,
- Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules
- Réduire l'intensité carbone des énergies utilisées.



Chacun de ces 5 leviers devra être mobilisé pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Cependant, aujourd'hui, les réponses apportées relèvent surtout de la dimension technique et technologique (motorisation des véhicules, intensité carbone de l'énergie). Ainsi, le pari fait actuellement est de réussir la transition du parc de véhicules vers des motorisations peu ou pas carbonées en s'appuyant, par exemple, sur des aides à l'achat ainsi que sur des dispositions territoriales comme les zones à faibles émissions (ZFE).

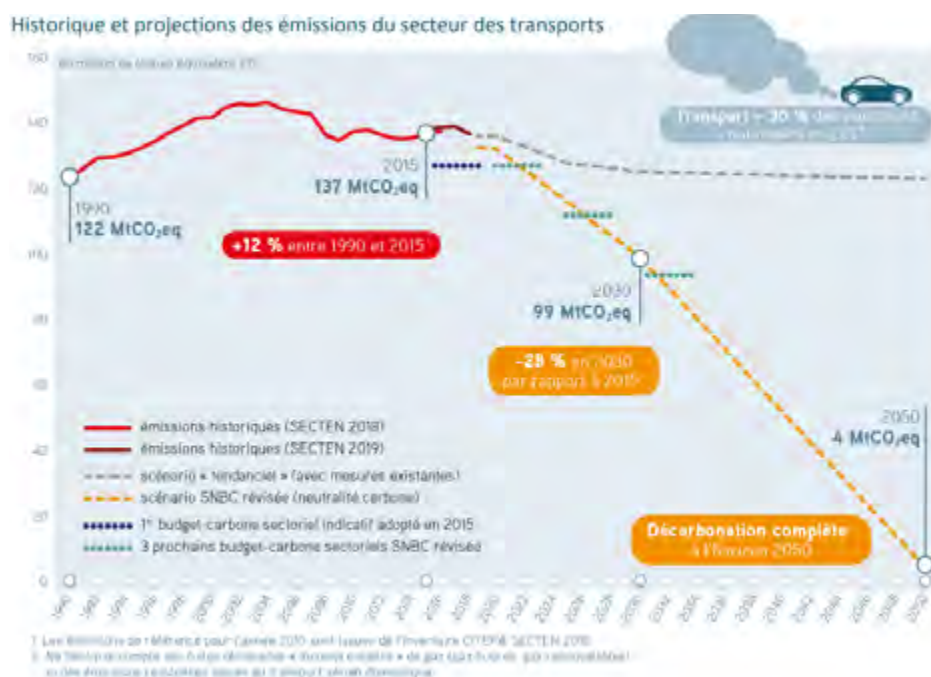
Cependant, cela ne doit pas faire oublier que les autres leviers doivent aussi être actionnés, particulièrement ceux liés à la sobriété, en faisant plus de place aux mobilités actives, en favorisant les transports en commun, autant pour les courtes que les longues distances, et en poursuivant les efforts de report modal pour le transport de marchandises, grâce au fret ferroviaire et fluvial.

Ainsi, ce ne sont pas seulement les véhicules qu'il convient de changer, **mais aussi les habitudes de mobilités.**

Seule l'activation de ces 5 leviers, de manière simultanée et coordonnée, permettra d'atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités fixés.

Et pour y parvenir, l'État a défini la trajectoire suivante :

- Horizon 2030 :
Réduction de 28 % des émissions de Gaz à effet de serre par rapport à 2015
- Horizon 2050 :
Décarbonation complète du secteur des transports



Chaque territoire se doit désormais d'agir afin d'atteindre cet ambitieux objectif. C'est la volonté de la Communauté d'agglomération du Sicoval à travers ce Plan territorial des mobilités décarbonées.

Ce document, qui vise à définir et affirmer les ambitions du Sicoval en matière de politique de déplacements et de décarbonation des mobilités, constitue une véritable feuille de route pour le Sicoval et ses partenaires. Il fixe des orientations et porte un certain nombre d'actions et solutions reposant sur l'organisation des mobilités mais également sur la planification et l'aménagement du territoire pour relever le pari de la neutralité carbone des déplacements à horizon 2050.

**CONTEXTE LOCAL :
ACTEURS DE LA MOBILITÉ
ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION**



Une gouvernance particulière de la mobilité qui nécessite d'impliquer toutes les parties prenantes de l'écosystème

L'exercice de la compétence « Mobilité » est régi par plusieurs textes réglementaires qui définissent les compétences des différentes collectivités territoriales. Le Sicoval n'est donc pas le seul acteur dans le domaine et mettre en place une stratégie globale de mobilité suppose donc de collaborer avec des partenaires publics (Tisséo Collectivités, la Région, le Département, les communes) ou privés (entreprises, opérateurs de transports).

Tisséo Collectivités

Tisséo Collectivités est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) de l'agglomération toulousaine. Structuré en syndicat mixte, Tisséo Collectivités fédère cinq intercommunalités (Toulouse Métropole, le Sicoval, le Muretain Agglo, les Côteaux Bellevue et le Grand Ouest Toulousain) couvrant ainsi un large ressort territorial. Il a ainsi la capacité d'appréhender les problématiques de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine, ce qui est pertinent au regard de l'étalement urbain de la grande agglomération toulousaine et de sa forte croissance.

Le périmètre du ressort territorial



Le fonctionnement de Tisséo Collectivités s'articule autour de cinq missions. La première d'entre elles est la conception et le développement de la politique des mobilités. À ce titre, Tisséo Collectivités est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de Mobilités.

Le Plan territorial des mobilités décarbonées du Sicoval constituera la contribution du Sicoval au Plan de Mobilités de Tisséo Collectivités.

Les missions de Tisséo Collectivités

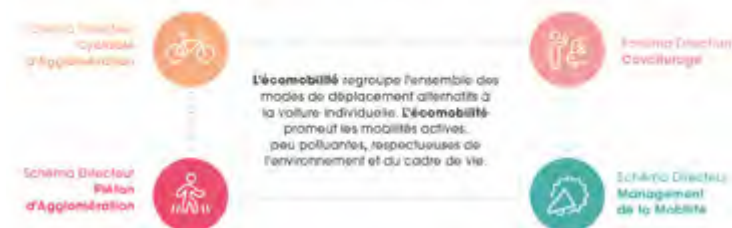


Depuis 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités confie aux autorités organisatrices de la mobilité des responsabilités dans l'organisation des services de mobilités actives et de mobilité partagée.

Tisséo Collectivités s'appuie sur quatre schémas directeurs pour définir les orientations stratégiques et mettre en œuvre les plans d'action visant le report modal vers les modes actifs, partagés et plus décarbonés ainsi que l'accompagnement au changement.

LES - PLANS - DE - MOBILITÉ - À - TISSÉO

4 Schémas Directeurs donnent les orientations à suivre pour élaborer les plans d'actions de l'écomobilité.



Par ailleurs, afin de concrétiser les projets d'infrastructure de transport et produire un service de qualité, Tisséo Collectivités confie des missions à ses partenaires : Tisséo Ingénierie et Tisséo Voyageurs.



La Région

La région Occitanie est Autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR). Elle est ainsi compétente pour ce qui concerne les services d'intérêts régional, qu'ils s'agissent :

- De services réguliers de transport public (dont services ferroviaires) ou des services à la demande.
- De services de transports scolaires.
- De services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.
- Des services de mobilité solidaire.
- Du conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.).

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, etc.), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

La Région a systématiquement le statut d'AOM régionale sur l'ensemble de son territoire. Cependant, les services inclus intégralement dans le périmètre de Tisséo Collectivités sont de la compétence de ce dernier (à l'exception des services ferroviaires).

La Région a également la compétence d'AOM locale par substitution sur l'ensemble des communautés de communes qui n'ont pas fait le choix de devenir AOM (loi LOM).

Le Département

Tisséo Collectivités a délégué au Conseil départemental de la Haute-Garonne la compétence transport scolaire sur l'agglomération toulousaine. Sur ce territoire, le Conseil départemental prend en charge le transport scolaire des élèves scolarisés de la maternelle au lycée. Il organise et finance également le transport des élèves souffrant d'un handicap.

Par ailleurs, dans le cadre de Plan climat qu'il a engagé depuis 2017 pour lutter contre le réchauffement climatique, le Département a voté, en 2018, un Schéma de covoiturage en Haute-Garonne avec pour objectif d'encourager et accompagner la pratique.

Il est enfin compétent pour la création, l'aménagement, la gestion et l'entretien de son réseau routier départemental. C'est au titre de cette compétence qu'il mobilise 53 millions d'euros pour la construction de 7 lignes du Réseau express vélo (REV) d'ici 2025, dans l'optique d'augmenter la part des déplacements en vélo.

Il apporte, par ailleurs, une aide financière à hauteur de 40 % aux collectivités pour la création d'aménagements cyclables.

Le Sicoval et ses 36 communes

Le Sicoval assure la création, l'aménagement, la réfection et l'entretien de 750 km de voies communales sous compétence communautaire, des chemins de randonnée, des pistes cyclables et des voies piétonnières.

La collectivité a adopté en juillet 2023 son Plan Vélo 2023-2032 visant à doubler le linéaire d'aménagement cyclable d'ici 2032 ainsi que la part modale des déplacements domicile - travail.

Les communes du Sicoval conservent toutefois la décision en matière de déclenchement de travaux de voirie. De plus, le pouvoir de police du maire en agglomération leur permet de définir le sens et la vitesse de circulation sur la voie publique ainsi que de délimiter des zones de stationnement, payant ou non.

Ce sont enfin les communes qui planifient et réglementent le développement et l'aménagement de leur territoire, à travers les Plans Locaux d'Urbanisme.

Les opérateurs privés de services de mobilité

Les opérateurs privés proposent des services de mobilité répondant aux besoins des usagers, de manière complémentaire mais aussi parfois concurrentielle aux offres publiques de mobilité.

Ces opérateurs sont nombreux sur le territoire et peuvent être regroupés par type de service qu'ils proposent :

- Les opérateurs de covoiturage : Klaxit, Karos, Blablalines, Mobicoop,
- Les opérateurs d'autopartage : Citiz, Yego, Iodines.

Les entreprises

La Loi d'orientation des mobilités a modifié le cadre juridique de l'implication des entreprises dans l'accompagnement des déplacements domicile / travail de leurs salariés en renforçant l'exigence des plans de mobilité employeur et en créant le forfait mobilités durables.

Le Plan de mobilité employeur est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et réduire la congestion des infrastructures et des moyens de transport.

Les associations et la société civile

Les associations ainsi que la société civile jouent également un rôle dans la gouvernance de la mobilité. Leur implication intervient sous diverses formes parmi lesquelles il est possible de citer le comité des partenaires et la communauté des modes actifs.

- Le Comité des partenaires est une instance de gouvernance ouverte qui rassemble des associations d'usagers, d'habitants, de commerçants et d'employeurs, les opérateurs de mobilité et des citoyens tirés au sort. Il vise à :
 - o Renforcer la place des employeurs et des usagers dans la gouvernance de la mobilité pour assurer un dialogue permanent et une meilleure compréhension des enjeux.
 - o Assurer une meilleure coordination verticale et horizontale des politiques de mobilité : entre les acteurs locaux (habitants, usagers, entreprises) et entre les AOM (autorités organisatrices de la mobilité).

Instauré par chaque autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et chaque AOM régionale depuis l'entrée en vigueur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), le comité des partenaires doit être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre, de la politique tarifaire ainsi que des services ou de l'information des usagers ; avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification.

- Les Communautés des modes actifs et de la glisse urbaine (CMA) sont des groupes de travail collaboratifs rassemblant les acteurs de la mobilité pour développer les modes actifs de déplacements sur le territoire de l'agglomération. Elles sont constituées d'une diversité d'acteurs (entreprises, salariés, associations, élus communaux) et se réunissent régulièrement pour partager les connaissances et points de vue sur la pratique et les projets en lien avec les mobilités actives (vélo, marche à pied...). Deux communautés ont été initiées sur le territoire du Sicoval, pour répondre à sa diversité :
 - o La CMA Nord recouvre le périmètre des parcs d'activités Enova Labège-Toulouse et le Parc du Canal ainsi que les communes du Nord du Sicoval (Ramonville Saint-Agne, Castanet-Tolosan, Auzeville-Tolosane, Labège, Pechabou, Escalquens, Belberaud) et les secteurs métropolitains de Toulouse Aerospace et Saint-Orens de Gameville jouxtant le territoire, afin d'assurer une pratique continue entre les territoires.
 - o La CMA Sud recouvre les communes et zones d'activités d'Ayguésvives, Baziège et Montgiscard, ainsi que la future ZAC du Rivet.

Leur fusion a été proposée dans le cadre de l'adoption du nouveau Plan Vélo 2023-2032.

Enfin, d'autres instances sont régulièrement associées et consultées dans l'élaboration des documents de planification ou dans le cadre de projets : les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les Chambres de commerce et d'industrie, les associations agréées de protection de l'environnement ou encore les Codev.

L'articulation et la prise en compte des autres documents de planification

Le Plan territorial des mobilités décarbonées doit être cohérent avec les autres documents de planification du territoire, afin d'identifier des champs d'actions communs et créer une synergie entre la mobilité et les autres aspects du développement du territoire, notamment dans les domaines :

- Du développement de la mobilité alternative à la voiture et de l'intermodalité,
- De la maîtrise de l'étalement urbain,
- De la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Ces mises en synergie de l'action publique se retrouvent plus particulièrement dans des plans et programmes de niveau régional et métropolitain.

Le Plan territorial des mobilités décarbonées se doit ainsi d'être cohérent et complémentaire avec les documents suivants (déjà approuvés ou en cours de révision) :



Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des Territoires (SRADDET) - *En cours de révision*

L'élaboration de ce schéma s'inscrit dans une démarche partagée reflétant l'ensemble des aspirations des acteurs du développement régional et qui se concrétise par un document fixant les orientations en termes d'aménagement et de développement durable du territoire. Concernant la mobilité, les objectifs du SRADDET visent l'articulation entre les différents modes de déplacement, la cohérence des services de transport ainsi que la coordination des politiques de transport et de mobilité.



Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine - *En cours de révision*

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) est l'un des outils prévus par la réglementation pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons, en particulier dans les secteurs où elle est dégradée. Il a pour but de définir les objectifs et les mesures permettant de ramener, dans les délais les plus courts possibles, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.



Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la grande agglomération toulousaine - *En cours de révision*

Le Schéma de cohérence territoriale est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un grand territoire, dans le respect des principes du développement durable, notamment :

- o L'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, la préservation des espaces naturels et des paysages et les besoins en matière de mobilités ;
- o La protection de l'environnement et des ressources, la prévention des risques, la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à celui-ci.



Le Plan de mobilité de Tisséo Collectivités - *En cours de révision*

Le Plan de mobilité est un document de planification qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.



Le Plan climat air énergie territorial du Sicoval 2019-2024 approuvé en 2018

Par délibération du 8 octobre 2018, la Stratégie Climat, indiquant les enjeux et la stratégie territoriale fixant les ambitions mesurables à atteindre à l'horizon 2050, et le programme d'action du PCAET, décliné sur les bases et modalités de la Stratégie Climat, ont été adoptés.

Le PCAET fait l'objet d'une évaluation en 2023 / 2024 et sera mis en révision en 2025.

COMMENT CE PLAN A-T-IL ÉTÉ ÉLABORÉ ?



Une mise à jour des données et réflexions existantes sur le périmètre ont été réalisées afin d'identifier les éléments saillants du territoire du Sicoval. A ce titre, diverses analyses ont été faites :

- À l'issue de ces analyses, sur la base des éléments saillants du diagnostic et des enjeux identifiés, un premier atelier de travail a été réalisé réunissant techniciens et élus concernés pour recueillir les besoins et hiérarchiser les priorités du territoire.

LE DIAGNOSTIC ET LES ENJEUX EN MATIERE DE COHERENCE URBANISME / MOBILITE



Phase 2 : Concertation

Avec les élus et partenaires

Dans une volonté de consultation autour de ce Plan territorial à l'échelle du Sicoval, une phase de concertation a été organisée au cours de l'année 2022. Réunissant élus du Sicoval et partenaires, elle a permis de recueillir les attentes et les pistes de solutions des acteurs concernés par la mobilité.

3 tables rondes thématiques simultanées ont été organisées :

- Quelle accessibilité multimodale des territoires du Sicoval pour une mobilité décarbonée ?
- Quels aménagements des espaces publics pour une mobilité décarbonée ?
- Quelles évolutions des modes de vie et dispositifs d'accompagnement au changement pour une mobilité décarbonée ?

Pour chacune de ces thématiques, 2 grands sujets ont été abordés par les participants : les attentes et les pistes de solutions.

Les échanges ont été riches et ont permis de mettre en évidence des attentes principalement tournées vers les transports en commun, les modes actifs et la sensibilisation pour faire évoluer les pratiques de déplacements sur le territoire du Sicoval.

De nombreuses pistes de solutions en faveur d'une mobilité décarbonées se sont également dégagées lors de cette phase de concertation.



Accessibilité multimodale des territoires du Sicoval

- Choisir des mesures incitatives pour des pratiques.
- Intégrer le coût des aménagements et le confronter au coût de ne rien faire si pour la collectivité.
- La volonté de réduire l'usage de la voiture aura un impact positif sur la santé en augmentant la pratique des modes actifs mais les mesures prises devront être accompagnées d'une communication adressée à tous les publics pour faire évoluer les pratiques.
- Les mesures relatives visent en majorité à favoriser l'usage des modes actifs, en repartant de l'existant pour limiter les coûts, et en incluant tous les usagers : zones de rencontres, zones 30, espaces partagés, espaces publics évolutifs, zones piétonnes dans les centres bourgs, dans de circulation pour améliorer la sécurité du vélo, couloirs bus, pistes cyclables.
- L'installation des bornes de recharges doit se poursuivre, en cohérence avec l'évolution du parc automobile vers des véhicules électriques.

Aménagements des espaces publics

- Améliorer l'offre TCU pour offrir une alternative à la voiture particulière, particulièrement pour les habitants du sud du SICOVAL.
- Augmenter les fréquences du ferroviaire et de l'offre de cars interurbain pour favoriser les déplacements intermodaux.
- Renforcer l'accessibilité du sud du SICOVAL vers les aires de métro pour offrir une alternative à la voiture particulière à ce territoire.
- Aménager des pistes cyclables en complémentarité avec les pistes de TCU - Vélo - TCU pour réduire la mobilité polluante et la mobilité chère pour les usagers.
- Développer l'offre de mobilités alternatives : le vélo en libre-service, l'autocollant, le covoiturage dans les zones rurales, et poursuivre l'installation de bornes de recharges pour les véhicules électriques...

Modes de vie et dispositifs d'accompagnement au changement

- Développer les services et commerces de proximité sur tout le territoire en permettant leur accessibilité par des aménagements adaptés aux modes actifs. Cette mesure permet de réduire les besoins en déplacements et donc des gains de temps et d'émissions, redynamiser les centres bourgs, créer du lien social.
- Développer la communication et les actions à visée pédagogique pour inviter au changement de pratique.
- Développer les applications numériques adaptées à la diversité des territoires et des modes de mobilité pour favoriser le report modal.
- Créer des tiers lieux pour donner les conditions nécessaires à une diminution des déplacements liés au travail.

Avec le grand public

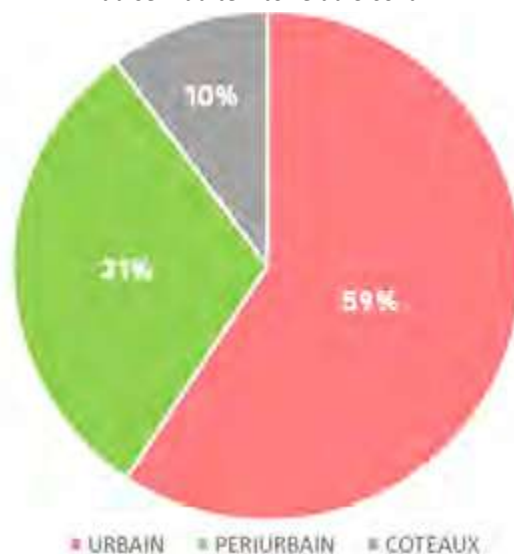
Au cours du mois de novembre 2022, une concertation auprès du grand public a été réalisée.

84 personnes ont ainsi été interrogées dont 59 résidents du Sicoval. Tous les territoires de l'agglomération sont représentés.

Réalisée au sein des lieux d'intermodalité (gares, station de métro), l'objectif de la concertation était d'associer le grand public à la priorisation des actions qui avait préalablement été identifiées grâce au travail réalisé dans les phases précédentes.

Sur la base d'une liste de 16 actions qui leur était soumise, les répondants devaient sélectionner puis classer par ordre de priorité les 5 actions qui leur paraissaient les plus importantes à mettre en œuvre pour améliorer la mobilité alternative sur le territoire du Sicoval

Répartition géographique des répondants résident au sein du territoire du Sicoval



4 actions ont principalement été plébiscitées par le public :

1. Améliorer les infrastructures pour le vélo (pistes cyclables, stationnement vélo, services de location, etc.),
2. Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel,
3. Renforcer la desserte en transports en commun entre le sud du Sicoval et le métro,
4. Favoriser un développement urbain mixte au cœur des centralités et autour du réseau de transports en commun structurant.

Extrait du questionnaire

Sicoval

Plan Territorial des Mobilités Décarbonées (PTMD)

VOTRE AVIS NOUS INTERESSE POUR PREPARER ENSEMBLE LA MOBILITE DE DEMAIN SUR LE TERRITOIRE DU SICOVAL !

Le Plan Territorial des Mobilités Décarbonées (PTMD) est l'outil stratégique du Sicoval qui vise, sur la base d'un diagnostic, à définir et mettre en œuvre des actions pour répondre à l'objectif 2050 : une mobilité durable et inclusive au service de la qualité de vie.

Ce document vous permettra de répondre aux objectifs stratégiques du Sicoval et de participer à la mise en œuvre de la politique de mobilité.

Le PTMD contribuera également à la construction du Sicoval et à la mise en œuvre de la politique de développement durable.

Le questionnaire est à remplir et à retourner à la personne de contact.

VOTRE PROFIL

Quelle est votre manière de répondre ?

En ligne ?

☐ Locataire ☐ Propriétaire

Quel âge avez-vous ?

☐ 18 - 24 ans ☐ 25 - 34 ans ☐ 35 - 44 ans ☐ 45 - 54 ans ☐ 55 et plus

Phase 3 : Élaboration du programme d'actions

La troisième phase a consisté à définir les actions permettant de mener à bien la stratégie de décarbonation des mobilités. Cette phase s'est déroulée en plusieurs temps.

Définition des enjeux

Pour guider l'établissement du programme d'actions, le diagnostic a fait ressortir des éléments forts qui ont conduit à identifier six enjeux majeurs pour la politique de mobilité de l'agglomération :

- Préserver l'environnement et la santé publique,
- Assurer un cadre de vie de qualité,
- Garantir une mobilité pour tous et offrir des solutions de déplacement adaptées à tous les publics,
- Favoriser le report modal et limiter l'usage de la voiture individuelle,
- Agir à l'échelle des zones d'emplois,
- Inciter au changement de comportement.

Définition des objectifs stratégiques à atteindre en 2032

Inscrit dans le programme d'actions du Plan climat air énergie territorial (PCAET), le Plan territorial des mobilités décarbonées du Sicoval a pour ambition de réduire l'impact des transports routiers et de la mobilité sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ambition également fixée dans le Plan de protection de l'atmosphère de la Grande Agglomération toulousaine.

Pour y parvenir, le PTMD s'est fixé des objectifs stratégiques ambitieux en matière de mobilité.

C'est l'atteinte de ces objectifs qui permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liés aux transports à l'échelle du Sicoval.

Objectif 1 : Maitriser la hausse de la demande de déplacements et réduire les distances

Le territoire du Sicoval est un territoire dynamique. Entre 2015 et 2021, sa population a augmenté de + 1 189 habitants par an en moyenne. Les trois quarts de la croissance sont liés au solde migratoire et un quart résulte du solde naturel.

Si une réduction globale de la demande de déplacements à l'échelle du Sicoval semble difficilement atteignable en raison de ce dynamisme démographique, une maîtrise de la hausse de la demande semble en revanche indispensable.

Cela doit passer par une diminution du nombre de déplacements par jour et par habitant ainsi que par une réduction de la distance moyenne des déplacements réalisés en voiture. Cela implique d'imaginer un nouveau modèle territorial multipolarisé et où les activités et services ne seraient plus concentrés dans la ville-centre, mais également répartis sur le territoire, au sein de divers pôles, ce qui permettrait de réduire les besoins de déplacements. Cela s'apparente au modèle de la ville du quart d'heure développé par Carlos Moreno, un modèle qui permet le passage à une société moins mobile.

Les objectifs fixés en ce sens à horizon 2032 sont basés sur les tendances passées ainsi que sur l'analyse des résultats d'Enquête Mobilités réalisées, plus récemment, sur d'autres territoires.

Objectif 2 : Favoriser le report modal et limiter le recours à la voiture individuelle

Le report modal de la voiture individuelle vers les modes alternatifs (marche, vélo, transports en commun, etc.) est un levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liés au transport routier.

C'est dans ce sens que des objectifs ambitieux de répartition modale à horizon 2032 sont proposés. Ils concernent les déplacements tous motifs.

Ce travail a fait l'objet d'une modélisation d'Atmo Occitanie pour mesurer les effets du Plan sur les émissions polluantes et de gaz à effet de serre à horizon 2032.

Rédaction du Plan d'actions

Le Plan d'actions retenu et validé par les élus du Sicoval est organisé en **5 volets** et comprend **19 actions**.

Il reprend toutes les thématiques indispensables à la mise en œuvre d'une politique publique de mobilité décarbonée :

- Mobilité : mobilité électrique, mobilité active, mobilité partagée, mobilité inclusive, logistique, management de la mobilité, etc.
- Aménagement du territoire : cohérence urbanisme / mobilité, renforcement de centralités, apaisement des circulations, partage de la voirie, etc.

Chacune des actions fait l'objet d'une fiche qui comporte les éléments suivants :

- Contexte,
- Objectifs,
- Description,
- Calendrier de mise en œuvre,
- Pilote de l'action,
- Partenaires à associer,
- Coût,
- Indicateurs de suivi.

Exemple de fiche action du Plan territorial des mobilités décarbonées :


ASSURER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

ACTION N° 4
AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DE LA MARCHÉ DANS LES SECTEURS À FORT POTENTIEL

CONTEXTE

Les territoires Sicoval Agglomération disposent, à partir de 2003, d'un ensemble de services de proximité qui ont permis de développer une offre de services de proximité de qualité. Cette offre de services de proximité est aujourd'hui structurée autour de la mise en œuvre d'une politique publique de mobilité décarbonée. Cette offre de services de proximité est aujourd'hui structurée autour de la mise en œuvre d'une politique publique de mobilité décarbonée.

OBJECTIFS

- Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.
- Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.

DESCRIPTION

Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.

- Les centralités : L'objectif est d'améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.
- Les établissements scolaires : L'objectif est d'améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.
- Les axes de transports en commun : L'objectif est d'améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.
- Les zones d'activités : L'objectif est d'améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030

PILOTE DE L'ACTION

- Identification des secteurs à fort potentiel
- Aménagement des secteurs à fort potentiel

PARTENAIRES À ASSOCIER

- Communes du territoire
- Associations de citoyens
- Associations de professionnels

COÛT

Moins de 100 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de secteurs à fort potentiel
- Nombre de secteurs à fort potentiel
- Nombre de secteurs à fort potentiel

ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DU SICOVAL

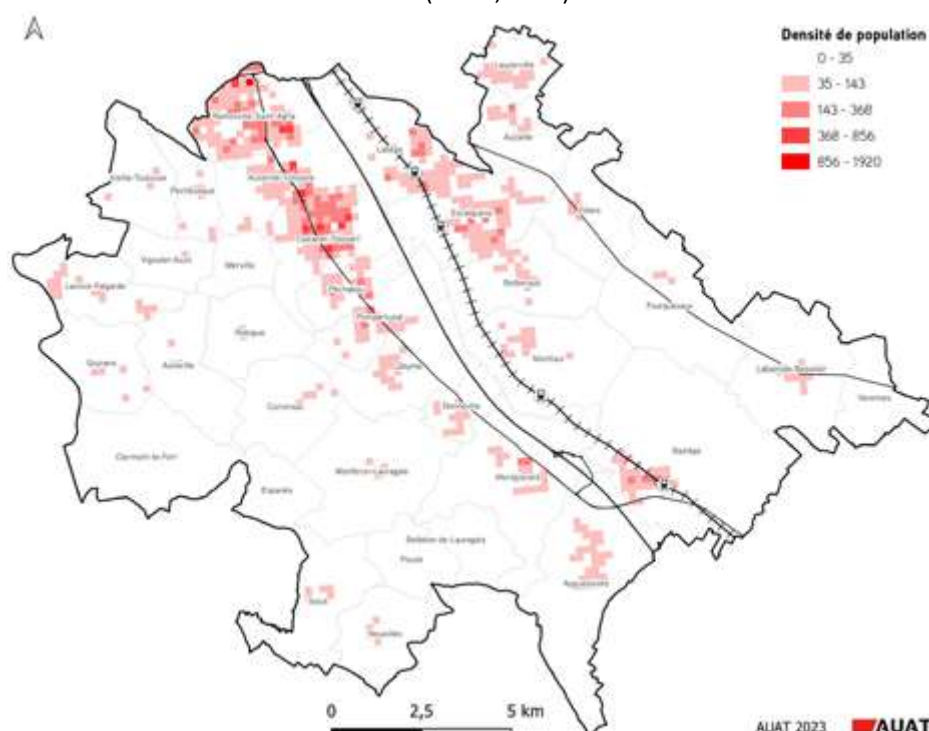


Une dynamique démographique soutenue et des communes plus densément peuplées au nord du territoire

La Communauté d'agglomération du Sicoval accueille 82 571 habitants (INSEE, 2021).

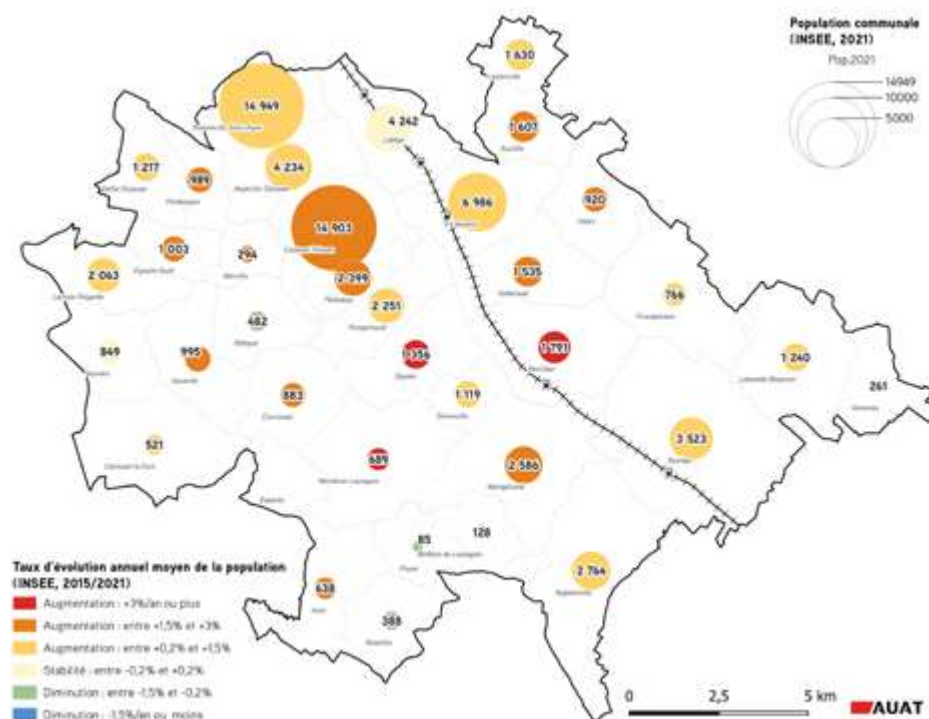
La répartition de la population au sein du territoire est très contrastée. Le Nord et la plaine du Sicoval concentrent la population, tandis que les coteaux à l'ouest et à l'est sont plus faiblement peuplés. Par ailleurs, la population se concentre plus largement le long des voiries structurantes.

Cette répartition inégale de la population conditionne la mobilité qui ne s'appréhende pas de la même façon dans les territoires urbains au Nord, périurbains en plaine et ruraux sur les coteaux.



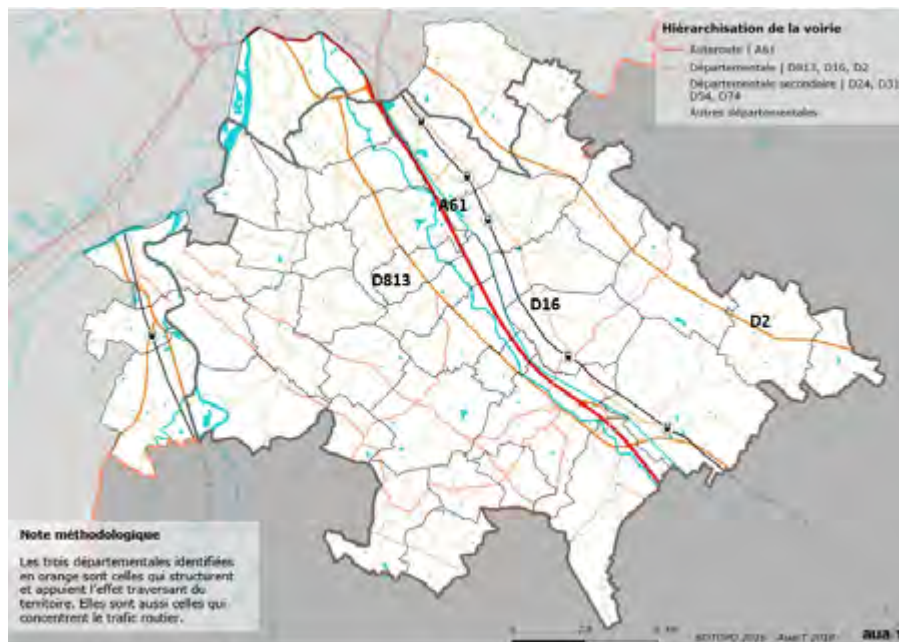
Entre 2015 et 2021, le Sicoval a gagné plus de 7 000 habitants. Ainsi, avec un accroissement de la population de 9,5% (soit en moyenne 1,5% par an), le territoire connaît une forte croissance démographique.

Cette dynamique d'augmentation de la population se situe principalement autour des axes structurants, notamment dans les communes de Montlaur (+6 %/an entre 2015 et 2021), Deyme (+4,9 %) ou encore Montgiscard (+2,7 %). On observe aussi des dynamiques d'augmentation de la population notamment dans les coteaux Ouest et Est, tels que dans les communes de Montbrun-Lauragais (+3 %), Pechbusque (+2,9 %) ou encore Auzielle (+2,6 %).



Au-delà de la croissance démographique, on observe également une tendance au vieillissement de la population, avec une évolution de +15,3 % des plus de 60 ans sur le territoire entre 2015 et 2021. Sur le territoire, ce sont sur les coteaux, dans les zones les moins bien desservies en termes d'emplois, commerces, services ou encore d'infrastructures de transports, que la population est particulièrement vieillissante.

Une organisation des axes majeurs dans une dynamique Nord-Sud et une intensification urbaine le long de ces axes

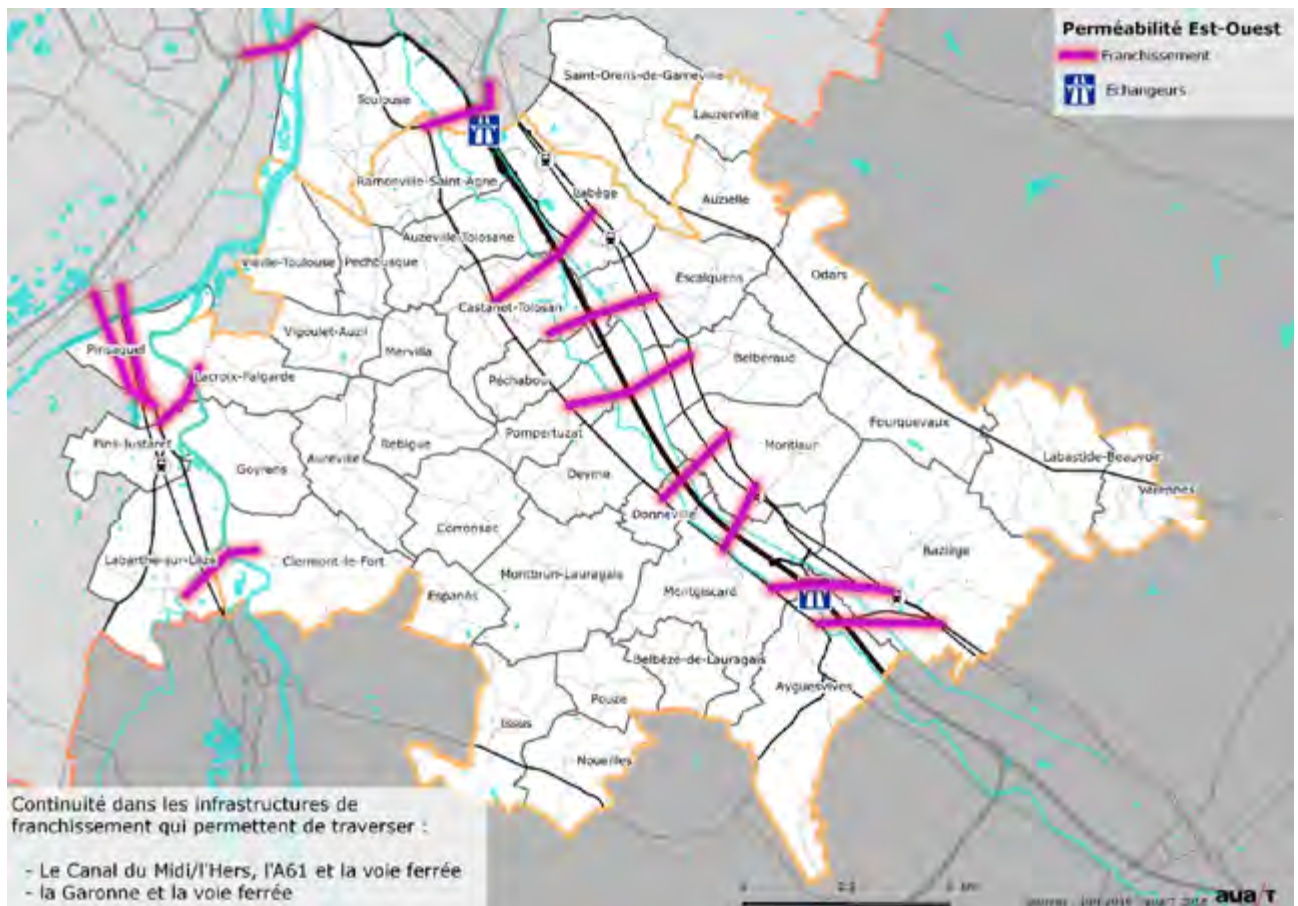


Le territoire est relativement bien maillé en termes de voiries. De nombreuses infrastructures majeures de transport telles que l'A61, la D2, la D813, la D16 et l'axe ferroviaire viennent drainer le territoire dans un axe nord-sud, le long de la plaine de l'Hers. L'effet corridor apparaît être un atout pour le territoire.

Les transversales Est-Ouest ne sont, en revanche, pas identifiées comme des axes routiers structurants. Elles agissent davantage comme des voiries de rabattement vers les axes structurants présents dans la plaine et permettent les déplacements de périphérie à périphérie.

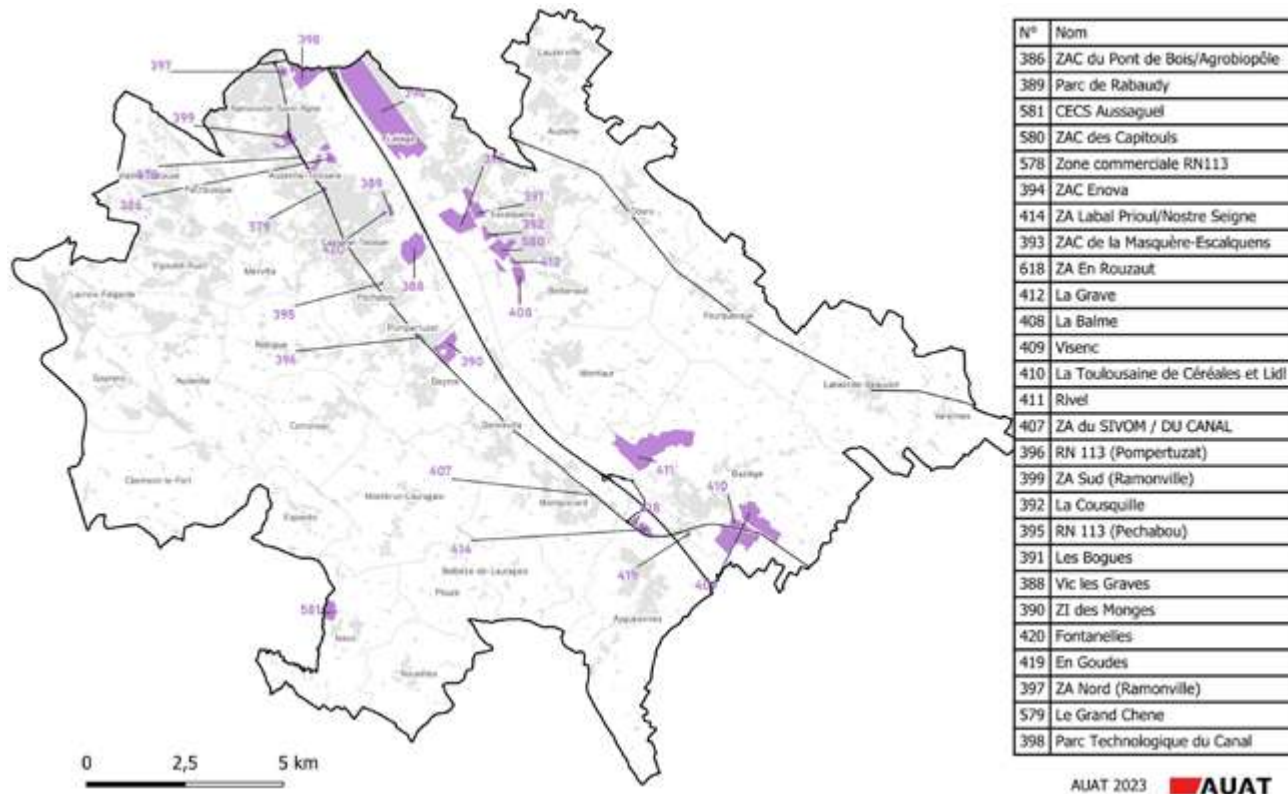
Des perméabilités sont présentes sur le territoire afin de franchir les coupures liées aux infrastructures routières et ferrées ainsi que le Canal du Midi et l'Hers. D'une manière générale, elles sont distantes d'environ 3 km. Hormis entre Ramonville Saint-Agne et Labège ainsi que Castanet-Tolosan et Labège où il n'existe que deux franchissements, séparés de 5 km.

Il est important de noter que ces franchissements ne laissent que peu de places aux modes actifs.



Des zones d'activités principalement concentrées au Nord du territoire et le long des axes structurants

Les zones d'activités se répartissent le long des axes structurants de transport et se concentrent principalement au Nord du territoire. Enova à Labège et le Parc du Canal à Ramonville-Saint-Agne sont les deux plus importantes zones d'activités du territoire et engendrent ainsi des flux de déplacements très importants.



Zoom sur Enova

Inauguré en 1983, d'abord sous le nom de Labège Innopole, Enova est aujourd'hui, avec ses 282 hectares, le plus vaste parc d'activités de la région Occitanie. Il accueille ainsi :

- 1 150 entreprises,
- 16 800 emplois,
- 7 établissements d'enseignement supérieur,
- 3 000 étudiants,
- 3 incubateurs.

En 2013, les élus du Sicoval ont décidé de lancer un projet ambitieux de réaménagement de ce parc d'activités en lien avec l'arrivée du métro à Labège.

Le projet s'est construit autour d'une stratégie de développement durable qui définit plusieurs axes parmi lesquels les mobilités alternatives figurent comme axe prioritaire (restructuration de la voirie existante pour fluidifier le trafic, développement des pistes cyclables, des transports en commun et des nouvelles mobilités, etc.)

Zoom sur le Parc du Canal

Le Parc du Canal occupe aujourd'hui 34 hectares sur la commune de Ramonville Saint-Agne. Il accueille principalement des activités de type tertiaire, des équipements (crèche, salle des fêtes, port technique), la place du Canal et une salle de musiques actuelles.

Aujourd'hui entièrement commercialisé, un projet d'extension est en cours et doit permettre l'accueil de nouvelles activités économiques. Le projet du Parc du Canal vise ainsi à aménager un nouveau secteur de 27 hectares dans la continuité de l'existant, pour accueillir de nouvelles entreprises dans un environnement attractif avec le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège et la création d'une nouvelle station de métro au cœur du Parc du Canal.

Dans un secteur où de nombreux déplacements sont effectués en voiture, l'extension du Parc du Canal revêt un enjeu particulier autour des mobilités. La stratégie de l'aménagement est volontairement orientée pour réduire l'usage de la voiture et faciliter les déplacements alternatifs (transport en commun, marche, vélo, trottinette, etc.) avec la création de nouveaux itinéraires dédiés et sécurisés. La conception du Parc du Canal est organisée autour de la nouvelle station de métro qui se situera au cœur du Parc du Canal, à l'interface entre le parc existant et son extension.

Quelles pratiques de mobilité sur le territoire ?

Une mobilité en baisse

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, 262 000 déplacements sont réalisés par les habitants du Sicoval de cinq ans et plus.

À périmètre constant, entre 2013 et 2023, malgré une croissance de la population de l'ordre de 4 %, ce sont 17 000 déplacements en moins qui sont réalisés quotidiennement par les habitants, soit une baisse de 6 %.

Cette diminution du nombre de déplacements s'explique par la baisse de la mobilité individuelle. Alors qu'en 2013, un habitant du Sicoval réalisait, en moyenne 3,8 déplacement par jour, en 2023, il en réalise 3,46.

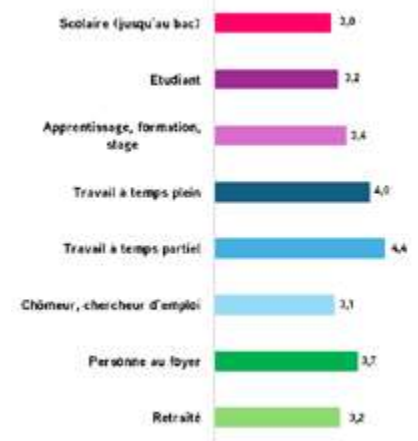
La baisse de la mobilité individuelle est une tendance nationale qui se retrouve à l'échelle du Sicoval mais aussi plus largement à l'échelle de l'agglomération toulousaine où cette baisse, observée depuis le début des années 2000 s'est poursuivie entre 2013 et 2023.

La mobilité des habitants du Sicoval est variable selon les caractéristiques socio-économiques des personnes (âge, occupation principale, type de ménage...) et selon leur rythme de vie.

La mobilité est plus importante pour les travailleurs à temps plein et à temps partiel qui réalisent respectivement 4 et 4,4 déplacements par jour et par personne. Elle est, en revanche, plus faible pour les retraités qui réalisent 3,2 déplacements par jour en moyenne.



Mobilité individuelle selon l'occupation principale (nb de déplacements par jour/personne)



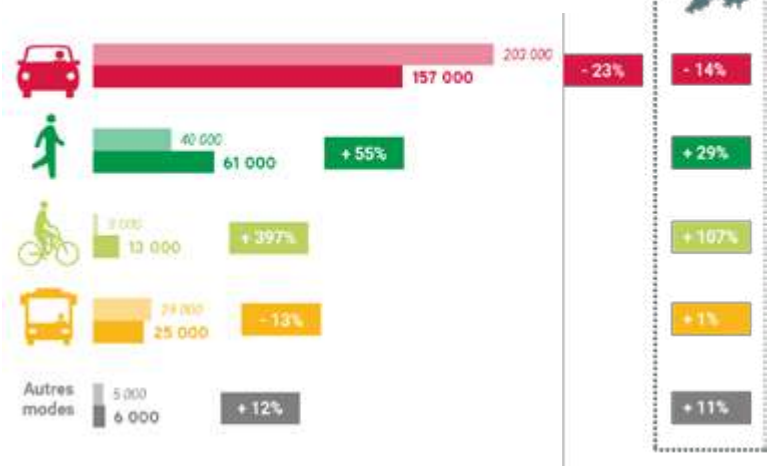
Moins de déplacements en voiture et des modes actifs en forte progression

À l'échelle du Sicoval, les habitants réalisent 23 % de déplacements en voiture en moins en 2023 par rapport à 2013. À l'inverse, ils font beaucoup plus de déplacements à pied (+55 %). La pratique du vélo a quant à elle été multipliée par 4 en 10 ans.

Si ces tendances se retrouvent au sein de tous les territoires du ressort territorial, elles sont plus marquées au sein du Sicoval.

En revanche, même si les modes actifs prennent aujourd'hui de plus en plus de place dans les pratiques de déplacements des habitants, l'utilisation de la voiture reste prépondérante. Elle génère près de 157 000 déplacements chaque jour, soit 60 % de l'ensemble des déplacements. La marche est, quant à elle, désormais utilisée dans près d'un quart des déplacements (contre 14 % en 2013) et le vélo dans 5 % des déplacements (contre 2 % en 2013). Le recours aux transports en commun est lui en recul.

Les déplacements des habitants du Sicoval selon le mode



Parts modales des déplacements et évolution 2013 - 2023

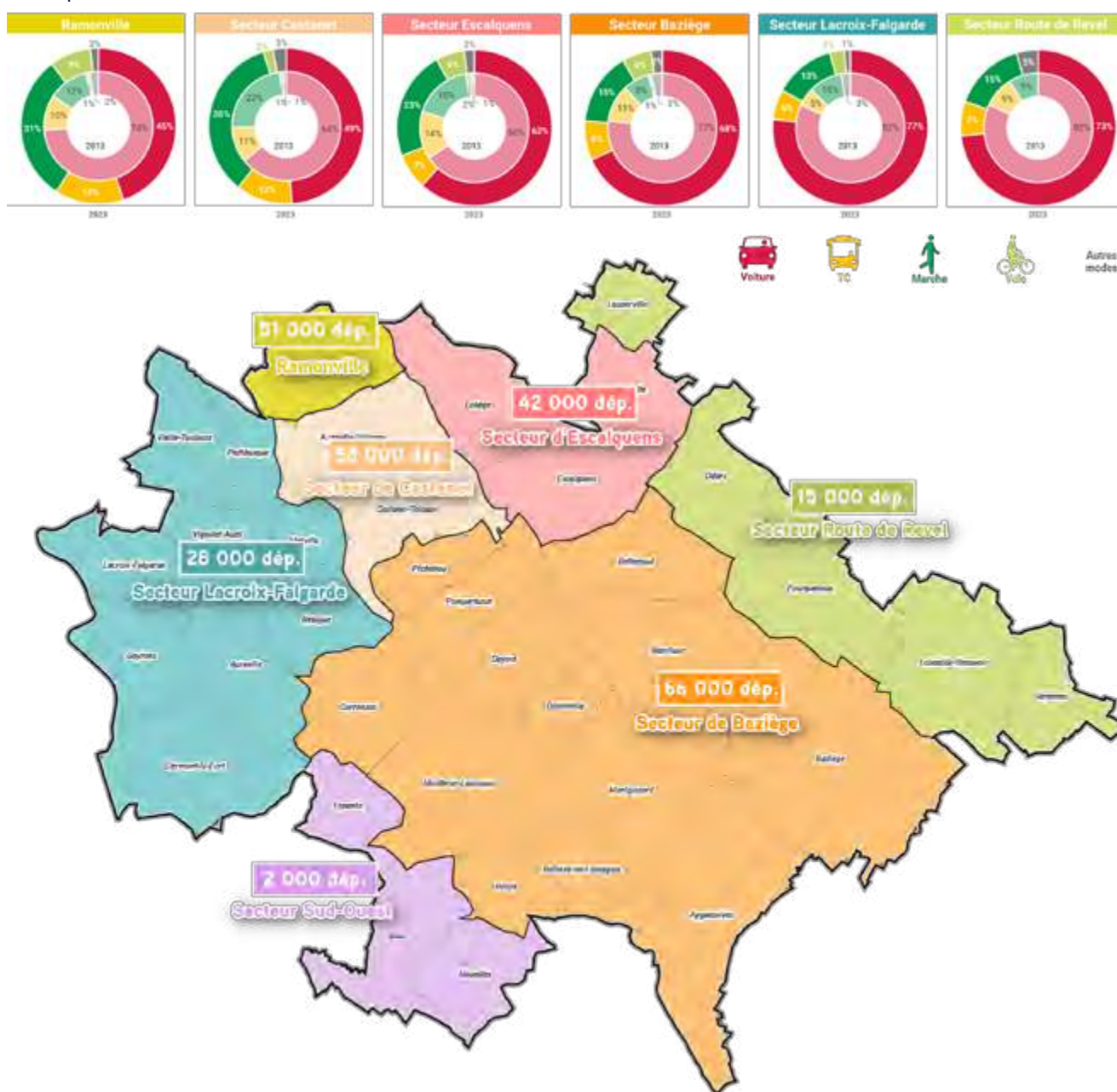


Le secteur de résidence influe les pratiques de mobilité des habitants du Sicoval. On constate une plus forte utilisation des transports en commun dans les secteurs de Ramonville Saint-Agne (14 % des déplacements effectués en TC) et Auzeville-Tolosane/Castanet-Tolosan/Pechabou (12 % des déplacements effectués en TC). Cela s'explique par la présence d'une desserte structurante du réseau de transports en commun Tisséo qui a été mise en place du fait de l'importante densité de population de ces secteurs.

La marche à pied y est également favorisée par un environnement plus urbain (31 % des déplacements dans le secteur de Ramonville et même 35 % des déplacements dans le secteur Auzeville-Tolosane/Castanet-Tolosan/Pechabou). En conséquence, la voiture n'est utilisée « que » pour un peu moins de la moitié des déplacements dans ces deux secteurs. En revanche, on note une plus faible utilisation du vélo dans le secteur de Castanet, avec seulement 2 % des déplacements des habitants réalisés par ce moyen de transports.

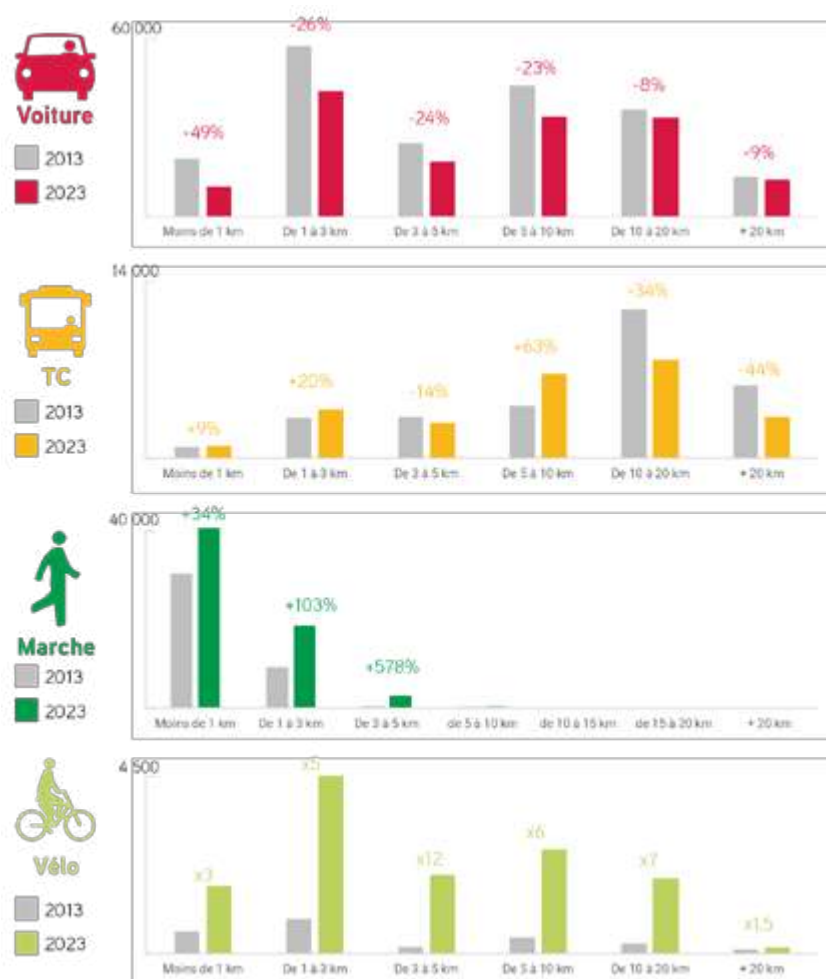
Les secteurs des coteaux ainsi que le Sud du territoire sont marqués, quant à eux, par une plus forte utilisation de la voiture, atteignant près de 80 % dans le secteur de Lacroix-Falgarde

Les déplacements des habitants du Sicoval selon leur secteur de résidence



Des alternatives privilégiées pour les distances courtes

Évolution du nombre de déplacements
par tranche de distance et par mode (*en %*)



L'utilisation de la voiture a diminué sur toutes les tranches de distances mais de manière plus importante sur les courtes distances. On note ainsi une baisse de 49 % du nombre de déplacements en voiture de moins de 1 km et de 26 % du nombre de déplacements en voiture compris entre 1 et 3 km.

Les transports en commun sont en progression de 18 % sur les déplacements de moins de 3 km, et en recul au-delà (sauf sur la tranche de distance 5- 10 km).

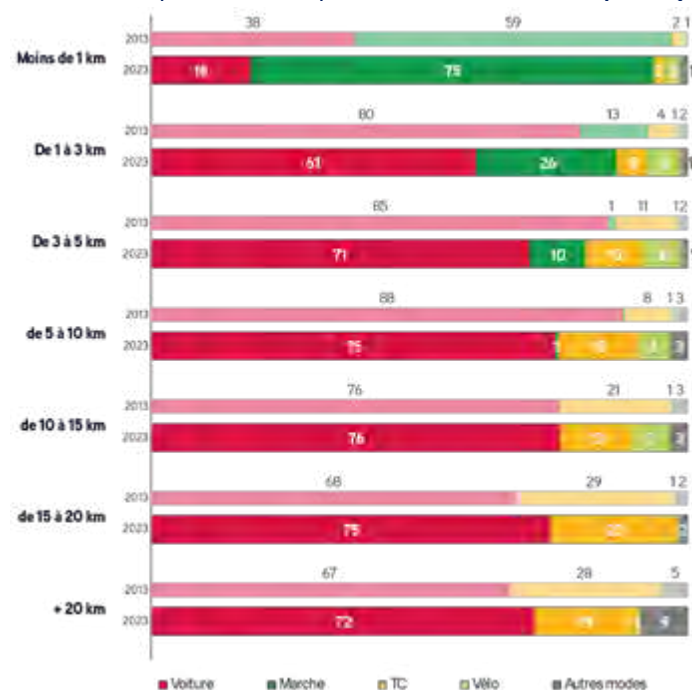
La pratique de la marche a progressé sur l'ensemble des déplacements de courtes distances.

Le vélo a progressé sur toutes les tranches de distances.

Ainsi, en parts modales, les modes actifs progressent fortement sur les distances inférieures à 5 km. Cette progression se fait principalement au détriment de la voiture.

- L'usage de la marche s'est développé de manière très importante sur les distances inférieures à 3 km.
- La part de la voiture a fortement diminué sur les distances inférieures à 10 km.
- L'usage du vélo a connu une hausse significative pour les distances comprises entre 2 et 15 km.
- La part des déplacements en transports en commun a diminué à partir de 10 km.

Evolution des parts modales par tranches de distances (*en %*)



Une baisse des distances parcourues

Chaque jour, les habitants du Sicoval parcourent un peu plus de 1,65 millions de kilomètres pour leurs déplacements. Un chiffre en diminution de 9 % depuis dix ans qui montre cependant une situation contrastée avec :

- Une baisse des distances parcourues en modes motorisés (voiture, TC et autres modes) : -14 %.
- Une augmentation des distances parcourues modes actifs (marche et vélo) : + 209 %.

Répartition des kilomètres parcourus par les habitants selon les modes (*en millions de km*)



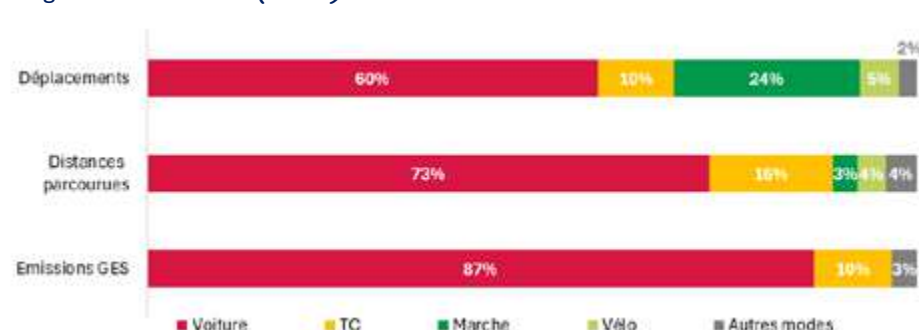
Concernant plus spécifiquement les pratiques de déplacements liées à la voiture, si l'enquête a montré une forte baisse du nombre de déplacements réalisés en voiture par les habitants du Sicoval (-23 % entre 2013 et 2023), dans le même temps, la distance moyenne des déplacements réalisés en voiture a augmenté (passant de 7 km à 8,1 km en moyenne). Cela a pour conséquence de minorer les effets de la baisse de l'usage de la voiture, les kilomètres parcourus en voiture ne baissant que de 10 %.

Cette augmentation de la distance moyenne des déplacements réalisés en voiture peut s'expliquer par le fait qu'un report de la voiture vers les modes alternatifs sur les déplacements de courte distance a été opéré. En conséquence, la voiture, qui reste le principal mode de déplacement, est utilisée sur des distances plus longues et son impact environnemental reste très élevé au sein du Sicoval.

Ainsi, si les déplacements réalisés en voiture ne représentent « que » 60 % de l'ensemble des déplacements, ils équivalent à 73 % des distances parcourues chaque jour et sont responsables de 87 % des émissions de gaz à effet de serre.

À titre de comparaison, les déplacements en transports collectifs ne sont responsables que de 10 % de ces mêmes émissions (pour 10 % de la part des déplacements). Il faut noter qu'ils bénéficient d'un renouvellement de flotte au profit d'une carburation privilégiant le gaz naturel et l'électricité.

Poids des modes dans les déplacements, distances parcourues et émissions de gaz à effet de serre (*en %*)



Dans l'ensemble toutefois, il est important de noter que les déplacements des habitants du Sicoval s'inscrivent dans la proximité puisque 59 % des déplacements font moins de 5 km (66 % à l'échelle du ressort territorial).



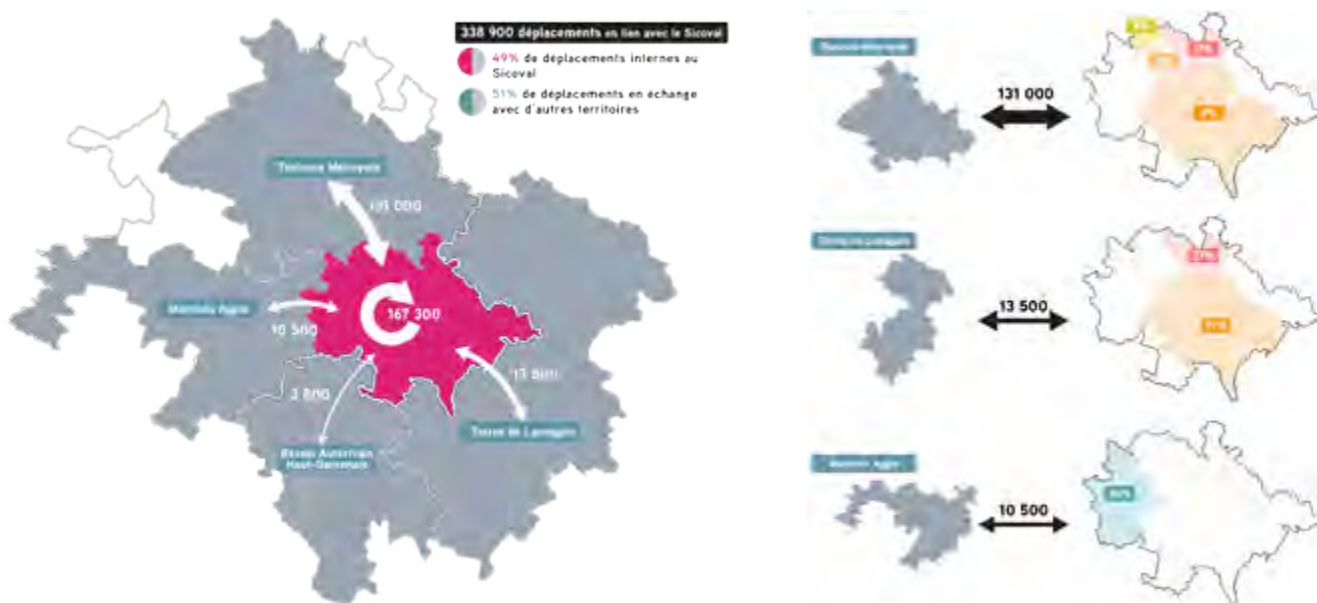
De forts échanges avec Toulouse Métropole mais également des déplacements internes au territoire importants

D'après l'Enquête Mobilités de 2023, 340 000 déplacements sont en lien avec le Sicoval chaque jour.

- 172 000 déplacements sont des déplacements en échange (entrants et sortants) avec d'autres territoires.
- 167 000 déplacements sont des déplacements internes au territoire du Sicoval.

Les principaux déplacements en échanges se font avec Toulouse Métropole (131 000 déplacements) et dans une moindre mesure avec la Communauté de communes de Terres du Lauragais (13 500 déplacements) et le Muretain Agglo (10 500 déplacements).

- Pour Toulouse Métropole, les principaux flux de déplacements ont lieu avec le secteur d'Escalquens.
- Pour Les Terres du Lauragais, les principaux flux de déplacements ont lieu avec le secteur de Baziège.
- Pour le Muretain Agglo, les principaux flux de déplacements ont lieu avec le secteur de Lacroix-Falgarde.



Parmi les déplacements qui restent à l'intérieur de l'agglomération, une grande majorité de ces déplacements restent même internes à leur secteur d'origine.

Les principaux flux de déplacements entre secteurs sont, quant à eux, localisés :

- Entre le secteur d'Escalquens et celui de Baziège,
- Entre Ramonville Saint-Agne et le secteur de Castanet-Tolosan,
- Entre le secteur de Castanet-Tolosan et celui de Baziège,
- Entre le secteur d'Escalquens et celui de Castanet-Tolosan.



Quelles offres de mobilité ?

Une offre en transport ferroviaire présente sur le territoire pour une fréquentation importante mais inégale (Réseau Lio)

Le Sicoval dispose de 5 gares sur la ligne TER Toulouse-Narbonne.

Ce réseau ferré supporte également une **mixité de trafic** avec des flux de marchandises et de voyageurs (TER, Intercités, TGV, marchandise).

Les gares de Labège Innopole, Labège Village, Escalquens et Baziège sont à proximité du cœur des centres-bourgs. À l'inverse, la gare de Montlaur est plus excentrée du centre-bourg de la commune.

L'offre est inégale selon les gares. Si les gares de Baziège, Escalquens et Labège Innopole proposent 39 trains par jour, celles de Montlaur et de Labège Village ne sont desservies que par 6 ou 7 trains par jour.

Les gares de Baziège, Escalquens et Labège Innopole sont d'ailleurs les trois gares les plus fréquentées du territoire.

En moyenne, le cadencement des trains est d'un train toutes les 30-40 minutes en heure de pointe afin de rallier Toulouse en 10 à 30 minutes.



Détail de l'offre et de la fréquentation des gares du Sicoval : (Données : Open Data SNCF)

Gare	Sens	Amplitude (semaine)	NB trains / jour (en semaine)	PPM* 7h30-9h	PPS** 17h-19h	Voyageurs 2022
Baziège	Baziège -> Toulouse	6h55-20h22	19	4	4	94 556
	Toulouse -> Baziège	6h28-20h27	20	3	5	
Montlaur	Montlaur-> Toulouse	6h59-8h51	3	2	0	3 565
	Toulouse -> Montlaur	18h14-19h13	3	0	3	
Escalquens	Escalquens -> Toulouse	7h05-20h29	19	4	4	61 053
	Toulouse -> Escalquens	6h21-20h20	20	3	5	
Labège Village	Labège Village -> Toulouse	7h08-8h59	3	2	0	8 650
	Toulouse -> Labège Village	17h04-19h05	4	0	4	
Labège Innopole	Labège Innopole ->Toulouse	7h11-20h33	19	3	4	192 317
	Toulouse -> Labège Innopole	6h16-20h16	20	2	5	
Venerque - Vernet	Venerque – Le Vernet -> Toulouse	6h47-20h51	17	4	2	194 542
	Toulouse -> Venerque - Le Vernet	7h06-22h17	20	1	5	
Pins-Justaret	Pins-Justaret -> Toulouse	6h52-20h56	14	4	2	128 776
	Toulouse -> Pins-Justaret	8h05-22h08	20	2	5	
Portet Saint-Simon	Portet Saint Simon -> Toulouse	6h58-21h01	19	4	4	317 915
	Toulouse -> Portet Saint Simon	6h58-22h03	22	3	5	

*PPM : Période de Pointe du Matin / **PPS : Période de Pointe du Soir

Une offre ferroviaire régionale complétée par une offre routière (Réseau Lio)

Le territoire du Sicoval est desservi par 5 lignes routières interurbaines qui relient les communes (y compris le sud du territoire) au réseau ferroviaire (Matabiau SNCF) et / ou au réseau métro (Marengo SNCF, Université Paul Sabatier).



Avec près de 49 000 voyageurs en 2021, la ligne 357 qui relie Revel à Toulouse Matabiau via Fourquevaux via la RD2 à l'Est du territoire, est la plus fréquentée.

Détail de l'offre et de la fréquentation des lignes interurbaines Lio :

Ligne	Origine - Destination	Nombre de courses /jour	Nombre de courses en 2021	Nombre voyageurs commerciaux 2021
310	Saint-Léon / Villefranche-de-Lauragais	2 (vendredi)	NC	NC
350	Castelnaudary / Villefranche-de-Lauragais / Toulouse (Université Paul Sabatier)	24	7 159	23 248
357	Revel / Fourquevaux / Toulouse (Matabiau)	20	5 239	48 864
383	Salles-sur-l'Hers / Ayguesvives / Toulouse (Université Paul Sabatier)	12	2 584	8 203
386	Villefranche-de-Lauragais / Belberaud / Toulouse (Matabiau)	3	480	4 227

A noter que le territoire du Sicoval est traversé par l'une des quatre lignes Express du réseau Lio (Ligne Hop !) qui empruntent les voies autoroutières pour rallier Toulouse. Le ligne Hop! 303 emprunte ainsi l'A61 mais sans marquer d'arrêt sur le territoire du Sicoval à l'exception d'un arrêt au Métro de Ramonville avant son terminus au métro Université Paul Sabatier.

Une densité de transports en commun urbains dans le nord (Réseau Tisséo)

Le réseau Tisséo est organisé selon trois niveaux :

- Les lignes structurantes : Ligne B du métro et Linéo 6.
- Les ligne de bus régulières : 54, 56, 79, 80, 81, 82, 109, 111, 112, 201, 202, 204, 205.
- Les lignes de transports à la demande : TAD 119.

Les transports en commun sont principalement concentrés dans les communes du Nord du territoire, à proximité des zones les plus densément peuplées et des zones d'activités.

Le réseau de TAD propose une offre en transports en commun pour la population résidant sur les coteaux ouest, en rabattement sur le métro.

En revanche, certains territoires où le niveau de population est plus faible ne sont couverts par aucun transport en commun, c'est le cas notamment à Clermont-Le-Fort, Espanès, Pouze, Noueilles, Issus.

La Linéo 6 est la ligne de bus la plus empruntée avec près de 1 315 121 usagers en 2021. Elle est suivie par la ligne 79 qui offre un important niveau de service.

Les lignes sont principalement radiales vers Toulouse, en dehors de la ligne 109 entre Castanet-Tolosan et Labège, qui répond à un fort besoin de déplacements.



Détail de l'offre et de la fréquentation des lignes urbaines Tisséo en 2022 :

Ligne	Origine - Destination	Validations	Validation/ Jour Type	Nombre Cours / jour	Nombre Validations par Course
L6	Ramonville Saint-Agne / Castanet-Tolosan	1 651 170	7 715	185	31
54	Empalot / Gleyze-Vieille	727 395	3 725	127	22
56	Université Paul Sabatier Auzerville Eglise	278 365	1 329	73	14
79	Ramonville Métro / Labège Couder ou St Orens Lycée	1 393 322	6 021	148	32
80	Rangueil / Belberaud La Balme	325 841	1 499	62	18
81	Université Paul Sabatier / Castanet-Tolosan Péries	500 689	2 030	75	22
82	Université Paul Sabatier / Ramonville Port Sud	70 196	415	73	5
109	Malepère / Castanet-Tolosan	152 006	697	67	8
111	Ramonville Saint-Agne / Théogone	152 916	807	44	14
112	Ramonville Saint-Agne / Montjoie	65 182	365	76	4
201	Malepère / Varennes En Clavié	22 211	105	20	4
202	Castanet-Tolosan / Montbrun-Lauragais Roumieux	13 295	77	17	3
204	Labège Innopole / Ayguesvives Collège	18 238	90	17	4
205	Castanet-Tolosan / Ayguesvives Collège	33 101	174	22	6
TAD 119	Aureville – Castanet-Tolosan - Goyrans – Lacroix-Falgarde - Mervilla - Pechbusque - Ramonville Saint-Agne - Rebique - Vieille Toulouse – Vigoulet-Auzil - Ramonville Métro	78 826	326	NR	8

Des lieux d'intermodalité hétérogènes

Aujourd'hui sur le territoire, l'intermodalité est accessible pour les usagers au niveau des gares SNCF et des parkings relais Tisséo.

L'efficacité et l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux (PEM) reposent sur l'offre de transport en commun mais également sur l'offre servicielle qui est proposée dans ces lieux de forte affluence.

Tous, en dehors du PEM du métro de Ramonville Saint-Agne où l'accès est réglementé et de la gare de Montlaur, disposent de parking de stationnement voiture gratuit ainsi que de stationnement vélo. Certains sont desservis par des lignes de transports en commun interurbaines et/ou par des lignes urbaines. La majorité sont accessibles par modes actifs.



NOM	Type de stationnement disponible	Desserte TC			Offre de stationnement				Autres offres de mobilité	
		Tisséo	Lio - Train	Lio - Cars	Parking voiture	Places de covoiturage	Places de vélo (en arceaux)	Consignes vélos	Station d'autopartage	Infrastructures de recharges
Ramonville Saint-Agne	P+R à accès contrôlé	✓		✓	✓ (1 029)	✓ Axe d'embarquement (22)	✓ (117)	✓ (60)	✓	✓
Moulin Armand	P en accès libre	✓		✓	✓ (58)	✓ (2)	✓ (20)	✓ (6)	✓	✓
Castanet-Tolosan La Malade	P en accès libre	✓			✓ (100)		✓ (20)			
Labège Innopole	P en accès libre	✓	✓	✓	✓ (28)		✓ (NC)	✓ (16)		
Labège Village	P en accès libre	✓	✓		✓ (30)		✓ (12)			✓
Escalquens	P en accès libre	✓	✓		✓ (39)		✓ (12)			
Montlaur		✓	✓				✓ (4)			
Bazège	P en accès libre	✓	✓	✓	✓ (26)		✓ (12)	✓ (4)		

Par ailleurs, depuis le 2 juin 2020, la Station V, située à proximité immédiate de la gare de Labège Innopole, propose un accompagnement complet dans le développement des déplacements à vélo, notamment à destination des salariés et entreprises du Sud-Est Toulousain. Elle offre ainsi de nombreux services :

- Accueil, conseils et informations autour des mobilités actives,
- Location de vélos adaptés à tous les besoins : vélos de ville Tisséo, vélos pliables et vélos à assistance électrique (VAE),
- Services et animations autour du vélo : découverte d'itinéraires cyclables, conduite du vélo en ville, ateliers de réparation et d'autoréparation, conseils à la location ou à l'achat de vélos classiques ou à assistance électrique, marquage Bicycode,
- Offre de location vélo auprès des entreprises adaptée à la « remise en selle » des salariés : livraison de flottes de vélos et maintenance sur site,
- Promotion du vélo dans le cadre des démarches de plan de mobilité employeur,
- Vente d'accessoires spécialisés : équipement des cyclistes, entretien des vélos et sécurité,
- Parc de stationnement vélo Tisséo avec une capacité de 80 vélos,
- Vente de titres de transport Tisséo.

Conçu par Tisséo Collectivités et par le Sicoval, le projet de la station V de Labège est soutenu par l'ADEME. La gestion de la Station V est déléguée à la Maison du Vélo de Toulouse.

Des infrastructures cyclables concentrées le long des axes routiers structurants

Le Sicoval est engagé, au travers de son Plan Vélo 2023-2032, dans une programmation des aménagements et des services en faveur du vélo.

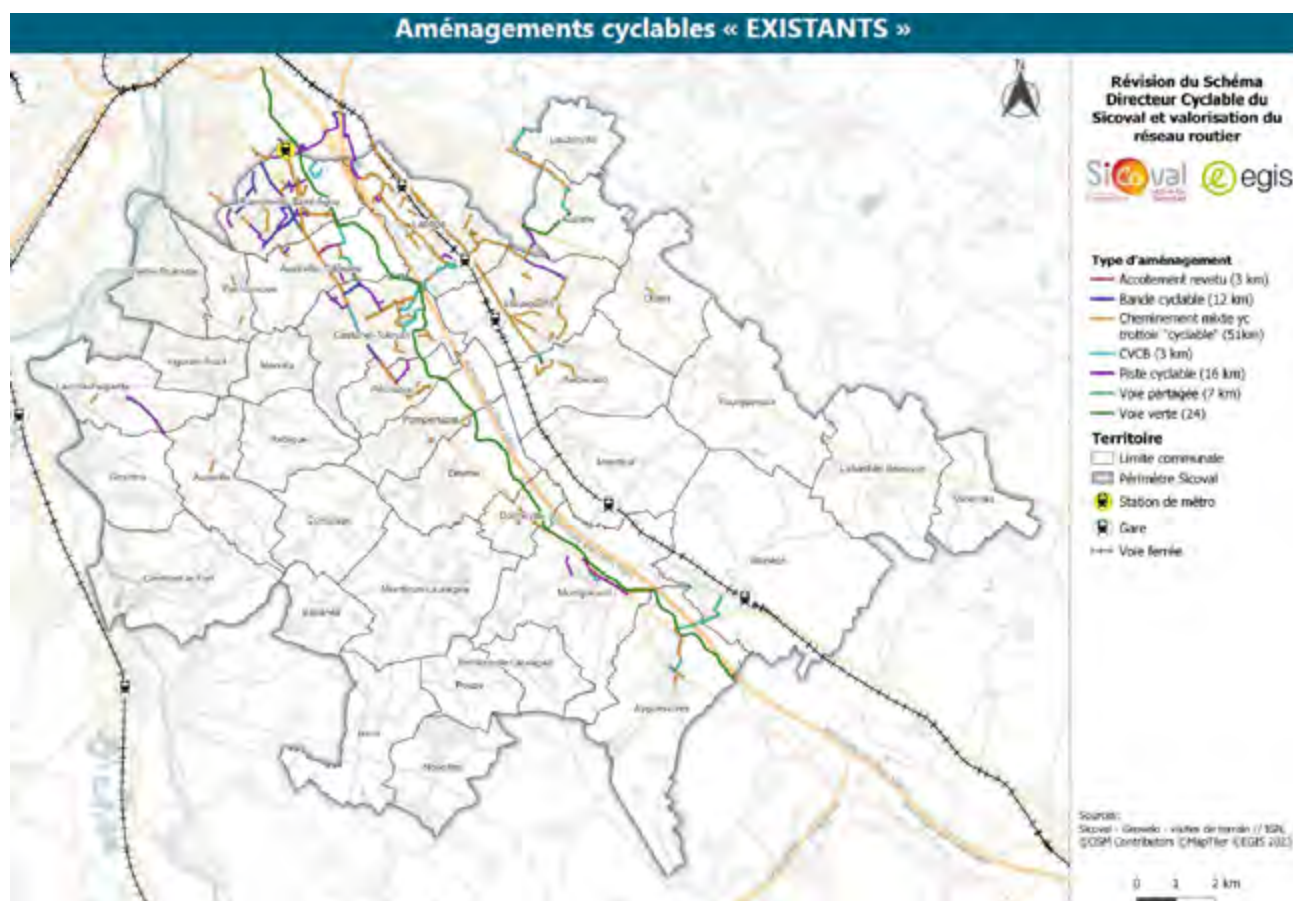
En termes d'infrastructures, le territoire du Sicoval est desservi par des aménagements existants et en constant développement. Début 2023, on recense ainsi 116 km d'infrastructures cyclable, voies partagées ou cheminements doux pouvant s'apparenter à une infrastructure mixte vélo et piéton dont :

- 25 km d'aménagements de partage de voirie (bandes cyclables, zone 30, bandes multifonctionnelles, double sens cyclable),
- 40 km d'aménagements en site propre pistes cyclables et voies vertes,
- 51 km cheminement doux potentiellement utilisable par des vélos.

Le Canal du Midi constitue la colonne vertébrale du vélo à l'échelle du territoire. La rue l'Occitane, située au sein de la ZAC Enova Labège, constitue, quant à elle, un corridor préférentiel pour les actifs et étudiants.

La programmation du volet aménagement du Plan Vélo 2023-2032 prévoit le maillage complet du territoire articulé sur le réseau structurant constitué par les Réseau express vélo prévus par le Conseil départemental et connecté aux territoires limitrophes.

Par ailleurs, en ce qui concerne les services vélo, la Station V de Labège, située à proximité immédiate de la gare de Labège Innoport et financée par Tisséo Collectivités et le Sicoval, propose des conseils pour la pratique du vélo, un service de location de vélos variés, des interventions en entreprises et des animations pour divers publics ainsi que des ateliers de réparation.



Des offres de covoiturage et d'autopartage en développement

La pratique du covoiturage, les infrastructures et les services dédiés se développent depuis plusieurs années. Plusieurs démarches ont été engagées par Tisséo Collectivités, le Département de la Haute-Garonne, le Sicoval à travers son adhésion à l'association Rézopouce puis Mobicoop et certaines communes du territoire pour permettre et encourager la pratique du covoiturage. Elles ont notamment permis la création de :

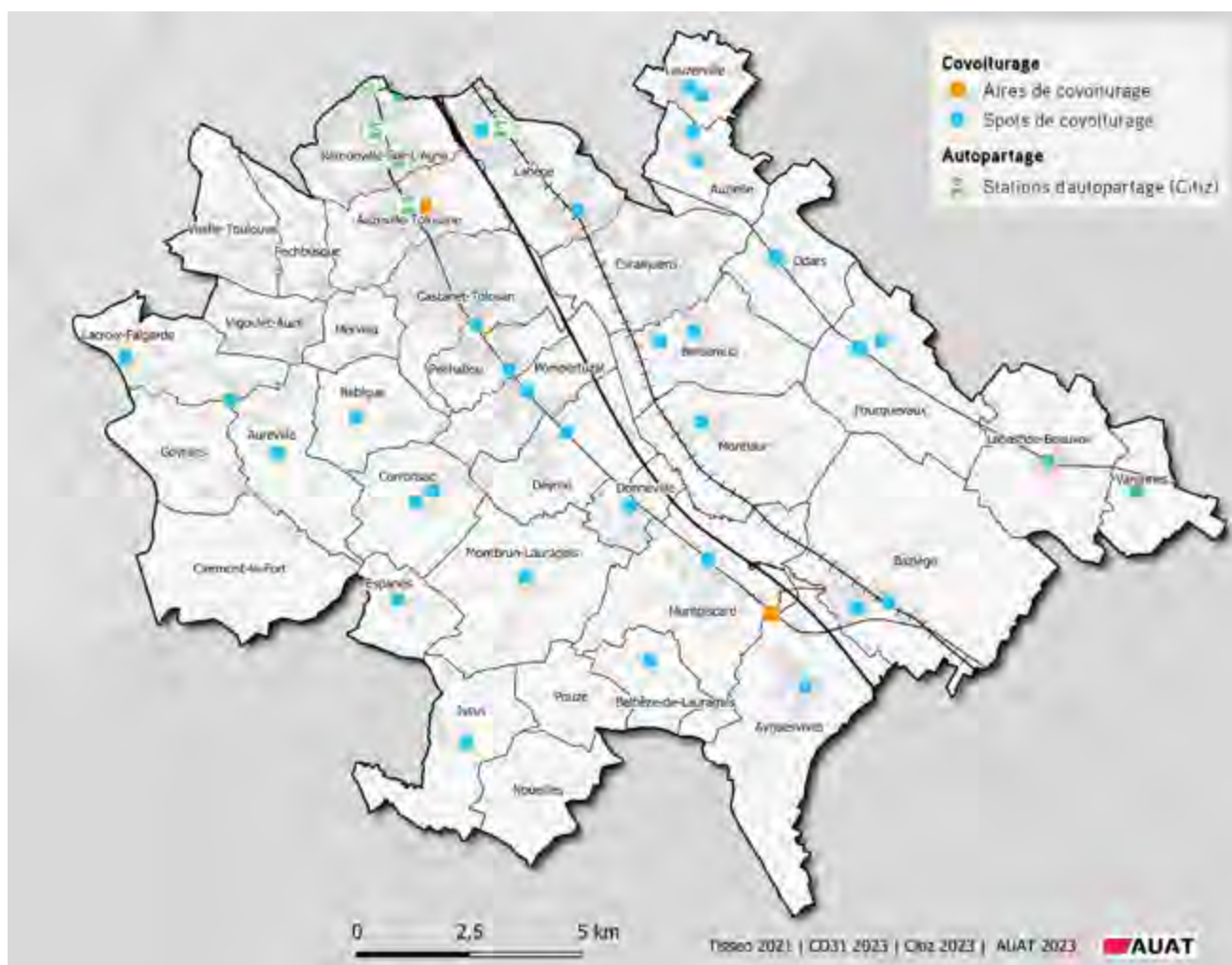
- 40 spots de covoiturage installés dans 26 communes du Sicoval, principalement le long des axes routiers,
- 2 aires de covoiturage à Ayguesvives (aire de Ticaille de 43 places) et à Auzeville-Tolosane (aire du Moulin Armand de 59 places).

La promotion de l'autopartage participe à la même logique que le soutien à la pratique du covoiturage. Limitation du nombre de véhicules dans l'espace public, mutualisation des usages d'un véhicule individuel, complément à une offre de transports collectifs, alternative à la possession, etc. : les avantages sont nombreux et la pratique en pleine croissance.

Cependant, pour le moment, il n'existe que 5 stations d'autopartage sur le Sicoval (toutes opérées par Citiz) :

- 3 stations à Ramonville Saint-Agne : Métro, Marnac et Salvador Allende,
- 1 station à Auzeville-Tolosane : Moulin Armand,
- 1 station à Labège : Station V.

Le service d'autopartage lodines est également disponible sur le secteur Nord Sicoval.



Des nouvelles infrastructures de mobilité en projet



Deux nouvelles lignes de métro

Deux projets importants de développement des infrastructures de transport en commun de l'agglomération toulousaine viendront fortement impacter le territoire dans les prochaines années.

La ligne C (2028) : Du Nord-Ouest (Colomiers) au Sud-Est (Labège), la ligne C du métro permettra de relier les pôles majeurs d'emploi de l'agglomération toulousaine, dont les pôles d'innovation du Sicoval qui connaissent un fort développement économique.

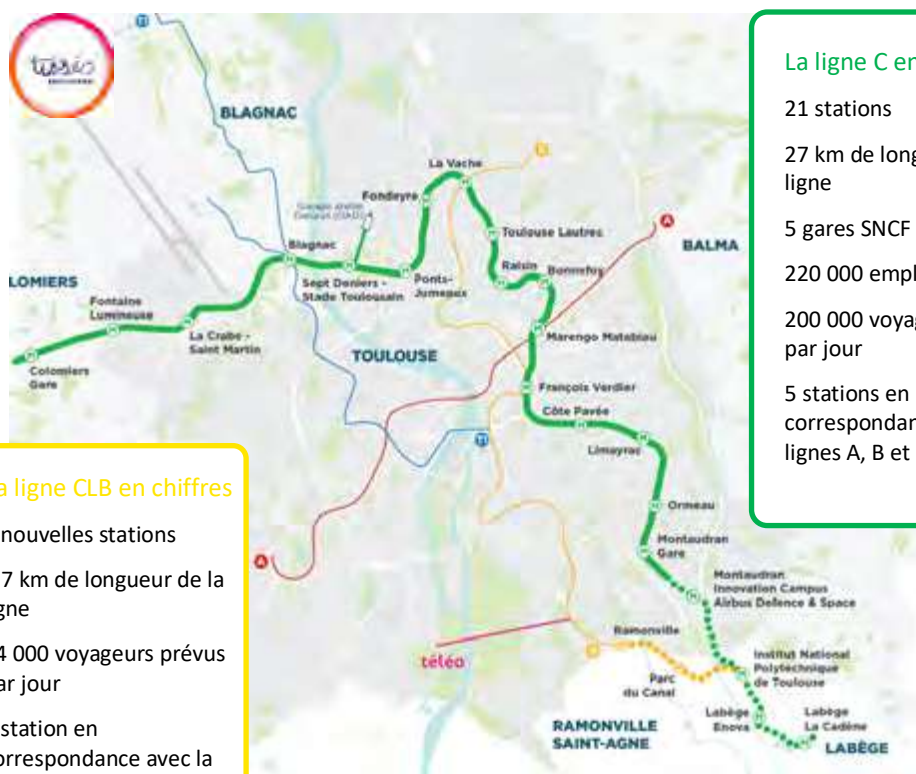
En 2028, à la mise en service de la ligne, le déploiement du réseau de transport en commun desservira directement plus de 500 000 habitants, soit 60% des habitants de la grande agglomération toulousaine situés à moins de 10 minutes des stations et des arrêts.

Sur le territoire du Sicoval, la ligne C desservira 3 stations : Labège Madron (INPT), Diagora et Labège Gare.

Avec l'arrivée de la ligne C, c'est aussi un nouveau pôle d'échanges qui verra le jour au niveau du terminus de la ligne, à Labège Gare. Il sera équipé de 1 000 places voitures, 200 places vélos en consignes sécurisées et 50 places vélos en arceaux (dont l'augmentation est d'ores et déjà en cours d'étude), une gare bus, une passerelle modes actifs permettant le franchissement de la voie ferrée entre la station de métro Labège gare et le P+R et une nouvelle halte ferroviaire.

La Connexion Ligne B (2027) : La connexion Ligne B (CLB) consistera au prolongement de l'actuelle ligne B, dont le terminus est situé à Ramonville Saint-Agne, grâce à 2 nouvelles stations : Parc du Canal et Labège Madron (INPT). Elle offrira ainsi une correspondance directe à la ligne C du métro au niveau de la future station Labège Madron (INPT).

L'essentiel du tracé de 2,7 km sera aérien ; seul le raccordement à la station Ramonville sera souterrain notamment pour passer sous le Canal du Midi et l'avenue Latécoère. Le reste du tracé s'effectuera en viaduc pour franchir l'autoroute, l'Hers, la RD916 et le lac de l'INPT.



La ligne C en chiffres

- 21 stations
- 27 km de longueur de la ligne
- 5 gares SNCF desservies
- 220 000 emplois desservis
- 200 000 voyageurs prévus par jour
- 5 stations en correspondance avec les lignes A, B et le tramway

La ligne CLB en chiffres

- 2 nouvelles stations
- 2,7 km de longueur de la ligne
- 14 000 voyageurs prévus par jour
- 1 station en correspondance avec la ligne C

Ces nouveaux projets permettront au territoire du Sicoval de pouvoir accéder plus facilement aux territoires du Nord et du Nord-Est de Toulouse depuis la commune de Labège, ainsi qu'une liaison facilitée aux autres lignes structurantes du réseau Tisséo. À l'occasion de la mise en service de ces projets, le réseau de bus sera restructuré pour répondre au mieux aux attentes des usagers.

Une ligne Express à l'étude

Les lignes Express proposent une réponse aux besoins de mobilité des zones périurbaines éloignées présentant un certain potentiel.

Une ligne Express doit pouvoir proposer :

- Un temps de parcours attractif, impliquant de limiter le nombre d'arrêts et d'assurer des conditions optimales de circulation sur le réseau viaire,
- Un rabattement sur le réseau structurant, afin de permettre aux usagers des connexions vers d'autres secteurs de l'agglomération,
- Selon les territoires, une desserte des principales zones d'activités afin de proposer aux usagers des connexions directes aux zones d'emplois.

En termes d'offre, la desserte des lignes Express est ciblée sur l'heure de pointe avec une fréquence de maximum 30 minutes en heures de pointe.

La Feuille de Route 2026 de Tisséo Collectivités concernant les lignes express prévoit d'étudier la faisabilité et l'opportunité de réaliser une ligne Express entre le Sud du Sicoval et Toulouse.

Une consolidation et une accélération de la mise en œuvre du Plan Vélo



En juillet 2023, les élus du Sicoval ont voté le Plan Vélo pour la période 2023-2032.

Il a pour vocation à accélérer la mise en œuvre de la politique cyclable sur le territoire en développant un réseau cohérent à l'échelle des 36 communes mais également en maillant les itinéraires avec les projets de Réseaux express vélo prévus par le Conseil départemental. Il prévoit d'assurer des connexions avec les territoires voisins notamment Toulouse Métropole et Muretain Agglo.

Deux moyens sont mobilisés autour de cette ambition : un engagement financier ambitieux de 30 M€ permettant un doublement (a minima) des infrastructures cyclables.

Le programme du Plan Vélo prévoit notamment le développement de 150 km d'aménagements cyclables entre 2023 et 2032 ainsi que des actions et services complémentaires à mettre en place (signalétique et jalonnement, stationnement vélo, communication, etc.).

Un développement de stations de vélos en libre-service Vélo Toulouse sur le Sicoval

Dans le cadre de la LOM, la compétence « Services Vélo » est revenue à Tisséo Collectivités. Le marché permettant le renouvellement du service de Vélo en Libre-service a été notifié à l'été 2023.

Dans le cadre de ce renouvellement, les communes de Labège et Ramonville Saint-Agne ont été identifiées comme pouvant accueillir ce dispositif à raison de :

- 6 stations pour Ramonville Saint-Agne,
- 4 stations pour Labège.

Le déploiement de la nouvelle offre est prévu de manière progressive : septembre à octobre 2024 pour Toulouse et ses faubourgs, au plus tard 12 mois après (soit au 01/10/2025) pour les communes de premières couronnes. Le Sicoval a décidé la mise en œuvre à horizon septembre 2025 de 4 stations sur la commune de Labège et de 6 stations sur la commune de Ramonville Saint-Agne.

De nouvelles aires de covoiturage en projet



Dans le cadre du Schéma départemental de covoiturage en Haute-Garonne, plusieurs aires de covoiturage sont notamment en projet : à Escalquens, Deyme et Montgiscard (en partenariat avec Vinci Autoroutes). Des propositions complémentaires ont été faites auprès du Conseil départemental et sont en cours d'étude.

Mise en service en septembre 2025, la future aire de covoiturage de Montgiscard devrait constituer un véritable pôle d'échanges multimodal. En effet, située à proximité immédiate de l'échangeur de l'A61 et sous maîtrise d'ouvrage de Vinci Autoroute, elle comprendra une aire de covoiturage de 84 places, un arrêt de bus, une zone de dépose-minute, une zone réservée aux deux-roues motorisés ainsi que deux consignes sécurisées et des arceaux pour le stationnement des vélos. Une piste cyclable connectée au réseau cyclable du Sicoval sera également créée pour y accéder.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN TERRITORIAL DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES



Les enjeux

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ PUBLIQUE : Aujourd'hui, certains secteurs de l'agglomération et notamment le long des principaux axes routiers, sont soumis à des nuisances générées par la circulation automobile en particulier les polluants émis par les échappements (Nox, particules fines). Certaines de ces nuisances ont des effets avérés sur la santé et l'environnement. La prise en compte de ces enjeux implique de diminuer la pollution atmosphérique ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

Pour répondre à ces enjeux de santé publique et d'environnement, l'amélioration des performances environnementales des véhicules en circulation, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers ou de poids lourds, est une nécessité, et la politique de déplacements de l'agglomération doit notamment favoriser l'usage des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Ces évolutions du parc automobile doivent être couplées notamment avec une réduction de la demande en déplacements et des efforts de report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

ASSURER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ : La qualité de vie au sein des villes, villages et centralités du Sicoval importe aux habitants, mais aussi aux acteurs du territoire : entreprises, commerces, pôles d'enseignement et formation, etc. Elle constitue un facteur d'attractivité et une vitrine.

Au-delà de la mobilité à l'échelle du territoire et entre ces différents lieux de vie, il apparaît nécessaire de favoriser une mobilité de proximité, ce qui implique de mettre en œuvre des solutions et actions en matière d'aménagement du territoire, de mixité des fonctions mais également d'apaisement des circulations et de partage de l'espace public propice à tous les modes de déplacement.

OFFRIR DES SOLUTIONS DE DÉPLACEMENT ADAPTÉES À TOUS LES PUBLICS : Se déplacer sur un territoire élargi en empruntant différents modes de déplacements repose sur des compétences et connaissances qui s'acquièrent.

Si des étapes restent encore à franchir pour permettre à plus d'habitants de disposer d'un système de mobilité adapté aux spécificités des territoires, il s'agit aussi d'améliorer les conditions effectives d'accès aux services de mobilité existants et d'accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité.

FAVORISER LE REPORT MODAL ET LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE : Le report modal est l'enjeu emblématique et incontournable de tout plan de mobilité. Il traduit l'ambition du document en matière d'évolution des comportements de mobilité, des habitants de l'agglomération comme des personnes extérieures, en identifiant les modes à privilégier pour les déplacements du quotidien.

Les actions mises en place doivent donc faire évoluer significativement les pratiques de déplacements en faveur des modes les moins polluants (marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage, etc.).

AGIR À L'ECHELLE DES ZONES D'ACTIVITÉS : Le Parc du Canal de Ramonville Saint-Agne et Labège Enova sont les deux plus importantes zones d'emplois du territoire. L'enquête ménages déplacements de 2013 a montré que près de 80 % des déplacements à destination de ces deux pôles d'emplois sont réalisés en voiture. La disposition d'une place de stationnement au lieu de travail est un facteur qui conditionne fortement le recours à la voiture.

A contrario, l'absence de place de stationnement induit une diversification de l'usage des modes de déplacement pour accéder au travail à condition bien sûr qu'il existe des offres alternatives.

Agir à l'échelle des zones d'activités constitue donc un enjeu majeur.

INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT : Le développement de l'offre ne suffit pas toujours à faire évoluer les pratiques de mobilité dans le sens et avec l'ampleur souhaités par les politiques publiques. Il apparaît donc nécessaire de déployer des moyens pour susciter et accompagner les changements de comportement : informer, sensibiliser, faire connaître voire faire essayer les différentes offres de mobilité pour faire évoluer les pratiques.

Cette perspective ouvre également sur la nécessité de rendre plus lisibles et facilement appropriables les différentes solutions de mobilité en matière d'accès à l'information, aux titres de transport et aux services dans le cadre d'une approche multimodale et unifiée, en effaçant les frontières entre les opérateurs, dont l'utilisateur n'a pas à se préoccuper.

Les objectifs stratégiques

Inscrit dans le programme d'actions du PCAET, le Plan territorial des mobilités décarbonées du Sicoval a pour ambition de réduire l'impact des transports routiers et de la mobilité, en général, sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Pour y parvenir le PTMD, devra se fixer des objectifs stratégiques ambitieux en matière :

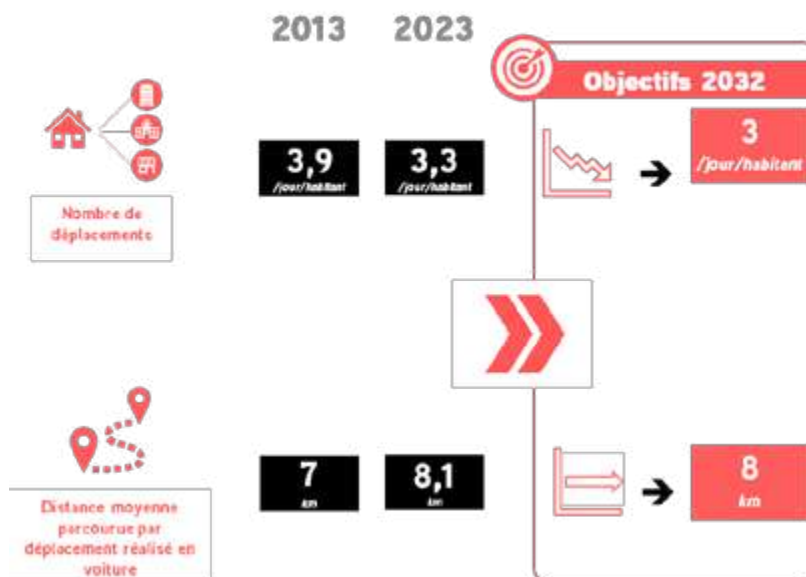
- De report modal de la voiture individuelle vers les modes de transports alternatifs,
- De diminution du nombre de déplacements réalisés par habitant et par jour,
- De diminution des kilomètres parcourus réalisés en voiture.

Objectif 1 : Maitriser la hausse de la demande de déplacements et des distances moyennes réalisées en voiture

Selon l'Enquête Mobilité de 2023, les habitants du Sicoval réalisent en moyenne 3,3 déplacements internes par jour et par habitant. La distance moyenne d'un déplacement réalisé en voiture est de 8,1 km.

Afin de maitriser la hausse de la demande de déplacement, il est nécessaire de diminuer le nombre de déplacement par jour et par habitant ainsi que la distance moyenne de leurs déplacements réalisés en voiture.

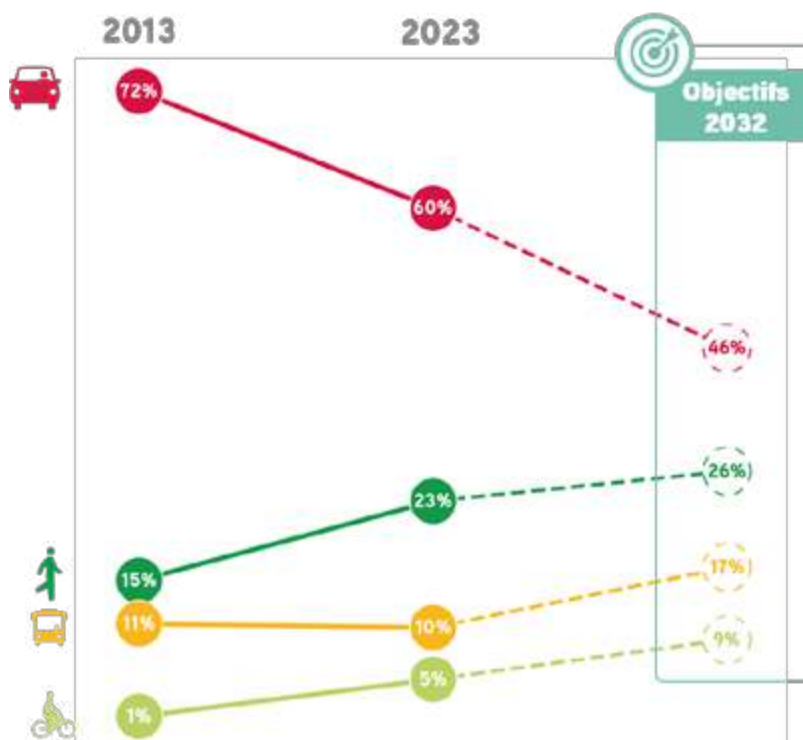
Les objectifs fixés en ce sens à horizon 2032 sont basés sur les tendances passées ainsi que sur l'analyse des résultats d'Enquêtes Mobilités réalisées, plus récemment, sur d'autres territoires.



Objectif 2 : Favoriser le report modal et limiter le recours à la voiture individuelle

Les évolutions visées par le PTMD s'attachent à poursuivre la dynamique globale engagée en faveur de la baisse de l'usage de la voiture, en s'appuyant sur un fort développement de l'usage du vélo et sur une poursuite de la croissance des déplacements réalisés en transports en commun et à pied.

Le PTMD vise donc un horizon 2032 où les pratiques de déplacement ne se fonderont plus sur les mêmes logiques que celles observées antérieurement : la mise en place progressive de la ville des courtes distances et d'une politique de mobilité ambitieuse se traduiront par une utilisation accrue des modes alternatifs à la voiture individuelle.



L'impact attendu du PTMD sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux

Les sources de la pollution de l'air liées au secteur du transport sur le territoire du Sicoval et les objectifs nationaux de réduction des émissions à atteindre

En 2022 sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Sicoval, le trafic routier est responsable de 20 % des émissions de particules en suspension (PM2,5 et PM10), de 79 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 62 % des émissions de gaz à effet de serre (GES).



Depuis 2015, l'État fixe des objectifs de réduction des polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre à travers deux documents :

- Le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA) qui fixe des objectifs de réduction des émissions (tous secteurs confondus) d'un certain nombre de polluants dont les PM 2,5 et les NOx à horizon 2025 et 2030.
- La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui fixe des objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans tous les secteurs dont celui des transports à horizon 2030 et 2050.

Origines et effets

Les particules en suspension PM10 et PM2,5 : Les particules en suspension (aérosols, cendres, suies, particules minérales, etc.) ont de nombreuses origines, tant naturelles qu'humaines. Elles sont usuellement désignées par catégories de tailles via l'abréviation PM complétée d'un indice chiffré indiquant la taille maximale de la fraction considérée. PM10 et PM2,5 se réfèrent ainsi aux particules dont le diamètre est inférieur à 10 et 2,5 micromètres. Selon leur taille, les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire et peuvent, pour les plus fines, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérogènes.

Les Oxydes d'azote (NOx) : Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2) sont émis lors des phénomènes de combustion. Le NO2 est un gaz irritant pour les bronches. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises. Chez l'enfant, il favorise les infections pulmonaires. Il participe également aux phénomènes des pluies acides, à l'atteinte de la couche d'ozone stratosphérique et à l'effet de serre.

Gaz à effet de serre (GES) : Les gaz à effet de serre (GES) sont des éléments gazeux participant au réchauffement de l'atmosphère. Les principaux GES émis sont le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O). Ces GES, naturellement présents dans l'atmosphère terrestre, ont vu leurs émissions et concentrations grandement augmenter suite à la révolution industrielle au cours du XIX^{ème} siècle suite à l'exploitation et la combustion des énergies dites « fossiles ». Ces concentrations et émissions augmentent chaque année, et participent au réchauffement climatique sur Terre.

Objectifs de réduction 2030

PM2.5
-35 %
(par rapport à 2014)

NOx
-50%
(par rapport à 2014)

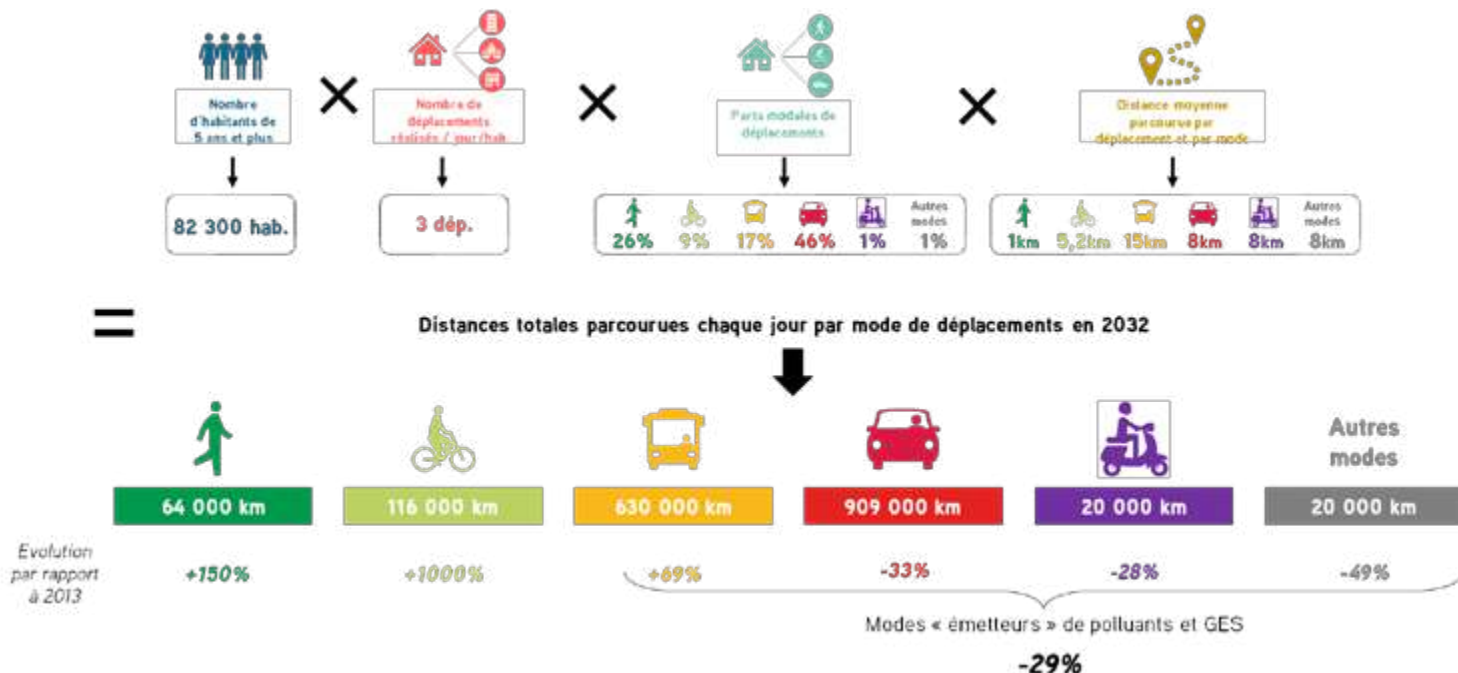
GES
-28%
(par rapport à 2015)

La diminution des émissions de polluants et gaz à effet de serre attendue grâce à la mise en œuvre du PTMD

Les hypothèses prises en compte et la méthodologie

La Communauté d'agglomération du Sicoval et l'Auat ont fourni à Atmo Occitanie les hypothèses d'évolution en nombre de déplacements et en distances parcourues des différents modes de déplacements sur le territoire du Sicoval pour l'horizon 2032. Elles sont la traduction des objectifs de mobilité (évolution des parts modales, du nombre de déplacements réalisés par jour et par habitant et des distances moyennes) et prennent en compte l'augmentation de la population de 19 % prévue entre 2013 et 2032 à l'échelle du territoire (trajectoire retenue à l'issue des travaux liés à la révision du Scot de la Grande Agglomération Toulousaine).

La traduction des objectifs de mobilité en distances parcourues



A partir de ces hypothèses d'évolution des distances parcourues des véhicules motorisés (hors véhicules utilitaires légers et poids-lourds) fournies par l'Auat, Atmo Occitanie a construit deux scénarios :

- Scénario 1 « PTMD 2032 » – Hypothèse Haute : Atmo Occitanie a appliqué les hypothèses d'évolution des distances parcourues entre 2013 et 2032 sur celles fournies par son inventaire des émissions de l'année 2013.
- Scénario 2 « PTMD 2032 » – Hypothèse Basse : Atmo Occitanie a appliqué les hypothèses d'évolution des distances parcourues entre 2023 et 2032 sur celles fournies par son inventaire des émissions de l'année 2022 (dernière année d'inventaire disponible).

Les résultats des enquêtes Mobilités de 2013 et 2023 ont montré une baisse des distances parcourues réalisées en voiture par les habitants du Sicoval de 10 %. Or, sur la même période, les observations de mobilité, sur lesquelles s'appuie l'inventaire des émissions d'Atmo Occitanie ont montré, quant à elles, une hausse de 3 %. Atmo Occitanie a donc évalué ce second scénario afin de tenir compte de cette hausse observée du trafic routier et a ainsi appliqué les hypothèses d'évolution des distances parcourues entre 2023 et 2032 de l'Auat sur celles issues des évaluations d'Atmo Occitanie pour l'année 2022.

Pour les deux scénarios, les hypothèses d'évolution des kilomètres parcourus simulés par l'Auat ont été appliquées sur le réseau routier du territoire hors tronçon autoroutier, en cohérence avec les actions du PTMD qui portent sur la mobilité interne au territoire des habitants du Sicoval.

Enfin, ces hypothèses ont été complétées par des éléments techniques détaillés et partagés avec le territoire, notamment concernant les parcs roulants de véhicules (légers et transports en communs) projetés à horizon 2032.

La baisse attendue des émissions

Entre 2013 et 2032 sur le territoire du Sicoval (hors autoroute), l'atteinte des objectifs de limitation du recours à la voiture individuelle faisant suite à la mise en œuvre des actions inscrites dans ce Plan territorial des mobilités décarbonées, à l'échelle des 36 communes et en lien avec les partenaires institutionnels et associatifs, permettrait la diminution des émissions ci-dessous :



Une baisse de -66 % à -70 % des émissions des PM_{2,5} grâce au renouvellement du parc de véhicules.



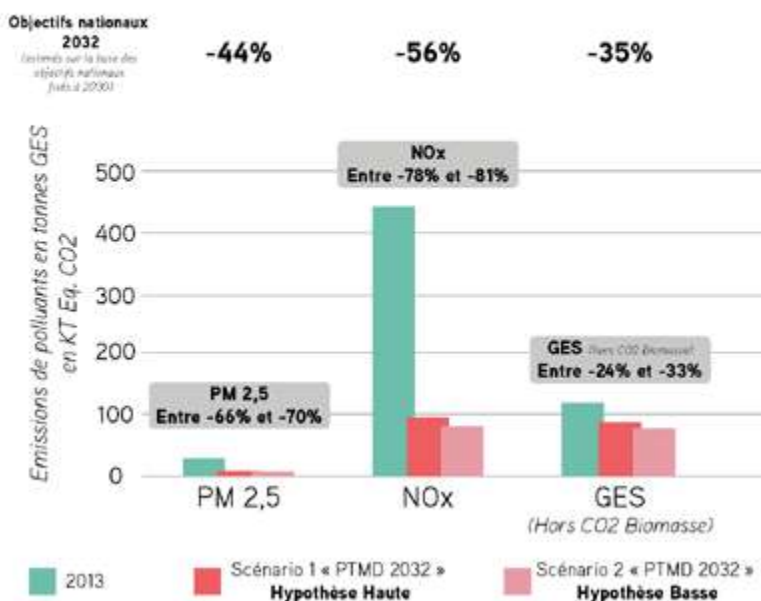
Une baisse de -78 % à -81 % des émissions de NO_x grâce à l'effet cumulé du renouvellement du parc de véhicules et de la baisse des kilomètres parcourus des véhicules particuliers.



Une baisse de -24 % à -33 % des émissions de GES hors CO₂ Biomasse (référence de la SNBC) essentiellement liée à la baisse des distances parcourues due au report modal.



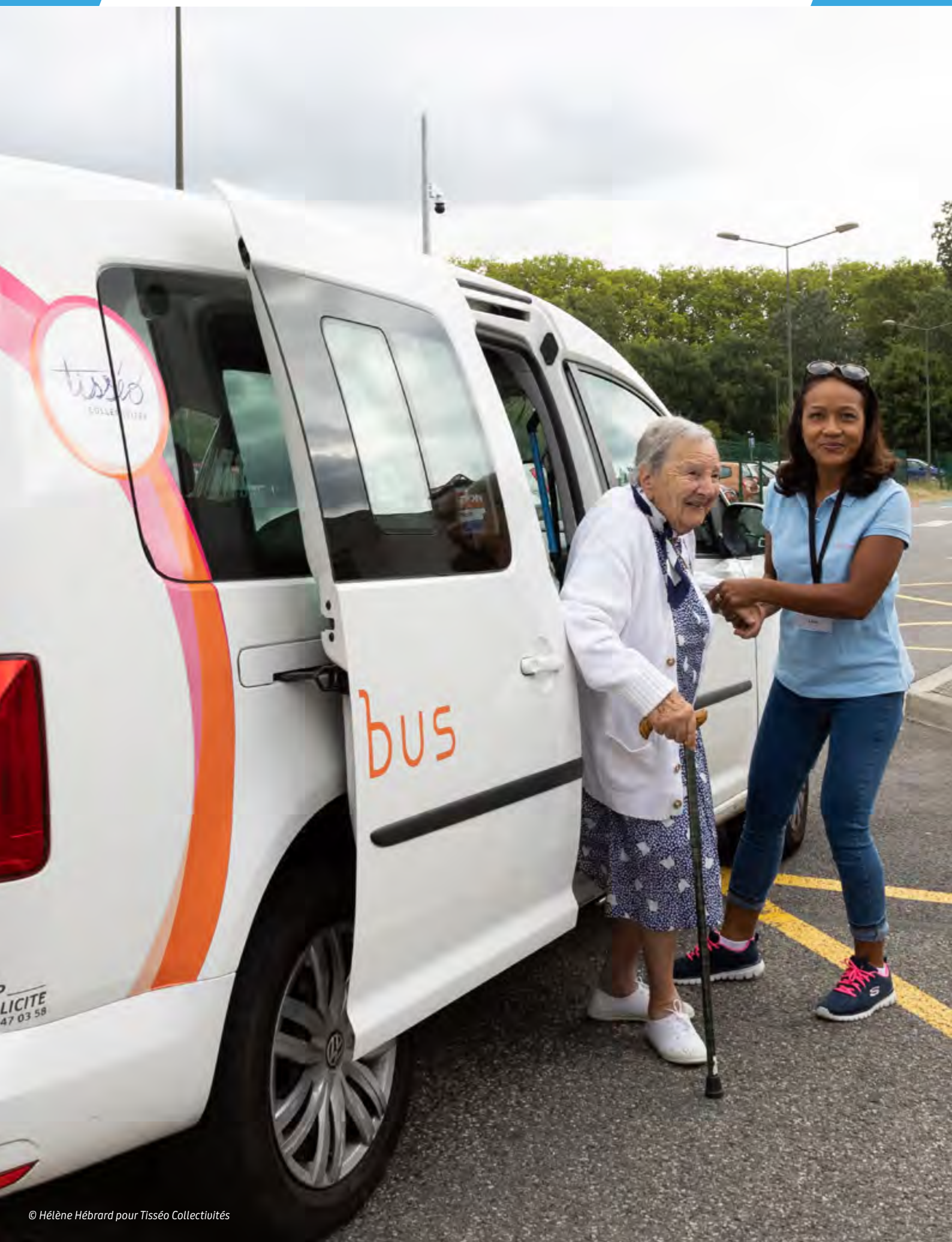
Evolution des émissions - Impact du PTMD Territoire du Sicoval - Hors Autoroute



Ainsi, en 2032, les émissions de NO_x et de particules PM_{2,5} du secteur du trafic routier devraient fortement diminuer. Les objectifs nationaux de réduction des émissions fixés par le PRÉPA projetés sur l'année 2032 pour le secteur du trafic routier devraient être respectés.

Concernant les émissions de GES, la mise en œuvre du PTMD permettrait d'inverser la tendance à la hausse des émissions de GES (hors CO₂ biomasse) observée ces dernières décennies et d'approcher les objectifs de la SNBC pour le secteur du trafic routier (-35 % en 2032 par rapport à 2015).

PROGRAMME D'ACTIONS





MAITRISER LA HAUSSE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

- Action n°1 Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux de transports en commun existants et à venir
- Action n°2 Accompagner les nouvelles formes de travail
- Action n°3 Favoriser de nouvelles formes de mobilité partagées (covoiturage, autopartage)
- Action n°4 Développer les services de proximité et numériques, aider les initiatives de mobilité inclusive



INCITER AU REPORT MODAL VERS LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE PARTICULIÈRE

- Action n°5 Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel
- Action n°6 Poursuivre la mise en œuvre du Plan Vélo
- Action n°7 Soutenir le développement des Services express régionaux métropolitains (SERM) et renforcer l'offre régionale routière
- Action n°8 Améliorer la performance des transports en commun
- Action n°9 Favoriser l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

- Action n°10 Apaiser et réduire la circulation automobile dans les centralités et zones d'activités
- Action n°11 Hiérarchiser le réseau routier
- Action n°12 Anticiper les besoins de mobilité engendrés par les ZAC Enova et Parc du Canal
- Action n°13 Limiter les facilités de stationnement au sein des zones d'activités



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT

- Action n°14 Déployer davantage de bornes de recharges pour véhicules électriques, hybrides rechargeables et GNV sur le territoire
- Action n°15 Accompagner la population pour se doter de véhicules plus propres
- Action n°16 Fédérer les acteurs institutionnels et économiques de la logistique



SUSCITER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

- Action n°17 Inciter les employeurs des zones d'activités à s'engager dans des démarches de Plans de mobilité employeur et inter-entreprises
- Action n°18 Sensibiliser, communiquer et promouvoir les modes alternatifs à la voiture
- Action n°19 Soutenir le développement d'un MaaS



Ce pictogramme désigne les actions issues de la concertation menée en 2022 auprès des élus et du grand public.

Les éléments saillants du programme d'actions

Le programme d'actions du Plan territorial des mobilités décarbonées comporte 19 actions réparties selon 5 objectifs généraux qui constituent les principaux leviers pour réduire nos émissions de CO₂ liées à la mobilité. Les éléments présentés ci-dessous constituent la synthèse non exhaustive du programme d'actions.

Maîtriser la hausse de la demande de déplacements

Il est proposé de poursuivre la mise en œuvre de pactes urbains (action 1) pour les projets de mobilité émergents, de mettre à jour les pactes urbains existants (ligne C – CLB, Rivel), d'examiner la possibilité de réaliser un pacte urbain pour Linéo 6 en lien avec son prolongement éventuel. Le pacte urbain Ligne C – CLB pourra être mis à jour sur la base des résultats de l'action 12 (Anticiper les besoins de mobilité engendrés par les ZAC Enova et Parc du Canal).

Par ailleurs, le Sicoval souhaite développer fortement le covoiturage (action 3) dans une logique d'amélioration du taux de remplissage des véhicules. Il s'agit d'être force de proposition auprès des partenaires aménageurs, et en particulier auprès du Département, qui met en œuvre le Schéma directeur départemental de covoiturage, pour que les principaux axes routiers du territoire soient équipés d'aires de covoiturage et ainsi limiter la congestion routière en accessibilité à Toulouse. De plus, la création de lignes de covoiturage sera étudiée en lien avec Tisséo Collectivités et les collectivités limitrophes, ainsi que leur valorisation à travers le nouveau dispositif Covoiteo qui sera intégré à l'application Tisséo.

Le dispositif Autolien, mis en œuvre dans la partie Sud du territoire, propose un service de déplacement solidaire (action 4) dont le développement pourrait être soutenu.

Inciter au report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière

Concernant le développement de la marche (action 5) comme mode de déplacement à part entière, il est proposé d'identifier les secteurs à fort potentiel en lien avec les communes, puis de concerter localement avec l'appui des outils disponibles notamment le Guide des bonnes pratiques en faveur de la marche réalisé par Tisséo Collectivités.

Le Plan Vélo 2023-2032 (action 6) du Sicoval prévoit de nombreuses interventions en matière d'aménagement du territoire et de développement de services. Le programme d'aménagement, de l'ordre de 30 M€ sur la période, est articulé avec les Réseau express vélo mis en œuvre par le Département. Ce programme ambitieux, à mettre en œuvre et co-financé avec les communes, fera l'objet de demandes de financement auprès de l'Etat, du Département, de la Région. Concernant les services vélo, il est proposé d'installer des stations de vélo en libre-service VéloToulouse, avec Tisséo Collectivités, sur les communes de Ramonville Saint-Agne et Labège dès septembre 2025. Par ailleurs, la station V de Labège localisée à proximité de la gare d'Enova, sera pérennisée, et déplacée à l'horizon de la mise en service de la ligne C au niveau de la station Labège gare.

La réalisation des projets de métro sur le territoire du Sicoval (ligne C – CLB) aux horizons 2027/2028 va nécessiter une restructuration du réseau bus (action 8). Cette démarche a été lancée par Tisséo Collectivités fin 2023 dans le cadre des commissions territoriales. Le Sicoval souhaite que les communes soient véritablement associées à ces travaux sous la forme d'ateliers participatifs.

L'intermodalité constituant un des leviers majeurs pour favoriser le report modal de la voiture vers les modes alternatifs, il est également proposé d'améliorer les conditions d'accès aux pôles d'échanges existants (P+R Tisséo, gares...), de développer les services et de communiquer sur les projets (PEM de Montgiscard, Labège Gare) et leurs caractéristiques. (action 9)

Par ailleurs, des liaisons structurantes en matière de transports en commun ont été identifiées, il s'agit des liaisons Escalquens – Labège et Castanet-Tolosan – Labège pour lesquelles des facilités de circulation pourraient être identifiées et programmées. Par ailleurs, la desserte de la ZAC du Rivel est une priorité à travers la mise en œuvre de la ligne express Sud Est (action 8) à porter par Tisséo Collectivités ainsi que la création d'une gare dédiée (action 7) à étudier dans le cadre du futur SERM (Services Express Régionaux Métropolitains). L'accès au réseau structurant de transports en commun, et à l'agglomération toulousaine depuis le Sud du territoire, pourrait être amélioré par la création d'un hub multimodal autoroutier (action 8) sur l'A61 à proximité de la ZAC Enova. Un pont existant non utilisé pourrait être affecté à cet usage.

Concernant le ferroviaire (action 7), le territoire participe aux côtés de la Région au Grand projet du sud-ouest (GPSO) qui vise à créer à l'horizon 2032 une nouvelle liaison grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux. Par ailleurs, le Sicoval soutient la création d'un véritable RER métropolitain à travers le Service Express Régional métropolitain (SERM). Concernant les gares du territoire, une réorganisation des gares de Labège est attendue avec la création du Grand Pôle d'échanges de Labège Gare. En complément, le Sicoval souhaite la création d'une nouvelle gare pour desservir la ZAC du Rivel.

Optimiser et apaiser les circulations routières

Une politique générale d'apaisement des circulations (action 10) sera recherchée et incitée au sein des ZAC et des centralités des communes.

De manière à consolider les solutions à mettre en œuvre pour améliorer la gestion du trafic automobile dans le Nord du Sicoval, et dans une logique de report modal fort vers les modes alternatifs à la voiture particulière, il est proposé de partager une étude générale de gestion des mobilités (action 12) avec les diverses collectivités compétentes et limitrophes (Tisséo Collectivités, Département, Région, Toulouse Métropole, SNCF). Le programme d'actions qui en découlera, validé par l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés, constituera la nouvelle feuille de route mobilités du secteur et pourra permettre la mise à jour du pacte urbain ligne C / Connexion ligne B. Cette feuille de route privilégiera les modes alternatifs à l'autosolisme et la limitation du stationnement dans les ZAC constituera l'un des leviers de ce report modal (action 12).

Une démarche d'étude simplifiée est en cours pour mettre à jour le volet Mobilités du pacte urbain du Rivel avec les nouveaux enjeux notamment liés au ferroviaire (SERM, création d'une nouvelle gare dédiée).

Réduire l'impact de la mobilité routière sur l'environnement

Le Sicoval aura un rôle d'incitateur et de facilitateur pour le déploiement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) (action 14) en partenariat avec le SDHEG qui dispose de la compétence, des AOM pour le déploiement au sein des pôles d'échanges, des porteurs de projet (y compris pour les stations multi-énergie). Les modalités d'une éventuelle prise de compétence seront définies dans le cadre d'une étude de faisabilité.

Le Sicoval poursuit ses actions de communication sur les différentes aides permettant l'acquisition de véhicules propres (action 15) en direction de divers publics (aides de l'Etat, de la Région notamment). Par ailleurs, le Sicoval, en partenariat avec l'ADEME, a mis en place le Fonds Air Véhicules, géré par l'Agence locale de l'énergie Soleval, à destination des professionnels pour la conversion de leur parc de véhicules. L'élargissement de ce fond aux particuliers pourra être étudié dans le cadre d'une étude de faisabilité.

Concernant la logistique (action 16), il semble pertinent d'examiner ce sujet sur un périmètre élargi au seul territoire du Sicoval. Il est proposé que la construction d'un réseau d'acteurs et l'élaboration de la stratégie puisse être menés dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité par Tisséo Collectivités.

Susciter et accompagner les changements de comportements de mobilité

Il est proposé de poursuivre les incitations auprès des entreprises et collectivités pour la réalisation de leurs Plans de mobilité employeurs (action 17) et éventuellement de Plans de mobilités inter-entreprises. Les entreprises des zones d'activités de Vic à Castanet-Tolosan et de la Masquère à Escalquens ont manifesté leur intérêt pour s'engager dans des démarches de PME / PMIE. Une action spécifique, accompagnée par Tisséo Collectivités, pourrait être menée auprès des entreprises situées dans les zones d'activités qui seront desservies par le CLB ou la ligne C comme Enova et le Parc du Canal, afin d'anticiper au mieux le report modal vers les modes alternatifs.

L'amélioration de la communication et de la promotion des modes alternatifs à l'autosolisme est également prévue à travers la facilitation de l'accès à l'information, la réalisation de campagnes de communication, la participation à des événements (action 18), dans l'attente de la disponibilité d'un véritable MAAS (Mobility as a system) (action 19).



MAÎTRISER LA HAUSSE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

ACTION n°1

Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux de transports en commun existants et à venir

ACTION n°2

Accompagner les nouvelles formes de travail

ACTION n°3

Favoriser de nouvelles formes de mobilité partagées (covoiturage, autopartage)

ACTION n°4

Développer les services de proximité et numériques, aider les initiatives de mobilité inclusive



ACTION N° 1

PRIVILÉGIER L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS ET À VENIR



CONTEXTE

La mise en œuvre d'une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné, où le développement de l'agglomération est privilégié dans des territoires mixtes et bien desservis et donc plus favorables aux modes alternatifs à la voiture est nécessaire pour limiter l'étalement urbain et l'accroissement de la demande en déplacements motorisés à long terme. Cela permet également **d'offrir les conditions indispensables pour développer les déplacements de courte distance et promouvoir la ville des proximités.**

Cela répond à des enjeux environnementaux par **l'amélioration du cadre de vie** (moins d'émissions de GES, moins de bruit, plus d'espaces publics apaisés,...) et à des enjeux sociaux en lien à **une meilleure accessibilité à l'emploi, aux commerces et aux loisirs pour tous** en limitant la dépendance à la voiture. Et cela favorise également l'optimisation des réseaux existants et créés.

Le « **pacte urbain** », qui recouvre une réflexion globale pour les projets urbains et plus généralement pour les territoires, constitue un bon outil pour mieux articuler les enjeux urbains et les enjeux de mobilités.



OBJECTIFS

Maitriser l'étalement urbain et privilégier la mixité des activités

Limiter et raccourcir les déplacements en favorisant un urbanisme des proximités.

Redynamiser les centre-ville et centre-bourg.

Valoriser l'offre de transport en commun performante.



DESCRIPTION

Assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transport à travers l'outil « pacte urbain »

Suite à la création de la ZAC du Rivel, le Sicoval a lancé une étude urbaine sur la cohérence urbanisme / mobilité sur ce périmètre. Cette étude s'est traduite par la co-signature du pacte urbain du Rivel en 2019, associant le Sicoval, Tisséo Collectivités, la Région Occitanie, le Conseil Départemental 31 et les communes de Ayguesvives, de Baziège et de Montgiscard. Ce pacte urbain a permis de donner à voir les perspectives d'évolution de ce territoire dans le temps en termes d'accueil d'habitants, d'emplois et en termes de desserte. Par ailleurs, le Sicoval est également co-signataire du Pacte urbain « Ligne C / Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B ».

Cet outil pourrait être décliné sur d'autres périmètres de l'agglomération en lien avec les lignes programmées mais également autour des infrastructures existantes, dont le Liné 6 par exemple. Plusieurs principes pourraient ainsi être posés au sein de ces périmètres de cohérence urbanisme / mobilité :

- Densité et mixité dans la zone d'influence des stations et arrêts de transports en commun
- Organisation urbaine favorable au projet.
- Préservation des possibilités d'insertion des transports en commun
- Amélioration de l'accessibilité multimodale aux réseaux de transports en commun
- Engagements programmatiques des partenaires.

Une étude d'identification des secteurs de cohérence urbanisme / mobilité sera réalisée au préalable par le Sicoval.

Il s'agira ensuite d'**accompagner les communes pour** :

1 - Mettre en place une démarche de projet afin de **dessiner la mutation et préparer l'intensification et la densification urbaine autour des secteurs desservis.**

2 - **Inscrire des objectifs dans les documents d'urbanisme :**

- au niveau du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : Déclinaison des orientations en faveur de la lutte contre la dispersion et l'étalement urbain, du développement de l'habitat et de la mixité des fonctions de préférence dans les secteurs desservis par les transports en commun (urbains et interurbains) et dans les centralités déjà existantes. Le principe d'accessibilité en modes actifs aux arrêts de transports en commun et dans les centralités devra être également inscrit.
- au niveau réglementaire (règlement écrit et OAP) pour l'inscription de règles de stationnement, la prise en compte des différents modes de mobilités et l'accompagnement de la mixité fonctionnelle, des formes urbaines et de la qualité des espaces publics.

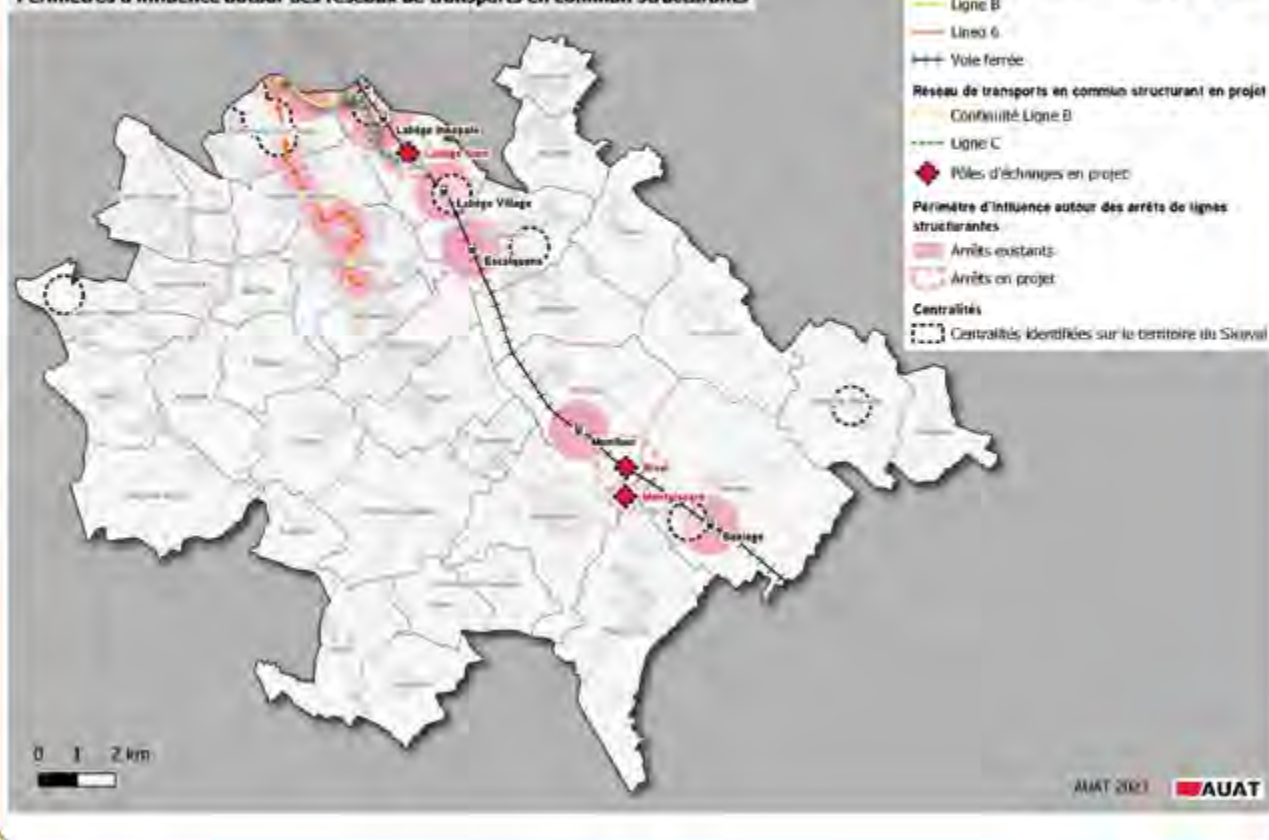
3 - Le cas échéant, **piloter des actions foncières pour permettre ou impulser la mise en œuvre des transformations nécessaires.**

Accompagner les communes dans le suivi des projets d'aménagements

La réalisation d'une grille de lecture de cohérence urbanisme / mobilité pour accompagner les communes à suivre les projets urbains sous l'angle de la cohérence urbanisme / mobilité pourrait aider à mieux identifier les efforts parcourus et les efforts encore à fournir.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Périmètres d'influence autour des réseaux de transports en commun structurants



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Identification des secteurs stratégiques de cohérence urbanisme / mobilités

Accompagnement des communes

Appui technique et financier pour la mise en œuvre de la stratégie de cohérence urbanisme / mobilités
Mise en œuvre de la stratégie de cohérence urbanisme / mobilités
Appui technique et financier pour la mise en œuvre de la stratégie de cohérence urbanisme / mobilités
Appui technique et financier pour la mise en œuvre de la stratégie de cohérence urbanisme / mobilités



PILOTE DE L'ACTION

Traduction du SCOT : Communes du Sicoval

Etude d'identification des secteurs de renouvellement urbain : CA Sicoval et communes



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer sur étude d'identification des secteurs de renouvellement urbain



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Communauté d'agglomération du Sicoval
- Tisséo Collectivités
- Région Occitanie



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation de l'étude d'identification des secteurs de renouvellement urbain
- Mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)



ACTION N° 2

ACCOMPAGNER LES NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL (TÉLÉTRAVAIL ET TIERS-LIEUX)



CONTEXTE

Les tiers-lieux et leur usage constituent un thème de réflexion majeur au carrefour de plusieurs problématiques : sociales, environnementales, économiques, etc. Ils interrogent les pratiques professionnelles et offrent de nouvelles formes d'organisation du quotidien.

Le recours aux tiers-lieux présente plusieurs intérêts : la réduction des distances parcourues pour aller travailler et, par conséquent, la diminution des impacts environnementaux liés à l'usage d'un véhicule thermique, la baisse des coûts supportés par les ménages et la baisse du stress lié à la congestion tout en maintenant le lien social.

L'accélération de la mise en œuvre du télétravail dans les entreprises, liée à la crise sanitaire a changé le rapport à la spatialité des lieux d'emplois. Ces tendances nécessitent d'être accompagnées afin d'optimiser les déplacements et réduire la mobilité en véhicule thermique. **Ainsi, les différentes possibilités de développer des espaces de coworking, de lieux partagés ou autre innovation doivent être étudiées.**



OBJECTIFS

- Réduire la demande de déplacements
- Réduire les temps de transport pour les salariés, notamment vers l'agglomération toulousaine
- Améliorer l'attractivité des centralités



DESCRIPTION

Faire le bilan du développement et de la fréquentation des espaces de coworking et tiers-lieux du territoire

De nombreux tiers-lieux et espaces de coworking (13 identifiés) sont présents sur le territoire du Sicoval. Chacune de ces structures propose une orientation et des services qui lui sont propres :

- **Le 100eme singe à Castanet-Tolosan :** Tiers-Lieu et incubateur agricole agroécologique.
Le 100eme singe en tant que Fabrique du territoire a un rôle d'accompagnement des tiers lieux dans leur développement.
- **Le Grenier à Castanet-Tolosan :** Café associatif, espace de coworking et e-inclusion.
- **Espace Cocagne à Ayguesvives :** Fablab, espace de coworking et e-inclusion.
- **Numerilab (e-inclusion), Coworking 31, IOT Valley, Buropole services à Labège :** Espaces de coworking.
- **Le Fabriquet à Ramonville-Saint-Agne :** Fablab et espace de coworking.
- **Regus, Espace canal, My office, Arboré Sign à Ramonville-Saint-Agne :** Espaces de coworking.
- **Le périscope à Ramonville-Saint-Agne :** Espace de coworking partagé par des structures de l'économie sociale et solidaire.

Se rapprocher du réseau « La Rosée » pour faire la promotion des tiers-lieux du territoire

Afin d'accompagner leur développement, leur professionnalisation et leur émergence, **les Tiers-Lieux d'Occitanie sont constitués en réseau autour d'une association « La Rosée »,** mêlant tiers-lieux, partenaires et collectivités et soutenue par la Région Occitanie et l'ANCT.

« La Rosée » a notamment pour objet de rassembler les acteurs concernés par la dynamique des tiers-lieux de la région Occitanie afin de :

- créer de l'interconnaissance entre les projets et les territoires dans le but de favoriser les échanges de bonnes pratiques et de permettre la duplication des dispositifs novateurs ;
- créer et développer des outils de mutualisation entre les tiers-lieux ;
- assurer une visibilité des tiers-lieux auprès des institutions, des collectivités et du grand public (ex : via la mise à disposition d'une cartographie en ligne des tiers-lieux de la région) ;
- animer le réseau des tiers-lieux de la région d'Occitanie ;
- être force de proposition en termes de politiques publiques de soutien aux tiers lieux.



L'ensemble des outils mis à disposition par l'association pourraient ainsi être mobilisés par le Sicoval pour faire la promotion des tiers- lieux présents sur son territoire et de communiquer, à minima, sur leur localisation, leur orientation, les services et équipements disponibles, les horaires d'ouverture et les tarifs.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

[illegible]

Bilan des tiers-lieux

Promotion des tiers-lieux

(accompagné par le réseau « La Rosée »)

PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval

COÛT

Moyens humains internes

PARTENAIRES À ASSOCIER

- Communes du territoire
- Porteurs de projets publics et privés

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de tiers-lieux présents sur le territoire
- Fréquentation des tiers-lieux / espaces de coworking



MAITRISER LA HAUSSE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

ACTION N° 3

FAVORISER DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ PARTAGÉES (COVOITURAGE, AUTOPARTAGE)



CONTEXTE

La pratique du covoiturage, les infrastructures et les services dédiés se développent depuis plusieurs années. **Plusieurs démarches ont été engagées par Tisséo Collectivités, le département de la Haute-Garonne et certaines communes du territoire pour permettre et encourager la pratique du covoiturage.** Elles ont notamment permis la création de 40 spots de covoiturage installés dans 26 communes du Sicoval, principalement le long des axes routiers et de deux aires de covoiturage à Ayguesvives et Auzeville.

La promotion de l'autopartage participe à la même logique que le soutien à la pratique du covoiturage. Limitation du nombre de véhicules dans l'espace public, mutualisation des usages d'un véhicule individuel, complément à une offre de transports collectifs, alternative à la possession, etc. : les avantages sont nombreux et la pratique en pleine croissance. **Il n'existe que 5 stations d'autopartage sur le Sicoval, il s'agit donc aujourd'hui d'engager une réflexion avec les opérateurs d'autopartage pour accélérer le déploiement d'une offre sur l'ensemble du territoire.**



DESCRIPTION

Participer aux réflexions engagées par Tisséo Collectivités et le Conseil Départemental 31 pour développer la pratique du covoiturage

En juin 2021, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le schéma directeur de covoiturage à l'échelle de son périmètre de compétence. Parmi les actions inscrites au Schéma Directeur, 2 apparaissent comme particulièrement adaptées au territoire du Sicoval :

- **Action B.1 : Etudier la création de lignes organisées de covoiturage sur les principaux axes pénétrants de l'agglomération**
Il s'agit de lignes organisées de covoiturage où le flux est suffisant pour atteindre des temps d'attente attractifs sans réservation, couplant une information numérique et physique s'appuyant sur l'offre de spots de covoiturage. Sur le territoire du Sicoval, 2 axes ont été identifiés pour mener cette réflexion : Axe 1 : A61/D916/D813 et Axe 2 : D2.
→ **Intégrer les réflexions qui seront engagées par Tisséo Collectivités ou les collectivités limitrophes sur la création de lignes organisées de covoiturage, participer à leur valorisation à travers l'application Covoitéo ou tout autre moyen.**
- **Action B.2 : Poursuivre le développement des spots de covoiturage**
Les spots de covoiturage sont des points de prise ou de dépose de passagers/covoitureurs implantés à proximité d'un arrêt de transport en commun. Le passager peut attendre en toute sécurité et le véhicule du conducteur peut s'arrêter facilement, mais pas stationner. En 2022, Le ressort territorial de Tisséo comptait 101 spots dont 40 présents dans 26 communes du Sicoval.
→ **Faire remonter auprès de Tisséo Collectivités les besoins des communes ayant exprimé un souhait d'installation, de déplacement ou de réaménagement d'un spot de covoiturage sur sa commune.**

En mars 2018, les élus du Conseil Départemental 31 ont voté un schéma de covoiturage en Haute-Garonne. Ce schéma a notamment permis de conforter l'aire de covoiturage de Ticaille à Ayguesvives (43 places) ainsi que la création d'une aire de covoiturage au niveau de pôles d'échanges du Moulin Armand à Auzeville-Tolosane (59 places).

Selon les données en Open Data des aires existantes et en projet du Conseil départemental, 5 aires de covoiturage supplémentaires sont en projet : à Escalquens, Deyme et Montgiscard (en partenariat avec Vinci Autoroutes).

→ **Se rapprocher du Département pour intégrer les réflexions concernant la création de ces 3 aires de covoiturage et être force de proposition sur la création d'autre aires de covoiturage (Volonté de créer à minima des aires le long de la RD2, RD4, RD24).**

Elaborer une stratégie de déploiement d'une offre d'autopartage sur le territoire et mettre en place un partenariat avec les opérateurs d'autopartage

Plusieurs opérateurs d'autopartage sont implantés sur le territoire de l'agglomération toulousaine : Citiz et Iodines. Avec 5 stations, l'offre de l'opérateur Citiz est la mieux implantée sur le Sicoval : 3 stations sont présentes à Ramonville-Saint-Agne (dont une au niveau du PEM de Ramonville), 1 station est présente au niveau du PEM du Moulin-Armand et 1 station au contact de la Station V à Labège.

Par ailleurs, Citiz monte également des partenariats avec les promoteurs immobiliers à Castanet-Tolosan pour implanter son service au sein des copropriétés de la commune.

→ **Engager des discussions avec les opérateurs d'autopartage dont Citiz pour les accompagner dans les modalités d'implantation et la stratégie de déploiement de l'offre sur le domaine public comme privé et promouvoir les services offerts par les opérateurs auprès des communes.**



OBJECTIFS

Augmenter le taux d'occupation des véhicules.

Limitier l'usage individuel de la voiture pour réduire son impact environnemental.

Proposer une offre complémentaire pour les captifs.

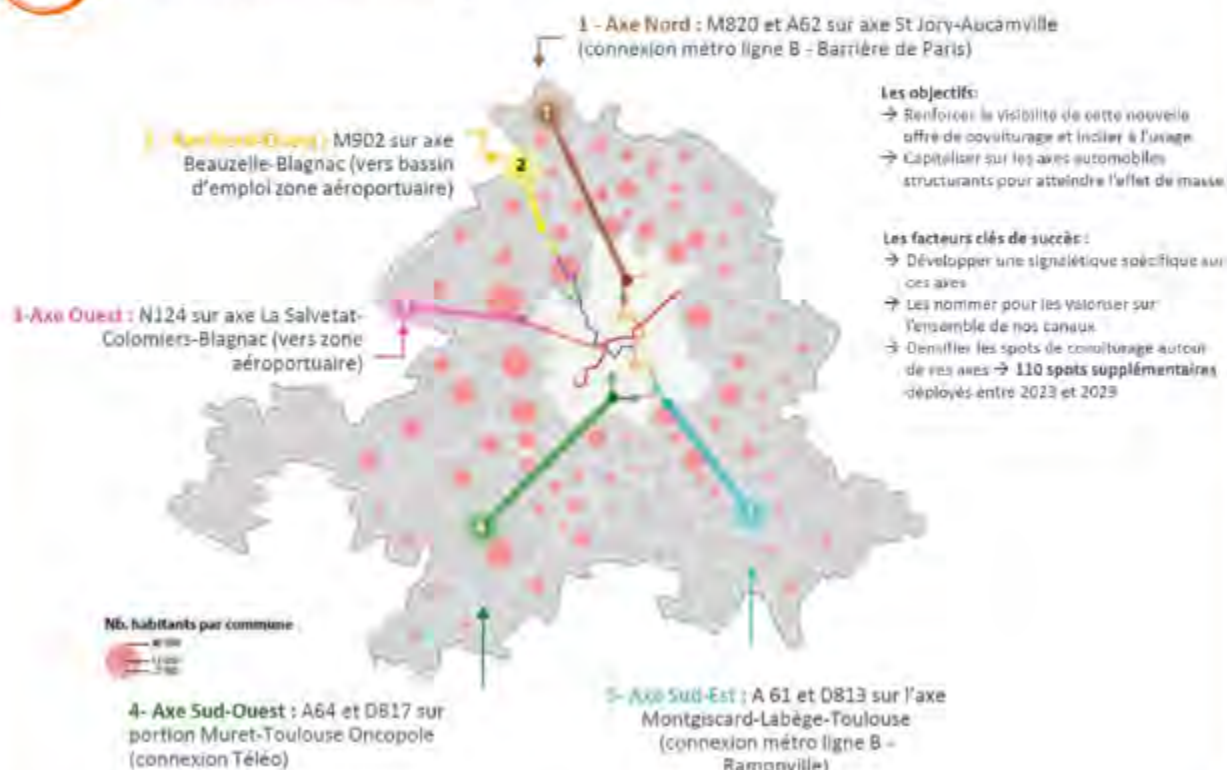
Eviter la multimotorisation des ménages.

Limitier la place de la voiture sur l'espace public.

STRATEGIE ILLUSTRÉE



5 axes comme tremplin à l'usage du covoiturage



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Réflexions à mener avec Tisséo et le CD 31 pour développer la pratique du covoiturage

Elaborer une stratégie de déploiement d'une offre d'autopartage sur le territoire et mettre en place un partenariat entre les opérateurs d'autopartage et le Sicoval



PILOTE DE L'ACTION

- Tisséo Collectivités
- Département de la Haute-Garonne



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Citiz
- Vinci Autoroutes
- Communes



COÛT

Aménagement et signalétique des aires de covoiturage à la charge du Conseil Départemental, aménagement des spots à la charge de Tisséo Collectivités

Communication et relai de communication Sicoval



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places de covoiturage aménagées
- Nombre d'aires de covoiturage existantes
- Nombre de stations d'autopartage installées
- Nombre de réservations de véhicules d'autopartage
- Nombre de trajet de covoiturage déclarés



MAITRISER LA HAUSSE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

ACTION N° 4

DÉVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITÉ ET NUMÉRIQUES, AIDER LES INITIATIVES DE MOBILITÉ INCLUSIVE



CONTEXTE

Cette action est déjà inscrite dans le Plan Climat Air Energie du Territoire du Sicoval. L'adaptation au changement climatique s'impose à la population.

Ainsi, les pouvoirs publics doivent s'appliquer à protéger en priorité les personnes sensibles et vulnérables, dans un contexte marqué par la désertification des services publics. **L'objectif de cette action est d'accompagner les personnes en difficulté et isolées pour accéder à une mobilité solidaire, ou à des systèmes mutualisés décentralisés et pour un accompagnement aux démarches administratives en lien avec l'inclusion numérique.**



OBJECTIFS

- Favoriser la mobilité des personnes fragiles et vulnérables.
- Venir en complémentarité des autres services existants.



DESCRIPTION

Réduire les déplacements induits par les démarches administratives et conforter l'inclusion numérique

- **Permettre à l'ensemble des habitants d'accéder à un service de proximité ou de bénéficier d'un accompagnement administratif** sur de nombreuses thématiques (emploi, retraite, famille, social, santé, logement, énergie, services postaux, accès au droit) dans un lieu accessible et multiservice comme dans les deux Maisons France Services (Etat) à Baziège et Castanet-Tolosan ainsi que les deux Maisons de Proximité (CD31) à Belberaud et Montgiscard.
- **Renforcer l'accompagnement aux usages numériques pour les habitants issus des communes les plus petites et les plus rurales** du territoire en proposant des ateliers gratuits en itinérance.
- **Développer les services numériques accessibles à distance.** Il existe des chatbot territoriaux (ANOUC et Coco) et une plateforme de services en ligne.

Encourager la mobilité des personnes les plus en difficulté ou isolées en favorisant et soutenant toutes les initiatives de mobilité solidaire

Un dispositif de mobilité solidaire, soutenu par le Sicoval, est présent sur le territoire : **Autolien**.

Autolien qui est une association qui propose un dispositif de mobilité solidaire depuis 2017 sur une partie du territoire du Sicoval.

Il pourrait ainsi s'agir de soutenir le développement de ces deux dispositifs afin de redonner de la mobilité à tous ceux qui sont en précarité de mobilité.

ZOOM SUR L'ASSOCIATION AUTOLIEN

Créée en 2017, l'association Autolien a pour objectif de proposer un service de déplacement solidaire, occasionnel, basé sur le bénévolat et l'échange, pour aider les personnes n'ayant pas de moyens de locomotion ou ne pouvant plus conduire.

Le service est accessible aux habitants des communes d'Ayguesvives, Baziège, Belbèze-de-Lauragais, Donneville, Montgiscard, Montlaur, Montbrun-Lauragais et Pouze.

Des chauffeurs bénévoles, selon leurs disponibilités, se proposent de transporter des personnes.

Les bénéficiaires (passagers) les appellent directement pour organiser leur déplacement et ainsi fixer l'horaire du trajet. Pour profiter de ce service et se faire transporter, il est nécessaire, au préalable, d'adhérer à l'association (5 €) puis de payer son trajet au chauffeur sur la base d'une indemnité kilométrique.

Elle est de 3 € pour tout trajet (aller-retour) de moins de 8 km. Au-delà, il faut ajouter 0,40 € pour chaque kilomètre supplémentaire.

Le service est disponible tous les jours, selon les disponibilités des conducteurs, de 9h à 18h et dans un rayon de 20 km.

Bilan du service (à la date de mars 2023)

- 600 trajets réalisés
 - o 70% sont des trajets pour rendez-vous médicaux
 - o 20% sont des trajets pour réaliser de courses
 - o 10% sont des trajets pour rejoindre un arrêt de transports en commun
- 104 adhérents
- 10 conducteurs

Réaliser un benchmark sur les méthodes employées par certaines structures pour lever les freins psychologiques à la mobilité

Par exemple : L'accompagnement à la prise des transports en commun, basé sur le bénévolat. Exemple: l'Espace emploi formation travaille sur ces freins notamment dans l'insertion professionnelle.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

OFFRIER UN SERVICE DE DÉPLACEMENT SOLIDAIRE POUR LES HABITANTS DE :

- AGGLOMÉRATIONS
- BOURG
- BOURG ET CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE
- CLOUVERIE

AutoLien

VOUS AVEZ BESOIN DE VOUS DÉPLACER ?

NOTRE OBJECTIF

- Proposer un service de déplacement solidaire, occasionnel, basé sur le bénévolat et l'échange.
- Favoriser la mobilité des personnes, de tout âge, valides et autonomes.
- Venir en complémentarité des autres services existants et sans entrer dans le champ concurrentiel.

(Service non commercial : sont exclus les transports pris en charge au titre de l'assurance maladie)

COMMENT ÇA MARCHE ?

Des chauffeurs bénévoles, selon leur disponibilité, se proposent de transporter des personnes (horaires entre 9 et 18h, dans un rayon de 20km). Les bénéficiaires (passagers) les appellent directement pour organiser leur déplacement et ainsi fixer l'horaire du trajet.

POUR PROFITER DE CE SERVICE

Pour se faire transporter, il faut adhérer à l'association et payer son trajet au chauffeur.

DEVENIR CHAUFFEUR

Pour rejoindre l'association et devenir chauffeur bénévole, il suffit de vouloir donner un peu de son temps et adhérer à AutoLien.



COMBIEN ÇA COÛTE ?

- 5 €** Adhésion annuelle
- 3 €** Aller-retour jusqu'à 8 kilomètres
- 40 cts** Aller-retour supérieur à 8 km : 40 centimes par kilomètre, dans un rayon de 20 km

1
J'ai rendez-vous chez l'ophtalmo

2
J'appelle un chauffeur pour réserver un horaire

3
À l'arrivée, je paie mon trajet directement au chauffeur

Extrait du dépliant AutoLien



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Reduire les déplacements induits par les démarches administratives et conforter l'inclusion numérique

Encourager la mobilité des personnes les plus en difficulté ou isolées en favorisant et soutenant toutes les initiatives de mobilité solidaire

Réaliser un benchmark sur les méthodes employées par certaines structures pour lever les freins psychologiques à la mobilité



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération de Sicoval



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Espace Emploi Formation
- Pôle emploi
- Station V / Tisséo Collectivités
- Département Haute-Garonne



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de personnes aidées
- Nombre d'actions réalisées



INCITER AU REPORT MODAL VERS LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE PARTICULIERE

ACTION n°5

Améliorer le confort et la sécurité de la marche
dans les secteurs à fort potentiel

ACTION n°6

Poursuivre la mise en œuvre du Plan Vélo

ACTION n°7

Soutenir le développement des Services express
régionaux métropolitains (SERM) et renforcer
l'attractivité de l'offre régionale routière

ACTION n°8

Améliorer la performance des transports en commun

ACTION n°9

Favoriser l'intermodalité au niveau des pôles
d'échanges



ACTION N° 5

AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DE LA MARCHÉ DANS LES SECTEURS À FORT POTENTIEL



CONTEXTE

Selon la dernière Enquête Mobilités réalisée en 2023, 23 % des déplacements des habitants du Sicoval sont effectués entièrement à pied, faisant ainsi de la marche le deuxième mode de déplacements du territoire après la voiture. Avec une hausse de 55% du nombre de déplacements entre 2013 et 2023, la pratique de la marche à pied a fortement progressé sur le territoire.

Afin de poursuivre cette dynamique, il apparaît aujourd'hui nécessaire de penser la marche comme un mode de déplacements à part entière en la considérant comme le premier mode de déplacements à dimensionner et à prendre en compte dans la conception des espaces publics.

Cela passe par la sécurisation, le paysagement et le renforcement de la place des piétons de l'espace public, en mettant un accent particulier sur la **qualité des parcours offerts aux piétons au sein de secteurs à fort potentiel**. Cela influence directement le choix de se déplacer à pied et conditionne également la fréquence et la longueur des trajets effectués.



DESCRIPTION

Identifier les secteurs à fort potentiel par typologie

- **Les centralités** : Lieux de concentration des habitants, des emplois et des équipements et services publics, les centralités du territoire sont parfois dépourvues d'aménagements favorables aux piétons alors qu'ils génèrent des flux piétons importants qu'il apparaît nécessaire de sécuriser et de conforter.
- **Les établissements scolaires** : Améliorer l'accessibilité piétonne vers et aux abords des établissements scolaires permettrait d'encourager les parents et élèves à effectuer ce trajet domicile-école autrement qu'en voiture.
- **Les arrêts de transports en commun** : La marche est le complément essentiel des transports publics. L'accessibilité aux réseaux ainsi que les performances de la correspondance d'un réseau à l'autre constituent des éléments clés du report modal et doivent, à ce titre faire l'objet d'une attention particulière.
- **Les zones d'activités** : Les zones d'activités apparaissent très souvent comme des zones peu propices à la marche à pied. Le potentiel de la marche y est pourtant très fort.

A noter : Les problématiques piétonnes doivent et devront être systématiquement examinées lors du développement d'aménagements cyclables.

Organiser des réunions de concertation avec les communes du territoire afin de préciser la cartographie des secteurs à fort potentiel et les outils pour améliorer la marchabilité de ces secteurs

Les communes disposent des compétences nécessaires pour développer la marche à pied sur leur territoire. Ainsi, une fois les **secteurs à fort potentiel identifiés et cartographiés** par les services du Sicoval, des réunions seront organisées avec les communes pour :

- leur présenter la cartographie et préciser avec elles les secteurs à fort potentiel ;
- les sensibiliser à la prise en compte des enjeux et territoires à aménager au profit des piétons.

Ces réunions seront l'occasion de diffuser le **Guide des bonnes pratiques en faveur de la marche**, réalisé par Tisséo Collectivités et ses partenaires, pour **donner des leviers et solutions pour agir et développer la marche sur les territoires de l'agglomération toulousaine**. Ces réunions pourraient être couplées avec la présentation des secteurs à apaiser (cf. fiche action 5).



Organiser des marches exploratoires

Les marches exploratoires permettent de mettre en exergue les difficultés rencontrées par les piétons, leurs ressentis en matière de confort, de sécurité, d'ambiance mais également d'identifier leurs besoins, les itinéraires empruntés et les souhaits d'amélioration.

Souvent organisées avec des habitants, des associations ou encore des publics cibles (femmes, personnes à mobilité réduite, enfants, personnes âgées, etc.) et en compagnie d'élus et techniciens, elles apportent une approche sensible des espaces publics, approche complémentaire et nécessaire pour concevoir, améliorer ou conforter un espace public.

Il sera intéressant d'associer systématiquement à ces démarches une compétence en termes d'aménagement paysager afin de travailler sur l'adaptation au changement.

CE QUI EST GÉNÉRALEMENT OBSERVÉ DURANT LES MARCHES EXPLORATOIRES





ACTION N° 6 POURSUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN VÉLO



CONTEXTE

Les aménagements cyclables constituent une base essentielle pour le développement des pratiques cyclables.

Le Sicoval a adopté son premier Schéma Directeur Cyclable en 2003, il a ensuite été révisé en 2013 et 2020. En 2022, le Sicoval a lancé une étude visant à consolider et à accélérer sa mise en œuvre, sur la période 2023 – 2032, dans une logique multimodale.

L'objectif est d'augmenter la part du vélo dans les déplacements du quotidien et d'atteindre une part modale de 9% à horizon 2032.

Pour cela, le Plan Vélo 2023 – 2032 s'articule autour de trois volets :

- Le volet « Aménagement » qui vise à programmer un maillage complet du territoire.
- Le volet « Services » qui vise à renforcer les services dédiés aux cyclistes.
- Le volet « Concertation et Co-construction » qui vise à créer les meilleures conditions pour instaurer le débat.



DESCRIPTION

Le volet « Aménagement » - Programmer un maillage complet du territoire

Le territoire du Sicoval est maillé de 116 km d'aménagements « cyclables », dont 34 km en site propre « exclusif » (piste cyclable, voie verte). Le Plan Vélo prévoit le développement de 150 km d'aménagements cyclables entre 2023 et 2032 décliné selon 4 niveaux d'intervention (y compris les aménagements en ZAC) :

- **Niveau 1 « A créer »** : Cette intervention consiste à créer des itinéraires nouveaux, dédiés à la circulation des cycles et piétons nécessitant d'importants travaux de création : pistes cyclables, voies vertes, ouvrages d'art.
- **Niveau 2 « A réhabiliter »** : Cette intervention consiste à réhabiliter des itinéraires existants, via des travaux lourds : sécurisation de l'existant, amélioration de la « cyclabilité ».
- **Niveau 3 « A fiabiliser »** : Cette intervention consiste à fiabiliser des itinéraires existants, via de travaux légers pour garantir la continuité d'un aménagement : aménagement de préfiguration en amont d'un aménagement pérenne, traitement des intersections et création de stationnement.
- **Niveau 4 « A entretenir ou à rénover »** : Cette intervention consiste à réaliser des réparations légères et ponctuelles ne nécessitant pas de programmation préalable ou à prendre en charge des travaux plus importants liés à la dégradation d'un aménagement cyclable.

3 niveaux de priorité ont été définis pour la réalisation des itinéraires inscrits au Plan Vélo :

- **Priorité 1 (2023 – 2025)** : Itinéraires structurants et maillage des REV / 51 km.
- **Priorité 2 (2026 – 2030)** : Itinéraires de rabattement / 45 km.
- **Priorité 3 (2031- 2032)** : Itinéraires de rabattement et maillage / 42 km.

Le volet « Services » - Renforcer les services dédiés aux cyclistes

Des nombreuses actions visant à renforcer les services dédiés aux cyclistes ont été inscrites au Plan Vélo : la pérennisation de la Station V de Labège, le recensement et la valorisation des vélocistes du territoire, l'aide à l'achat de vélos dans le cadre du Fonds Air Véhicule, l'installation d'un réseau de compteurs permanents dédiés aux cycles afin d'évaluer la fréquentation des itinéraires, le développement de la formation au vélo auprès des jeunes générations ainsi que le déploiement d'une offre de Vélo en Libre-Service (VLS).

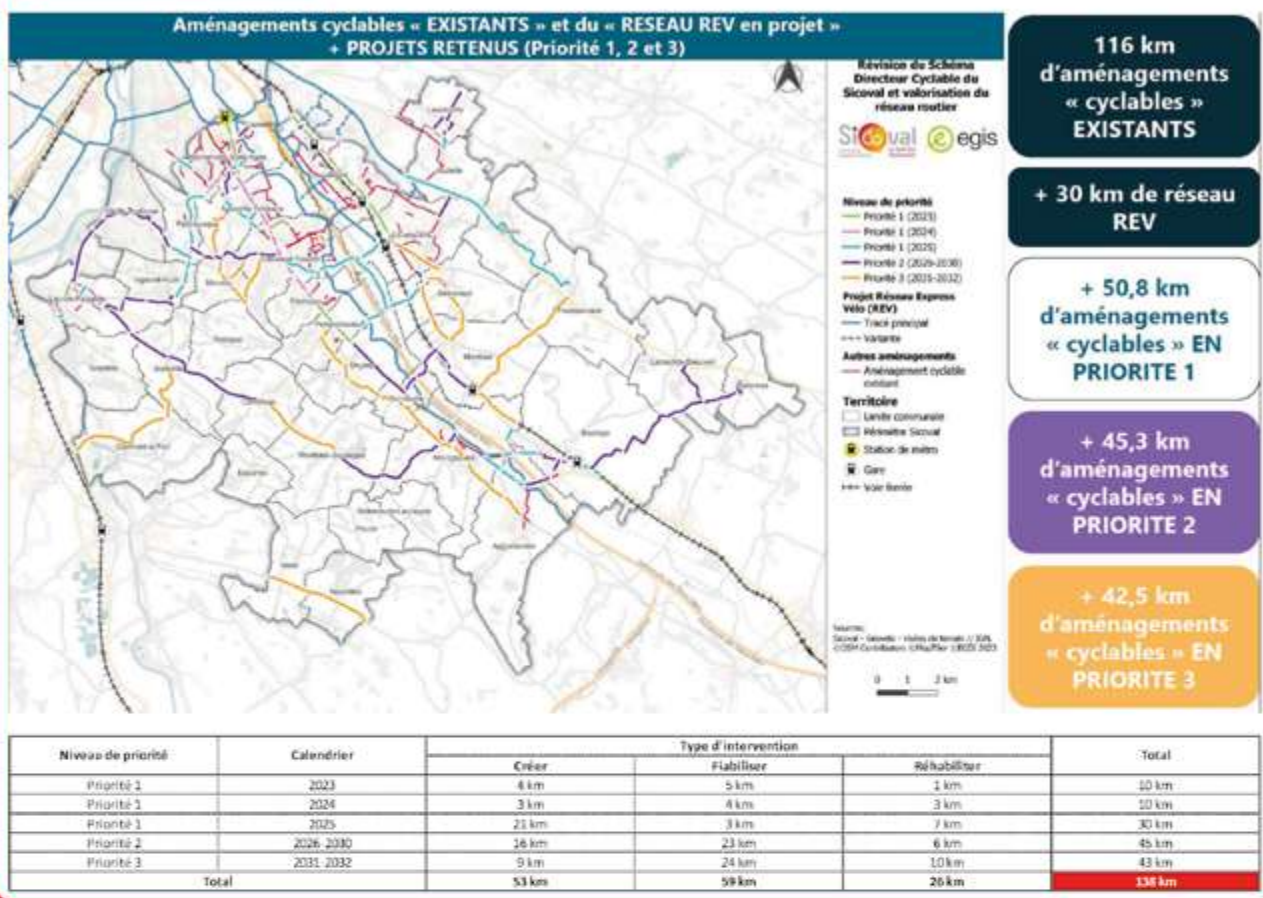
Concernant le déploiement d'une offre de VLS, le marché Vélo'Toulouse qui dessert uniquement la ville de Toulouse a été renouvelé. Ce renouvellement prévoit une augmentation du nombre de stations sur Toulouse et les intercommunalités présentes sur le ressort territorial Tisséo. **Le Sicoval a décidé la mise en œuvre à horizon septembre 2025 de 4 stations sur la commune de Labège et de 6 stations sur la commune de Ramonville.**

Le coût de la mise en œuvre est à la charge des collectivités, A ce stade, pour les bornes du Sicoval, il est envisagé une répartition à parts égales du reste à charge entre le Sicoval et les communes concernées.

Le Volet « Concertation et Co-Construction »

- **Création d'une communauté des modes actifs (CMA) unique** : Fusion des CMA Nord et Sud et élargissement du périmètre d'intervention à l'ensemble du territoire du Sicoval.
- **Création d'un dispositif de cofinancement de concertations locales** : Financement à hauteur de 50% des prestations d'accompagnement à la concertation menées sous la maîtrise d'ouvrage des communes.

STRATEGIE ILLUSTRÉE



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable



Septembre 2025 : Déploiement de la nouvelle offre de VLS sur les communes de Labège et de Ramonville



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



COÛT

- Aménagements cyclables : Priorité 1 (2023 – 2025) : 16,9 M€ / Priorité 2 (2026 – 2030) : 7,9 M€ / Priorité 3 (2031 – 2032) : 4,8 M€
- Stations Vélo Toulouse : 58 397€ (2025) / 177 800€ (2026)



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Département de la Haute-Garonne
- Tisséo Collectivités
- Région Occitanie
- Etat
- Toulouse Métropole
- Communauté d'agglomération Le Muretain
- Communes
- Communauté des modes actifs



INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres d'aménagements cyclables par type d'aménagement
- Fréquentation des itinéraires cyclables (via les compteurs permanents qui seront installés)
- Nombre de Stations Vélo Toulouse créées
- Fréquentation des stations Vélo Toulouse créées



ACTION N° 7

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM) ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE L'OFFRE RÉGIONALE ROUTIÈRE



CONTEXTE

Le territoire du Sicoval est desservi aujourd'hui par 5 gares sur l'axe Toulouse – Narbonne avec une fréquence de 30 à 40 minutes à l'heure de pointe en semaine. Depuis le sud du Sicoval, à l'heure de pointe, c'est le mode de transport le plus rapide pour rejoindre le cœur d'agglomération avec un temps de parcours de 22 minutes, celui de la voiture pouvant varier de 26 à 50 minutes pour le même trajet.

Le réseau de cars interurbains s'organise en trois niveaux : Ligne Express (Hop!), Ligne Structurante et Ligne de Maillage. Le territoire du Sud Sicoval est traversé (sans arrêt) par la ligne de car Hop!3 Nailloux- Toulouse.

Au vu de la pertinence du train dans la desserte du Sicoval, de l'importance des projets en cours d'étude (renforcement de l'offre via la mise en œuvre d'un Service Express Métropolitain et nouvelle halte de Labège gare dans le cadre de la mise en œuvre du Grand PEM de Labège Gare), de la participation financière du Sicoval au GPSO, du besoin d'une nouvelle gare au cœur du projet de la ZAC du Rivel et de la recherche de complémentarité des offres routières, le Sicoval doit de se mobiliser pour participer aux réflexions actuelles.



OBJECTIFS

- Proposer une alternative crédible et efficiente à l'usage de la voiture individuelle.
- Faire évoluer l'offre pour la rendre plus attractive.
- Renforcer l'attractivité de la ligne Toulouse / Narbonne.
- Améliorer le rabattement vers les gares de la ligne Toulouse – Pamiers depuis les communes des coteaux ouest.



DESCRIPTION

Accompagner la densification urbaine autour des gares et des principaux axes de transports en commun

Les Régions investissent fortement dans le développement de l'offre de transport régional et, en particulier, dans la revalorisation des dessertes périurbaines. Le transport ferroviaire régional tend, dès lors, à prendre le relais des transports urbains et à se constituer comme une offre de transport alternative pertinente pour des déplacements quotidiens.

Il est donc essentiel aujourd'hui d'accompagner la densification des quartiers des gares.

Soutenir le développement des Services Express- Régionaux Métropolitains (SERM)

- Maintenir le dialogue instauré lors des études multimodales (EMM) pour avancer efficacement et sereinement vers la réalisation du SERM.
- Engager dès à présent les actions permettant la création d'une structure publique partenariale qui portera le développement du SERM, à l'image de ce qui s'est fait pour la LGV, le GPSO, associant l'Etat, la SNCF, Tisseo, les EPCI concernées, le Conseil Régional et le Conseil départemental.
- Demander un engagement prospectif important de l'Etat sur le volet financier en investissement mais également pour financer le fonctionnement du SERM en réinterrogeant notamment le niveau de perception ou d'affectation du versement mobilité.
- Soutenir les enjeux de multimodalité, de complémentarité entre le réseau de métros et de RER par la création d'avant - gares, de fluidification des parcours des usagers, de billettique, de tarification, de l'accès aux gares, du développement des modes actifs sont également centraux.
- Défendre le principe d'un renforcement de l'offre TER et d'une amélioration de la fiabilité des dessertes à l'occasion des échanges avec SNCF Réseau et la région Occitanie.
- Soutenir le renforcement de l'offre en soirée pour permettre l'usage du train lors des sorties (culturelle, loisir, etc.).
- Suivre les études de la création de la nouvelle gare de Labège en connexion avec le terminus de la future ligne C du métro et les éventuelles réorganisations de gares liées.

Réaffirmer le besoin d'une nouvelle gare au cœur de la ZAC du Rivel

Le principe de mener une étude d'opportunité de création d'une halte ferroviaire au cœur de la ZAC du Rivel est inscrite dans le pacte urbain du Rivel. Le Sicoval doit être moteur auprès de la Région pour inciter et justifier le démarrage de l'étude au plus tôt.

Inciter au lancement d'une étude sur l'opportunité de réorganiser et d'augmenter l'offre routière régionale

Accompagner la Région dans les réflexions qu'elle pourrait mener sur l'organisation de l'offre routière régionale impliquant le territoire du Sicoval, notamment dans le cadre des réflexions sur l'amélioration de l'étoile ferroviaire et faire valoir les demandes du Sicoval (arrêt de la ligne Hop! 3 au futur pôle d'échanges de Montgiscard, rabattement vers les gares depuis les EPCI limitrophes du Sud-Est).

Communiquer sur l'offre routière régionale desservant le territoire du Sicoval via le site internet du Sicoval (notamment sur les lignes en rabattement sur les gares).

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Offre de cars interurbains LIO

Lignes desservant le territoire

- 310 Saint-Léon / Villeneuve-de-Lauragais
- 350 Castelnaudary / Villeneuve-de-Lauragais / Toulouse
- 357 Revel / Fourqureux / Toulouse (Matabiau)
- 313 Sèze-sur-Clers / Aguessives / Toulouse (UPS)
- 355 Villeneuve-de-Lauragais / Belbèst / Toulouse (Matabiau)

Ligne traversant le territoire sans le desservir

- HOUS - Nèloux / Ramonville / Toulouse (UPS)

Legend:

- Accompagner la densification urbaine autour des gares
- Réaffirmer le besoin d'une nouvelle gare au cœur du Rive
- Soutenir le développement d'un Service Express Régional Métropolitain

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Suivre les études relatives aux réflexions autour des services express régionaux métropolitains et sur l'organisation de l'offre routière régionale

- Communauté d'agglomération du Sicoval
- Région
- SGPSO,
- Etat,
- SNCF Réseau et SNCF Gare et Connexions

- Tisséo Collectivités

Contribution du Sicoval au GPSO : 740 000 € / an (pendant 40 ans)

- Participation aux réunions des différentes études menées pour les projets ferroviaires
- Participation aux réunions des études sur l'organisation du réseau routier régional
- Nombre de train desservant les gares du Sicoval



ACTION N° 8

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS EN COMMUN



CONTEXTE

Le Sicoval dispose d'un réseau de transports urbains varié, adapté à la densité du territoire. Il comprend une station de la ligne B, un Linéo (L6), des lignes structurantes desservant le Nord du territoire et les principales zones économiques, un service de transport à la demande (TAD119) sur les coteaux ouest, ou encore des navettes desservant les zones peu denses.

Ce réseau sera réinterrogé dans le cadre des études de restructuration bus qui ont débuté fin 2023, et qui préparent les mises en service des Lignes C et de la Connexion ligne B aux horizons 2027 et 2028.

Les évolutions du territoire, notamment sa densification, permettent aujourd'hui d'envisager des renforts d'offres, pour proposer des alternatives crédibles à la voiture particulière.



OBJECTIFS

Proposer une alternative crédible et efficace à l'usage de la voiture individuelle

Améliorer l'accessibilité au réseau TC structurant et aux zones d'emplois en incitant à la mise en place d'alternatives TC performantes



DESCRIPTION

Participer à la restructuration du réseau bus autour des lignes C et Connexion Ligne B du Métro

En 2023, Tisséo Collectivité a engagé les réflexions concernant la restructuration de son réseau de bus dans le cadre de l'arrivée des lignes de métro prévue en 2027 et 2028. Tout comme l'ensemble des collectivités, le Sicoval et ses communes participeront aux réflexions qui visent à aboutir à un « Schéma Cible Métro 2027-2028 ».

Etudier l'opportunité de créer une ligne express entre le sud du Sicoval et le métro en lien avec le futur pôle d'échanges de Montgiscard

Plusieurs pistes à étudier et à analyser au regard des études sur l'étoile ferroviaire :

- Création d'un arrêt supplémentaire de la ligne Express régionale Hop!3 au niveau du futur pôle d'échanges de Montgiscard.
- Création d'une ligne express par Tisséo Collectivités entre les communes du Sud et le métro (étude prévue dans la feuille de route 2026 de Tisséo Collectivités).
- Desserte du futur pôle d'échanges de Montgiscard par une ou plusieurs des lignes routières régionales.

Les réflexions qui seront engagées sur la ligne Express seront l'occasion de poursuivre et d'approfondir l'étude d'opportunité relative à la création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal (hub) en lien avec l'A61 (création d'une bretelle d'accès et de sortie pour les transports en commun) et situé à proximité de la future station terminus de la ligne de métro C, porté depuis plusieurs années par le Sicoval (des études de modélisation de trafic ont déjà été réalisées).

Améliorer la performance des lignes de bus les plus fréquentées de l'agglomération

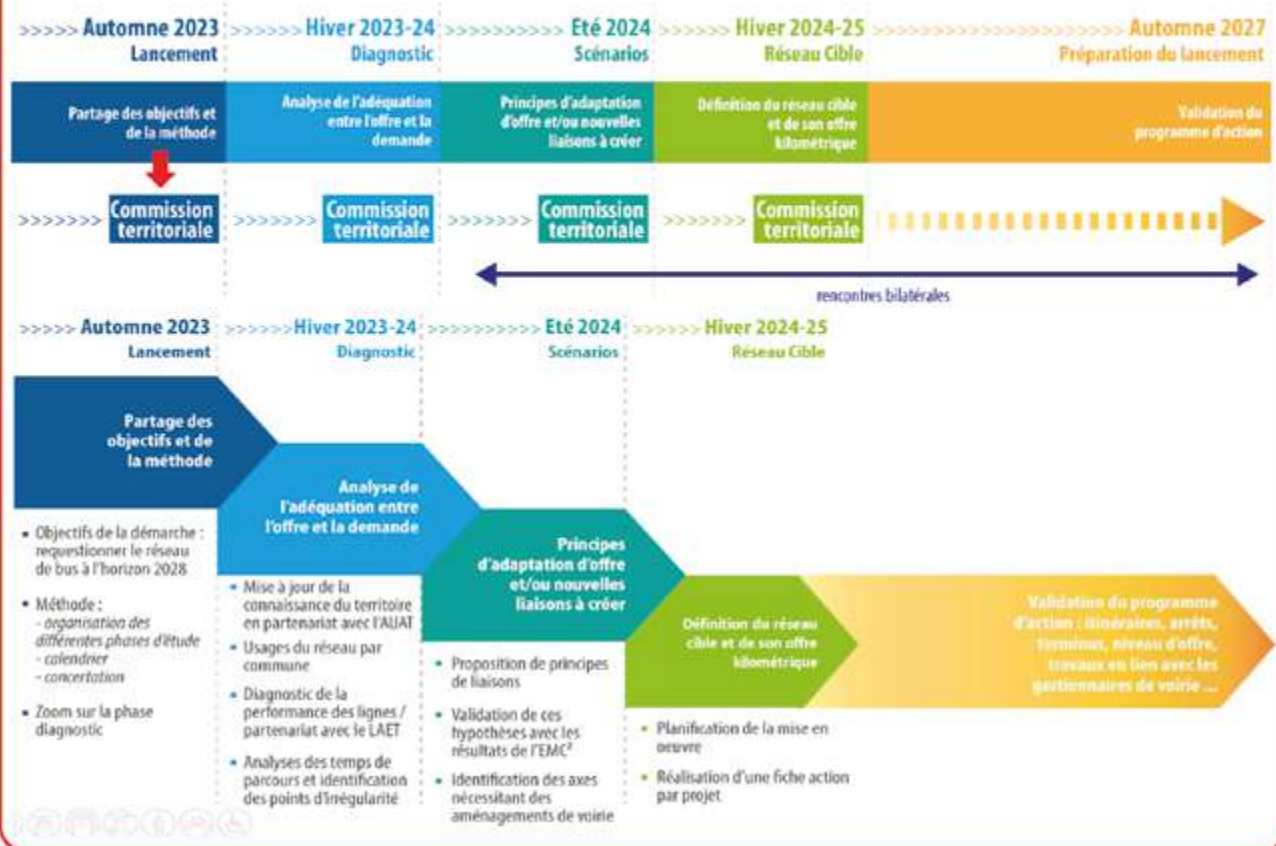
Si le projet de connexion Ligne B entre la station de Ramonville (Ligne B) et la station Labège Madron viendra proposer une solution alternative efficace à la voiture entre Ramonville et Labège, il apparaît utile de mettre en œuvre des liaisons en transports en commun efficaces et performantes entre Labège et Castanet-Tolosan d'une part, et Escalquens d'autre part afin d'offrir une alternative crédible à la voiture.

Le Sicoval souhaite donc soutenir auprès de Tisséo Collectivités la création de « priorités bus » sur ces deux liaisons d'importance.

Par ailleurs, concernant le Linéo 6, le Sicoval souhaite proposer d'étudier son prolongement 6 jusqu'à Péchabou / Pompertuzat et d'acter un pacte urbain sur le nouveau périmètre du Linéo 6.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Etude réseau horizon ligne C - Calendrier et méthode - Extrait des Commissions territoriale (Novembre 2023)



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval
(comme incitateur)



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Tisséo Collectivités
- Région Occitanie
- Etat



INDICATEURS DE SUIVI

- Etudes réalisées sur la ligne express
- Etudes réalisées sur la faisabilité du Hub
- Etudes sur les projets de site propre



INCITER AU REPORT MODAL VERS LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE PARTICULIÈRE

ACTION N° 9

FAVORISER L'INTERMODALITÉ AU NIVEAU DES PÔLES D'ÉCHANGES



CONTEXTE

L'intermodalité constitue un des leviers de la feuille de route de Tisséo Collectivités pour favoriser un report modal de la voiture vers les modes alternatifs (mieux connecter les réseaux de transports en commun, renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usages à partir des pôles d'échanges multimodaux).

L'efficacité et l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux (PEM) reposent sur l'offre de transport en commun mais également sur l'offre servicielle qui est proposée dans ces lieux de forte affluence.

Aujourd'hui, sur le territoire, l'intermodalité est accessible pour les usagers au niveau des gares SNCF et des parkings relais Tisséo.

Tous, en dehors du PEM du métro de Ramonville où l'accès est réglementé, disposent de parking de stationnement voiture gratuit ainsi que de stationnement vélo. Certains sont desservis par des lignes de TC interurbaines et/ou par des lignes urbaines. Leur accessibilité en modes actifs pourrait être améliorée.



OBJECTIFS

Améliorer les conditions de rabattement aux nœuds d'intermodalité du territoire.

Développer et promouvoir l'intermodalité de proximité.



DESCRIPTION

Améliorer les conditions d'accès aux pôles d'échanges existants :

Faciliter le rabattement aux pôles d'échanges en modes actifs :

- Développer des cheminement piétons sécurisés pour rejoindre les pôles d'échanges dans un rayon d'un kilomètre.
- Développer une signalétique piétonne pour une visibilité facilitée des itinéraires les plus rapides.
- Favoriser l'usage du vélo en développant un réseau cyclable sécurisé desservant chacun des pôles d'échanges.

Coordonner les offres de transports collectifs :

- Assurer une desserte efficace des gares par le réseau urbain et interurbain et coordonner les horaires de bus avec les trains.
- Afficher les horaires des prochains bus dans les halls des gares ou sur les quais des haltes ferroviaires.
- Améliorer en continu les conditions de circulation et d'accès des bus aux abords des gares.

Développer les services offerts au sein des pôles d'échanges existants :

Négocier avec les propriétaires des PEM (Tisséo et SNCF) pour :

- Installer des consignes vélos sécurisées au niveau des pôles d'échanges non équipés ou compléter leur équipement en fonction des besoins.
- Implanter des services autour du vélo (gonflage, réparations...).
- Créer des places de covoiturage (*en lien avec le SD Covoiturage de Tisséo Collectivités*).
- Installer une offre d'autopartage (*en partenariat avec les opérateurs d'autopartage*).
- Installer des infrastructures de recharges pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables.

A noter : Tisséo Collectivité déploie, de manière progressive selon la fréquentation et les usages, un service de recharge électrique dans les parcs-relais (P+R) situés aux terminus des deux lignes de métro (Balma-Gramont, Basso Cambo, Borderouge et Ramonville). Chacun des 4 P+R sera équipé à terme de 24 points de charge normaux, 2 points rapides et de 4 points ultra-rapides.

Communiquer auprès des usagers sur la création des futurs Pôle d'échanges du territoire

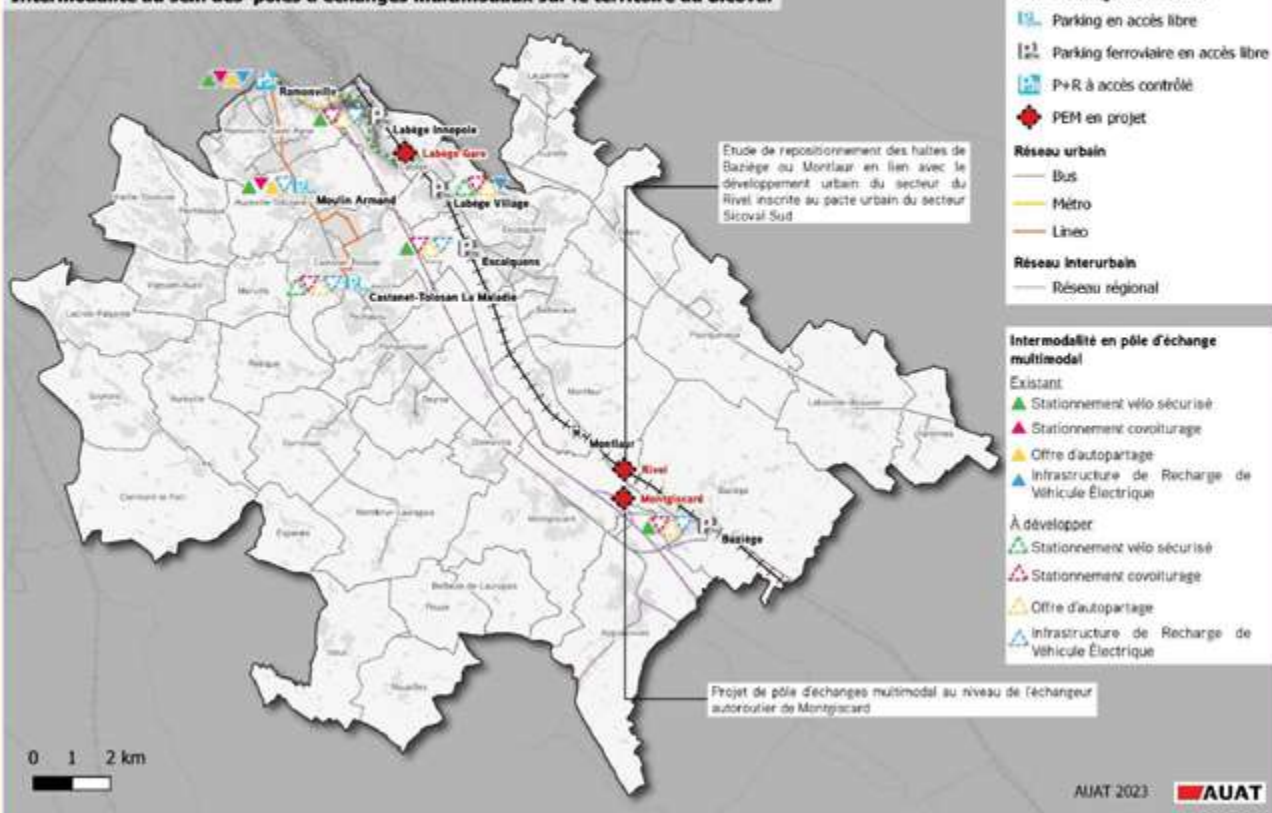
2 nouveaux pôles d'échanges vont voir le jour sur le territoire du Sicoval dans les prochaines années.

- **Le PEM de Montgiscard en 2025 :** Situé à proximité immédiate de l'échangeur de l'A61 et sous maîtrise d'ouvrage de Vinci Autoroute, il comprendra une aire de covoiturage de 84 places, un arrêt de bus, une zone de dépose-minute, une zone réservée aux deux-roues motorisés ainsi que deux boxs sécurisés et des arceaux pour le stationnement des vélos. Une piste cyclable connectée au réseau cyclable du Sicoval sera également créée pour y accéder.
- **Le PEM de Labège Gare en 2028 :** Futur terminus de la ligne C du métro, il sera équipé d'un parking relais de 1000 places, d'une gare bus, d'un espace de dépose-reprise pour le covoiturage, de stationnements vélos sécurisés (200 places) et de 50 places en arceaux sur les parvis. Une passerelle piétons/cycles sera également créée afin de franchir les voies ferrées et relier les différents espaces de PEM. Une ambition plus forte pour le stationnement vélo est à l'étude.

Par ailleurs, en lien avec la ZAC du Rivel et le développement urbain attendu sur le secteur, **une étude d'opportunité pour la création d'une halte dédiée devrait être réalisée par la Région**, ce qui pourrait aboutir à la création d'un nouveau PEM sur le territoire.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Intermodalité au sein des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire du Sicoval



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



Améliorer les conditions d'accès et les services offerts au sein des PEM



Communiquer sur la création de nouveaux pôles d'échanges



PILOTE DE L'ACTION

Négociation et communication : Communauté d'agglomération du Sicoval

Accessibilité et équipements des PEM : Communes, Tisséo Collectivités, Région



PARTENAIRES À ASSOCIER

- SNCF
- SDEGH
- Citiz



COÛT

Moyens humains internes



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places dédiées au covoiturage sur les pôles d'échanges multimodaux
- Nombre d'emplacements vélos sécurisés en pôles d'échanges
- Nombre d'arceaux vélos en pôles d'échanges
- Nombre d'infrastructures de recharge en pôles d'échanges
- Nombre de PEM accessible en modes actifs



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIERES

ACTION n°10

Apaiser et réduire la circulation automobile
dans les centralités et zones d'activités

ACTION n°11

Hiérarchiser le réseau routier

ACTION n°12

Anticiper les besoins de mobilité engendrés
par les ZAC Enova et Parc du Canal

ACTION n°13

Limiter les facilités de stationnement
au sein des zones d'activités



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

ACTION N° 10

APAISER ET RÉDUIRE LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS LES CENTRALITÉS ET ZONES D'ACTIVITÉS



CONTEXTE

Face à la multiplication des usages, l'espace public doit être en capacité d'accueillir un nombre croissant d'utilisateurs aux modes de locomotion diversifiés.

Répondre aux attentes et aux besoins spécifiques de chaque catégorie d'utilisateurs mais aussi les concilier au sein du même espace renvoient inévitablement à la question du partage de l'espace public et à l'apaisement des circulations.

Si la question de la cohabitation des usagers renvoie à un souci de sécurité routière, l'apaisement des circulations répond également à un enjeu de cadre de vie et de lien social. La réduction des vitesses de circulation et le développement des modes actifs contribuent, en effet, à développer la vie locale et à réduire le bruit et la pollution ambiante.

Une politique globale d'apaisement des vitesses des véhicules motorisés permet ainsi d'inciter davantage à la pratique des modes actifs (marche, vélo, trottinette, ...).



OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements à pied, à vélo et engin de déplacement personnel (EDP).
- Prioriser les modes actifs dans les tissus urbains.
- Développer la vie locale.
- Réduire le bruit et la pollution atmosphérique.



DESCRIPTION

Accompagner les communes dans l'identification des zones à apaiser et les études urbaines permettant cet apaisement

(sur la base des travaux de l'étude Zones Apaisées de Tisséo Collectivités)

Déoulant de l'action 17 du Projet Mobilités 2020.2025.2030 « Apaiser les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie », Tisséo Collectivités a réalisé une étude en 2021 visant à proposer une stratégie globale de modération des vitesses au sein de l'agglomération toulousaine.

Afin de guider les collectivités dans l'identification des secteurs prioritaires d'apaisement, un atlas cartographique d'aide à la décision a été réalisé au droit de chaque centralité du territoire localisée sur un axe majeur de circulation.

Pour chaque centralité identifiée, l'atlas a recensé l'intensité urbaine (services et équipements publics, commerces, patrimoine, pôles d'échange...), les flux routiers et l'accidentologie ainsi que les transports en commun structurants et réseau express vélo.

A l'échelle du Sicoval, 8 secteurs d'apaisement ont été identifiés :

- Secteur 1 : Baziège / RD16
- Secteur 2 : Castanet-Tolosan / RD57
- Secteur 3 : Escalquens / RD94
- Secteur 4 : Labastide-Beauvoir / RD2
- Secteur 5 : Labège Sud / RD16
- Secteur 6 : Labège / RD16
- Secteur 7 : Lacroix-Falgarde / RD4
- Secteur 8 : Ramonville / RD813

Cette étude a été réalisée à l'échelle du périmètre du Projet Mobilités (114 communes). **Ayant une connaissance fine de leur territoire, les communes ont un rôle à jouer dans l'identification des zones à apaiser au sein de leur commune, stratégiques à apaiser.**

Un lien avec l'étude sur l'identification des secteurs à fort potentiel pour l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons est évidemment à faire (cf. fiche action 4).

En complément du travail d'identification des zones à apaiser, l'étude comprend une « boîte à outils » illustrée par 3 cas concrets d'aménagements potentiels de voirie duplicables et reproductibles sur d'autres territoires. A travers ces 3 cas concrets, l'étude met en évidence **quatre catégories de mesures qui peuvent être mises en œuvre conjointement en vue d'un apaisement des circulations :**

- **Réduction des flux de circulation routiers** : Modification du plan de circulation, effets dissuasifs, etc.
- **Réduction des vitesses de circulation** : Modification des vitesses réglementaires, marquage au sol, modification du gabarit des chaussées via la mise en place de rétrécissements, dévoiement, etc.
- **Amélioration du partage de l'espace public** : Réduction des emprises des modes routiers en circulation et en stationnement, décloisonnement des espaces, examens des modalités de stationnement des SUV dans les centralités en concertation avec les communes, etc.
- **Amélioration de l'urbanité des lieux** : Travail sur les matériaux, la végétalisation, implantation du bâti, animation urbaine, etc.

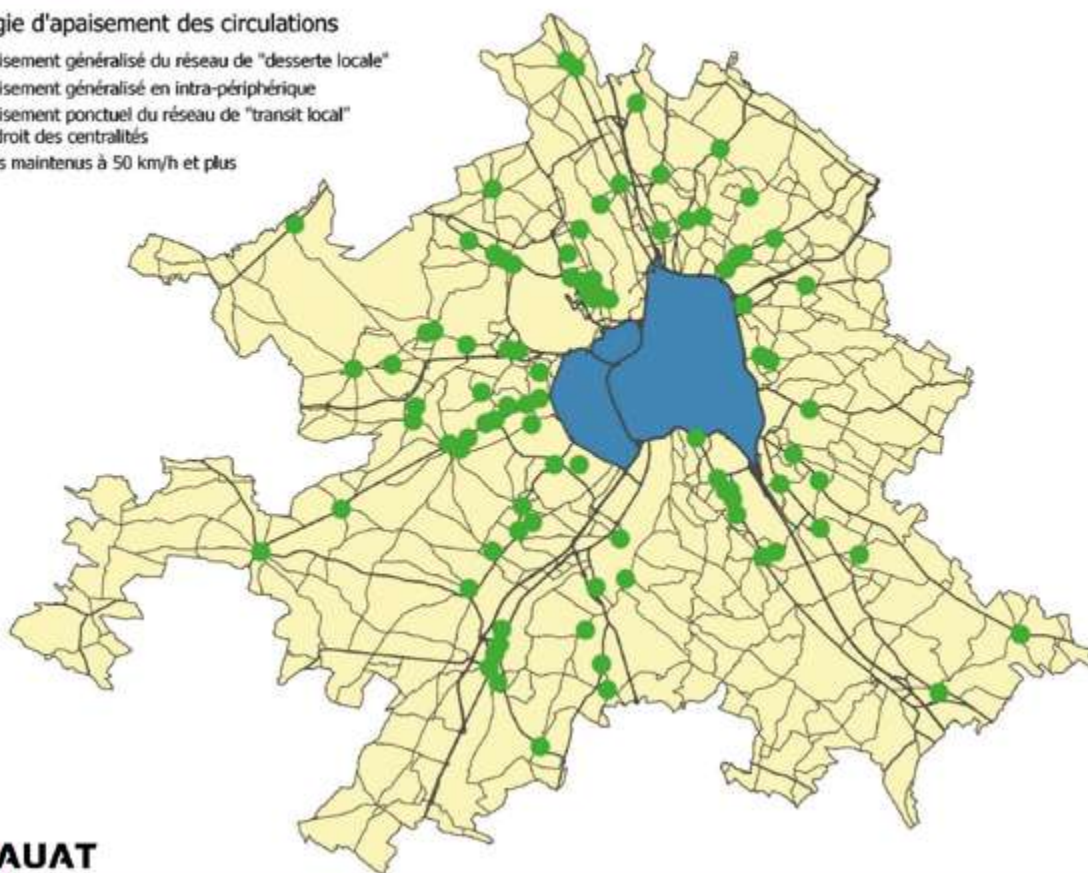
La ou les réunions d'information devra (ont) être l'occasion de transmettre cette boîte à outils à toutes les communes du territoire.



STRATEGIE ILLUSTRÉE

Stratégie d'apaisement des circulations

- Apaisement généralisé du réseau de "desserte locale"
- Apaisement généralisé en intra-périphérique
- Apaisement ponctuel du réseau de "transit local" au droit des centralités
- Axes maintenus à 50 km/h et plus



AUAT



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Accompagner les communes dans l'identification des zones à apaiser

Accompagner les communes dans les études afin d'apaiser les zones identifiées



PILOTE DE L'ACTION

Identification des zones à apaiser :

Communauté d'agglomération du Sicoval

Aménagement des zones : Commune et / ou Sicoval



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Communes du territoire
- Département 31 (service gestionnaire de la voirie)



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer sur étude d'identification des zones à apaiser



INDICATEURS DE SUIVI

- Evolution du nombre de zones apaisées
- Kilomètres de voirie apaisée par type d'aménagement (aires piétonnes, zones 30 et zones de rencontre)
- Vitesse moyenne ou V85 dans les zones apaisées (analyse des relevés de vitesse)



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

ACTION N° 11

HIÉRARCHISER LE RÉSEAU ROUTIER



CONTEXTE

Au sein de l'espace public, le réseau de voirie est support d'une grande diversité de déplacements effectués en voiture, en transports collectifs ou en modes actifs. La hiérarchisation du réseau routier permet d'en améliorer son organisation et vise à la fois à :

- **écarter les flux de transit routier** des centres-villes et centres-bourgs,
- **mieux distribuer les trafics locaux**, en améliorant la desserte et l'accessibilité des territoires tout en les protégeant des circulations indésirables et des nuisances qui y sont rattachées,
- **organiser le partage de l'espace public** entre les différents usages et modes de déplacements.

Initié dans le cadre de la révision du Schéma Directeur cyclable, il s'agit de pousser cette réflexion afin d'aboutir à **une meilleure adéquation entre fonction assurée par la voirie (structurante, principale, de desserte, etc.), aménagement et partage modal de l'espace public.**



DESCRIPTION

Hiérarchiser le réseau routier en déterminant les différentes fonctions des voies du territoire

Sur la base de données quantitatives d'accidentologie et de trafic, il s'agit **d'identifier les différentes fonctions des voiries présentes sur le territoire afin d'aboutir à une hiérarchisation du réseau et d'adapter le niveau de service aux enjeux de circulation, de sécurité et de gestion.**

Afin de favoriser la cohérence au sein de l'agglomération toulousaine, la hiérarchisation du réseau routier pourrait se calquer sur celle de Toulouse Métropole, composée des niveaux suivants :

- **Voie structurante d'agglomération,**
- **Voie principale,**
- **Voie inter-quartier,**
- **Voie de desserte locale,**
- **Voie sans circulation de véhicules légers.**

Réaliser un référentiel d'aménagement, d'exploitation et de gestion adapté à chaque niveau fonctionnel du réseau de voirie

Une fois la hiérarchisation du réseau routier réalisée, il s'agira ensuite de **créer et mettre à disposition des gestionnaires de voiries** (département, Sicoval et communes), **un référentiel d'aménagement, d'exploitation et de gestion** contenant :

- Des principes d'aménagement et la définition d'objectifs d'usage en cohérence avec les réflexions menées dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable et les objectifs du département de la Haute-Garonne.
- Une stratégie d'exploitation et d'entretien du réseau de voirie, permettant d'intensifier son usage par les différents modes de déplacements en fonction du niveau de hiérarchie du réseau.

Cette stratégie, qui concerne donc tous les niveaux de voies, doit permettre d'atteindre les objectifs en matière de répartition modale, de réduction du trafic automobile et des nuisances associées.

Elle doit permettre de mieux accompagner les projets en faveur des modes alternatifs à la voiture, en particulier le développement des zones apaisées afin de permettre un meilleur partage modal et une pacification de l'usage de l'espace public.

Finaliser les projets routiers à ambition multimodale

Le prolongement de la RD916 entre Escalquens et Belberaud constitue l'un des grands projets routiers sur le territoire du Sicoval. Prévu à un horizon long terme, il complètera et améliorera le maillage de routes départementales et permettra d'améliorer les conditions de trafic, notamment de la RD16 entre Escalquens et Belberaud.

Accompagné d'une voie verte située en bordure de l'Hers qui sera connectée aux différents réseaux cyclables prévus par le Conseil Départemental et le Sicoval, ce projet intègre une vision globale des mobilités.



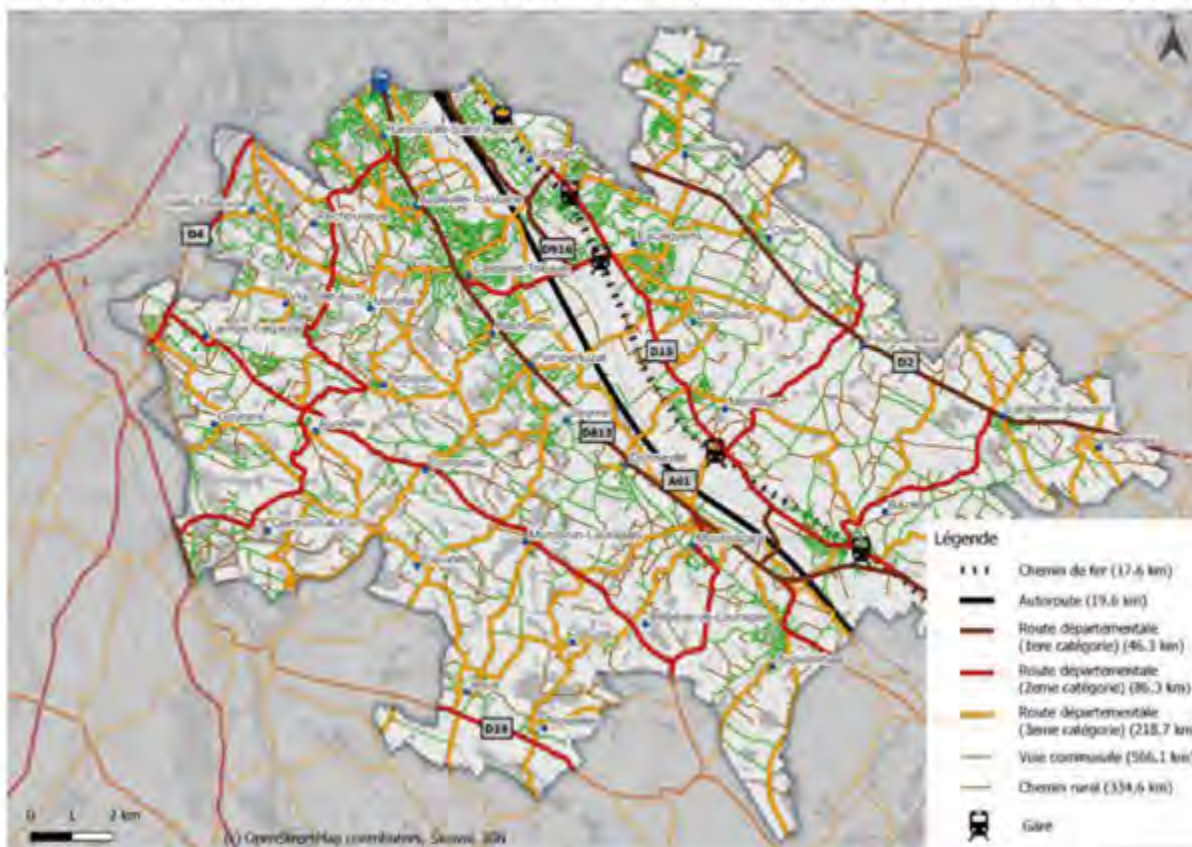
OBJECTIFS

- Requalifier des axes au profil très routier.
- Sécuriser et apaiser les traversées d'agglomération.

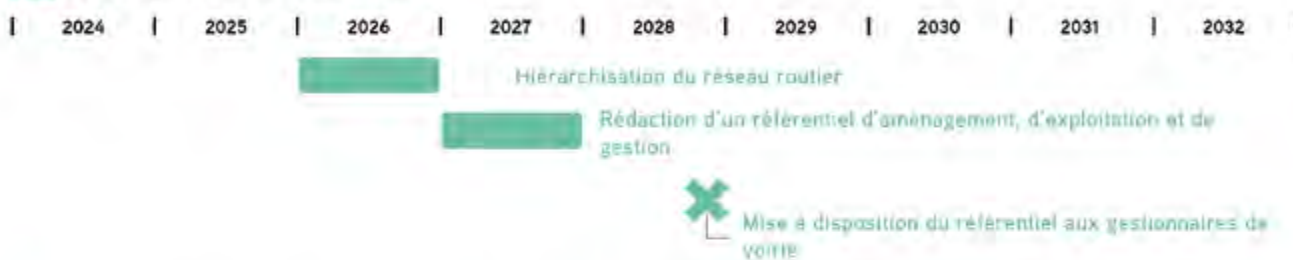
STRATEGIE ILLUSTRÉE

La hiérarchisation du réseau routier selon le Schéma Routier Départemental

Extrait du Comité Technique du 19/09/2022 – Révision du Schéma Directeur cyclable du Sicoval et valorisation du réseau routier (Egis)



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer sur l'étude de hiérarchisation du réseau routier et la rédaction du référentiel



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Département de la Haute-Garonne
- Communes



INDICATEURS DE SUIVI

- Cartographie du réseau routier hiérarchisé
- Rédaction du référentiel



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

ACTION N° 12

ANTICIPER LES BESOINS DE MOBILITÉ ENGENDRÉS PAR LES ZAC ENOVA ET PARC DU CANAL



CONTEXTE

Le Sicoval, de par sa compétence en matière de développement économique, développe des zones d'activités et en particulier sur le secteur Nord : la ZAC Enova sur la commune de Labège et la ZAC du Parc du canal sur la commune de Ramonville.

Le processus d'enquête d'utilité publique de la ZAC Enova a fait remonter des interrogations sur les niveaux de circulation de voitures particulières au niveau des routes départementales attenantes au vu de la densification prévue ainsi que de l'attractivité des métros Ligne C et B qui desserviront la zone à l'échéance 2027-2028.

De manière à consolider les solutions à mettre en œuvre pour améliorer la gestion du trafic automobile, et dans une logique de report modal fort vers les modes alternatifs à la voiture particulière, il est proposé de partager une étude générale de gestion des mobilités avec les diverses collectivités compétentes.



OBJECTIFS

Définir les actions permettant d'améliorer les conditions de circulation tous modes sur le périmètre Nord Sicoval.

Faciliter l'accessibilité aux zones d'activités du secteur.



DESCRIPTION

Réaliser et partager un diagnostic du secteur

- **Affiner les connaissances sur les déplacements** dans le périmètre sur la base de l'EMC2 et plus largement des données récentes disponibles (usage des réseaux, performances des lignes...) pour clarifier les grands enjeux de mobilités du secteur.
- **Effectuer une analyse critique des études déjà réalisées** sur le périmètre.

Rendre possible des échanges critiques et constructifs sur la situation présentée et partager un référentiel commun

- **Organiser des rencontres / événements** à destination des techniciens et des élus représentant les différents partenaires.
- **S'accorder sur les faiblesses et les forces / opportunités** du secteur.
- **Définir un référentiel commun.**

Réfléchir à la place de la voiture dans une stratégie multimodale du secteur

Interroger la place à donner à la voiture particulière dans les déplacements en secteur urbain / périurbain et ainsi dans les programmations des collectivités partenaires au regard du développement progressif de l'offre en modes alternatifs et des exigences en matière de qualité de vie (amélioration de la qualité de l'air, nuisances sonores).

Les questions à débattre pourraient être : Possibilité et / ou besoin de créer de nouvelles infrastructures routières, nécessité d'améliorer / de sécuriser des infrastructures existantes, impact du trafic routier sur la qualité de vie (air / santé, bruit).

Identifier les enjeux d'accessibilité des ZAC Nord Sicoval

- **Définir les grands enjeux de desserte du périmètre à différents horizons 2025 / 2030 / 2040** au regard de la situation actuelle et des prévisions en matière de déplacements. Ces enjeux multimodaux s'appuieront sur les projets « coups partis » ou à l'étude sur le territoire, notamment la desserte métro et le réseau bus associé, le développement du réseau ferroviaire, les réseaux dédiés aux modes actifs. Il s'agira notamment de mettre à jour le volet mobilités du pacte urbain en l'élargissant aux communes du périmètre.
- **Rappeler les grandes évolutions du territoire en matière d'urbanisation**, notamment les éventuelles évolutions depuis l'adoption du pacte urbain.

Définir un programme d'actions multimodal partagé

Ce programme d'actions définira de nouvelles actions à mettre en œuvre, permettant de maximiser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture solo :

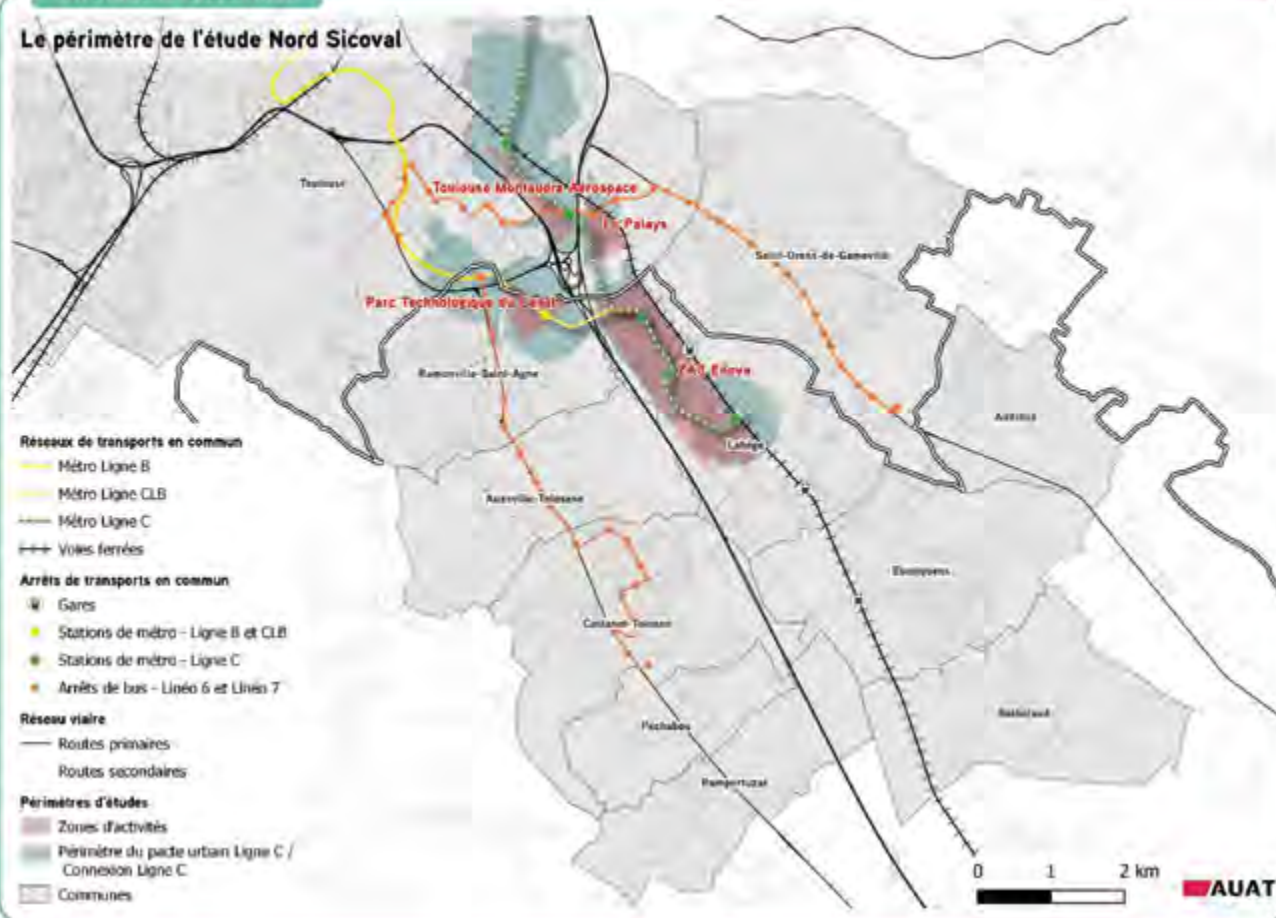
- **En faveur du développement des TC** : facilités de circulation, infrastructures dédiées, nouvelles offres ou renforcements, etc.
- **En faveur du développement des modes partagés** : aires de covoiturage ou spots, lignes de covoiturage, animations / incitations, développement de l'autopartage, etc.
- **En faveur du développement des modes actifs** : infrastructures ou services complémentaires au Schéma d'agglomération cyclable ou au Plan Vélo du Sicoval, etc.
- **En faveur du changement de comportement** : communication, promotion des modes alternatifs à la voiture particulière, incitations au changement de comportement : auprès des entreprises / salariés, rôle d'exemplarité du Sicoval à travers son Plan Mobilité Employeur.
- In fine, pourront être proposés **les aménagements routiers identifiés comme pertinents ou nécessaires.**

Ce programme d'actions, qui sera validé par l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés dans le cadre de la gouvernance de cette étude, constituera la nouvelle feuille de route mobilités du secteur et pourra permettre la mise à jour du pacte urbain ligne C / Connexion ligne B.

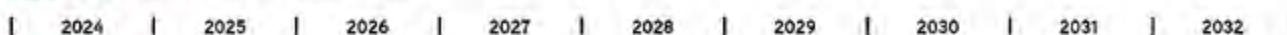
Une démarche d'étude simplifiée est en cours pour mettre à jour le volet Mobilités du pacte urbain du Rivel avec les nouveaux enjeux notamment liés au ferroviaire (SERM, création d'une nouvelle gare dédiée).

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Le périmètre de l'étude Nord Sicoval



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



Réalisation de l'étude



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



COÛT

Coût de l'étude : 80 000 €



PARTENAIRES À ASSOCIER

- SPL Enova,
- Tisséo Collectivités
- Région
- Département
- Toulouse Métropole
- SNCF Réseau
- Communes concernées



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation de l'étude



OPTIMISER ET APAISER LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

ACTION N° 13

LIMITER LES FACILITÉS DE STATIONNEMENT AU SEIN DES ZONES D'ACTIVITÉS



CONTEXTE

L'enquête Mobilités de 2023 a montré que la disposition d'une place de stationnement au lieu de travail génère un usage très important de la voiture et, qu'à contrario, l'absence de place de stationnement induit une diversification de l'usage des modes de déplacement pour accéder au travail à condition bien sûr qu'il existe des offres alternatives.

La Loi Climat et Résilience impose une gestion économe de la consommation du foncier à urbaniser, elle devrait entraîner, dans une agglomération à forte croissance sociodémographique, à plus ou moins court terme, un recensement des potentiels fonciers à urbaniser et notamment dans les zones d'activités. **Les vastes aires de stationnement privées et publiques pourraient, tout ou en partie, être identifiées comme de véritables potentiels**, notamment dans les zones d'activités offrant des alternatives à la voiture solo.

Enfin, **la généralisation du télétravail** (en moyenne 2 jours par semaine dans les zones d'activités à dominante de bureaux tertiaires), **implique une diminution de la demande en stationnement sur les lieux de travail.**



DESCRIPTION

Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement et des pratiques au sein des zones d'activités (en collaboration avec les acteurs locaux)

Dans les zones d'activités (Parc du Canal, La Masquère, Rivel, le long du Linéo 6, Enova en complément d'une étude déjà réalisée...), qui sont ou seront bien desservies par le réseau de transport en commun structurant (train, métro et Linéo) et par le futur Réseau Express Vélo, **une réflexion sur les capacités et les besoins en stationnement tant privé que public pourrait permettre d'adapter les obligations de réalisation de places de stationnement en fonction de la proximité des réseaux de transports en commun, d'encourager à la mutualisation et au foisonnement du stationnement et d'accélérer le report modal.**

Il s'agira de :

- **Faire un inventaire des places de stationnement (publiques et privées) :** nombre de places publiques / privées, superficie consacrée au stationnement, stationnement accessible ou non au public, localisation au sein de la zone, etc.
- **Réaliser un inventaire des pratiques actuelles :** Taux d'occupation (ratio nombre de véhicule stationné / nbre de place), taux de rotation des véhicules (durée de stationnement), présence de stationnement illicite, etc.
- **Réaliser des enquêtes origine-destination auprès des conducteurs stationnés.**

Mettre en place une politique de stationnement sur les offres publiques des zones d'activités sur la base des besoins analysés

- Evaluer le type d'usage en fonction des lieux, des horaires et des offres de solutions alternatives à l'autosolisme.
- Evaluer le rapport entre offre de stationnement privé et offre de stationnement public en fonction des usages.
- Délimiter les places réservées à la logistique, les places réservées aux PMR, au covoiturage, à l'autopartage.
- Proposer une réglementation adaptée (durée de stationnement, tarification, etc.).
- Transformer certaines places de stationnement voiture en zones de stationnement pour les vélos (à noter : une place de parking peut accueillir 4 arceaux vélos).

Ces préconisations doivent être faites au regard du projet d'aménagement du secteur.

Inciter les entreprises disposant d'offres de stationnement privées à repenser leur politique de stationnement

- En lien avec l'incitation à faire des Plans de Mobilité Employeur ou inter-entreprise (cf. fiche action 16), notamment sur la mutualisation du stationnement.
- Communiquer sur les usages observés dans les parcs de stationnement publics mais également privés.

Informar les communes des préconisations issues de la fiche stationnement du Projet Mobilités et des préconisations inscrites dans les PLU



OBJECTIFS

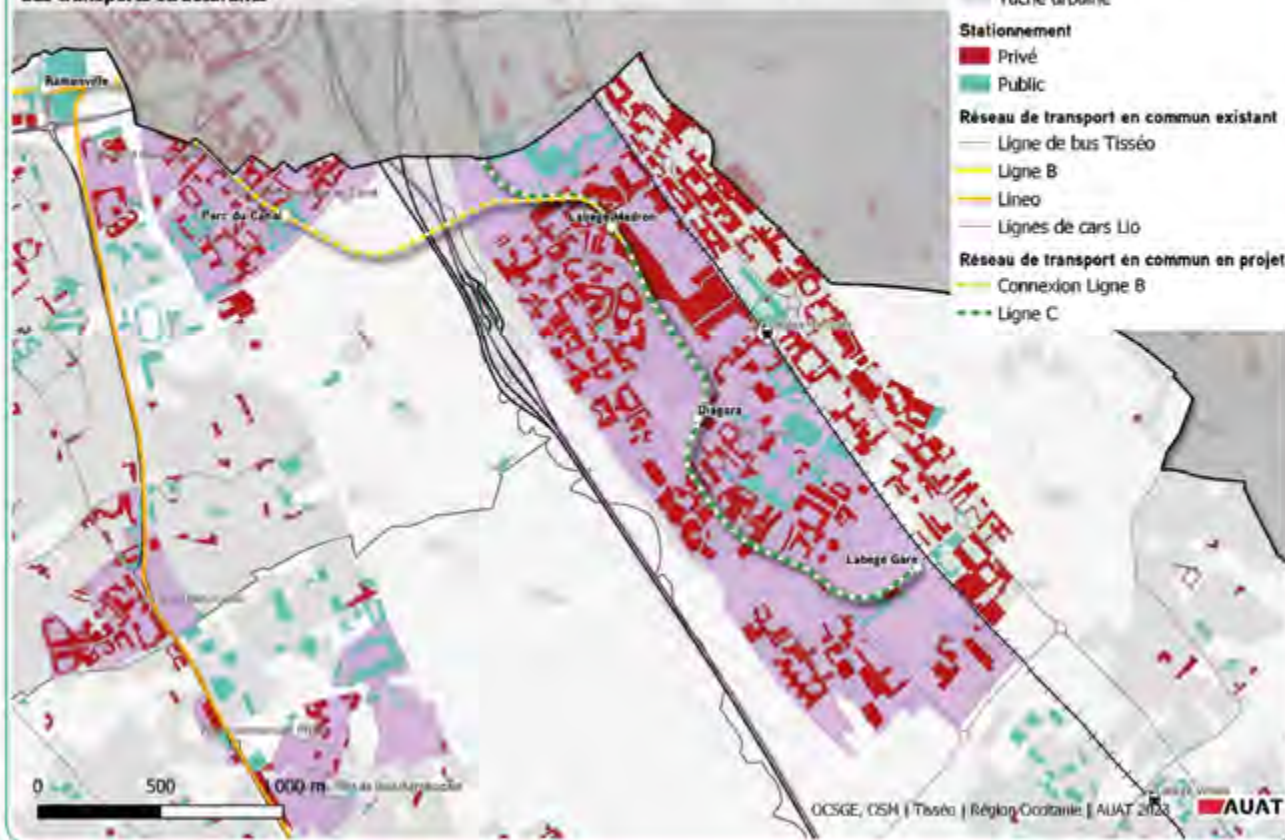
Accélérer le report modal vers les modes alternatifs à l'autosolisme.

Accompagner le changement de destination de tout ou partie des fonciers aujourd'hui consacrés aux aires de stationnement dans les ZA bien desservies en solutions alternatives.

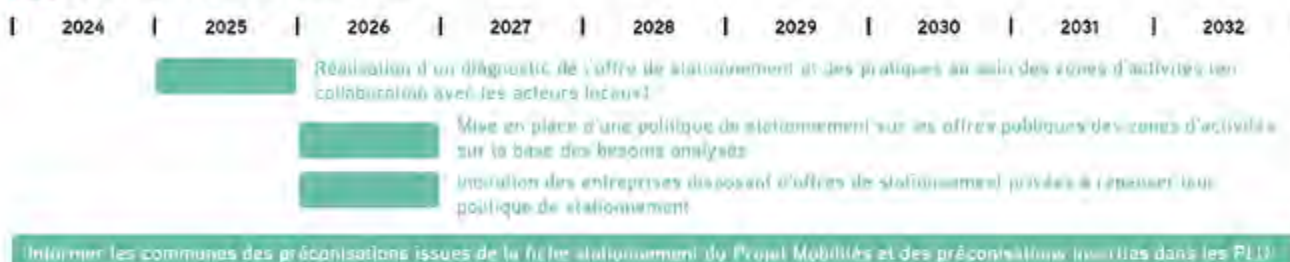


STRATEGIE ILLUSTRÉE

Zones de stationnement dans les zones d'activité en lien avec les projets de développement des transports structurants



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval
ou SPL Enova



COÛT

Moyens humains internes
Coût de l'étude non négligeable mais phasage possible par zone d'activité



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Tisséo Collectivités (PDMe/ PMIE)
- SPL Enova
- Service économie du Sicoval
- Clubs entreprise
- Communes



INDICATEURS DE SUIVI

- Publication sur l'offre/ l'usage / préconisations sur le stationnement des différentes zones d'activités ciblées
- Nombre de réunion et/ou contact avec les entreprises par zone d'activité



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT

ACTION n°14

Déployer davantage de bornes de recharges pour véhicules électriques, hybrides rechargeables et GNV sur le territoire

ACTION n°15

Accompagner la population pour se doter de véhicules plus propres

ACTION n°16

Fédérer les acteurs institutionnels et économiques de la logistique



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT

ACTION N° 14

DÉPLOYER DAVANTAGE DE BORNES DE RECHARGES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES RECHARGEABLES ET GNV SUR LE TERRITOIRE



CONTEXTE

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES), avec plus de 30 % des émissions de GES en France. Le secteur des transports agit également sur la santé en dégradant la qualité de l'air localement, par les émissions d'oxydes d'azote et des particules émises par les véhicules thermiques. **Parmi les leviers de la décarbonation de la mobilité, celui du verdissement du parc automobile est fortement favorisé par le gouvernement avec le développement de véhicules électriques (VE).**

La couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public est fondamentale pour permettre l'adoption massive des véhicules électriques ou des véhicules hybrides électriques (VHE). Le déploiement de stations d'avitaillement en bio-GNV sur le territoire français est également encouragé.

Sur le territoire du Sicoval, selon le Schéma Directeur des Infrastructures de Véhicules Électriques Occitanie (SIEDA) en lien avec le réseau Révéo, le besoin en IRVE serait de 55 fin 2023 et de 515 (dont 2 rapides) fin 2028.



DESCRIPTION

Informier et communiquer

- **Sur les IRVE existantes :** Le Sicoval, sur son site internet, met à disposition la carte interactive du réseau Freshmile, mais les sources d'informations sur le sujet sont nombreuses et disparates sur la localisation, le type de recharge, la puissance de charge délivrable, le type de tarification, etc. La réalisation d'un travail de recensement et d'analyse des sources disponibles semble nécessaire afin de mieux, d'une part, diffuser les données sur les bornes de recharges des véhicules électriques et stations d'avitaillement en bio-GNV ouvertes au public et, d'autre part, suivre le déploiement dans l'objectif d'inciter les opérateurs à accélérer le déploiement.
- **Sur les aides existantes :** Plusieurs aides gouvernementales sont disponibles pour inciter à l'installation d'infrastructures de recharge notamment pour les locataires, propriétaires et syndicats de copropriétaires.
- **Sur les obligations réglementaires :** La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a rendu obligatoire l'inscription à l'ordre du jour des assemblées générales annuelles la question de la réalisation des solutions de recharge. Elle impose l'obligation de pré-équipement pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les immeubles neufs résidentiels et non résidentiel.



Source: Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires : Bornes électriques les aides à l'installation (janvier 2023)

Favoriser le déploiement d'IRVE

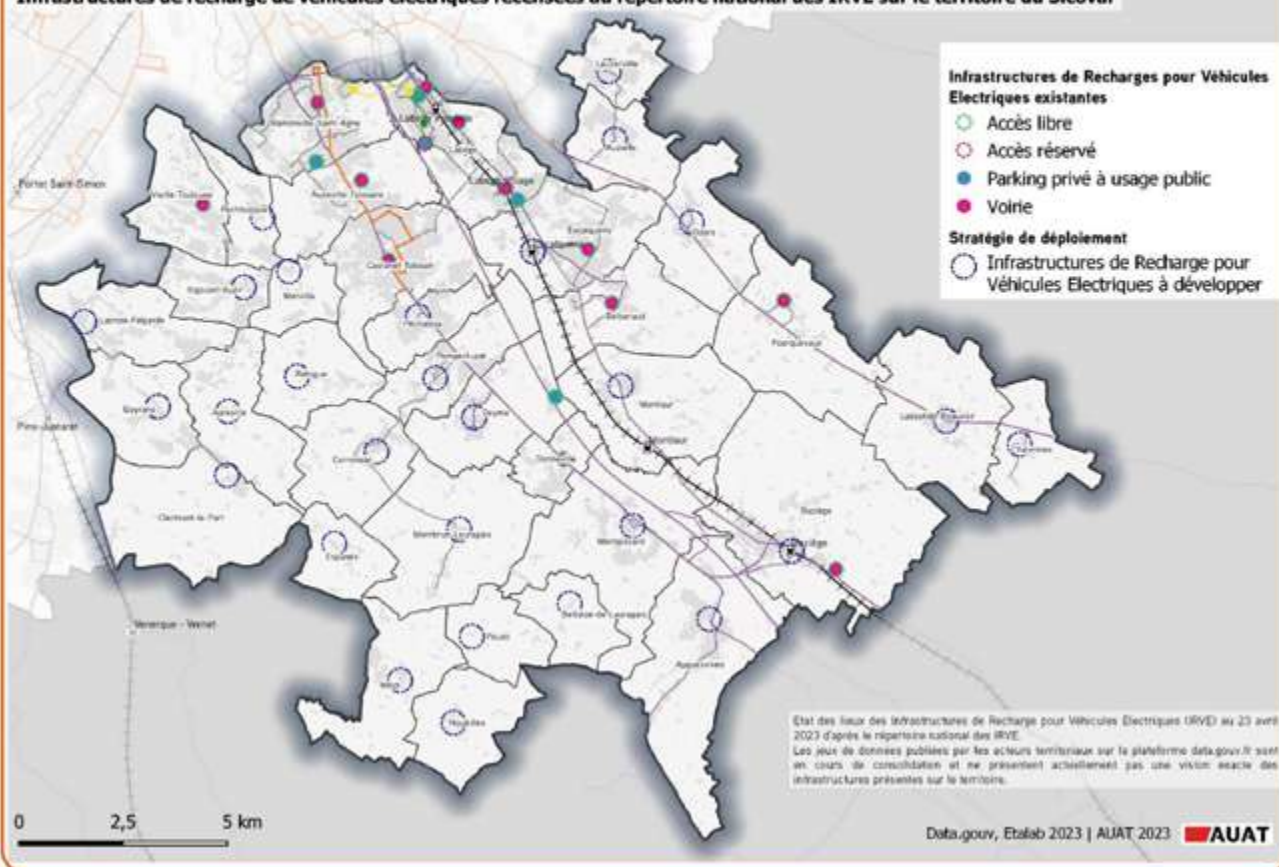
Pour favoriser le déploiement d'IRVE sur le territoire du Sicoval, deux positionnements différents peuvent être envisagés et dont la mise en œuvre pourrait être phasée : avec, en première phase, un rôle de facilitateur et, en deuxième phase, l'éventuelle prise de compétence pour le déploiement d'IRVE. En l'absence de prise de compétence, le Sicoval ne peut pas installer des IRVE sur son territoire.

- Un rôle de facilitateur et d'incitateur :

- Suivre et inciter à l'accélération du déploiement des IRVE sur le territoire du Sicoval en partenariat avec le Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute Garonne (SDEHG) qui dispose de la compétence pour créer, entretenir et exploiter des bornes de recharge de véhicules électriques dans le cadre d'un service public sur les communes adhérentes du Sicoval. Aujourd'hui, l'objectif affiché par le SDEHG est l'installation d'une IRVE par commune adhérente.
- Inciter également les AOM pour qu'elles développent des bornes de recharge pour véhicules électriques au sein des P+R (Tisséo) et au sein des gares (Région Occitanie) en nombre suffisant au regard de l'évolution du parc de véhicules (fin de la commercialisation des véhicules thermiques en 2035). De la même façon, inciter les aménageurs d'aire de covoiturage à installer des bornes (CD, Vinci).
- Accompagner les porteurs de projets actuels ou futurs pour l'implantation d'IRVE, de station bio GNV ou multi-énergie, de bornes de recharges H2 pour vélos (exemple Pragma).
- **L'éventuelle prise de la compétence du Sicoval** permettant de construire une stratégie de déploiement avec l'élaboration d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Électriques (SDIRVE), puis s'appuyer pour le déploiement sur les autres acteurs (SDEHG, privés, etc.).

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Infrastructures de recharge de véhicules électriques recensées au répertoire national des IRVE sur le territoire du Sicoval



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



PARTENAIRES À ASSOCIER

- SDEHG
- Révéo
- Tisséo Collectivités
Région Occitanie
- Conseil Départemental
- Communes
- Etat
- Rôle éventuel de soleval



COÛT

1^{ère} phase : Moyens humains internes

2^{ème} phase, à partir de 2026 : Modalités de la prise de compétence à définir dans le cadre d'une étude de faisabilité pour la réalisation d'un SDIRVE mais besoin de ressources humaines dédiées



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bornes de recharges pour véhicule électriques ou véhicule hybride électrique sur le territoire du Sicoval
- Nombre de station d'avitaillement de Bio-GNV ou multi- Energie sur le territoire du Sicoval
- Nombre de plaquettes (numériques ou non) conçues pour information
- Nombre de consultation du site du Sicoval sur ce thème
- Réalisation étude de faisabilité/ réalisation du SDIRVE



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT

ACTION N° 15

ACCOMPAGNER LA POPULATION POUR SE Doter DE VÉHICULES PLUS PROPRES



CONTEXTE

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES), avec plus de 30 % des émissions de GES en France. Le secteur des transports agit également sur la santé en dégradant la qualité de l'air localement, par les émissions d'oxydes d'azote et des particules émises par les véhicules. **Parmi les leviers de la décarbonation de la mobilité, celui du verdissement du parc automobile avec le développement de véhicules électriques (VE) est favorisé par le gouvernement.**

La dernière Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) fixe un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE) et 500 000 véhicules hybrides rechargeables (VHR) en circulation à fin 2023. Pour fin 2028, l'objectif passe respectivement à 3 millions de VE et 1,8 million de VHR. En 2022, sur le Sicoval : 1,9% (1142 Nb) du parc automobile sont des VE et 2,7 % (1668 nb) sont des VHR.

De plus, **la mise en place de la Zone à Faibles Emissions sur Toulouse depuis mars 2022 génère l'accélération du besoin de verdissement du parc de véhicule.** Le Sicoval et le Muretain, en partenariat avec l'ADEME, ont mis en place le Fonds Air Véhicules, géré par l'agence locale de l'Energie Soleval, à destination des professionnels pour la conversion de leur parc de véhicules.



DESCRIPTION

Communiquer sur les différentes aides de l'Etat, de la Région et du Sicoval disponibles pour les entreprises, associations et/ou les particuliers

En 2023, les aides financières pour inciter à l'achat de véhicules propres sont nombreuses et variées, certaines comme celle gérée par l'agence locale de l'Energie Soleval sont à destination des professionnels / associations, d'autres sont également éligibles aux particuliers. Elles sont souvent cumulables. Leurs diversités d'obtention peuvent présenter un frein à leurs utilisations. Le Sicoval contribue à rassembler et à vulgariser l'information sans pour autant se transformer en un guichet unique.

- **Le Bonus Écologique de l'État** est une aide destinée aux particuliers (sans condition de ressources) et aux professionnels à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique ou hydrogène ou une combinaison des deux, neuf ou d'occasion (voiture et camionnette). Pour les 2 ou 3 roues à moteur ou quadricycle à moteur, l'aide porte uniquement sur une motorisation électrique et sur un véhicule neuf.
- **La Prime à la Conversion de l'État**, qui peut s'ajouter au bonus écologique dans la limite du coût du véhicule, est une aide accordée (sous conditions de ressources), lors de l'achat ou de la location d'un véhicule peu polluant en échange de la mise à la casse d'un ancien véhicule diesel ou essence. Elle n'est perçue qu'une seule fois.
- **La Prime au retrofit électrique de l'État**, est une aide (sous conditions de ressources) pour la transformation d'une voiture thermique en voiture électrique.
- **Le Micro-crédit Véhicules Propres de l'État** permet aux foyers les plus modestes de bénéficier d'un prêt sur 5 ans pour financer leur reste à charge dans l'acquisition d'un véhicule peu polluant.
- **L'Éco-Chèque Mobilités de la Région Occitanie**, aide financière (sous condition de ressources) à destination des habitants de la région, pour l'achat ou la location d'une voiture électrique ou hybride rechargeable neuve avec mise au rebut d'un véhicule ancien, en complément du dispositif des éco-chèques mobilité pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'une voiture électrique ou hybride rechargeable d'occasion.
- **Le Fonds Air Véhicules** du Sicoval et du Muretain, est une aide financière, sous forme de prime, qui vise à accompagner les entreprises de moins de 100 salariés et associations localisées sur leur territoire pour acheter un véhicule électrique ou GNV-BioGNV (avec mise au rebut de l'ancien véhicule thermique Crit'Air 3-4-5-NC) ou pour procéder à un changement de motorisation thermique vers l'électrique (retrofit) d'un véhicule actuel ou encore pour s'engager et développer l'entreprenariat et/ou impulser les déplacements professionnels à vélo. Le dispositif pour l'achat de vélos (sans mise au rebut) est valorisé dans le cadre du plan vélo du Sicoval.

Evaluer le dispositif du Fonds Air Véhicules (FAV) et l'élargir aux particuliers

Mis en place depuis octobre 2022, ce fonds d'aide, géré par l'Agence Locale de l'Energie et du Climat du sud-est toulousain (SOLEVAL) est récent. Toutefois, après un an d'existence, la première évaluation du dispositif montre un impact limité auprès des entreprises pour les aides dédiées aux voitures mais un intérêt pour les aides dédiées aux vélos. Par ailleurs, les contraintes liées à la **Zone à Faibles Emissions (circulation des véhicules Crit'air 3 notamment)** ayant été assouplies, ce fonds est moins sollicité.

L'élargissement de ces aides aux particuliers pourrait être étudiée.



OBJECTIFS

- Accompagner le verdissement du parc de véhicules.
- Informer et communiquer auprès du public sur les aides disponibles pour l'achat de véhicule plus propre.
- Envisager l'élargissement du Fonds Air Véhicules aux particuliers.

STRATEGIE ILLUSTRÉE



amblogique-solidaire.gouv.fr



ROULONS PLUS PROPRE
Le plan climat en action



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Informier

Bilan du Fonds Air Véhicule (FAV)

Élargissement du FAV aux particuliers ?



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Soleval
- ADEME
- Région Occitanie
- Etat



COÛT

Informier et bilans réguliers du FAV : coût inclus dans les budgets du Sicoval et de Soleval sur les 3 ans du programme.

Élargissement du FAV aux particuliers : nouveau budget à dimensionner et à mobiliser, étude de faisabilité à envisager mi-2025.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre annuel de bénéficiaire sur le territoire du Sicoval du Fonds Air Véhicules
- Nombre de plaquettes (numériques ou non) conçues pour information
- Nombre de consultation du site du Sicoval sur ce thème
- Réalisation étude de faisabilité pour élargissement du Fonds Air Véhicules aux particuliers



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT

ACTION N° 16

FÉDÉRER LES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET ÉCONOMIQUES DE LA LOGISTIQUE



CONTEXTE

Le transport de marchandises joue un rôle central dans l'attractivité et la qualité du cadre de vie d'un territoire. Il permet l'approvisionnement des magasins, des entreprises et des habitants mais également la construction des bâtiments ou l'entretien des espaces publics, la collecte des déchets ou l'expédition de marchandises au départ des unités industrielles. Il relève aussi bien d'actions privées que publiques comme la circulation, le stationnement, la qualité de l'air mais également la gestion des sols, les normes de stationnement. **Il implique donc une multitude d'acteurs.**

Longtemps oublié des politiques publiques, l'essor du e-commerce entraînant l'explosion des livraisons, la mise en place d'une ZFE-m sur la commune de Toulouse et l'enjeu de mise en œuvre d'une logistique urbaine durable obligent les collectivités territoriales à s'investir sur cette thématique.

Le Sicoval fait partie de l'écosystème du bassin régional de transport de marchandises de la grande agglomération toulousaine. La définition, puis la déclinaison et/ou l'accompagnement d'actions en faveur de la mise en place d'une logistique durable passe par la connaissance de cet écosystème et des acteurs œuvrant sur son territoire.

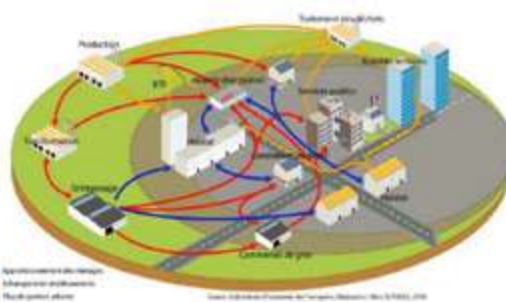


DESCRIPTION

Faire partie d'un réseau d'acteurs

La multitude d'acteurs au profil varié, majoritairement privés et l'absence de connaissance sur les flux de marchandises, sur les stratégies d'implantation des activités logistiques rendent complexe la lecture de l'écosystème de la logistique.

Afin de mieux l'appréhender, **il paraît nécessaire pour le Sicoval de s'inscrire dans une démarche partenariale avec la mise en place d'un réseau d'acteurs** tant privés qu'institutionnels en partenariat avec d'autres collectivités territoriales. Cette démarche peut être déclenchée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité de Tisséo Collectivités avec Toulouse Métropole.



Source: Laboratoire d'Economie des Transports (2014)

Participer à l'élaboration d'une stratégie d'agglomération sur la logistique

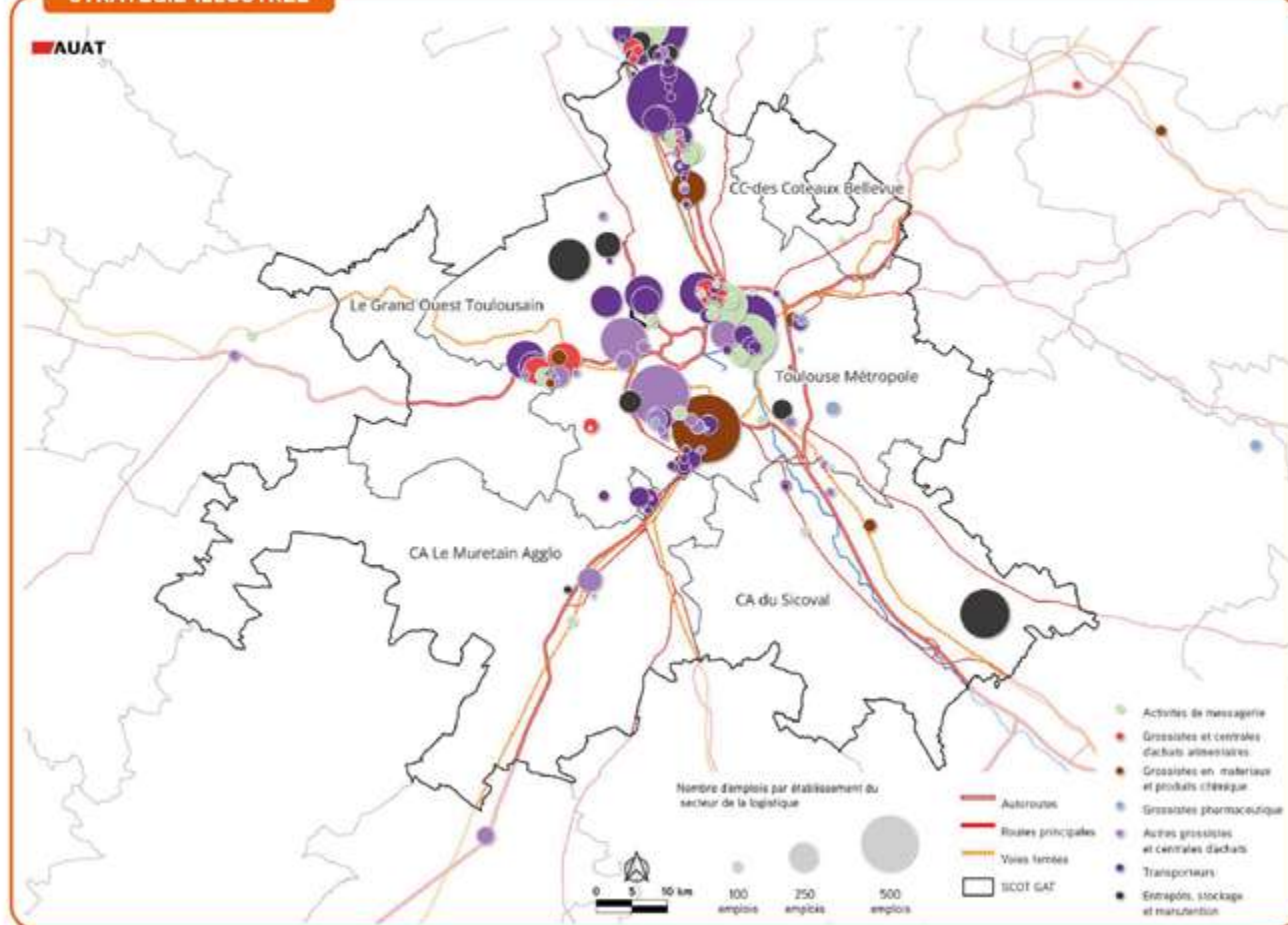
La logistique est un écosystème à l'échelle du bassin régionale et en particulier à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, elle dépasse les frontières institutionnelles. **La définition d'une stratégie à l'échelle de l'agglomération voire du bassin régional semble plus adaptée pour répondre à l'impératif de décarbonation du transport de marchandises en 2050.**

Réfléchir sur les conditions de développement d'une logistique plus respectueuse de l'environnement et du cadre de vie

Ce groupe partenarial public /privé pourrait être l'occasion de discuter, d'échanger et d'engager plusieurs réflexions :

- **Opportunité de réaliser une charte pour la livraison de marchandises** : encadrement des plages horaires de livraisons (en dehors des heures de pointe), encadrement des lieux de stationnement, incitation à l'utilisation de véhicules décarbonés (électriques, vélos...), etc.
- **Opportunité de créer des espaces de retrait colis** en gare et pôles d'échanges.
- Réflexion sur les conditions à mettre en œuvre pour **développer la cyclologistique**.
- Réflexion sur **l'avenir et le développement du fret ferroviaire / fluvial**.
- Réflexion sur **l'implantation des activités logistiques sur le territoire du Sicoval et sur l'accompagnement de celles déjà existantes ou projetées en lien avec les territoires voisins**.
- Réflexion sur une **campagne de communication/responsabilisation auprès des consommateurs** pour expliquer l'impact des livraisons à domicile sur l'environnement.
- **Expérimenter** le cas échéant.

STRATEGIE ILLUSTRÉE



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Faire partie d'un réseau d'acteurs (en cours de constitution ou à impulser)

Participer à l'élaboration d'une stratégie d'agglomération sur la logistique

Réfléchir sur les conditions de développement d'une logistique plus respectueuse de l'environnement et du cadre de vie



PILOTE DE L'ACTION

Tissé Collectiveités pour la stratégie d'agglomération horizon 2027

Sicoval



COÛT

Moyens humains internes

Budget à évaluer



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Partenaires institutionnels : Etat, Région, Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, ADEME, etc.
- Acteurs privés de la logistique (à titre d'exemple : groupe La poste, Lidl, ...TENLOG)



INDICATEURS DE SUIVI

- Participation à une démarche
- Nombre de réunion annuelles
- Publications des réflexions/analyses



SUSCITER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

ACTION n°17

Inciter les employeurs des zones d'activités à s'engager dans des démarches de Plans de mobilité employeur et inter-entreprises

ACTION n°18

Sensibiliser, communiquer et promouvoir les modes alternatifs à la voiture

ACTION n°19

Soutenir le développement d'un MaaS



INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

ACTION N° 17

INCITER LES EMPLOYEURS DES ZONES D'ACTIVITÉS À S'ENGAGER DANS DES DÉMARCHES DE PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEUR ET INTER-ENTREPRISES



CONTEXTE

Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations salariales obligatoires avec les partenaires sociaux un volet mobilité, à défaut l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) s'impose.

Le Plan de Mobilité Employeur est un ensemble de mesures, dont l'objectif est d'optimiser tous les déplacements générés par l'activité d'une entreprise.

Il peut comporter des mesures portant sur l'organisation du travail (télétravail, flexibilité horaires), les solutions de déplacements alternatives à l'autosolisme (TC, modes actifs, covoiturage, autopartage,...), la communication et les livraisons. À une échelle plus large, les entreprises situées sur une zone d'activités peuvent mutualiser leur démarche sous la forme d'un PDM inter-entreprises.

Depuis plus de 20 ans, les Conseillers en Mobilité de Tisséo Collectivités accompagnent les entreprises s'engageant dans une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeurs (PDMe) ou inter-entreprises (PMIE).



OBJECTIFS

- Inciter les entreprises à mener des démarches de PDMe dans l'objectif de réduire l'usage de l'autosolisme pour aller travailler.
- Mieux connaître le fonctionnement des entreprises pour mieux les accompagner dans la décarbonation de leur mobilité.



DESCRIPTION

Aujourd'hui, peu d'entreprises ayant un établissement sur le territoire du Sicoval ont lancé une démarche d'élaboration de PDMe.

Une campagne de communication ciblée auprès des entreprises pourrait les inciter à se lancer dans cette démarche.

Communiquer sur :

- Les entreprises dotées d'un PDMe et les actions qu'elles ont mises en place
La communauté d'agglomération étant elle-même dotée d'un PDMe, un zoom centré sur les actions engagées par le Sicoval serait intéressant afin de montrer l'exemple aux autres établissements du territoire.
- Le rôle des Conseillers en Mobilité de Tisséo dans l'accompagnement de la démarche.
- Les Trophées Ecomobilités récompensant les entreprises exemplaires.



Inciter les employeurs d'une même zone d'activités à s'engager dans une démarche de PMIE

Réaliser une campagne de communication auprès des entreprises situées dans les principales zones d'activités du Sicoval

Cette campagne en lien avec Tisséo Collectivités pourrait s'appuyer sur une feuille de route, qui est à définir, mais pourrait présenter :

- **L'intérêt de mener une démarche inter-entreprise.**
- **L'accessibilité des zones d'activités en modes alternatifs à la voiture** en s'appuyant sur les diagnostics de l'accessibilité des zones d'activités réalisés par l'Auat pour le compte de Tisséo Collectivités).
- **Les projets d'aménagement ou de services en faveur des modes alternatifs à l'autosolisme.**

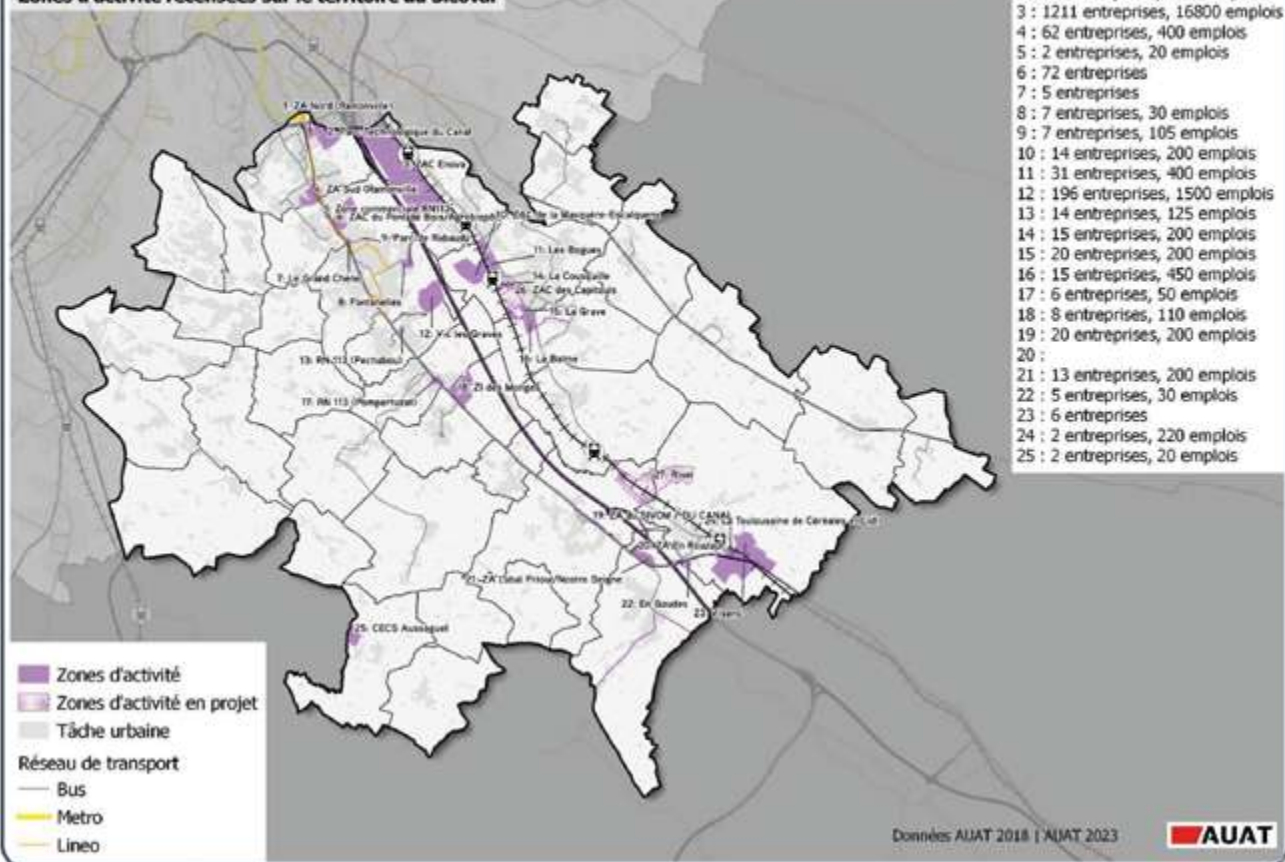
La station V de Labège, acteur œuvrant au développement de la pratique du vélo, pourrait également être mobilisé.

Une démarche spécifique pourrait être menée auprès des entreprises situées dans des zones d'activités qui seront dans 3 ou 5 ans desservies par le CLB ou la ligne C comme Enova, le Parc Technologique du Canal, afin d'anticiper au mieux le report modal en accompagnant les entreprises dans le lancement de Plans de Mobilité inter-entreprises.

A noter : 2 zones d'activités ont manifesté leur intérêt de s'engager dans une démarche de PMIE : La zone d'activités de Vic à Castanet-Tolosan et la zone d'activités de la Masquère à Escalquens.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Zones d'activité recensées sur le territoire du Sicoval



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |

Communiquer sur les entreprises dotées d'un PDME et les actions qu'elles ont mises en place, le rôle des Conseillers en Mobilité de Tisséo et les Trophées Ecomobilités récompensant les entreprises exemplaires

Inciter les employeurs d'une même zone d'activités à s'engager dans une démarche de PMIE



PILOTE DE L'ACTION

Communication et sensibilisation :
Communauté d'agglomération du Sicoval

Accompagnement des PDME et PMIE :
Tisséo Collectivités



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Tisséo Collectivités
- SPL Enova
- Station V
- ADEME
- Club Climat des entreprises du Sicoval
- Communauté des modes actifs (groupe PDM Employeurs)



COÛT

Moyens internes
Budget à définir



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises contactées
- Nombre d'entreprises du Sicoval ayant lancé un PDME
- Nombre d'employés concernés par un PDME ou PMIE
- Nombre de Zones d'activités ayant lancé un PMIE



INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT



ACTION N° 18

SENSIBILISER, COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE



CONTEXTE

Quels que soient les modes de déplacement, susciter de nouvelles habitudes de mobilité n'est pas aisé : cela suppose de lever des freins ou des barrières psychologiques et de bousculer des préjugés et des attitudes au sein des populations.

Ainsi, l'accompagnement des habitants et des acteurs du territoire vers une mobilité moins carbonée passe par des actions de communication et de sensibilisation. Pour favoriser l'utilisation de ces alternatives à la voiture individuelle, le Sicoval doit mettre en œuvre une communication plus complète et plus incitative.

Cette communication doit passer par l'organisation **d'événements qui sont un levier efficace pour faire la promotion des modes de déplacements moins carbonés que la voiture individuelle ainsi que par l'expérimentation.**



DESCRIPTION

Faciliter l'accès à l'information sur les solutions de mobilités alternatives à l'échelle intercommunale

- **Compléter et améliorer la visibilité de la rubrique « Mobilités » du site internet de la Communauté d'agglomération et de l'application « Coco Sicoval » :** La rubrique « Mobilité » ainsi que l'application « Coco Sicoval » fournissent une information multimodale de manière lisible, complète et attractive. Les offres de mobilités alternatives à l'autosolisme y sont recensées par thèmes dont certains méritent d'être complétés pour tendre vers une information la plus exhaustive possible.
- **Etablir un plan de communication et élaborer des supports de communication papier et numérique** qui permettra de définir le fond et la forme de la communication souhaitée :
 - **Pour quels publics ou quels motifs de déplacement ? :** Importance de construire ce plan de communication avec une entrée par besoin de déplacement pour favoriser l'accès à l'information.
A noter: Restreindre la cible à un public particulier (par exemple : les salariés des zones d'activités du Sicoval) permettrait de mettre en place des actions plus efficaces et pertinentes.
 - **Quelle information donne-t-on ? :** Description des offres de mobilités existantes (desserte, coût, intermodalité, etc.), sensibilisation sur l'impact environnemental de la mobilité individuelle motorisée, promotion de la rubrique « Mobilités » du Sicoval, information sur de nouveaux aménagements permettant d'améliorer une chaîne de déplacements, etc.
 - **Quels canaux de communication utilise-t-on ? :** Définition des types de canaux les plus appropriés à l'information à diffuser (bulletins municipaux, sites internet, presse locale, etc.).

Faciliter et coordonner les différentes initiatives

- **Identifier les différents événements organisés à l'initiative des communes afin de faciliter leur tenue** (en proposant un relais de communication ou en mettant à disposition des organisateurs des goodies ou du matériel par exemple).
- **Organiser un événement structurant** en s'appuyant sur la dynamique d'événements locaux, nationaux et internationaux pour profiter de leur visibilité et de leur notoriété (exemple : rando-vaux, festivals, fêtes locales...).

Recourir à l'expérimentation et à l'urbanisme tactique pour faire évoluer les pratiques

Au-delà des externalités négatives de la voiture (bruit, pollution, etc.), l'automobile est également dévoreuse d'espace et un rééquilibrage des mobilités devient aujourd'hui nécessaire. **Les expérimentations et aménagements temporaires sont une réelle opportunité pour améliorer les conditions de déplacement, mieux répartir l'usage modal** (élargissement des trottoirs, création d'aménagements cyclables dont les coronapistes nées en réponse à la crise sanitaire en sont un exemple phare) **et ancrer de nouvelles pratiques de mobilité.**

L'urbanisme tactique est un moyen au service des expérimentations et ne doit pas être imposé sans concertation. Il est ainsi important que ces expérimentations soient décidées et discutées en amont avec les acteurs susceptibles d'y participer.

Ces nouveaux modes de faire, qui allient réactivité et agilité, présentent plusieurs avantages :

- Pouvoir être mises en place très rapidement, s'adapter facilement aux évolutions des usages et être réversibles.
- Proposer des aménagements éphémères pour tester et/ou toucher certains publics.

La particularité des expérimentations est de concerner tout type de territoire et toute taille de commune, des secteurs très denses comme des zones périurbaines ou encore des centres-bourgs en milieu rural.

Transports et déplacements

Nous savons que la facilité à se déplacer sur un territoire participe largement à sa qualité de vie ! Bus, métro, train, navette, covoiturage, vélo... Le Sicoval travaille sans relâche pour mailler les communes et répondre aux besoins des salariés et des entreprises du territoire.

Le Sicoval vous offre une large panoplie de modes de déplacement et développe des services pour faciliter vos trajets quotidiens. Il s'emploie à vous proposer des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et accessibles à tous.

Par exemple, vous avez la possibilité de covoiturer et de partager votre trajet avec d'autres collègues de l'entreprise ou avec des personnes d'entreprises voisines, venir au travail en vélo en longeant le Canal du Midi, et profiter d'un réseau de transports en commun bien structuré,

Se déplacer au Sud-Est Toulousain



EN TRANSPORTS EN COMMUN



À VÉLO



EN VOITURE

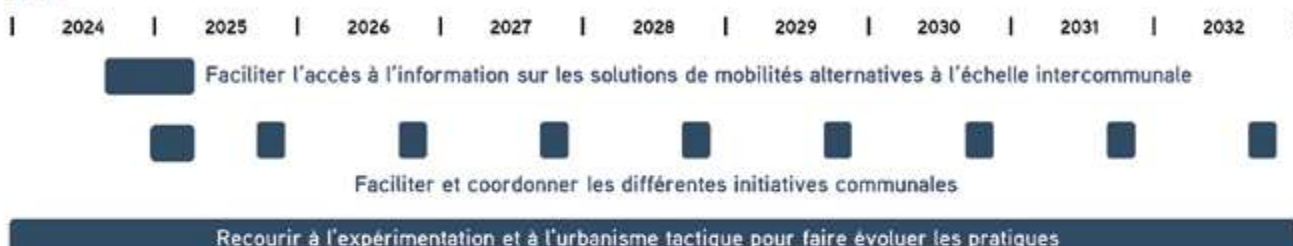


À PIED

Extrait de la rubrique Mobilités du site internet du Sicoval



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



PILOTE DE L'ACTION

Communauté d'agglomération du Sicoval



COÛT

Moyens humains internes

A définir en fonction des événements



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Tisséo Collectivités
- Région Occitanie
- Département Haute-Garonne
- Opérateurs de mobilité
- Station V



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de consultation de la rubrique « Déplacements et mobilité » sur le site internet de la Communauté d'agglomération
- Nombre de téléchargements de l'application Coco Sicoval



INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

ACTION N° 19

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT D'UN MAAS



CONTEXTE

A l'intersection du numérique et des services de mobilité centrés sur l'utilisateur, la **mobilité servicielle (ou MaaS, pour Mobility-as-a-Service)** désigne les services numériques de mobilité qui permettent aux personnes d'accéder, via un smartphone, à une variété de services de mobilité présents sur un même territoire. Il combine l'information multimodale et la billettique sous une même interface, et offre en plus, le service de réservation, de paiement et de validation.

En 2022, l'application mobile Tisséo a été modernisée pour proposer une « application unifiée » facilitant l'utilisation de l'ensemble des fonctionnalités intégrées dans l'application : acheter des titres et valider directement avec son smartphone, recharger sa Carte Pastel à distance, s'informer sur l'offre de services en mobilités (plan du réseau, raccourci prochains passages, infos et alertes, plans des lignes...), organiser son déplacement (calcul itinéraire, disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques, disponibilités des places P+R...) et personnaliser l'interface avec un compte.

Le service innovation de Toulouse Métropole a initié plusieurs projets pour impulser des initiatives dans le milieu du digital appliquées à la promotion des mobilités vertueuses du territoire parmi lesquels le projet Vilagil dont l'un des axes de travail est le développement d'un MaaS (Mobility as a service) sur l'agglomération toulousaine et porté par l'application Tisséo.



OBJECTIFS

Offrir un service rassemblant toutes les offres de mobilité publique ou privée sous une même interface.



DESCRIPTION

Participer aux réflexions concernant le développement d'un MaaS

Ce MaaS permettrait à l'utilisateur de trouver, sur un seul et même site internet, l'ensemble des informations et services nécessaires pour la réalisation de ses déplacements, allant de la planification initiale du voyage à la sélection de l'abonnement, du paiement de l'abonnement (ou voyage) à la réservation d'une place (avion, train ...) et la validation de son titre.

L'accès à l'information doit être simple et lisible pour tous et concerner l'ensemble des moyens de déplacement : transports en commun urbains et régionaux, transports à la demande, aménagements et services vélo, aménagements piétons, plateforme et infrastructures de covoiturage, offre d'autopartage, infrastructures de recharges pour véhicules électrique et hybrides rechargeables, etc.

L'information mise à disposition doit notamment concerner :

- les offres et les horaires,
- la localisation et les plans,
- les itinéraires et les temps de trajet,
- les perturbations,
- la tarification et les possibilités d'achat et de réservation.



© La Fabrique des Mobilités

LES GRANDES ÉTAPES À SUIVRE POUR METTRE EN PLACE UN SYSTÈME MAAS :

1 Définition du cadre opérationnel du déploiement du MaaS

- Définition des rôles des acteurs et répartition des tâches.
- Répartition de la gouvernance et financement du MaaS.

2 Définition de la stratégie et de l'architecture du MaaS

- Niveau d'intégration du Maas : Information voyageurs, billettique, etc.
- Quels services de mobilités inclus dans l'information multimodale : transports en commun urbains et interurbain, autopartage, covoiturage, trafic automobile, stationnement en temps réel, etc.
- Tarification multimodales combinée.

3 Collecte et ouverture de l'accès aux données

- Définition de la démarche de l'ouverture des données au public et des jeux de données à ouvrir (identifier les données existantes et manquantes).
- Analyse des données (propriétaire de data, qualité, format, information sensible...)
- Développement de la plateforme et publication des données sur la plateforme.

4 Animation de la plateforme

- Suivi des téléchargements et réutilisations
- Ajout des données publiées.

STRATEGIE ILLUSTRÉE

Mobility-as-a-service : une approche multimodale et centrée client (RATP Dev)

MODES DE TRANSPORT



UNE APPLI UNIQUE



FONCTIONNALITÉS



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |



Participer aux réflexions concernant le développement d'un MaaS



PILOTE DE L'ACTION

- Tisséo Collectivités
- Région Occitanie



COÛT

A compléter



PARTENAIRES À ASSOCIER

- Communauté d'agglomération du Sicoval
- Département Haute-Garonne
- Tisséo Voyageurs
- Opérateurs de mobilité



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions organisées relatives au développement du MaaS

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Maitriser la hausse de la demande de déplacements										
1	Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux de transports en commun existants et à venir	Assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transport à travers l'outil « pacte urbain »								
	Accompagner les communes dans le suivi des projets d'aménagements									
2	Accompagner les nouvelles formes de travail	Faire le bilan du développement et de la fréquentation des espaces de coworking et tiers-lieux du territoire								
	Se rapprocher du réseau « La Rosée » pour faire la promotion des tiers-lieux du territoire									
3	Favoriser de nouvelles formes de mobilité partagées (covoiturage, autopartage)	Réflexions à mener avec Tisséo et le CD 31 pour développer la pratique du covoiturage								
	Elaborer une stratégie de déploiement d'une offre d'autopartage sur le territoire et mettre en place un partenariat avec les opérateurs d'autopartage									
4	Développer les services de proximité et numériques, aider les initiatives de mobilité inclusive	Réduire les déplacements induits par les démarches administratives et conforter l'inclusion numérique								
	Encourager la mobilité des personnes les plus en difficulté ou isolées en favorisant et soutenant toutes les initiatives de mobilité solidaire									
	Réaliser un benchmark sur les méthodes employées par certaines structures pour lever les freins psychologiques à la mobilité									
Inciter au report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière										
5	Améliorer le confort et la sécurité de la marche dans les secteurs à fort potentiel	Identifier les secteurs à fort potentiel								
	Organiser des réunions de concertation avec les communes du territoire afin de préciser la cartographie des secteurs à fort potentiel et les outils pour améliorer la marchabilité de ces secteurs									
	Aménagements des espaces publics des secteurs à enjeu									
	Organiser des marches exploratoires									
6	Poursuivre la mise en œuvre du Plan Vélo	Le volet « Aménagement » - Programmer un maillage complet du territoire								
	Le volet « Services » - Renforcer les services dédiés aux cyclistes									
	Le Volet « Concertation et Co-Construction »									
7	Soutenir le développement des Services express régionaux métropolitains et renforcer l'attractivité de l'offre régionale routière	Accompagner la densification urbaine autour des gares et des principaux axes de transports en commun								
	Soutenir le développement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)									
	Réaffirmer le besoin d'une nouvelle gare au cœur de la ZAC du Rivel									
	Inciter au lancement d'une étude sur l'opportunité de réorganiser et d'augmenter l'offre routière régionale									
	Communiquer sur l'offre routière régionale desservant le territoire du Sicoval									
8	Améliorer la performance des transports en commun	Participation aux études schéma cible « métro » 2027-2028 dans le cadre de l'arrivée du la ligne C et de la CLB								
	Etudier l'opportunité de créer une ligne express entre le sud du Sicoval et le métro en lien avec le futur pôle d'échanges de Montgiscard									
	Améliorer la performance des lignes de bus les plus fréquentées de l'agglomération									
9	Favoriser l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges	Améliorer les conditions d'accès aux pôles d'échanges existants								
	Développer les services offerts au sein des pôles d'échanges existants									
	Communiquer sur la création de nouveaux pôles d'échanges									

			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Optimiser et apaiser les circulations routières											
10	Apaiser et réduire la circulation automobile dans les centralités et zones d'activités	Accompagner les communes dans l'identification des zones à apaiser et les études urbaines permettant cet apaisement									
		Accompagner les communes dans les études urbaines permettant cet apaisement									
11	Hiérarchiser le réseau routier	Hiérarchiser le réseau routier en déterminant les différentes fonctions des voies du territoire									
		Réaliser un référentiel d'aménagement ,d'exploitation et de gestion adapté à chaque niveau fonctionnel du réseau de voirie									
		Mettre à disposition le référentiel aux gestionnaires de voirie									
12	Anticiper les besoins de mobilité engendrés par les ZAC Enova et Parc du Canal	Réaliser et partager un diagnostic du périmètre d'étude									
		Proposer un échange critique et partager un référentiel commun									
		Réfléchir à la place de la voiture dans la stratégie multimodale									
		Identifier des enjeux en en termes d'accessibilité des ZAC Nord									
		Définir un programme d'actions multimodal partagé									
13	Limiter les facilités de stationnement au sein des zones d'activités	Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement et des pratiques au sein des zones d'activités (en collaboration avec les acteurs locaux)									
		Mettre en place une politique de stationnement sur les offres publiques des zones d'activités sur la base des besoins analysés									
		Inciter les entreprises disposant d'offres de stationnement privées à repenser leur politique de stationnement									
		Informar les communes des préconisations issues de la fiche stationnement du Projet Mobilités et des préconisations inscrites dans les PLU									
Réduire l'impact de la mobilité routière sur l'environnement											
14	Déployer davantage de bornes de recharges pour véhicules électriques, hybrides rechargeables et GNV sur le territoire	Recenser / Informer / Inciter									
		Prise de compétence / Élaboration et mise en œuvre du SDIRVE									
		Favoriser le déploiement d'IRVE									
15	Accompagner la population pour se doter de véhicules plus propres	Informar									
		Bilan FAV									
		Elargissement du FAV aux particuliers									
16	Fédérer les acteurs institutionnels et économique de la logistique	Faire partie d'un réseau d'acteurs (en cours de constitution ou à impulser)									
		Participer à l'élaboration d'une stratégie d'agglomération sur la logistique									
		Réfléchir sur les conditions de développement d'une logistique plus respectueuse de l'environnement et du cadre de vie									

6 Susciter et accompagner les changements de comportements de mobilité		
17	Inciter les employeurs des zones d'activités à s'engager dans des démarches de Plan de Mobilités Employeurs et Inter-Employeurs	Communiquer sur les entreprises dotées d'un PDME et les actions qu'elles ont mises en place, le rôle des Conseillers en Mobilité de Tisséo dans l'accompagnement de la démarche et les Trophées Ecomobilités récompensant les entreprises exemplaires. Inciter les employeurs d'une même zone d'activités à s'engager dans une démarche de PMIE - en lien avec les missions de la Station V
18	Sensibiliser, communiquer et promouvoir les modes alternatifs à la voiture	Faciliter l'accès à l'information sur les solutions de mobilités alternatives à l'échelle intercommunale Faciliter et coordonner les différentes initiatives communales Recourir à l'expérimentation et à l'urbanisme tactique pour faire évoluer les pratiques
19	Optimiser les applications d'information voyageurs	Participer aux réflexions concernant le développement d'un MaaS

NOTES



110 rue Marco Polo
31670 Labège

Tél. 05 62 24 02 02
www.sicoval.fr



**Agence d'urbanisme
et d'aménagement
Toulouse aire métropolitaine**

Le Belvédère
11 boulevard des Récollets
CS 97802
31078 Toulouse cedex 4

Tél. 05 62 26 86 26
www.aua-toulouse.org