



D.2021.10.20.5.7

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN**

Séance du 20 Octobre 2021

5 - PLANIFICATION ET ECO-MOBILITES

5.7 – Approbation du Schéma Directeur Management de la Mobilité.

L'an deux mille vingt et un, le vingt octobre à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS-EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
BRIAND Sacha	X		
CARLES Joseph	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
FAURE Dominique	X		
GRASS Francis	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MISIAK Nicolas	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
PORTARRIEU Jean-François		X (M. Carles)	
TERRAIL-NOVES Vincent	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
LUBAC Christophe	X		
SANGAY Dominique		X (M. Lubac)	
SITPRT			
BACOU Denis	X		
MARTIN Yannick	X		
MURETAIN AGGLO			
SUAUD Thierry		X (M. Terrisse)	
TERRISSE Jean-Marc	X		

CONTEXTE

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), Tisséo Collectivités agit en faveur d'un « management de la mobilité » visant à adopter diverses stratégies dites « douces » pour agir sur les comportements individuels de mobilité : comment, pourquoi, où et à quel moment les individus se déplacent. Ces stratégies ont pour objectif d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport en place, pour réduire les émissions de polluants et limiter la congestion tout en maîtrisant les coûts d'investissement. Quatre leviers agissent en faveur d'un management de la mobilité :

- Réduire la demande en mobilité et/ou mieux la redistribuer spatialement et temporellement.
- Améliorer les modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Inciter les usagers à privilégier ces modes alternatifs.
- Informer les usagers pour faciliter les changements de comportements modaux et rationaliser les choix de mobilité.

Aussi, le 10 février 2016, Tisséo Collectivités a approuvé par délibération des orientations stratégiques et axes de développement en faveur de l'écomobilité, ainsi que le projet de réalisation du présent schéma directeur. Ces actions s'accordent avec les compétences de l'AOM telles que définies par le Code des Transports modifié par la récente LOM :

- « Concourt au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- « Organise des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribue au développement de ces usages » ;
- « Assure la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés » ;
- « Organise des services relatifs aux mobilités actives ou contribue au développement de ces mobilités » ;
- « Définit un schéma directeur de développement des aires de covoiturage » ;
- « Préviend le risque de désintermédiation des services de mobilité par les acteurs majeurs du numérique (GAFA). »

Tisséo Collectivités s'est déjà positionné sur différentes actions de management de la mobilité :

- Mise en place d'un label « autopartage ».
- Mise à disposition du public d'une plateforme de mise en relation entre covoitureurs (Covoitéo).
- Mise en place d'un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.
- Etude pour l'organisation d'un service public de location de bicyclettes.
- Stratégie de développement du MaaS.
- Approbation d'un Schéma Directeur Covoiturage : études de réservation de voies, de subventionnement des usagers, ...
- Pilotage et approbation des Schémas Directeurs Cyclable et Piéton d'Agglomération et contribution à leur mise en œuvre.

Ce schéma directeur vise à poursuivre de manière coordonnée et durable la mise en œuvre d'un cadre d'actions cohérent, en structurant la politique publique de mobilité de Tisséo Collectivités dans une feuille de route propre à l'AOM. Il définit les actions pour lesquelles Tisséo Collectivités se positionne en tant que pilote ou partenaire pour encourager l'innovation et l'expérimentation régulières et

Accusé de réception en préfecture :
031-259169900-2021-10-22-2021-02-10-16
Date de télétransmission : 22/10/2021
Expérimentation régulière

encadrer les initiatives privées, être garant de la complémentarité des réseaux et de l'objectif de développement d'une mobilité durable.

LE SCHEMA DIRECTEUR MANAGEMENT DE LA MOBILITE

1/ Cadre d'élaboration

L'élaboration de ce schéma directeur marque la volonté de Tisséo Collectivités d'inscrire clairement le management de la mobilité dans sa feuille de route pour agir sur les comportements de mobilité et optimiser les infrastructures de transports. Quatre domaines sont ciblés :

- Anticiper sur l'évolution des modes de vie et organisations du travail, influant sur les pratiques de mobilité.
- Prévoir outils, ressources, investissements nécessaires.
- Accompagner les partenaires.
- Mettre en convergence les supports de mobilité.

2/ Méthode d'élaboration

Tisséo Collectivités a piloté la démarche d'élaboration de ce schéma directeur en co-construisant son contenu avec les principaux acteurs et générateurs de la mobilité sur l'agglomération toulousaine, organisés en quatre collèges :

- Membres de Tisséo Collectivités : Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, Save au Touch et Coteaux Bellevue en lien avec le SITPRT.
- Partenaires institutionnels : Région, Département, AREC, ADEME, Carsat, CEREMA, aua/T.
- Opérateurs et acteurs de la mobilité : Tisséo Voyageurs, Citiz, Être Mobile C'est Permis, Karos, Mobicoop, Klaxit, RezoPouce, SNCF IdVroom, Iodines, Micromobile, Association de Prévention Routière, Centaure, Maison du Vélo, Indigo Weel, Ecosyst'M, Renault Mobility, Cyclocity.
- Acteurs économiques et entreprises en Plan de Mobilité Employeurs : ATB, La Mêlée Numérique, Vinci Autoroutes, Codevs de Toulouse Métropole – Muretain Agglo - Sicoval, Altran, Safran, La Poste, Relais d'Entreprises, Face, Citica, Sopra Stéria, ATR, Club Entreprise.

De novembre 2018 à octobre 2019, quatre ateliers de travail collectif ont contribué à élaborer ce schéma directeur :

- Atelier 1 : définir le management de la mobilité avec les territoires et partenaires.
- Atelier 2 : identifier les acteurs avec les opérateurs de mobilité.
- Atelier 3 : identifier les acteurs avec le monde économique.
- Atelier 4 : co-construire le programme d'actions avec l'ensemble des partenaires.
-

3/ Les actions du Schéma Directeur Management de la Mobilité

12 actions sont identifiées :

A. Gouvernance

1. Poursuivre les démarches collaboratives avec les acteurs de l'écomobilité.
2. Renforcer les dispositifs de Plans de Mobilité Inter-Employeurs.

B. Observer, anticiper

3. Collecter les données nécessaires à l'observation et la modélisation des nouvelles mobilités.
4. Observer et anticiper les nouvelles pratiques de mobilité.
5. Encadrer le développement des nouvelles mobilités.

C. Optimiser

6. Promouvoir une politique du temps pour optimiser les mobilités.
7. Optimiser et partager la voirie.
8. Organiser les services de mobilité partagée.
9. Elaborer un plan piéton.
10. Renforcer l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux.

D. Communiquer, sensibiliser

11. Proposer une application de mobilité intégrée.
12. Communiquer.

En adoptant ce schéma, Tisséo collectivités s'engage à :

- La création d'un comité de suivi « Management de la Mobilité » piloté par Tisséo Collectivités.
- La mise en place d'une politique du temps, à travers les Plans de Mobilité Employeurs et par la mise en œuvre d'une démarche spécifique regroupant les « générateurs de temps » du territoire.
- L'élaboration partenariale d'un Plan Piéton fixant un réseau d'itinéraires et des investissements dédiés.
- Renforcer les soutiens techniques et méthodologiques de Tisséo Collectivités dans les dispositifs de Plans de Mobilité Employeurs.
- Contribuer à l'organisation de la collecte et le partage de la donnée.
- Participer au développement et à l'encadrement des nouvelles mobilités.
- L'étude du développement de modes de gestion dynamiques des voiries, d'espaces publics évolutifs et connectés, de zones de circulation apaisées.

CALENDRIER

Le Schéma Directeur Management de la Mobilité a été présenté en commission Climat Air Energie le 4 juin 2021.

Il a été présenté aux partenaires lors d'un dernier Atelier le 23 septembre 2021 et a recueilli un avis favorable.

Nous proposons à notre assemblée de délibérer sur ce Schéma Directeur Management de la Mobilité, afin de prendre acte de son élaboration et d'approuver sa mise en œuvre.

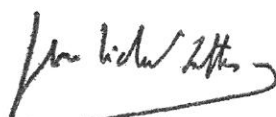
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE schéma directeur management de la mobilité, son plan d'actions et les modalités de mise en œuvre.

ARTICLE 2 : AUTORISE l'engagement d'études produites en interne pour aide à la décision nécessaire à la mise en œuvre de certaines actions ainsi que la recherche de subventions et de programmes de financement possibles facilitant la mise en œuvre de certaines actions.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,
Le Président,



Jean-Michel LATTES

SCHÉMA DIRECTEUR « MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20211022-20211020-5-7D-DE
Date de télétransmission : 22/10/2021
Date de réception préfecture : 22/10/2021

Démarche co-construite avec :

Tisséo et ses membres :



Les partenaires institutionnels :



Les opérateurs & les acteurs de la mobilité :



Les acteurs économiques et les entreprises en démarche de plan de mobilité :



Document réalisé

AUAT

Pour le compte de Tisséo

- 2 -

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20211022-20211020-5-7D-DE
Date de télétransmission : 22/10/2021
Date de réception préfecture : 22/10/2021

Sommaire

1/ CADRE GENERAL _____ 4

Préambule

Pourquoi réaliser un schéma directeur du management de la mobilité ?

Compétences d'une AOM en matière de management de la mobilité

Première réflexion initiée en 2016 pour structurer la politique de management de la mobilité de Tisséo Collectivités

Politique de management de la mobilité dans la feuille de route Tisséo Collectivités

Mobilisation de Tisséo Collectivités aux niveaux européen et national

2/ DEFINITIONS ET METHODE _____ 15

Définitions retenues

Co-construction public – privé du Schéma Directeur Management de la Mobilité

Calendrier

3/ TOUR D'HORIZON LOCAL _____ 21

Engins de Déplacement Personnel

Mobilité partagée

Nouveaux usages de la voiture et de la voirie

Pratiques de « démobilité »

Achats et Logistique Urbaine

Plan de Mobilité Employeur

Sensibilisation auprès du grand public

Mobilité servicielle ou "Mobility as a service"

4/ SYNTHESE DES ENJEUX _____ 49

5/ OBJECTIFS STRATEGIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR _____ 50

6/ PLAN D'ACTIONS _____ 51

1. Gouvernance

2. Observer, anticiper

3. Optimiser

4. Communiquer, sensibiliser

1. CADRE GENERAL

Préambule

Tisséo Collectivités, autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine, porte depuis plusieurs années des actions en faveur de l'écomobilité : plans de mobilité, covoiturage, autopartage, location de vélo, conseil en mobilité, information multimodale.

Le premier accompagnement d'un plan de mobilité s'est fait en partenariat avec l'entreprise Airbus, en 2001. Depuis, Tisséo Collectivités a régulièrement évolué dans ses missions et compétences, afin d'accompagner l'essor de l'écomobilité au sein de ses territoires et de répondre aux sollicitations de ses partenaires. Ce dispositif se traduit par l'engagement dans :

- L'accompagnement aux établissements dans les plans de mobilité.
- Le développement du service de covoiturage.
- Le soutien au service d'autopartage Citiz.
- Le soutien aux activités de services vélo.
- L'ouverture de maisons de la mobilité.
- Le renforcement des dispositifs d'information multimodale, notamment pour l'essor des solutions digitales.

Fruit de l'élaboration de sa feuille de route et des études de son réseau structurant, la stratégie mobilité de Tisséo Collectivités s'articule autour de :

- 3 principaux objectifs : organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue, renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi, répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique.
- 3 leviers structurants : le levier du report modal incluant d'une part les transports en commun et l'intermodalité, d'autre part l'usage des modes actifs et le partage de l'espace public, le levier de la cohérence urbanisme / mobilités, le levier de l'optimisation de l'usage des réseaux et du stationnement.

Dans cette optique, plusieurs pistes d'actions orientées vers le soutien à l'usage du vélo et à la pratique de la marche à pied, au développement du covoiturage et au télétravail, aux réponses alternatives à apporter aux déplacements liés au travail, ont été proposées.

Par ailleurs, lors des différentes consultations publiques et des travaux des commissions thématiques du Projet Mobilités 2020.2025.2030, plusieurs contributions mettent en avant la nécessité de poursuivre les actions en faveur du management de la mobilité.

Aussi, face aux évolutions et développements incontournables des nouvelles pratiques et offres de mobilité renforcées par le numérique, à l'évolution des compétences des institutions, Tisséo Collectivités se

doit d'inscrire avec visibilité et pragmatisme une politique de développement des missions et services liés au management de la mobilité en lien avec ses compétences, ses projets et ses territoires.

Il apparaît nécessaire de structurer le périmètre de l'action politique de Tisséo Collectivités en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité en termes de pilotage et de soutien au développement de l'écomobilité et plus globalement de management de la mobilité pour les années à venir :

- Pour anticiper sur l'évolution des modes de vie et des organisations du travail, influant sur les pratiques de mobilité.
- Pour prévoir les outils, les ressources, les investissements nécessaires.
- Pour accompagner les partenaires.
- Pour mettre en convergence les supports de mobilité.

L'élaboration du Schéma Directeur « Management de la Mobilité » relève d'une initiative de Tisséo Collectivités. L'objectif est d'inscrire dans la feuille de route de la collectivité des actions de management de la mobilité sur le territoire de la grande agglomération toulousaine, en cohérence avec ses autres missions.

Pourquoi réaliser un schéma directeur du management de la mobilité ?

Le schéma directeur vise à répondre de façon efficiente aux nouveaux enjeux qui découlent d'évolutions en cours :

Evolution sociétale

L'apparition de nouveaux modes de déplacements (trottinettes électriques, gyropodes, gyroroues...), d'outils digitaux, et le développement d'une économie de partage avec l'autopartage, le covoiturage, le free-floating viennent aujourd'hui recomposer les usages et les pratiques de mobilité. La multimodalité et l'intermodalité s'incarnent alors différemment au-delà du couple originel transports publics-véhicules particuliers.

Les comportements de mobilité changent également avec l'évolution des modes de vie (vieillesse de la population, diversification des ménages et des parcours de vie, transformation du travail, développement des tiers-lieux, numérisation, ubérisation...). Une plus grande multimodalité est nécessaire afin de répondre à cette diversification des besoins et les territoires, dans toutes leurs diversités, cherchent à étoffer leur bouquet de services de mobilité.

Evolution de gouvernance

De nouveaux acteurs font leur apparition sur l'échiquier de la gouvernance de la mobilité. Que ce soient des opérateurs privés, publics ou associatifs, leurs offres et leurs positionnements transforment l'action publique et les jeux d'acteurs traditionnels. Cela soulève de nouvelles questions autour des enjeux de la fabrique de la ville.

Evolution réglementaire

Un des objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 est de mettre les nouvelles mobilités au service du plus grand nombre, en particulier sur des territoires aujourd'hui dépendants de la voiture individuelle. En ce sens, la LOM facilite l'accompagnement du développement du covoiturage, prévoit que toutes les informations sur les offres de mobilité disponibles soient rendues publiques en temps réel afin de faciliter le développement de service de type MaaS (Mobility as a Service), permet l'encadrement de solutions en libre-service et facilite les expérimentations sur les nouvelles mobilités et les véhicules autonomes.



OBJET DU SCHEMA DIRECTEUR

L'objet de ce document est d'établir une feuille de route des actions portées par Tisséo Collectivités. Il n'a donc pas vocation à embrasser l'ensemble des champs opérationnels du management de la mobilité mais uniquement ceux pour lesquels Tisséo Collectivités peut avoir un rôle d'opérateur, d'animateur ou de coordinateur.

Compétences d'une AOM en matière de management de la mobilité

Si la loi d'Orientation des Transports Intérieurs publiée le 30 décembre 1982, codifiée par le code des Transports en 2010, fixe les éléments fondamentaux de l'organisation des politiques de mobilité en France, 3 nouvelles lois sont venues modifier le paysage de la gouvernance des mobilités depuis 6 ans, dont la nouvelle Loi d'Orientations des Mobilités (LOM, 24 décembre 2019).

Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

En 2014, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a confirmé les compétences d'une autorité organisatrice de la mobilité et a proposé une évolution des compétences :

- Une « *autorité organisatrice de transport au sens du code des transports (article L.1221-1) organise les services réguliers de transport public de personnes et peut organiser des services de transport à la demande* ».
- Elle concourt au « *développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur* ».
- Elle peut « *également délivrer un label "autopartage". A cet effet, [elle fixe] les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions*

d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label ».

- Elle peut « *créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, [elle définit] au préalable ses conditions d'attribution.* »

« *En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée* », elle peut :

- « *Organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine* »
- « *Créer un service public d'autopartage* »
- « *[seule] ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés [...] mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage.* »
- « *Organiser un service public de location de bicyclettes* ».

Loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte

En 2015, la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte a introduit de nouvelles obligations :

- Pour les autorités organisatrices de la mobilité : définition d'un schéma directeur de développement des aires de covoiturage, faciliter autant que possible le covoiturage pour les déplacements liés au travail.

- Pour les entreprises : obligation pour celles de plus de 100 salariés de mettre en place un plan de mobilité (à transmettre à l'autorité organisatrice de la mobilité), faciliter autant que possible le covoiturage pour les déplacements liés au travail, prendre en charge l'indemnité kilométrique vélo.

Loi d'orientation des mobilités

En 2019, la nouvelle loi d'orientation des mobilités renforce certains dispositifs :

Au sujet de leurs missions génériques, les AOM :

- Assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associer à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.
- Contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Au sujet de leurs compétences de plein droit, les AOM :

- Organisent des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités.
- Organisent des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.

Au sujet de leurs compétences facultatives optionnelles, les AOM :

- Peuvent mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

- Peuvent, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre en place des solutions de covoiturage.

En lien avec les nouvelles mobilités :

- Les AOM peuvent soutenir le développement de services d'information multimodale et de billettique intégrés (MaaS – Mobility as a Service).
- Les AOM préviennent le risque de désintermédiation des services de mobilité par les acteurs majeurs du numérique (GAFA).
- Les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement (« free-floating ») fournissent les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la localisation des véhicules.
- Les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage mettent à disposition des AOM, à leur demande, un accès à leur service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage.
- Les données relatives aux points de recharge de véhicules électriques publics sont mises à disposition par les AOM.
- Les AOM doivent veiller à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial.
- L'accès aux données dites « traces de déplacement » des véhicules connectés est autorisé pour les AOM et les gestionnaires d'infrastructures routières.
- Les AOM peuvent verser une allocation aux covoitureurs (conducteurs ou passagers).
- Les AOM prévoient la possibilité de réserver des portions de voie ou stationnement aux véhicules dotées d'un label covoiturage ou à très faible émission.

Première réflexion en 2016 pour structurer la politique de management de la mobilité de Tisséo Collectivités

La délibération du comité syndical de Tisséo Collectivités du 10 février 2016 approuve les orientations stratégiques et les axes de développement proposés pour l'établissement d'un « Schéma Directeur Stratégie Écomobilité ».

Ce schéma directeur doit proposer la mise en place d'une politique écomobilité globale et coordonnée en s'appuyant sur des orientations stratégiques qui s'inscrivent dans les enjeux de desserte et d'accessibilité des zones économiques et dans l'accompagnement des grands projets du réseau structurant à l'étude.

Ces orientations stratégiques répondent par ailleurs à plusieurs objectifs portés par le SMTC :

- Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Actionner le levier du report modal.
- S'appuyer sur de nouveaux partenariats pour rester en capacité de suivre les évolutions des offres, services et outils des nouvelles mobilités.

Extrait de la délibération du 10 février 2016

D.2016.02.10.2.2

4/11

3/ Schéma Directeur d'orientations stratégiques et d'axes de développement.

Le schéma directeur propose la mise en place d'une **politique Ecomobilité globale et coordonnée** en s'appuyant sur des **orientations stratégiques** qui s'inscrivent dans les enjeux de desserte et d'accessibilité des zones économiques et dans l'accompagnement des grands projets du réseau structurant à l'étude.

Ces orientations stratégiques répondent par ailleurs à plusieurs objectifs portés par le SMTC :

- Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Actionner le levier du report modal.
- S'appuyer sur de nouveaux partenariats pour rester en capacité de suivre les évolutions des offres, services et outils des nouvelles mobilités.

Ces orientations stratégiques seront traduites au Projet Mobilités 2025/2030, notamment dans l'axe 1 du report modal pour lequel l'actualisation de la stratégie mobilité a mis en avant plusieurs pistes d'actions, ainsi que dans les autres projets du réseau structurant portés par le SMTC :

- Poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable métropolitain en y associant des services aux usagers.
- Faire des pôles d'échanges de véritables lieux d'interconnexions entre les différents modes de transports, en y intégrant les nouvelles pratiques de mobilité.
- Développer le covoiturage et le télétravail en ciblant les déplacements domicile-travail.
- Renforcer les actions de sensibilisation des citoyens sur les modes actifs et autres alternatives à la mobilité, pour faire connaître et convaincre.

Ces orientations stratégiques sont :

PLAN DE MOBILITE :

- Renforcer les partenariats avec le secteur économique et entrepreneurial pour impulser une dynamique territoriale plus conséquente, en phase avec le développement des projets structurants.
- Mobiliser les établissements par bassins d'activité ou territoires de projet, pour ancrer les plans de mobilité autour des projets portés par le SMTC.

COVOITURAGE :

- Créer une marque pour le service covoiturage et repositionner le référencement sur les réseaux numériques.
- Se mettre en capacité de fédérer les initiatives privées et d'initialiser une plateforme communautaire à l'échelle d'un périmètre pertinent de mobilité des usagers.
- Renforcer les partenariats publics et privés dans et en périphérie du ressort territorial, et s'inscrire dans les nouvelles structures liées au numérique.
- Se positionner sur les réseaux sociaux.
- Elaborer une solution de covoiturage pour desservir les territoires peu denses, permettant d'avoir de multiples solutions de déplacements.
- Mobiliser les établissements par bassins d'activité ou territoires de projet, pour ancrer les services de covoiturage autour des projets portés par le SMTC.

AUTOPARTAGE :

- Aider aux **choix stratégiques** de développement des stations et de l'offre de service, en cohérence avec les projets des territoires, pour assurer l'essor et l'usage de cette solution de mobilité.

VELO :

- Accompagner le développement de l'usage du vélo, en étant à l'interface des intercommunalités et **en prenant la main sur l'élaboration d'un schéma cyclable métropolitain** intégrant continuité d'itinéraires, temps de parcours et stationnement vélo, en cohérence avec le projet du SMTC.
- **Mobiliser et structurer** une offre de services et location vélo à partir des pôles d'échanges multimodaux, en lançant un appel à projet avec le milieu associatif local et ayant pour cible les salariés et les déplacements domicile-travail.

CONSEIL EN MOBILITE :

- **Faire évoluer les agences commerciales** du réseau Tisséo en agences commerciales et de conseil en mobilité, intégrant l'ensemble des supports de la mobilité : réseaux TC, services vélo, covoiturage, autopartage, ...

POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX :

- Ancrer dans les pôles d'échanges, en tenant compte de leur hiérarchisation dans le réseau, toute la palette Ecomobilité.

ELECTRO MOBILITE :

- S'inscrire dans un positionnement de « distributeur d'énergie » en prévoyant dans les ouvrages de stationnement les dispositifs nécessaires à l'implantation de bornes de rechargement des véhicules hybrides et en ouvrant les centres de maintenances bus à la distribution de GNV à des flottes professionnelles (transporteurs) ou privées.

OUTILS NUMERIQUES :

- **Mettre en place des partenariats** publics / privés pour ouvrir les services d'écomobilité aux applications mobiles, en lançant par exemple un appel à projet pour le développement d'une application mobile covoiturage.
- Se positionner sur les plateformes et réseaux sociaux.

PLAN COMMUNICATION :

- Communiquer systématiquement sur les activités Ecomobilité pour faire savoir.
- Construire un plan de communication spécifique Ecomobilité vers les entreprises, en lien avec les projets du SMTC permettant de conforter l'accessibilité et l'attractivité des territoires économiques de la métropole.
- Créer une marque pour le service covoiturage.

En termes de mise en œuvre des orientations stratégiques proposées, permettant de positionner au quotidien et auprès des acteurs cibles l'action du SMTC en faveur de l'Ecomobilité, des axes de développement plus opérationnels sont à structurer, en écho :

- Au projet de territoire du SMTC.
- A ses compétences et savoir-faire.
- A la mise en place d'instances partenariales avec le milieu économique (Comité d'Orientations des Transports métropolitains).

Reprenant la structuration des orientations stratégiques proposées, les axes de développement à mettre en œuvre sont :

PLAN DE MOBILITE

- **Poursuivre l'accompagnement méthodologique** des établissements mais sans soutien financier (car caractère obligatoire des plans de mobilité), en proposant des outils normés de diagnostic, de géolocalisation, d'enquêtes mobilité, de communication interne.
- **Animer une veille stratégique** pour défricher les nouvelles tendances et adapter l'activité du SMTC aux nouveaux besoins et **constituer un réseau** de conseillers en mobilité afin de favoriser l'échange des bonnes pratiques.
- **Orienter l'animation des démarches** sur des ateliers d'échanges avec les salariés et confier les stands au service commercial de l'exploitant.
- **Dynamiser les Trophées Ecomobilité** en les adossant à un événement ou sponsoring économique.
- **Accompagner les entreprises** en démarche plan de mobilité par la mise à disposition d'outils pratiques : mallette pédagogique, guide télétravail, guides Pack vélo PRO par exemple.
- **Positionner la plateforme extranet PDE** dans le site institutionnel du SMTC.

COVOITURAGE

- Poursuivre le **développement des services, des spots et des aires de covoiturage** en lien avec les projets du SMTC et des territoires, en intermodalité et complémentarité avec l'organisation du réseau Tisséo, et en y associant les partenaires publics et privés (opérateur de covoiturage dynamique ou organisé, secteur institutionnel et économique, ...), pour impulser une vraie dynamique autour du covoiturage.
- **Accompagner les entreprises** par la mise à disposition d'outils pratiques : formation de référents covoiturage, Kit de promotion, speed dating ou café covoiturage.
- Elaborer des **solutions de partage de données**, conformément à la législation et au besoin de mutualisation avec opérateurs partenaires.
- **Intégrer les offres de covoiturage** dans la recherche d'itinéraires et dans les solutions de mobilité proposées par l'application et calculateur d'itinéraire Tisséo.
- Elaborer un **schéma de développement des aménagements favorisant le covoiturage** (aires, places réservées, spots covoiturage) dans les pôles d'échanges et sur le ressort territorial dans l'objectif de favoriser l'intermodalité covoiturage/transport en commun.
- **Positionner le site internet covoiturage** dans le site institutionnel du SMTC et être en capacité de proposer un **service internet** (marque blanche) aux entreprises en conventions ou partenaires du covoiturage prêtes à intégrer dans leurs services numériques et centrées sur leur communauté.

AUTOPARTAGE

- **Accompagner le développement** de la structure d'autopartage et de ses projets pour favoriser le report modal et l'intermodalité des modes.
- **Pérenniser et faciliter l'interopérabilité** des supports.
- **Communiquer en commun** sur la complémentarité d'usage Tisséo/Citiz.
- **Inscrire l'autopartage** dans les solutions de mobilité (affichage sur site internet SMTC).

VELO

- **Pérenniser le partenariat** avec le milieu associatif dans le cadre de l'accompagnement des plans de mobilité.
- **Inscrire l'usage du vélo** dans les solutions de mobilité (affichage sur site internet SMTC).

CONSEIL EN MOBILITE

- Déterminer à partir du bilan de sa mission, de l'évolution des pratiques de mobilité et des besoins de service public **le devenir** de la Maison de la Mobilité de Labège.

POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

- **Hierarchisation des pôles d'échanges multimodaux**; et définition d'un schéma directeur d'aménagement déclinant par projet du SMTC (TAF, Linéo, TUS, ...) et par territoires de projet les composantes majeures des pôles d'échanges.

ELECTRO MOBILITE

- Développer un **schéma de développement de bornes de rechargement** dans les parcs relais et sur le ressort territorial du SMTC.

OUTILS NUMERIQUES

- Assurer la **maintenance et l'adaptabilité** aux besoins des plateformes extranet PDE et covoiturage, qui sont également des outils de backoffice.

PLAN COMMUNICATION

- Dynamiser les Trophées Ecomobilité en les adossant à un événement ou sponsoring économique.
- Communiquer en commun sur la complémentarité d'usage Tisséo/Citiz, Tisséo/Vélo, Tisséo/Covoiturage.
- Communiquer vers les acteurs économiques en ancrage avec les projets par territoire portés par le SMTC.
- Valoriser toutes actions du SMTC en faveur de l'Ecomobilité (signature de conventions, publications).

Ces orientations stratégiques ont été traduites dans le cadre du plan d'actions du Projet Mobilités 2020.2025.2030 arrêté en octobre 2016, notamment dans l'axe 1 du report modal pour lequel l'actualisation de la stratégie mobilité avait mis en avant :

- Poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable métropolitain en y associant des services aux usagers.
- Faire des pôles d'échanges de véritables lieux d'interconnexions entre les différents modes de transports, en y intégrant les nouvelles pratiques de mobilité.
- Développer le covoiturage et le télétravail en ciblant les déplacements domicile –travail.

- Renforcer les actions de sensibilisation des citoyens sur les modes actifs et autres alternatives à la mobilité, pour faire connaître et convaincre.

Politique de management de la mobilité dans la feuille de route Tisséo Collectivités

Plusieurs éléments de la feuille de route de Tisséo Collectivités sont directement rattachés au management de la mobilité :

- Organisation de l'intermodalité en connectant les réseaux de transports en commun pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des pôles d'échanges multimodaux.
- Action marketing orientée vers les actifs dans un objectif de report modal vers les transports en commun pour les déplacements liés au travail.
- Développement des systèmes d'information relatifs aux mobilités et la dématérialisation des supports billettiques.
- Elaboration de schémas directeurs cyclable et piéton d'agglomération.
- Amélioration de la multimodalité dans les pôles d'échanges en considérant les modes actifs et les nouvelles mobilités partagées (rabattement, stationnement, services à la personne, jalonement ...).
- Promotion avec plus d'efficacité de l'accompagnement des plans de mobilités.
- Innovation en faveur des modes actifs : étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de faciliter le report modal vers les modes actifs et les nouvelles mobilités, notamment en termes de nouveaux usages (partage de l'espace public en faveur des modes actifs et des véhicules partagés) et de nouveaux services à la mobilité.
- Prise en compte dans les politiques de développement et de renouvellement des zones économiques l'amélioration de leur accessibilité multimodale.

- Développement de la voiture partagée avec trois actions majeures : le développement des spots covoiturage, le développement des aires de stationnement de covoiturage, le soutien au service d'autopartage.
- Stratégie d'offre d'équipements et de services pour le rechargement des véhicules motorisés hybrides et électriques dans les aires de stationnements publics et privés.
- Organisation et à la gestion des parcs-relais et à l'accueil des nouvelles mobilités.

Dans ce cadre, Tisséo Collectivités s'engage notamment sur les dispositifs suivants :

- **Renforcer les partenariats avec le secteur économique et entrepreneurial** pour impulser une dynamique territoriale plus conséquente, dans le cadre des **plans de mobilité employeurs**
- Se mettre en capacité de **fédérer les initiatives privées et associatives de covoiturage**, initialiser une plateforme communautaire et développer de nouvelles solutions de mobilités pour desservir les territoires peu denses, permettant d'avoir de multiples solutions de déplacements.
- Aider aux **choix stratégiques de développement de l'autopartage**, en cohérence avec les projets des territoires.
- Accompagner le **développement de l'usage du vélo**.
- Ancrer dans les **pôles d'échanges** toute la palette écomobilité, et utiliser les **outils numériques** pour gérer l'usage des parcs-relais.
- Mettre en place des partenariats publics / privés **pour ouvrir les services d'écomobilité aux applications mobiles**.
- Se positionner sur les plateformes et réseaux sociaux.

Mobilisation de Tisséo Collectivités aux niveaux européen et national

Plusieurs programmes européens ont permis d'ancrer les politiques d'écomobilité dans l'action publique de Tisséo Collectivités.

Niveau national

La participation régulière aux **Journées Nationales du Management de la Mobilité** offre la possibilité aux élus et techniciens des collectivités d'acquérir une « culture de l'écomobilité » et d'enrichir les champs de la connaissance sur les alternatives à l'usage de la voiture solo.

Les 4 et 5 juillet 2018, Tisséo Collectivités a accueilli les 6^{èmes} journées nationales, permettant à 300 participants de participer à des ateliers, tables rondes et visites techniques autour de plusieurs thèmes : approches psycho-sociologiques, place des modes actifs, nouvelles formes de travail, innovation, gouvernance public-privé, marketing.



Aussi, Tisséo Collectivités a accueilli en décembre 2019 les **Rencontres Régionales de la Mobilité au Travail**, organisées par l'Association des Professionnels en Conseil Climat Energie et Environnement, l'Ademe et le CEREMA, qui ont pour objectif d'accompagner les employeurs publics et privés dans la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité alternative à la voiture individuelle. L'objectif final : agir pour une mobilité plus inclusive et soutenable, tant d'un point de vue écologique et économique.

Niveau Européen

Programme européen CITIVAS MOBILIS (2005 - 2009)

Tisséo Collectivités a été le coordinateur de l'ensemble du projet CIVITAS MOBILIS qui comptait 5 villes de démonstration (Toulouse-Venise- Ljubljana- Debrecen- Odense) et 32 partenaires européens. 49 mesures ont été mises en œuvre dont 19 pour le partenariat toulousain. Les grandes mesures toulousaines ont été entre autres : la mise en œuvre de la Maison de la Mobilité de Labège, le développement des services à la mobilité (covoiturage, l'autopartage, les Plans de Déplacements d'Entreprise, locations de vélos).

Programme européen SUMOBIS (2009)

L'objet du projet est de développer le concept d'agence de la mobilité comme guichet unique de la mobilité et de permettre la mise en œuvre de ces agences au niveau local. Le projet s'articule autour de deux axes de travail : développement de services à la mobilité innovants (comme les Plans de Déplacements d'Entreprise, le Conseil en Mobilité Entreprise, le covoiturage, ou encore l'information multimodale), et des

Programme européen COMMUTE (2017 – 2021)

The CIVITAS 2020 logo features the year '2020' in a large, blue, stylized font. Below the year is a blue silhouette of a city skyline with three buildings. In front of the buildings are three blue icons: a bus, a bicycle, and a car. Below these icons is the word 'CIVITAS' in a bold, blue, sans-serif font. At the bottom of the logo is the tagline 'Cleaner and better transport in cities' in a smaller, blue, sans-serif font.

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2. DEFINITIONS ET METHODE

Définitions retenues

Les échanges avec les territoires et les acteurs institutionnels au cours de la démarche ont permis de faire émerger une définition partagée de **l'écomobilité et du schéma directeur** qui seront la base de la réflexion de ce schéma.

Les mesures proposées devront être considérées comme un ensemble cohérent et complémentaire à la feuille de route de Tisséo Collectivités, nécessitant **un management de la mobilité partagé entre acteurs publics et privés, avec un objectif commun : encourager davantage encore le report modal de la voiture particulière solo vers des alternatives moins consommatrices d'énergies non renouvelables et moins émettrices de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.**

« **L'écomobilité** vise à encourager le report modal de la voiture particulière solo vers des alternatives, à contribuer à l'accessibilité des territoires et à améliorer les conditions de mobilité des habitants. »

« **Le schéma directeur** s'inscrit en complément de la feuille de route de Tisséo Collectivités et cherche à mettre en œuvre un ensemble de mesures complémentaires aux politiques d'infrastructures, pour d'une part sensibiliser et accompagner les usagers au changement, et d'autre part proposer des services permettant d'optimiser les déplacements. »

Ces définitions s'intègrent dans une démarche globale de **management de la mobilité** qui renvoie à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques (réduction des émissions, limitation de la congestion, maîtrise des coûts...). Le management de la mobilité permet de :

- **Réduire la demande en mobilité et/ou mieux la redistribuer** spatialement et temporellement.
- **Améliorer les alternatives** à la voiture individuelle.
- **Inciter les usagers** à privilégier ces modes alternatifs.
- **Informar les usagers** afin de faciliter les changements de comportement et de rationaliser les choix de mobilités.

Dans le cadre des travaux menés pour l'élaboration de ce Schéma Directeur, 4 champs ont été caractérisés :

Nouveaux modes de vie

Les nouveaux modes de vie (vieillesse de la population, diversification des ménages et des parcours de vie, transformation du travail, développement des tiers-lieux, numérisation, ubérisation, ...) modifient les déplacements contraints et entraînent des formes de démobilité, notamment en heure de pointe.

Engins de Déplacement Personnel (EDP)

Les Engins de Déplacement Personnel (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards) peuvent s'adapter à l'ensemble des territoires, à pour la micromobilité en milieu urbain et au sein des polarités ou pour accéder au réseau de transport en commun.

Management de la mobilité

Le changement des habitudes de mobilité nécessite une politique d'accompagnement vers des pratiques multimodales ou intermodales. Ce management de la mobilité peut être engagé par les employeurs auprès des salariés mais également par les territoires auprès du grand public.

Nouveaux usages de la voiture

Pour les déplacements obligatoires, il s'agit de les optimiser grâce à l'autopartage et le covoiturage. Cette pratique se rencontre déjà souvent de manière informelle ou à faible échelle. Si des services existent déjà, ils sont à renforcer en lien avec des aménagements incitatifs (bornes, signalétique, stationnement, ...) à proximité de lieux stratégiques.



Co-construction public – privé du Schéma Directeur Management de la Mobilité

Méthodologie employée

Afin de structurer l'élaboration de ce schéma directeur, un enjeu majeur a été de répondre à différentes questions comme celle de la définition du terme Écomobilité, l'ensemble des sujets qu'il regroupe nécessitant la mise en place du « management de la mobilité », avec l'identification des parties prenantes et la mise en œuvre opérationnelle de cette notion. Pour ce faire et dans un objectif de co-construction de la démarche, quatre ateliers ont été mis en place de novembre 2018 à octobre 2019 afin d'interagir autour de cette notion.

Atelier 1 | Définir l'écomobilité

« Qu'est-ce que l'écomobilité ? »

Aujourd'hui, aucune réglementation ne définit l'écomobilité. Chaque acteur s'approprie ce terme de la manière dont il le souhaite et le décline de façon différenciée. Aussi, afin de créer un schéma directeur qui réponde aux enjeux communs et spécifiques des territoires, ce premier atelier est venu questionner la sensibilité des territoires et les partenaires institutionnels sur cette thématique.

Structures ayant participé à la démarche :

- Toulouse Métropole
- Sicoval
- Muretain Agglo
- SITPRT
- Tisséo Voyageurs



Ateliers 2 & 3 | Identifier les acteurs gravitant autour de cette notion

« Quels sont les acteurs qui gravitent autour de la notion d'écomobilité ? »

Afin d'engager un dialogue constructif avec et entre les acteurs de l'écomobilité, ces deux ateliers ont contribué à identifier les opérateurs de mobilité présents sur le territoire toulousain, à caractériser leur position à l'heure actuelle et leurs ambitions de développement.

L'atelier 2 en présence des opérateurs et des structures de mobilité a permis de dégager les freins, les leviers et les opportunités que représente le schéma directeur dans son développement.

L'atelier 3 en présence du monde économique a mis en évidence l'impact que les mobilités ont sur leur fonctionnement (et réciproquement) et quelles actions sont envisageables pour limiter les externalités négatives (congestion, difficulté d'accessibilité, ...).



Structures ayant participé à la démarche :

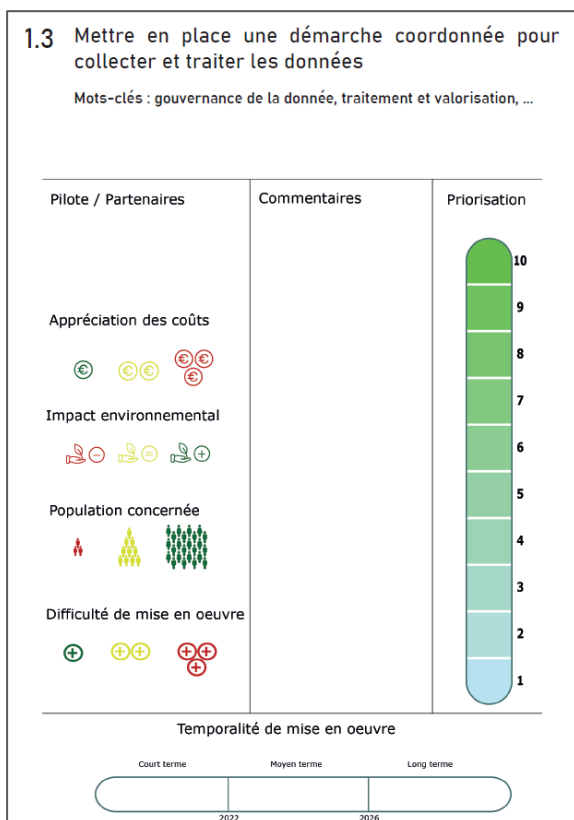
- Acteurs du covoiturage (gestionnaires de stationnement et opérateurs de plateforme de services) :
RézoPouce, Ecosystem, Karos, Klaxit, Conseil Départemental de Haute-Garonne, Vinci, Mobicoop, IDVroom (repris depuis par Klaxit).
- Opérateurs d'autopartage :
Citiz, Iodines, Renault Mobility.
- Opérateurs privés et associatifs de location de vélo et microbilaté :
Maison du Vélo, indigo Weel, Micromobile, La Poste, JCDécaux.
- Acteurs du télétravail :
La Mêlée numérique, Citica, Relais d'entreprises.
- Acteurs du conseil en mobilité et de la sécurité routière :
Centaure, Club entreprises sécurité routière, Association Prévention Routière, Être mobile c'est permis.
- Partenaires techniques :
ADEME, CARSAT, AREC Occitanie, CEREMA.
- Grands acteurs économiques du territoire :
ATB, ATR, Sopra-Steria, Safran, Altran, La Poste, Airbus, Orange...

Ont également participé à cet atelier Toulouse Métropole, le Sicoval, le Muretain Agglo.

Atelier 4 | Co-construire le programme d'actions

« Comment permettre une déclinaison opérationnelle de cette définition ? »

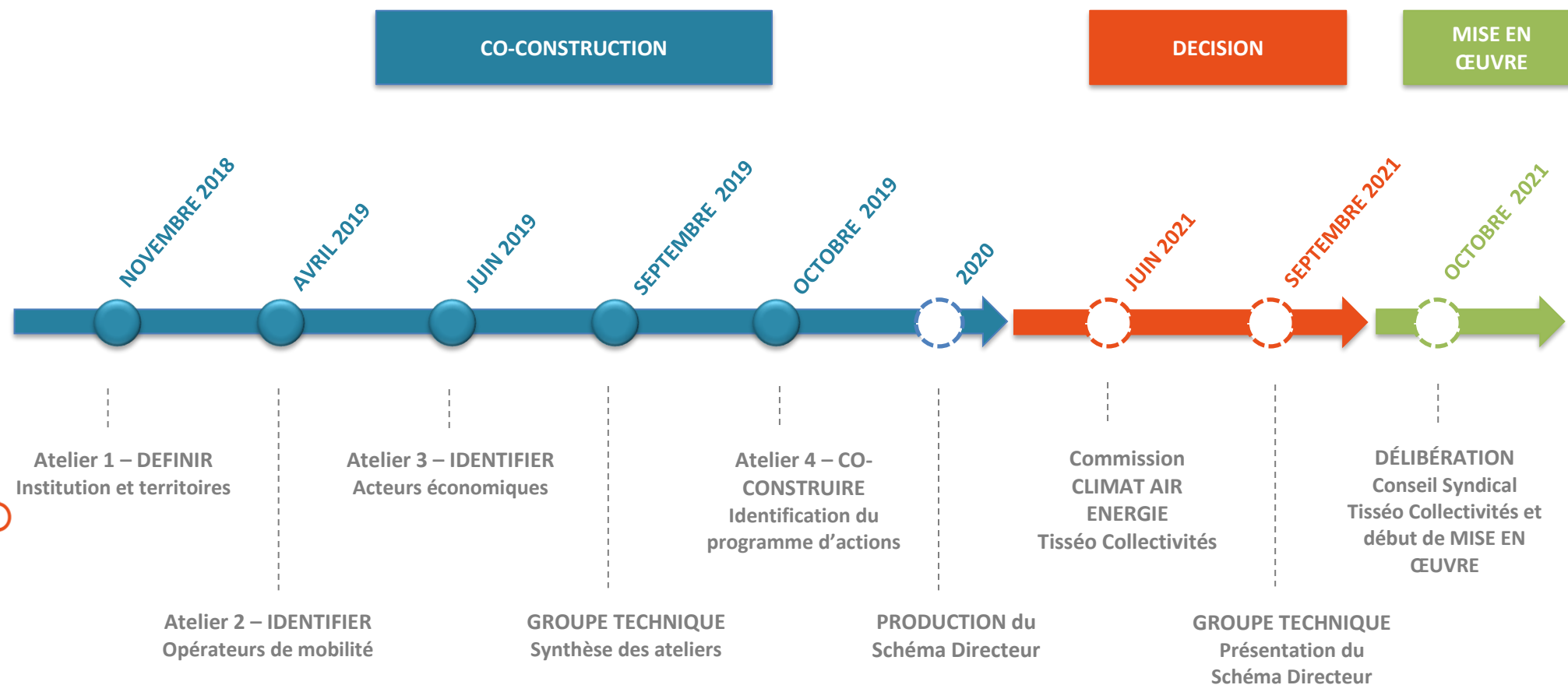
L'identification des acteurs a permis de dégager leurs attentes et leurs besoins d'édifier cette stratégie avec eux afin d'être au plus près de leurs attentes. L'enjeu réside ici en la traduction de la stratégie en actions concrètes.



Acteurs ayant participé à la démarche :

- AOM et son exploitant :
Tisséo Collectivités, Tisséo Voyageurs.
- Territoires :
Toulouse Métropole, Sicoval, Muretain Agglo, le Département de Haute-Garonne, la Région Occitanie.
- Partenaires institutionnels :
AREC Occitanie, aua/T, CARSAT, CEREMA Sud-Ouest.
- Opérateurs de mobilité et les acteurs associatifs :
Citiz, Karos, Être mobile c'est permis, Maison du Vélo, VélôToulouse, CER, Indigo Weel.
- Acteurs économiques :
Aéroport Toulouse Blagnac, La Poste, Safran, Sopra Steria, CITICA, CO CONSULT, FACE Grand Toulouse, Relais d'entreprises, Codev Toulouse Métropole, Codev Sicoval, Codev Muretain.

Calendrier



3. TOUR D'HORIZON LOCAL

Engins de Déplacement Personnel

Définition

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a permis de mieux catégoriser ces nouveaux véhicules et de définir les règles quant à leur circulation.

La dénomination « Engins de Déplacement Personnel » regroupe l'ensemble des « mini-véhicules » monoplaces à propulsion musculaire ou motorisé qui se développent, principalement en milieu urbain, depuis quelques années (trottinettes, rollers, skateboards, ...). Ils sont assimilés aux piétons et peuvent donc emprunter les trottoirs.

En revanche, les Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM) équipés d'un moteur électrique dont la vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h (trottinettes électriques, gyroroues, gyropodes, hoverboards, ...) sont assimilés aux vélos et doivent donc emprunter les aménagements cyclables lorsqu'ils existent. À défaut ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale est inférieure ou égale à 50 km/h.

Forces et potentiels

- **Majoritairement chez les jeunes (18-24 ans) et les cadres (CSP +)** : 1,5 million d'utilisateurs soit 3% de la population française.
- 17% des Français non-utilisateurs se disent prêts à utiliser ces EDPM et près de 30% des 18-34 ans et des cadres. **C'est en tout 8,6 millions de futurs usagers possibles.**
- **Potentiel sur l'ensemble du territoire** : Dans les Métropoles (18%) mais également en zone rurale (15%).
- **Possibilité d'embarquer facilement les EDP dans les transports en commun**, un nouveau levier pour le développement de l'intermodalité.

Faiblesses et menaces

- **Coût d'achat** qui représente un frein pour 86% des personnes interrogées¹.
- **Méconnaissance de la réglementation** par les usagers et des pratiques sur les trottoirs qui génère de nouveaux conflits d'usage.
- **Développement anarchique d'offres de location** et une occupation non maîtrisée de l'espace public.

Constats et tendances

Les EDPM font désormais partie du panel des solutions de mobilité, notamment en milieu urbain où les distances à parcourir sont courtes et où les offres de location en libre-service se multiplient.

Si leur usage reste encore marginal, le potentiel de développement semble important : seul 3% des français les utilisent mais 17% déclaraient avoir l'intention d'en utiliser en 2018¹.

Les EDPM sont adaptés pour les trajets de courtes distances et ils peuvent également jouer un rôle pour les déplacements plus longs en assurant les derniers kilomètres de trajets réalisés en transports en commun ou en voiture. C'est donc également en tant que nouveau levier d'intermodalité que ces engins doivent être appréhendés dans une politique plus globale d'écomobilité.

On observe de plus en plus d'Engins de Déplacement Personnel sur Toulouse et son agglomération mais ces pratiques sont encore difficilement quantifiables.

La pratique des trottinettes électriques en particulier semblent cependant moins marquée que dans d'autres agglomérations de tailles similaires où des offres de location en libre-service ont largement contribué à leur essor.

¹ Enquête réalisée auprès d'un échantillon de Français interrogés par internet les 28 et 29 mars 2018. Echantillon de 1009 Français représentatif de la population française âgée

En effet, dans l'attente d'un cadre juridique permettant de maîtriser le développement de ces offres, Toulouse Métropole n'a, à ce jour, pas autorisé le déploiement de trottinettes en libre-service sur l'espace public.

La Loi d'Orientation sur les Mobilités ayant permis de poser un cadre juridique, un avis public devrait être lancé en 2020 pour accueillir des services de location d'EDPM dans le cadre d'une réflexion plus globale sur les offres de location privées en libre-service.

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Encourager ces nouvelles pratiques, notamment pour favoriser l'intermodalité et le rabattement vers les pôles d'échanges et les transports en commun structurants.
- Encadrer l'arrivée de nouveaux types de véhicules sur l'espace public afin de limiter les risques de conflits d'usage.
- Réguler et maîtriser le développement des initiatives privées de location en libre-service afin de préserver l'intérêt général.
- Permettre leur développement dans les secteurs périphériques.

de 18 ans et plus en lien avec la méthode des quotas. « Les nouveaux véhicules électriques individuels, Etude Odoxa pour Eurofil »

Mobilité partagée

Définition

La mobilité partagée regroupe les différents moyens de transport partagés, mis à disposition du grand public par des acteurs privés ou publics. Cette pratique est en croissance continue depuis les années 2000. Elle s'inscrit notamment en cohérence avec le développement durable et l'économie collaborative. Dans une logique de viabilité économique, la plupart des services sont implantés en milieu urbain dense afin de cibler un nombre important d'utilisateurs et de rentabiliser le coût d'exploitation.

De plus en plus de moyens de transports y sont intégrés :

- Voitures ou voitures électriques (autopartage).
- Vélos ou vélos à assistance électrique (location, vélos en libre-service).
- Trottinettes électriques.
- Scooters électriques.

La gestion et l'exploitation des systèmes nécessitent parfois le déploiement d'un réseau de bornes où stationnent les véhicules mais ce sont les systèmes en free-floating (véhicules en libre-service sans station) qui connaissent actuellement la plus forte progression.

Forces et potentiels

- **Offre de service très variée** (voiture, vélo, VAE, trottinette, scooter...) qui répond à différents besoins de mobilité.
- Grande souplesse d'utilisation qui **favorise la multimodalité**.
- Systèmes qui **facilitent l'intermodalité** avec les transports en commun en offrant une solution pour le dernier kilomètre.
- **Nombreuses innovations** et forte concurrence.
- Pratiques qui **réduisent les besoins en stationnement**.
- **Coûts d'investissement et de fonctionnement** qui reposent moins sur les acteurs publics.
- **Visibilité renforcée** pour les modes alternatifs à la voiture.

Faiblesses et menaces

- Offres privées qui pourraient entrer en **concurrence** avec les politiques publiques.
- Problématiques liées au **partage et à l'occupation de l'espace public**, conflits d'usages.
- Renforcement de la **fracture numérique**.
- Services exclusivement déployés en **milieu urbain dense**.

Constats et tendances

À Toulouse, les offres concernent actuellement des services de voiture, de vélo et de scooter.

VélôToulouse est un service de location de vélos municipal qui relève d'une Délégation de Service Public se terminant en 2022. Le service propose 2 600 vélos en libre-service disponibles sur des bornes. Le succès du service, uniquement disponible sur la commune de Toulouse, repose notamment sur le faible coût supporté par l'utilisateur et compensé par la collectivité. Le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération prévoit qu'à partir de 2022 le service soit élargi à certaines communes denses de la première couronne.

Depuis 2018, le service Indigo Wheel vient compléter l'offre et propose 1 500 vélos et 500 scooters en « free-floating ». La location se fait à partir d'une application mobile et ne nécessite pas l'installation de borne. Le service, entièrement privé ne repose pas sur des financements publics.

L'absence de point d'attache fixe pour stationner les véhicules permet d'alléger considérablement les coûts du service mais pose de nouveaux problèmes en termes d'occupation de l'espace public. Un stationnement anarchique des trottinettes, vélos ou scooters peut entraver la circulation des piétons sur les trottoirs.

Pour remédier à ce problème observé dans de nombreuses villes, Toulouse Métropole a mis en place une charte pour encadrer le déploiement de flottes de vélo et de scooter en free-floating et a refusé, jusqu'à aujourd'hui, le déploiement des services de trottinettes électriques.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, permet désormais de mieux maîtriser l'offre privée de location de véhicules en libre-service en conditionnant leur déploiement au respect d'un certain nombre de prescriptions. Il est ainsi notamment possible de réguler le nombre de véhicules autorisés, leur spatialisation, leur occupation de l'espace public ou d'imposer des règles quant au retrait des appareils hors d'usage.

Toulouse Métropole réfléchit également au développement progressif d'emplacements de stationnement spécifiques pour ces véhicules en libre-service et à une interdiction du stationnement sur les trottoirs.

Plusieurs offres de voitures partagées viennent compléter le panel de services sur Toulouse et sa première couronne. Citiz est l'opérateur historique sur Toulouse et propose 65 véhicules avec une offre « en boucle » (les voitures doivent être rapportées à leur emplacement initial à la fin de la location) et une offre en libre-service (« YEA ! »). Depuis, des offres alternatives apparaissent avec l'arrivée de Iodine qui propose des voitures électriques sur Toulouse mais aussi sa première et sa deuxième couronne grâce à un service optionnel de voiturier ou encore Renault Mobility avec de la location de voitures en libre-service disponibles dans leur réseau d'agences. Les offres d'autopartage sont détaillées plus en détail dans le paragraphe « autopartage ».

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Favoriser l'innovation et proposer un environnement favorable au déploiement d'initiatives privées ou publiques.
- Réguler et encadrer les offres afin de préserver l'intérêt général.
- Intégrer les services au sein d'une offre multimodale publique et privée.



VÉLO

VéloToulouse de JCDecaux | 2019

- Abonnés longue durée | 31 900
- Station | 283 stations
- Vélos | 2 600 vélos mis à disposition

Vélo Indigo Weel | 2019

- 1200 vélos déployés



SCOOTER

Service déployé en novembre 2018 par Indigo Weel avec 100 scooters en libre-service à déposer en hyper-centre jusqu'à UPS.

- Gratuit les 3 premières minutes
- 3 euros pour les 20 premières minutes de location puis 1 euro par tranche de 10 minutes supplémentaires (toute tranche entamée est due)

Nouveaux usages de la voiture : covoiturage

Définition

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TECV) définit le covoiturage en fonction de trois principes :

- Partage du véhicule (au moins un passager).
- Conducteur non-inscrit au registre des transporteurs.
- Caractère non lucratif de cette activité (partage des frais de déplacement seulement).

L'offre s'est dans un premier temps organisée pour le covoiturage longue distance avec l'arrivée d'un acteur aujourd'hui largement dominant qui a trouvé un modèle économique viable.

Malgré un développement important, le covoiturage est une pratique qui reste encore méconnue en raison de la rareté de données quantifiables et exploitables (largement détenues par des sociétés privées) et de pratiques souvent réalisées dans la sphère privée.

Son potentiel de développement n'en reste pas moins important. En effet, sur la grande agglomération toulousaine, le taux d'occupation des voitures n'est que de 1,35 passager par voiture (source : EMD 2013).

DEFINITIONS DES DIFFERENTES FORMES DE COVOITURAGE

- **Covoiturage « traditionnel »**, pratiqué de manière informelle avec sa famille, ses amis, ses collègues, ...
- **Covoiturage formalisé via une application (smartphone, site web,...)** qui concerne principalement des déplacements moyennes et longues distances, mais de nouvelles solutions ciblant les déplacements du quotidien sont actuellement en cours d'expérimentation et de développement.
- **Covoiturage régulier**, généralement pour les déplacements domicile-travail ou domicile-étude, avec mise en relation conducteur et passager par des plateformes numériques parfois proposées par des employeurs (publics ou privés), par des collectivités ou des Autorités Organisatrices de la Mobilité.
- **Autostop organisé**, pour sécuriser et fiabiliser les pratiques d'autostop en formalisant des points de rencontres et en permettant aux conducteurs et aux autostoppeurs de s'identifier entre eux. Des applications pour téléphone permettent également de faciliter la mise en relation.
- **Co-voiturage dynamique**, possibilité d'être averti en temps réel quand passagers ou conducteurs souhaitent voyager à la même période et vers la même zone géographique. Le système repose sur des applications mobiles et sur des bornes de covoiturage localisées sur des points stratégiques d'une route et qui avertissent les conducteurs en amont par SMS ou par affichage dynamique.

Forces et potentiels

- **Secteur très concurrentiel** avec de nouveaux acteurs sur le covoiturage du quotidien.
- **Développement du numérique** qui offre de nouvelles possibilités.
- Solution pour **augmenter le taux de remplissage des véhicules** et limiter les impacts environnementaux et sociétaux de la voiture.
- **Subventionnements permis** par la LOM (employeur, collectivité).

Faiblesses et menaces

- **Modèle économique difficile** à trouver pour le covoiturage courte distance.
- **Déséquilibre** marqué entre les conducteurs volontaires (plus nombreux) et les passagers volontaires (moins nombreux).
- **Offre qui pourrait rentrer en concurrence** avec les transports en commun.
- **Offres concurrentes** sur un même territoire qui limitent leur lisibilité et leur attractivité.

Constats et tendances

En France on estime que 11 millions de trajets longues distances ont été réalisés en 2015 soit 1,6 % des déplacements longue distance². En revanche, le covoiturage de courte distance pour les déplacements du quotidien a plus de difficulté à émerger. De nombreux acteurs publics ou privés expérimentent des solutions afin d'offrir un service qui allie souplesse, simplicité d'utilisation et sécurisation des usagers.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 offre désormais la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien et de créer de voies réservées. Un forfait mobilité durable permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 €/an à un salarié venant au travail en covoiturage.

Services sur l'agglomération toulousaine

- **Covoitéo** : mise en place par Tisséo, la plateforme permet la mise en relation de particuliers pour des besoins de covoiturage (7.000 personnes inscrites).
- **Rézopouce** : dispositif d'autostop organisé créé en 2010 qui favorise une mobilité durable ; le service est généralement déployé dans des zones non desservies en transport en commun.



² Ministère de la Transition écologique et solidaire : « Le covoiturage en France »

- **Klaxit & Karos** : plateformes de mise en relation de covoitureurs dédiées aux déplacements domicile-travail.
- **Blablalines** : déclinaison de la plateforme Blablacar dédié au domicile travail. Une première ligne entre Toulouse est Montauban est en cours d'expérimentation.
- **Ecosyst'M** : service de covoiturage solidaire et social dédié aux déplacements tous motifs sur un territoire essentiellement périurbain, à destination de tout type d'utilisateur et s'appuyant sur un principe de solidarité territorial.

Expérimentations des services privés de covoiturage

Le **projet européen COMMUTE** (Octobre 2017 – Janvier 2021) est né de la volonté de mettre en œuvre des actions locales pour réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans le cadre de la loi sur la transition énergétique et la croissance verte. Il a pour objectif une décongestion de la zone aéroportuaire et de l'ouest toulousain. Concernant le covoiturage, sur le périmètre concerné par le projet Commute, les entreprises ont choisi de faire appel à l'application Karos pour le covoiturage de leurs salariés. L'expérimentation a permis d'observer des pratiques en fort développement avec 3 à 4 % de covoiturage observé et des pratiques occasionnelles de 5 à 13 % selon les entreprises.

Suite à l'**appel à projet lancé par Tisséo Collectivités en 2018**, une expérimentation a été menée sur les territoires périurbains du Muretain et du Sicoval avec l'opérateur Klaxit. L'objectif était de proposer un service de covoiturage sur des territoires peu ou pas desservi par le

réseau urbain, afin de proposer des trajets à destination de pôles d'échanges multimodaux et des grandes zones d'emplois. L'expérimentation a pris fin en mars 2020 et un bilan a été remis à Tisséo Collectivités (1 400 inscrits ont été observés).

Infrastructures sur l'agglomération toulousaine

Pour favoriser la pratique du covoiturage, différents types d'infrastructures peuvent être proposés : spots, aires, aires d'embarquement en pôles d'échanges, voies réservées. **Sur l'agglomération toulousaine, plusieurs d'infrastructures existent :**

- Aires de covoiturage dans plus d'une dizaine de communes.
- 24 aires de covoiturage aménagées et gérées par le CD31.
- Aires de prises-dépose en P+R (Ramonville, Borderouge, travaux prévus à Balma Gramont, Basso Cambo et Oncopole).
- Une centaine de spots covoiturage (arrêt minutes à proximité d'un arrêt de transport en commun) aménagé par Tisséo Collectivités sur l'ensemble de son ressort territorial.

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Développer une offre qui soit complémentaire et non pas concurrentielle des transports en commun.
- Réguler et encadrer les offres afin de préserver l'intérêt général.
- Intégrer les offres de covoiturage au sein d'une offre multimodale publique et privée.

Nouveaux usages de la voiture : Autopartage

Définition

L'autopartage est un système de mise en commun d'une flotte de voitures. Chaque abonné ou membre du service peut accéder aux véhicules pour un temps limité afin de réaliser ses trajets. Le système peut être géré par une entreprise privée, une association, une collectivité ou un collectif de particuliers.

La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est une des clés du succès d'un tel système. Il s'inscrit dans une logique de mobilité partagée pour que chaque utilisateur dispose d'un moyen de transport sans pour autant posséder le véhicule.

DEFINITIONS DES DIFFERENTES FORMES D'AUTOPARTAGE

Le temps d'utilisation d'une voiture au quotidien est faible. En moyenne, les voitures sont en stationnement 95% du temps. La partager permet d'en optimiser l'utilisation, d'en éviter l'acquisition et de limiter les coûts associés à la possession et à l'entretien d'un véhicule.

Trois principaux types de fonctionnement existent :

- **Autopartage en boucle** : les véhicules sont liés à une station fixe pour la prise et la dépose. L'utilisateur doit réserver un véhicule avant chaque utilisation et doit préciser en amont la durée de la location. Différents types de véhicules peuvent être proposés afin de répondre à la diversité des besoins (citadine, familiale, monospace, cabriolet, fourgonnette, ...). Les réservations se font via un site internet, une application smartphone ou par téléphone.
- **Autopartage flottant** (libre-service) : les véhicules peuvent être pris et redéposés dans une vaste zone (à l'échelle d'une ville par exemple). Il n'est pas nécessaire de réserver, l'accès au véhicule se fait via un site internet ou une application smartphone. C'est le système le plus souple.
- **Autopartage entre particuliers** : des usagers propriétaires d'une voiture sont mis en contact avec des locataires via des opérateurs et des sites internet qui sécurisent la transaction et proposent une assurance. Le système est disponible partout où des particuliers proposent des véhicules : campagnes, banlieues ou villes. Le système permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture et aux locataires de disposer de voitures de tous genres.

Force et potentiel

- Solutions qui **réduisent la dépendance à la voiture**, accompagnent la démotorisation des ménages et le report vers d'autres modes.
- **Innovations techniques** qui facilitent le déploiement et la gestion du système.
- Mutualisation qui permet de **libérer de l'espace urbain** (stationnement).

Faiblesses et menaces

- **Equilibre économique** difficile.
- **Investissements publics souvent nécessaires** pour atteindre la taille critique de viabilité du système.
- Services généralement cantonnés aux **zones de forte densité** urbaine.

Services sur la grande agglomération toulousaine

- **Citiz Toulouse** est une offre d'autopartage gérée par la société coopérative Mobilib implantée depuis une dizaine d'années sur Toulouse. Le service est labélisé par Tisséo qui garantit des voitures entretenues avec des motorisations rejetant moins de CO2. Le service revendique 2 500 abonnés et propose 45 véhicules qui fonctionnent « en boucle » sur 27 stations et 20 véhicules en libre-service (service « Yea ! »).
- **Iodines** est un nouveau service qui propose 16 voitures électriques en libre-service (sur Toulouse intra-périphérique ainsi que, sur Ramonville, Labège et Saint-Orens) en lien avec un service voiturier (un voiturier amène ou récupère le véhicule sur un lieu précis dans la zone d'exploitation).
- Le groupe Renault propose dans son réseau de concession un service d'autopartage en boucle baptisé « **Renault Mobility** ». Les véhicules sont accessibles 24h/24 et sont déverrouillés grâce à une application mobile.

Les véhicules des trois services d'autopartage sont labélisés par Tisséo Collectivités, ce qui garantit des voitures entretenues avec des motorisations rejetant moins de CO2.

 **citiz** TOULOUSE | JE N'AI PLUS DE VOITURE
J'AI CITIZ !

	S	M	L	XL	
à l'heure	4,50€	5€	5,50€	6€	1,50€ / 15 min plafonné au tarif Citiz en catégorie M selon votre formule
ou par jour	30€	35€	40€	45€	
+ par km	20€	25€	30€	35€	
	+0,37€ (puis 0,19€/km > 100)			+0,47€ (puis 0,24€/km > 100)	

Tarifs en € TTC en vigueur au 1er septembre 2018.

 **IODINES**

10 MINUTES	20 MINUTES	1 HEURE
€ 1,99	€ 4,99	€ 8,99
Libre-service 24h/24	Libre-service 24h/24	Libre-service 24h/24
Bougez malin !	Bougez malin !	Bougez malin !

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20211022-20211020-57D-DE
Date de télétransmission : 22/10/2021
Date de réception préfecture : 22/10/2021

Constats et tendances

Le développement de l'autopartage nécessite une stabilisation du modèle économique qui peine encore à atteindre la rentabilité. Cependant, ces services devraient bénéficier des politiques de régulation (circulation, stationnement...) en ville, à la condition que des facilités de stationnement leur soient accordées.

Si les pratiques d'autopartage restent aujourd'hui marginales, leurs développements peuvent participer à la démotorisation des ménages et à une moindre consommation de l'espace public par le stationnement.

Ce développement repose notamment sur l'intégration de l'autopartage dans un bouquet de services de mobilité plus large associant les transports en commun et les autres solutions de mobilité partagée.

Tisséo Collectivités, en sa qualité d'autorité organisatrice des mobilités, souhaite contribuer à la bonne organisation du développement des services d'autopartage, en lien avec les besoins de mobilités identifiés, des objectifs d'organisation de la chaîne des déplacements du Projet Mobilités et en complémentarité de l'offre de transport du réseau Tisséo.

Aussi, en 2018, Tisséo Collectivités a délibéré sur les modalités :

- D'une part d'accueil des opérateurs d'autopartage sur le ressort territorial, afin que des services puissent aussi être proposés dans certains territoires de la périphérie, au sein de pôles d'échanges multimodaux et de grandes zones économiques.

- D'autre part d'attribution du Label Autopartage, afin de s'assurer que les véhicules proposés satisfassent à des conditions d'utilisation, d'entretien et d'émissions.

La délibération prévoit d'intégrer les solutions d'autopartage au sein de la plateforme multimodale et de travailler sur la mise en place d'une tarification intégrée, dématérialisée et combinée afin de favoriser de développer l'intermodalité transport en commun – autopartage.

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Développer une offre qui soit complémentaire et non pas concurrentielle des transports en commun.
- Intégrer les offres de covoiturage au sein d'une offre multimodale publique et privée.

Nouveaux usages de la voiture : Véhicules autonomes

Définition

Il est actuellement difficile d'évaluer les impacts que pourrait avoir le développement des véhicules autonomes. Les conséquences de ce qui est souvent annoncé comme une révolution à venir vont largement dépendre des modèles économiques et des encadrements juridiques qui vont structurer son développement.

A condition que leur usage soit mutualisé et complémentaire aux transports en commun, l'autonomisation des voitures peut constituer un atout vers une mobilité plus durable : hausse du taux d'occupation des véhicules, réduction de la congestion et de l'occupation de l'espace public, baisse des émissions de polluants et gaz à effet de serre.

Cette autonomisation concerne également les transports en commun et constitue donc une opportunité d'innovation et d'optimisation pour les systèmes de transports publics existants, à condition d'offrir un service performant (vitesse commerciale, régularité, fiabilité) et sûr.

Pour cela, les autorités publiques locales et nationales ont un rôle essentiel à jouer pour réguler et organiser l'usage de ces véhicules afin que leur développement se fasse en complémentarité et non en concurrence avec les transports en commun déjà en place. Afin de peser sur les orientations prises par le développement de la mobilité autonome, les collectivités doivent dès aujourd'hui s'imposer comme un acteur incontournable pour le déploiement de ces technologies.

Elles ont pour cela des leviers en tant qu'aménageur et gestionnaire de la voirie et des transports en commun. Afin de s'assurer une position centrale dans cette future révolution des transports et de la mobilité, la collectivité doit définir une stratégie. Cela passe notamment par un travail d'observation et de prospective, et par de l'expérimentation.

Force et potentiel

- Technologie permettant une **mobilité à la demande** en prolongation des T.C. sur les territoires non desservis.
- Solutions qui permettront de **libérer de l'espace urbain** en organisant le stationnement en dehors des zones contraintes.
- **Taux d'occupation** des véhicules renforcé.
- **Baisse des coûts de fonctionnement** pour les transports en commun autonomes.

Faiblesses et menaces

- **Inégalité d'accès** (territoriale, économique) à ces services.
- **Complémentarité à trouver** avec les transports en commun et les modes actifs.
- Nouvelle facilité pour se déplacer entraînant une augmentation de la mobilité et **renforçant l'étalement urbain**.



Constats et tendances

La Loi d'Orientation des Mobilités du 19 novembre 2019 a créé un cadre légal pour permettre la circulation des véhicules autonomes, qui pourront être autorisés dès 2020 pour les navettes collectives et dès 2022 pour les véhicules particuliers après évolution des réglementations internationales.

Le territoire de l'agglomération toulousaine abrite de nombreux acteurs économiques, universitaires et institutionnels qui s'impliquent dans ce domaine. Ces différents acteurs représentent un écosystème favorable à l'innovation et à un développement industriel dans ce secteur.

Le projet **AUTOCAMPUS** est porté par le Pôle de compétence Aerospace Valley, avec l'appui de nombreux partenaires industriels. AutOcampus s'inscrit dans le programme Stac (Systèmes de transport autonomes et connectés) qui mobilise Aerospace Valley, la Région Occitanie, Toulouse Métropole ou encore le cluster automobile Automotech. Le projet permet de tester des applications concernant l'autonomie de véhicules

tels que la voiture, les transports collectifs, les véhicules industriels et logistiques, ou encore les véhicules volants et les drones.

L'Université Toulouse III Paul Sabatier a lancé l'opération scientifique **néOCampus** qui vise à renforcer la collaboration entre ses laboratoires.

L'université souhaite ainsi devenir un territoire d'expérimentations et faire émerger des projets dédiés aux systèmes de transports autonomes et connectés.

Toulouse Métropole souhaite faire de **Francazal** un lieu de référence en matière de **mobilité du futur**. Plusieurs sociétés se sont déjà implantées comme EasyMile, pionnier français du véhicule autonome, Hyperloop TT qui a construit une piste d'essai pour son train du futur, ATR ...

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Développer une offre qui participe à l'objectif de développement d'une mobilité durable.
- Intégrer les offres au sein d'une offre multimodale publique et privée.
- Préserver l'intérêt général dans un contexte d'investissements privés massifs.

ENTREPRISES

- Continental
- Airbus
- Actia
- Renault
- EasyMile
- NXP Semiconductors
- ...

INSTITUTIONS

- AD'OCC (agence de développement économique d'Occitanie)
- Région Occitanie
- Toulouse Métropole
- ...

RECHERCHE UNIVERSITAIRE

- Ecoles d'ingénieur Isae - Supaero, INP, Insa, ENSEEIHT
- Université UPS
- Laboratoire de recherche LAPLACE, INP, CNRS, LAAS - CNES
- Pôle de recherche IRT Saint Exupéry, CEA Tech, Aerospace Valley...

CLUSTER

- Automotech | *automobile*
- Mipirail | *ferroviaire*
- Robotics Place | *robotique*
- Fret et logistique
- Prismus | *défense – sécurité*
- Digital 113 | *numérique*
- Campus MTI Lycée Galliéni



5 NIVEAUX DE VOITURE AUTONOME

- **Conducteur assisté** : L'ordinateur de bord peut gérer la vitesse **OU** la direction. Le conducteur gardant la main sur l'autre fonction, et le contrôle total du véhicule.
- **Automatisation partielle : conducteur superviseur**
La voiture peut prendre le contrôle de la vitesse **ET** de la direction sous certaines conditions et de manière temporaire. Le conducteur supervise les opérations, il doit toujours être attentif et en mesure de reprendre le contrôle si besoin.
- **Automatisation conditionnée** : Le conducteur délègue totalement la conduite dans des situations prédéfinies (embouteillage et circulation à faible vitesses).
- **Plus de conducteur dans certaines situations** : Dans un contexte limité, et une situation prédéfinie, la voiture est capable de se déplacer sans son propriétaire.
- **Plus de conducteur, la voiture totalement autonome** : La voiture est capable de conduire dans toutes les situations avec ou sans conducteur à bord.

(Nouveaux) usages de la voirie

Définition

Si les modes de transport utilisés sont de plus en plus nombreux, si les usages se complexifient et se multiplient, les espaces publics qui les reçoivent ne voient pas pour autant leurs emprises s'élargir. Un partage plus équilibré et plus efficient des voiries et des espaces publics doit donc concourir à l'objectif recherché de promotion de pratiques de mobilité vertueuses et de régulation du trafic automobile, tout en maintenant un niveau d'accessibilité multimodale adapté. Ce partage ne se fait pas forcément qu'à travers une politique d'infrastructure mais s'opère également par des mesures plus légères de réglementations, d'incitations, d'adaptations ponctuelles... Il a donc toute sa place dans ce schéma directeur de management de la mobilité.

La notion de partage peut prendre plusieurs formes :

- **Séparer les fonctions** dans l'espace : un trottoir + un aménagement cyclable + une voie + du stationnement + espace de livraison + des plantations...
- Permettre à plusieurs fonctions de **cohabiter en même temps** sur un même espace : la voie bus est ouverte aux vélos, la voiture est acceptée dans une zone de rencontre, un parking-relais réserve des places pour le covoiturage et l'autopartage...
- Des fonctions différentes peuvent occuper un même espace à **des temporalités différentes** : une voie peut avoir des fonctions (stationnement, livraison, site propre...) et des réglementations

(vitesses, sens de circulation...) différentes selon l'heure de la journée ou la période de l'année.

A noter que le cœur d'agglomération toulousain est caractérisé par la faible emprise de ses voies, leur partage renvoie d'autant plus à des choix stratégiques.

Des exemples nombreux

L'agglomération voit peu à peu se développer des exemples de partage des espaces publics. D'abord pour permettre la bonne cohabitation entre voitures, transports collectifs, piétons et vélos, des transformations plus récentes visent à accueillir les nouvelles fonctions mobilité : les stations VéloToulouse, des aires de livraison dans les différents centres urbains, les emplacements autopartage de Citiz, le stationnement dédié au covoiturage...

Une étude d'opportunité est en cours pour expérimenter une voie réservée aux transports collectifs et véhicules à occupation multiple sur les autoroutes A64 (Muret-Toulouse) et A68 (Albi-Toulouse). La mise en place d'un tel dispositif sur la RN124 est reconnue à fort potentiel mais avec des difficultés techniques plus importantes à lever.

Toulouse Métropole développe des rues-école, fermées aux horaires d'entrée/sortie des établissements scolaires.

Des études sont en cours pour mieux partager les boulevards du centre de Toulouse, les voies qui longent le canal du Midi, certaines voies pénétrantes (bd Saint Michel...).

Urbanisme tactique

Aujourd'hui, l'urbanisme tactique a pour objectif de transformer de façon rapide et durable la ville, en introduisant de la souplesse dans la réalisation de projets moins onéreux que ceux issus des méthodes traditionnelles. Négocié étroitement avec les usagers, l'urbanisme tactique permet de mettre en place de façon pragmatique et rapide des solutions qui se veulent le plus souvent ponctuelles et temporaires. Remis sur le devant de la scène lors de la crise du Covid avec les « coronapistes » aménagées dans cet esprit, il s'agit pourtant d'un mode de transformation de la ville relativement ancien qui permet de répondre à des demandes évolutives, sans trop figer l'espace et de tester des solutions légères visant à influencer des comportements (exemples : bacs à fleur pour ralentir la circulation...).

Concilier mobilité et vie locale

Si l'espace public est le support des différents modes de transport, il possède également d'autres fonctions sociales, commerciales, environnementales... Il est le garant d'une qualité de vie. Les choix techniques et politiques en matière de déplacements ne doivent plus se faire au détriment de la vie locale. Les démarches d'apaisement des



Coronapiste route de Saint-Simon - Toulouse



Urbanisme tactique avec les habitants à Cugnaux

trafics doivent ainsi permettre de redonner la priorité à la forme la plus naturelle de fréquentation de la ville, celle du piéton.

Forces et potentiels

- Une **malléabilité des espaces publics** pour intégrer de nouvelles fonctions.
- La possibilité d'utiliser la **variable temporelle** pour maximiser les usages.
- Des **solutions pragmatiques** pour expérimenter et accompagner au changement.

Faiblesses et menaces

- Des fonctions de mobilité **prenant le pas sur la vie locale**.
- Une **multiplication des fonctions et des acteurs** qui contraignent les espaces.

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Utiliser le partage des espaces publics pour orienter les pratiques de mobilité.
- Remettre le piéton au cœur du fonctionnement urbain.

Pratiques de « démobilité » : télétravail et tiers-lieux

La croissance de la mobilité observée depuis un siècle a permis de multiplier par 10 les kilomètres parcourus par habitant alors que le nombre et les temps de déplacements quotidiens sont eux restés globalement stables. Si cette augmentation de la mobilité a souvent été présentée comme une incarnation du progrès et de la liberté, elle est de plus en plus associée aux maux qu'incarnent la mobilité et le développement urbain : congestion, menace environnementale, sources de stress, coûts pour la collectivité, ...

L'avènement du numérique apporte de nouvelles solutions permettant de limiter ou d'éviter une partie des déplacements contraints notamment les déplacements liés au travail et aux achats.

Définition

Le télétravail est une pratique en développement qui permet de limiter les déplacements domicile-travail. Il présente des avantages pour le salarié (gain de temps, diminution du stress, amélioration du bien-être, ...), pour l'employeur (diminution de l'absentéisme et des accidents de travail, augmentation de la productivité des salariés, attractivité des postes et de l'entreprise, demande moindre en stationnement, ...) et permet de limiter les impacts dus aux déplacements en heure de pointes (congestion, pollution, bruits, ...).

Plusieurs formes de télétravail sont pratiquées : le télétravail à domicile, dans des bureaux mis à disposition par l'entreprise, au sein d'espaces de coworking, de tiers-lieux, de télécentre, ... Même lorsqu'il n'est pas effectué à domicile, le télétravail contribue à la « démobilité » en heure de pointe dans la mesure où il raccourcit les distances de déplacement lié au travail.

Forces et potentiels

- **Evolutions technologiques** qui facilitent la mise en œuvre du télétravail.
- **Réponse concrète à l'engorgement du réseau routier** en heure de pointe et pour limiter le temps consacré aux déplacements.
- Changements culturels et managériaux chez les entreprises et les administrations vers une **responsabilisation accrue des salariés** qui permet une banalisation du télétravail.

Faiblesses et menaces

- Liens moins forts entre domicile et lieu de travail qui peuvent faciliter des choix résidentiels **favorisant l'étalement urbain**.
- Diminution des déplacements de masse qui **réinterrogent l'organisation des réseaux de transports collectifs**.

Constats et tendances

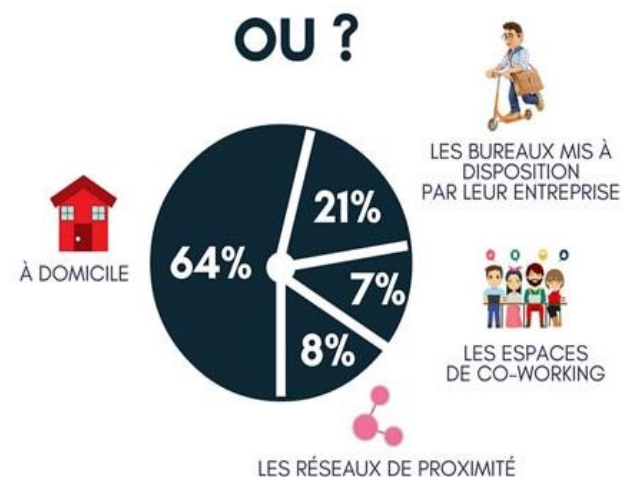
Au niveau national, on estime que 17% des Français télétravaillent plus d'une journée par semaine et travaillent majoritairement à domicile³. Ce taux est bas comparé aux pratiques observées dans d'autres pays européens où ce taux peut atteindre 25 à 30 %.

Compte tenu de forte attente des salariés (notamment des jeunes générations), des nouvelles dispositions de la Loi Travail qui ont pour objectif de faciliter le développement du télétravail en France, de la dématérialisation du travail et de la massification de la pratique durant la crise de la Covid-19, on peut s'attendre à une forte progression de ces pratiques dans les années à venir.

De plus en plus d'employeurs mettent en place des protocoles permettant le télétravail, tant pour les entreprises privées (Airbus, ATB, Safran, Altran, Orange, Rockwell, ATR, Thalès...) que les employeurs publics (services de l'Etat, Toulouse Métropole, Département de la Haute-Garonne, Tisséo Collectivités...).

Dans le cadre du projet européen COMMUTE, qui cherche à développer et expérimenter de nombreux leviers de nature à décongestionner les zones aéroportuaires et aéronautiques, une action ciblait plus particulièrement le développement des nouvelles formes de travail : télétravail, tiers-lieux, horaires modulés. Concernant plus spécifiquement le télétravail, les entreprises partenaires de COMMUTE (Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, Airbus, ATB, ATR, Safran

Sopra Stéria) ont pu partager leurs retours d'expérience sur la mise en place du télétravail, montrant que 9% des salariés télétravaillent régulièrement (situation avant crise de la Covid-19).



ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Accompagner / faciliter les expérimentations au sein des entreprises et des administrations.
- Partager les retours d'expérience.

³ <http://www.cget.gouv.fr/chiffres-teletravail-2016>

Achats & Logistique Urbaine

Les déplacements ayant pour motif de destination les achats représentent près d'un déplacement sur cinq sur la grande agglomération toulousaine⁴.

L'évolution des modes de consommation (e-commerce, développement du commerce de proximité) a un impact sur ces pratiques, mais celui-ci reste difficile à évaluer. La très forte croissance du e-commerce va se poursuivre dans la décennie à venir. Si elle contribue à limiter certains déplacements liés à l'achat ou à réduire les distances parcourues (pour se rendre en relais colis), elle engendre également une formidable progression des livraisons de colis qui devrait voir son volume encore doubler d'ici 10 ans.

L'enjeu est de taille, le transport de marchandises représente 10 à 20 % du trafic en ville, et est responsable d'un tiers des émissions de CO2, de la moitié des particules liées à la circulation urbaine (source ADEME) et contribue à la congestion des villes à hauteur de 50 %. D'où l'importance de maîtriser le développement de solutions efficaces, rationnelles et limitant l'impact environnemental pour le dernier kilomètre.

⁴ Enquête Ménages Déplacements 2013

Forces et potentiels

- Nouveaux comportements qui peuvent **limiter les déplacements en lien avec le motif achats**.
- Livraisons de colis chez les particuliers ou les points relais qui peuvent être **rationnalisées et encadrées pour limiter leur impact environnemental**.

Faiblesses et menaces

- **Multiplicité de déplacements liés à la livraison** qui contribue à l'engorgement des voiries en heure de pointe.
- **Peu d'offre de logistique de proximité** avec des plateformes qui se sont éloignées du cœur d'agglomération.

Constats et tendances

Toulouse Logistique Urbaine est un projet de plateforme de logistique urbaine qui va s'implanter sur la zone de Fondéyre en 2021. La plateforme permettra d'assurer la gestion du dernier kilomètre pour 70 000 colis quotidiens (dans un premier temps) grâce à une flotte de véhicules électriques ou fonctionnant au gaz naturel et, à terme, à l'hydrogène.



Crédit : Lumin'Toulouse

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Rationnaliser les livraisons vers les magasins et les particuliers et privilégier les modes de livraisons décarbonés.
- Encadrer les pratiques pour limiter les nuisances dues aux livraisons, notamment en heure de pointe.

Plan de Mobilité Employeur (PME)

Les Plans de Mobilité Employeur sont des démarches qui visent à élaborer une stratégie propre à un établissement privé ou public. Ils visent à inciter les salariés, les visiteurs, les élèves, les usagers ou les clients à limiter l'usage de la voiture individuelle au profit de solutions alternatives. La réflexion peut également être menée à l'échelle de plusieurs entreprises ou administrations.

Forces et potentiels

- Effets importants à **coût limité**.
- Démarches déjà engagées auprès de **nombreuses entreprises** sur le territoire.

Faiblesses et menaces

- Actions et mesures **difficiles à maintenir** dans la durée.

Constats et tendances

Tisséo Collectivités propose un service de Conseil en Mobilité qui accompagne les établissements de l'agglomération toulousaine dans l'élaboration des plans mobilité et leur propose des outils méthodologiques et de suivi, des supports de communication et des guides méthodologiques, des stands d'animations et de conseils en mobilité.

Dans ce cadre, des partenariats avec des acteurs et des opérateurs locaux de la mobilité peuvent être mis en œuvre.

Cela est par exemple le cas avec la Maison du Vélo qui propose des stands d'information, des prêts de flottes de vélos, de la maintenance de parcs de vélos ou des opérations de communication auprès des entreprises, des collectivités ou des sites universitaires.

Depuis la création du service de conseil en mobilité, plus de 283 démarches de plans de mobilité employeur ont été accompagnées. Tisséo Collectivités a par ailleurs développé des outils de valorisation de ces démarches :

- Observatoire Écomobilité, publié depuis 2013, pour dresser annuellement un état des lieux.
- Trophées Écomobilité, dont la première édition date de 2012, pour valoriser les démarches les plus exemplaires.
- Plateforme extranet, afin de transmettre aux établissements et aux chefs de projet éléments et données nécessaires à leur démarche.
- Catalogue des prestataires de la mobilité depuis 2019 qui permet de recenser à l'échelle de la grande agglomération toulousaine l'ensemble des collectivités, structures techniques, opérateurs de mobilité qui peuvent accompagner les établissements dans une démarche de plan de mobilité employeur.

Des programmes européens qui structurent le management de la mobilité

Tisséo Collectivités s'appuie sur les possibilités offertes par l'Union Européenne pour soutenir ses démarches de management de la mobilité.

Ainsi, les programmes Civitas et Sumobis ont permis d'étudier la faisabilité de services de voitures partagées et de structure de conseil en mobilité, avec des concrétisations opérationnelles : création de la maison de la mobilité de Labège, naissance d'un premier service d'autopartage par exemple.

L'action de Tisséo Collectivités dans l'accompagnement des établissements en démarche de plan de mobilité employeur a par ailleurs été plusieurs fois primée :

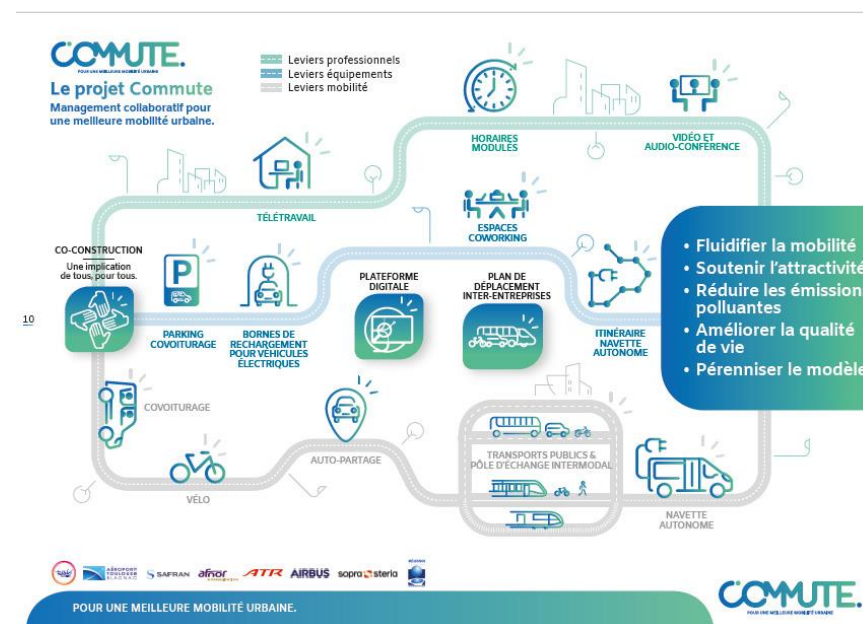
- 2010 : Prix Paneuropéen des plans de mobilité.
- 2013 : Prix des transports publics "Challenge de la meilleure promotion de la multimodalité/intermodalité".
- 2014 : Prix ASDHEN, récompense les actions de Tisséo Collectivités pour accompagner les plans de mobilité.
- 2015 : Prix Energy Globe Award, récompense la politique de Tisséo Collectivités en faveur de l'Écomobilité et de l'accompagnement des plans de mobilité.

Plus récemment, initié depuis 2017, le **programme COMMUTE** est un appel à projets européen qui vise à mettre en place des solutions de mobilité pour maîtriser et faciliter les déplacements sur la zone aéroportuaire et aéronautique en vue de préserver la qualité de l'air et

la qualité de vie des habitants et employés de la zone et de maintenir une dynamique économique forte sur ce bassin d'emploi.

COMMUTE expérimente de nombreux leviers de nature à décongestionner la zone aéroportuaire et aéronautique.

- Télétravail, horaires modulés, vidéo-conférence et audioconférence.
- Vélo.
- Covoiturage, autopartage et bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Pôle d'échange intermodal.
- Espaces de coworking.



Le programme se déploie dans le cadre d'une gouvernance collaborative partagée entre 9 partenaires : Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, Airbus, ATB, ATR, Safran, Sopra Stéria le Club Entreprise Réussir et l'AFNOR.

Un des objectifs du programme COMMUTE est de mettre en place, à l'échelle de la zone aéronautique et aéroportuaire, un plan de mobilité inter-employeur. Ce dispositif est piloté par le Club Entreprise Réussir, avec une assistance de Tisséo Collectivités et de l'agence d'urbanisme.

Fruit d'un travail collaboratif entre collectivités publiques et entreprises privés, COMMUTE est le témoignage que la mise en place de solution alternative à l'usage de la voiture solo nécessite un management partagé de la mobilité.

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Continuer d'apporter une expertise et des outils pour accompagner entreprises et administrations.
- Capitaliser les retours d'expérience pour les nouveaux PME.
- Partager et diffuser les bonnes pratiques constatées sur le territoire.
- Faire converger les démarches à l'échelle des grandes zones d'activités de l'agglomération.

Sensibilisation auprès du grand public

Le management de la mobilité ne concerne pas que les salariés des entreprises ou des collectivités mais vise également à sensibiliser le grand public.

Différents acteurs, du secteur privé ou public, œuvrent en sens en proposant des services ou en organisant des évènements.

Forces et potentiels

- **Acteurs déjà identifiés** sur le territoire.
- **Tissus associatif étoffé** qui travaille auprès de différents publics.

Faiblesses et menaces

- Concerne principalement **Toulouse et sa première couronne**.

Offres existantes sur le territoire

Station V

La « Station V » est un nouveau service de prestations vélos implanté sur le territoire de Labège-Enova. Il résulte d'une évolution de la Maison de la Mobilité de Labège. Cette dernière offrait plusieurs services : conseil en mobilité grand public et entreprises de la zone Enova, atelier de réparation vélo et location de vélo, animations et sensibilisation autour du vélo.



La Station V proposera une offre complète de services vélos : location courte et longue durée de différents types de vélo, entretien-réparations, animations et sensibilisation et auprès des entreprises, gestion du parc de stationnement vélo.

Maison du vélo

La Maison du Vélo fédère de nombreuses initiatives autour du vélo et propose des services aux cyclistes toulousains : location de vélo urbain ou de loisir, atelier de réparation associatif, vélo-école pour enfants et adultes, centre de ressources, animation et sensibilisation, services aux entreprises, formation.



Être Mobile C'est Permis (EMCP)

La question du permis de conduire et de la mobilité en général est devenue un élément essentiel du parcours des personnes, au même titre que le logement ou la santé.

Plusieurs structures du champ de l'insertion font le constat de difficultés rencontrées par les personnes en parcours d'insertion socio-professionnel dans leurs déplacements quotidiens.

Afin d'accéder à des solutions durables et adaptées aux différents besoins, l'association propose des actions de formation levant les freins à l'acquisition d'une mobilité autonome. Elle propose également un accompagnement global en s'appuyant sur un réseau de partenaires mobilité.



ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

S'appuyer sur le réseau d'acteurs existant pour impulser et accompagner un changement des habitudes de déplacement du grand public à l'échelle du territoire.

Mobilité servicielle ou « Mobility as a Service » (MaaS)

Les offres de transport se sont multipliées ces dernières années avec l'arrivée de nombreux nouveaux acteurs : covoiturage, Voitures de Transport avec Chauffeur, vélos, scooters ou trottinettes en libre-service, application d'information voyageur.

Si cette multiplication des solutions de déplacement permet d'élargir le spectre des possibilités, elle complexifie également l'offre de transport et rend le choix d'un mode de transport par rapport à un autre de plus en plus complexe. Cette complexité est notamment due à la diversité des acteurs, qui disposent de leur propre tarification, billettique ou plateforme d'information.

Définition

La mobilité servicielle ou MaaS est un concept de mobilité multimodale qui cherche à regrouper au sein d'une plateforme unique :

- Information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements.
- Tarification adaptée au déplacement demandé.
- Vente en ligne des billets.

Le MaaS permet donc de simplifier l'utilisation des différentes offres de transport pour l'utilisateur et de faciliter un report modal de la voiture vers des solutions alternatives.

Afin de garantir le respect de principes d'intérêt général, la mise en œuvre du concept nécessite la mise en place d'une gouvernance dédiée associant les différents acteurs tant publics que privés. Les différents acteurs, doivent s'entendre sur le partage des données, les tarifications et la redistribution des recettes, des supports billettique partagés, ...

Forces et potentiels

- **Révolutions technologiques en cours** qui simplifient le passage d'un mode de transport à l'autre et simplifient l'intermodalité ou la multimodalité.
- **Arrivée de nouveaux acteurs** sur le secteur des mobilités qui entraîne une multiplication des offres et des combinaisons possibles.

Faiblesses et menaces

- **Accroissement des inégalités d'accès à la mobilité** (inégalité territoriale, économique, numérique, ...).
- **Intérêts économiques qui prévalent** sur l'intérêt général dans la priorisation des offres proposées.

DIFFERENTS OUTILS QUI COMPOSENT LE MAAS

- **Plateforme d'information multimodale** en mesure de proposer un choix des modes de transports les plus efficaces pour un trajet donné (solution la plus rapide, confortable, la moins coûteuse, la plus vertueuse, ...). Les solutions proposées doivent être en capacité de prendre en compte les informations en temps réel (état du trafic, incidents, météo) ainsi que des données prédictives pour guider l'utilisateur vers le mode de transport (ou la combinaison de différents modes) le plus pertinent à l'instant où il le demande.
- **Tarifications qui s'adaptent au plus près aux différents besoins** : des systèmes de paiement à la carte pour les usagers occasionnels ou des forfaits donnant accès à tout ou partie des services (accès restreint ou illimité).
- **Système de billettique unique** et commun à tous les services.
- **Système de gouvernance** en capacité de réunir la diversité des acteurs publics ou privés et de prendre en compte les divergences d'intérêts pouvant exister entre ces acteurs.

Constats et tendances

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 prévoit que toutes les informations sur les offres de mobilités disponibles en temps réel soient rendues publiques et mises à disposition, d'ici fin 2020, des collectivités et des start-ups, pour développer des applications et des services regroupant toutes les informations utiles pour les voyageurs.

Aujourd'hui de nombreuses plateformes de mobilité sont proposées sur le territoire : Tisséo propose un calculateur d'itinéraire pour son réseau bus-tram-métro qui intègre désormais les offres VélôToulouse et Citiz ;

la Région propose une plateforme pour son réseau de TER et de cars Intercités ; Géovélo est spécialisé dans les calculs d'itinéraires vélo ; VélôToulouse a une application dédiée à son service ; Google propose une plateforme qui intègre progressivement l'ensemble des solutions de mobilité ; Waze intègre les données de ses utilisateurs afin de prendre en compte, en temps réel, l'état du trafic et de proposer les circuits en voiture les plus performants...

Ces applications permettent de calculer des itinéraires, d'offrir des informations en temps réel sur l'état du trafic ou d'éventuelles perturbations et parfois de réserver un billet. Cependant chacune des applications est spécialisée sur un type d'offre et aucune n'est capable de proposer des solutions intermodales, des comparatifs entre les différents modes ou des solutions intégrées de paiement.

L'engagement de Tisséo Collectivités

La volonté de Tisséo-Collectivités est de permettre à l'utilisateur de retrouver tous les outils lui permettant de voyager sur la grande agglomération toulousaine avec différentes solutions de mobilités via un unique point d'accès identifié et fiable.

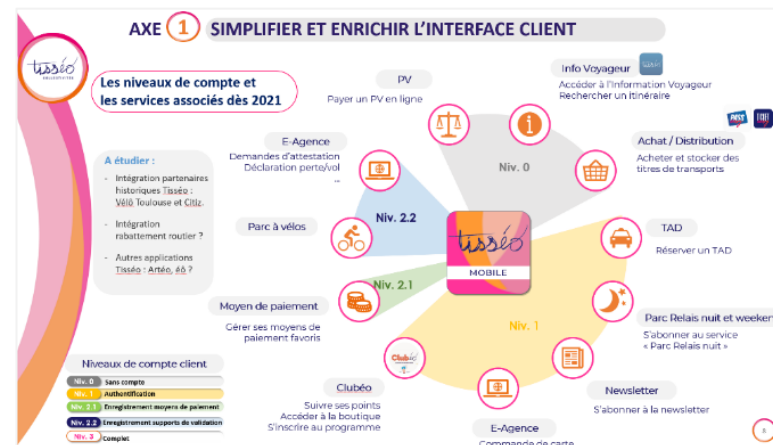
Dans cette optique, différents services de mobilités se sont développés sur le ressort territorial pour encourager à l'utilisation de solutions alternatives à l'automobile : autopartage, covoiturage, micro-mobilités, vélo en libre-service, etc...

L'objectif est de valoriser ces services de mobilités en simplifiant leur utilisation via différents outils :

- Une plateforme permettant de regrouper l'ensemble de l'offre en mobilités (publique et privée) sur le ressort territorial Tisséo.
- Accessible et consultable par tous les usagers depuis différents canaux de diffusion : les agences de mobilités, le site Web Tisséo, l'application mobile Tisséo, les kiosques numériques multiservices.
- Une solution permettant de :
 - o Planifier ses trajets multimodaux selon ses préférences et son profil.
 - o Avoir accès en temps réel aux informations du réseau de transport et des services de mobilités.
 - o Consulter sa consommation en mobilités, ses droits à réduction...
 - o Valider ses titres ou abonnements via différents supports : Carte Pastel, Smartphone, montre connectée, carte bleue...

ENJEUX POUR LE SCHEMA DIRECTEUR

- Créer une gouvernance permettant de rassembler les différents acteurs privés et publics concernés.
- Préserver l'intérêt général dans un contexte d'investissements privés massifs.



4. SYNTHÈSE DES ENJEUX

ENGINS DE DEPLACEMENTS PERSONNELS

- Encourager ces nouvelles pratiques notamment pour favoriser l'intermodalité et le rabattement.
- Encadrer l'arrivée de nouveaux types de véhicules sur l'espace public afin de limiter les risques de conflits d'usage.
- Réguler et maîtriser le développement des initiatives privées de location en libre-service afin de préserver l'intérêt général.
- Permettre leur développement dans les secteurs périphériques.

MOBILITE PARTAGEE

- Favoriser l'innovation et proposer un environnement favorable au déploiement d'initiatives privées ou publiques.
- Réguler et encadrer les offres afin de préserver l'intérêt général.
- Intégrer les services au sein d'une offre multimodale publique et privée.

AUTOPARTAGE

- Développer une offre qui soit complémentaire et non pas concurrentielle des transports en commun.
- Intégrer les offres de covoiturage au sein d'une offre multimodale publique et privée.

COVOITURAGE

- Développer une offre qui soit complémentaire et non pas concurrentielle des transports en commun.
- Réguler et encadrer les offres afin de préserver l'intérêt général.
- Intégrer les offres de covoiturage au sein d'une offre multimodale publique et privée.

VEHICULES AUTONOMES

- Développer une offre qui participe à l'objectif de développement d'une mobilité durable.
- Intégrer les offres au sein d'une offre multimodale publique et privée.
- Préserver l'intérêt général dans un contexte d'investissements privés massifs.

« DEMOBILITE »

- Accompagner/faciliter les expérimentations au sein des entreprises et des administrations.
- Partager les retours d'expérience.

- ## PLANS DE MOBILITE EMPLOYEURS

- ## SENSIBILISATION

MAAS

- ## PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

- Utiliser le partage des espaces publics pour orienter les pratiques de mobilité.
- Remettre le piéton au cœur du fonctionnement urbain.

5. OBJECTIFS STRATEGIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR

ENJEUX LIES AUX DIFFERENTES FORMES D'ECOMOBILITE

OBJECTIFS

Réduire les déplacements carbonés.

Améliorer et optimiser les infrastructures et services existants.

Accompagner la démobilité et les nouvelles pratiques de mobilité.

Sensibiliser l'ensemble des strates sociales.

Mieux travailler ensemble à travers une gouvernance regroupant l'ensemble des acteurs.

PISTES D' ACTIONS

Gouvernance

Des démarches collaboratives favorisant l'innovation avec tous les acteurs de l'écomobilité, le renforcement des démarches de Plans de Mobilité Employeurs.

Actions A1 – A2

Observer, Anticiper

Être en veille active sur les nouvelles mobilités, les anticiper, les accompagner, les encadrer, collecter les données nécessaires à leur compréhension.

Actions B3 – B4 – B6

Optimiser

Mettre en place une politique temporelle, optimiser et partager la voirie, les modes de déplacements, les offres servicielles rattachées à la mobilité.

Actions C6 – C7 – C8 – C9 – C10

Communiquer, sensibiliser

Travailler à l'intégration de l'ensemble des modes de déplacements, communiquer sur l'écomobilité.

Actions D11 – D12

6. PLAN D' ACTIONS

La mise en œuvre d'une stratégie globale de management de la mobilité, intégrant l'ensemble des sujets d'écomobilité, implique une organisation institutionnelle à même de coordonner, décider, financer, mettre en œuvre, suivre et évaluer.

Pour répondre aux enjeux identifiés, la stratégie d'écomobilité retenue comprend deux volets d'intervention se déclinant en dix actions.

A - GOUVERNANCE

A1 – POURSUIVRE LES DEMARCHES COLLABORATIVES AVEC LES ACTEURS DE L'ECOMOBILITE

Dialoguer avec les différents opérateurs de l'écomobilité, le monde économique, les institutions et les territoires

A2 – RENFORCER LES DISPOSITIFS DE PLANS DE MOBILITE INTER-EMPLOYEURS

Poursuivre le management de la mobilité au sein des entreprises et des collectivités afin de favoriser les alternatives à la voiture solo pour les déplacements domicile-travail.

B – OBSERVER, ANTICIPER

B3 – COLLECTER LES DONNEES NECESSAIRES A L'OBSERVATION ET LA MODELISATION DES NOUVELLES MOBILITES

Mettre en place une démarche coordonnée de collecte, de traitement et de partage de données.

B4 – OBSERVER ET ANTICIPER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITES

Faciliter l'intégration des nouvelles mobilités grâce à un travail d'observation, de retour d'expérience et de prospective.

B5 – ENCADRER LE DEVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITES

Suivre et accompagner le développement des mobilités de demain.

C – OPTIMISER

C6 – PROMOUVOIR UNE POLITIQUE DU TEMPS POUR OPTIMISER LES MOBILITES

Accompagner les générateurs de déplacements du territoire pour optimiser l'usage du temps et réguler la mobilité (solutions de tiers-lieux, télétravail, horaires décalées, ...).

C7 – OPTIMISER ET PARTAGER LA VOIRIE

Jouer sur le partage de l'espace et du temps pour optimiser l'usage des voiries et de l'espace public.

C8 – ORGANISER LES SERVICES DE MOBILITE PARTAGEE

Favoriser le partage des modes individuels pour réduire l'usage de la voiture solo.

C9 – ELABORER UN PLAN PIETON

Apaiser les relations entre les usagers de la rue en faveur des plus vulnérables, favoriser un meilleur partage de l'espace public et de la voirie.

D11 – PROPOSER UNE APPLICATION DE MOBILITE INTEGREE

D12 – COMMUNIQUER

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20211022-20211020-57D-DE
Date de télétransmission : 22/10/2021
Date de réception préfecture : 22/10/2021

ACTION - A1

POURSUIVRE LES DEMARCHES COLLABORATIVES AVEC LES ACTEURS DE L'ECOMOBILITE

Dialoguer avec les différents opérateurs de l'écomobilité, le monde économique, les institutions et les territoires

La mise en œuvre **du plan d'actions du Schéma Directeur** repose sur l'engagement et la coordination de nombreux acteurs et nécessite la mise en place d'un suivi régulier associant les différentes parties concernées par le champ de l'écomobilité, notamment :

- Les différentes autorités organisatrices de la mobilité.
- Les gestionnaires de voirie.
- Les opérateurs publics de mobilité.
- Les acteurs privés de l'autopartage, du covoiturage, de services de location de vélo, de trottinettes électriques...
- Les représentants des employeurs et les associations d'usagers ou d'habitants.
- Des laboratoires de recherche, des bureaux d'études...

Il est proposé la création d'un comité de suivi « Management de la Mobilité », piloté par Tisséo Collectivités, avec pour principales missions :

- Assurer et entretenir le dialogue entre les acteurs.
- Partager les informations sur les actions en cours ou en projet.
- Faire émerger des projets cohérents avec les objectifs de la feuille de route de Tisséo Collectivités et les coordonner.
- Assurer le suivi et l'évaluation de la mise en place du Schéma Directeur du Management de la Mobilité.

Il s'agira d'étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de créer les conditions d'une mobilité optimisée.

Dans ce cadre, la recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés doit être développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » : conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire.

Pilotage : Tisséo Collectivités.

Calendrier : Création du comité de suivi dès le début de la mise en œuvre du plan d'actions en 2021.

ACTION – A2

RENFORCER LES DISPOSITIFS DE PLAN DE MOBILITÉ INTER-EMPLOYEURS

Poursuivre le management de la mobilité au sein des entreprises et des collectivités afin de favoriser les alternatives à la voiture solo pour les déplacements domicile-travail

La feuille de route de Tisséo Collectivités vise à améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques par d'autres modes que la voiture individuelle. Les Plans de Mobilité Employeur qu'accompagne Tisséo Collectivités ont vocation à se poursuivre et à se développer en passant d'une logique de Plans Mobilité Employeur à des démarches de **Plans Mobilité à l'échelle des territoires économiques pour : mutualiser outils, expertise et données et renforcer l'efficacité et la cohérence des démarches.**

Un bilan de l'expérimentation COMMUTE permettra de définir ce qui peut être pérennisé sur la zone aéroportuaire et ce qui peut être disséminé sur d'autres territoires économiques. Ce type de démarches pourra également à s'étendre aux sites universitaires et aux zones commerciales.

L'action de Tisséo Collectivités est multiple :

Poursuite du soutien technique et méthodologique aux dispositifs de Plans de Mobilité Employeurs :

- Etudes sectorielles de mobilités des grandes zones d'emploi.
- Professionnalisation des services de conseil en Mobilité (ouverture à d'autres champs que les transports en commun).
- Aide plus ciblée (entreprises de plus de 100 salariés, importantes zones d'activités).
- Renforcement des actions de communication et concertation.

Participation de Tisséo Collectivités aux gouvernances mises en place au sein des différents territoires économiques, associant l'ensemble des acteurs privés et publics concernés.

Animation d'une démarche de bilan intégrée à l'évaluation de globale des politiques publiques de mobilité.

Pilotage : Tisséo Collectivités.

Partenaires : Territoires, Ademe, CCI, entreprises et clubs entreprises.

Calendrier : Action continue.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de territoires économique / entreprises / salariés dans le dispositif.
- Évolution des parts modales.
- Bilan environnemental (CO₂ évité, évolution des polluants)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20211022-20211020-5-7D-DE
maire des qualifications : 22/10/2021
Date de réception préfecture : 22/10/2021

ACTION – B3

COLLECTER LES DONNEES NECESSAIRES A L'OBSERVATION ET LA MODELISATION DES NOUVELLES MOBILITES

Mettre en place une démarche coordonnée de collecte, de traitement et de partage de données

La mobilité subit de profondes transformations liées à la révolution numérique et aux innovations technologiques qui l'accompagnent. Ces transformations représentent une opportunité pour :

- Optimiser les réseaux existants grâce à une meilleure circulation de l'information.
- Faire émerger de nouveaux services, flexibles et capables de s'adapter aux besoins spécifiques de chaque usager.
- Alimenter la connaissance du territoire et compléter les données et outils existants d'observation et de modélisation.
- Favoriser le partage des données collectées à l'échelle des territoires.

Cette « mobilité intelligente », pour être performante, a besoin de recueillir et de traiter une grande quantité de données. Si ces données proviennent pour partie des usagers eux-mêmes (smartphone, navigation internet), les opérateurs publics et privés de transport et les

collectivités sont également des fournisseurs essentiels de données de mobilité (systèmes de billettique, réseaux de caméras ou capteurs, systèmes de géolocalisation, ...).

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 impose l'ouverture des données de transport. Collectivités et opérateurs de transports doivent donc s'organiser afin de **partager leurs données tout en gardant leur maîtrise** afin de pouvoir continuer à prioriser les solutions de mobilité qu'elles privilégient.

L'organisation de la collecte et du partage des données pourra être pilotée par un opérateur public qui reste à identifier (Tisséo Collectivités, Camino-T®, structure ad hoc...) en partenariat avec Toulouse Métropole et la Région Occitanie qui sont chargés d'animer les démarches de fourniture de données. Les opérateurs privés de mobilité détenteurs ou fournisseurs de données seront associés à la démarche.

Pilotage : Tisséo Collectivités.

Partenaires : Fournisseurs de données Transport publics et privés, Camino-T®.

Calendrier : Mise en place progressive entre 1^{er} décembre 2020 et 1^{er} décembre 2021 (LOM).

Indicateurs de suivi : Jeux de données statiques et dynamiques partagés.

ACTION – B4

OBSERVER ET ANTICIPER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITES

Faciliter l'intégration des nouvelles mobilités grâce à un travail d'observation, de retour d'expérience et de prospective

Le développement des nouvelles mobilités et des véhicules autonomes, va entraîner d'importantes évolutions des usages de la ville et de ses espaces publics à court, moyen et long terme.

En tant qu'aménageur et gestionnaire de la voirie et des transports en commun, les autorités publiques locales ont un rôle essentiel à jouer pour réguler et organiser l'usage de ces véhicules afin que leur développement se fasse en complémentarité et non pas en concurrence avec les modes actifs et les transports en commun.

Pour cela, la collectivité doit dès à présent commencer à définir son positionnement et sa stratégie pour les nouvelles mobilités et véhicules autonomes.

Cette stratégie repose notamment sur une bonne compréhension des évolutions techniques en cours et à venir et des modèles économiques qui sont en train de s'inventer.

L'observatoire partenarial des déplacements Camino-T© et l'observatoire Ecomobilité de Tisséo Collectivités doivent être renforcés sur ces sujets pour :

- En France ou à l'étranger, suivre les évolutions sociétales, techniques et économiques en lien avec les nouvelles mobilités et véhicules autonomes, apporter une vision prospective des évolutions à venir et de leur impact sur l'aménagement de la ville.
- Recenser les acteurs et expérimentations en cours sur l'agglomération et des territoires similaires.

Des échanges réguliers avec les milieux économiques, universitaires et industriels seront mis en place permettant une approche partagée de ces sujets et des restitutions de travaux de recherche.

Pilotes : Camino-T©, Tisséo Collectivités.

Partenaire : Partenariat Camino-T©.

Animation : AUAT.

Calendrier : Mise en place en 2022.

ACTION – B5

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITES

Suivre et accompagner le développement des mobilités de demain

Afin que le développement des mobilités du futur préserve l'intérêt général et soit compatible avec les grands enjeux sociétaux et environnementaux, la puissance publique doit pouvoir infléchir les choix techniques, juridiques, ou organisationnels privilégiés par les acteurs privés du secteur.

C'est avec cet objectif que les acteurs publics peuvent accompagner et soutenir les expérimentations menées par les entreprises et les startups souhaitant mener une expérimentation sur le territoire. La puissance publique peut notamment délivrer des autorisations d'occupation de l'espace public ou contribuer au financement notamment **en répondant avec ces acteurs privés à des appels à projets nationaux ou européen.**

Afin de faciliter les démarches pour les startups ou les entreprises, les acteurs publics territoriaux doivent s'afficher clairement comme un soutien et un facilitateur pour les acteurs de l'innovation.

Les collectivités territoriales doivent :

- **Être en veille active** sur les pistes d'innovation possibles.
- **Accompagner les acteurs privés** dans la recherche de partenariats, notamment pour profiter pleinement de l'écosystème toulousain (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire).
- **Porter une vision globale et fédératrice** en matière d'innovation, avec une responsabilité de mise en cohérence sur le champ spécifique de la mobilité.

Pilotes : Territoires concernés (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, Save-au-Touch, Coteaux de Bellevue, Tisséo Collectivités) en fonction des projets.

Partenaires : Tisséo Collectivités avec un rôle de mise en cohérence.

Calendrier : Mise en place en 2021.

ACTION – C6

PROMOUVOIR UNE POLITIQUE DU TEMPS POUR OPTIMISER LES MOBILITES

Promouvoir les générateurs de déplacements du territoire pour optimiser l'usage du temps et réguler la mobilité (solutions de tiers-lieux, télétravail, horaires décalées, ...)

Le facteur « temps » est devenu une variable essentielle pour optimiser la mobilité et améliorer le fonctionnement des infrastructures de transport : ne pas tous se déplacer en même temps, réguler les vitesses pour jouer sur l'accessibilité des territoires, proposer des usages différents selon les horaires de la journée ou la période de l'année, ...

Pour lutter contre la congestion croissante des grandes zones d'emplois, les acteurs économiques favorisent de nouvelles façons de travailler afin de limiter les besoins en déplacement, notamment en heures de pointe. Le développement des tiers-lieux, la mise en place de solutions de télétravail et l'instauration d'horaires décalés font partie des outils de « démobilité » qui favorisent la décongestion.

Il convient d'accompagner les employeurs dans leur transformation. Les Plans de Mobilité Employeur peuvent notamment permettre de :

- Partager les bonnes pratiques et retours d'expériences.
- Mutualiser les outils.
- Mettre à jour un atlas des tiers lieux.
- Évaluer le potentiel des mesures et leur impact sur la mobilité.

Pilote : Tisséo Collectivités.

Partenaire : Employeurs ou groupements d'employeurs

Calendrier : Action continue.

Certains territoires ont mis en place des structures dédiées d'étude, expérimentation et propositions pour :

- Partager la connaissance des rythmes du territoire.
- Adapter les politiques publiques à l'évolution des modes de vie.
- Optimiser le fonctionnement des infrastructures de transport.
- Utiliser le temps comme une variable des politiques d'aménagement du territoire (« chrono-aménagement »).

Pas la création ou non d'une nouvelle instance ou structure technique, **il s'agit de mettre en place une démarche regroupant tous les « générateurs de temps » du territoire**, pour élaborer collectivement une politique temporelle visant à optimiser, sans nouveaux coûts d'investissement, les infrastructures de transport.

Pilote : Tisséo Collectivités.

Partenaires : Territoires, associations d'habitants et d'usagers, CODEV, commerçants, employeurs, équipements...

Calendrier : Mise en œuvre du plan d'actions en 2021.

ACTION – C7

OPTIMISER ET PARTAGER LA VOIRIE

Jouer sur le partage de l'espace et du temps pour optimiser et apaiser l'usage des voiries et de l'espace public.

Afin de concilier la demande croissante de mobilité sur le territoire et l'objectif d'un meilleur partage de la voirie au profit des modes actifs et des transports en commun, **l'usage de la voirie doit être optimisé et apaisé.**

Grâce aux outils numériques à disposition, **cette optimisation peut permettre de faire évoluer le fonctionnement traditionnel des espaces publics en jouant sur le partage de l'espace et du temps** : voies multi-usages avec des fonctions différenciées ou sens de circulation alternés selon l'heure de la journée, voies réservées au covoiturage et/ou au bus, voies bus ouvertes au covoiturage, bandes d'arrêt d'urgence ouvertes aux transports en commun, zones à trafic limité, zones à accès réglementé pour les véhicules motorisés, des vélorues, des zones de circulation différenciée...

Aussi, et face à la multiplication des usages et à l'objectif d'affirmer la priorité aux modes actifs, **il est nécessaire d'apaiser l'espace public dans les différents centres-villes, faubourgs et quartiers du territoire.** Cet apaisement doit permettre une adaptation des vitesses visant la sécurisation de l'ensemble des usagers, le renforcement de la vie locale, et la prise en compte du principe de PICTA (priorisation des piétons, cycles et transports en commun par rapport aux véhicules motorisés).

Dans le cadre de cette action, seront à étudier :

- **Développement de modes de gestion dynamiques des voiries structurantes** toulousaines, notamment en lien avec les conclusions des Etudes Multimodales et du Schéma directeur Covoiturage.
- **Espaces publics évolutifs, connectés**, transformés temporairement (places de stationnement, rues fermées à la circulation certains jours, éclairage intelligent, ...).
- **Développement des zones de circulation apaisées** (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), à travers une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble du territoire.

Coordonnateur : Tisséo Collectivités.

Pilote : Intercommunalités, communes gestionnaires de voiries.

Comité de Pilotage Mobilités Actives : services de l'État, Région Occitanie, Département Haute-Garonne, Intercommunalités, Tisséo Collectivités.

Partenaires : les associations d'usagers, les opérateurs d'écomobilité, le Cerema

Animation : AUAT.

Calendrier : d'ici fin 2021 pour une application dès 2022.

ACTION – C8

ORGANISER LES SERVICES DE MOBILITE PARTAGÉE

Favoriser le partage des modes individuels pour réduire l'usage de la voiture solo

Les offres publiques ou privées de services de transport partagé (autopartage, location de vélos, scooters, trottinettes...) se développent rapidement et se concentrent principalement sur les zones urbaines les plus denses. Le covoiturage intéresse un territoire plus large et se développe en rabattement vers le cœur d'agglomération (zones d'emplois, Pôles d'Echanges Multimodaux). Il s'agit ici d'accompagner et soutenir ces services de mobilité partagée pour les trajets quotidiens en milieu urbain et périurbain.

Ces services viennent compléter l'offre de mobilité existante et constituent des chaînons supplémentaires pouvant renforcer l'intermodalité. Consommateurs d'espace public, ils peuvent générer de nouvelles inégalités ou favoriser des pratiques qui vont à l'encontre des enjeux sociétaux et environnementaux de déplacements. Les pouvoirs publics ont donc un rôle de régulation afin de :

- **Prioriser les alternatives** à la voiture solo.
- **Favoriser une accessibilité aux services de mobilité** au plus grand nombre en limitant les phénomènes d'exclusions sociale ou géographique.
- **Garantir l'accessibilité aux espaces publics** à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite et aux usagers vulnérables.

En matière d'autopartage, Tisséo Collectivités a délibéré pour encadrer l'accueil des services d'autopartage et pour attribuer le label « autopartage ». Ce cadre engage les opérateurs sur :

- La motorisation des véhicules.
- Les modalités de stationnement.
- L'intermodalité et l'interopérabilité avec les autres services de transport.
- Le déploiement territorial.

Tisséo Collectivités et les territoires ont la charge de l'application de ce dispositif par les opérateurs actuels et futurs.

Le soutien au développement du service d'autopartage existant sur l'agglomération sera poursuivi : action de promotion en lien avec un usage complémentaire des transports en commun, aménagement de stations dans les pôles d'échanges, tarification intermodale, application mobile.

Aussi, les souplesses introduites par la LOM dans les procédures de contractualisation entre autorité et opérateur permettent **d'envisager l'expérimentation de services en free-floating dans un cadre règlementé**.



En matière de covoiturage le soutien à la pratique passe par le développement ou le renforcement d'outils et d'actions tels que :

- La structuration du service Covoitéo au sein de l'offre Tisséo.
- L'intégration des services de covoiturage dans la plateforme d'information multimodale de Tisséo Collectivités.
- La mise en œuvre et l'animation d'une instance de coordination des différents acteurs publics et privés.
- Le développement des infrastructures de covoiturage.

En lien avec la délibération du 16 octobre 2019, **cette action sera déclinée dans le cadre du Schéma Directeur Covoiturage** définissant la feuille de route de Tisséo Collectivités.

En matière de vélo partagé, et eu égard aux dispositions du Codes des Transports, Tisséo Collectivités en sa qualité d'AOM **accompagnera la pratique cyclable, notamment en développant plusieurs services vélos**. Cet engagement s'inscrit dans les orientations du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération voté en décembre 2019 :

- Pérennisation d'une offre de Vélos en Libre-Service avec : extension territoriale vers certaines communes denses, diversification avec mixte vélo musculaire et vélo électrique.
- Mise en œuvre d'un service de location longue durée vélos à l'échelle de l'agglomération.
- Développement de Stations V, pôles de services vélos incluant location, réparation, stationnement, conseil, ...
- Amélioration et le déploiement de stationnements vélos sécurisés au sein des pôles d'échanges multimodaux.
- Le soutien à certains dispositifs privés ou associatifs favorisant l'usage du vélo (promotion, vélo-école...).

Pilotes : Tisséo Collectivités dans ses pôles d'échanges et en lien avec sa plateforme numérique, les territoires sur leurs domaines publics et dans le cadre de leurs compétences.

Partenaires : opérateurs de mobilité.

Calendrier : Actions continues.

ACTION – C9

ELABORER UN PLAN PIETON

Apaiser les relations entre les usagers de la rue en faveur des plus vulnérables, favoriser un meilleur partage de l'espace public et de la voirie

Un « Plan Piéton » est un document qui flèche des **objectifs précis**, qui identifie des **actions concrètes** sur des itinéraires ou un réseau d'itinéraires et qui peut en déduire des **investissements** dédiés. Un Plan Piéton va viser à travailler sur les **liaisons** (axes, itinéraires, cheminements principaux, accessibilité), sur la **sécurité** (séparation ou mixité des usages, traversées) et sur les **agréments** (confort, attractivité, lisibilité).

Pour faire suite au Schéma Directeur Piéton d'Agglomération (réalisé et approuvé en 2019 et constituant une base de **principes communs construits collaborativement**), l'enjeu est de proposer un document qui puisse venir **concrétiser ces principes en ciblant des secteurs à enjeux, voire des itinéraires à privilégier dans certains secteurs**, par exemple les zones économiques en rabattement sur le réseau urbain Tisséo.

La réalisation d'un plan piéton permettrait aussi à Tisséo Collectivités de :

- Satisfaire au besoin de la Loi d'Orientation des Mobilités de traiter de la continuité des itinéraires et de proposer des outils d'information.

- Favoriser l'usage de la marche à pied en rabattement sur le réseau T.C. en s'inscrivant dans la politique de décarbonation et en accompagnant la mise en place de la Zone à Faible Emission (ZFE).

Dans le cadre de cette action, la méthodologie générale pourrait être la suivante :

- **Diagnostic** : identification des pôles générateurs du trafic piéton.
- **Proposition et programmation** : repérage et traitement des dysfonctionnements, réalisation de fiches d'analyse et de décision, programmation.
- **Mise en œuvre opérationnelle**.
- **Suivi et évaluation**.

Pilote : Tisséo Collectivités.

Comité de Pilotage Mobilités Actives : services de l'État, Région Occitanie, Département Haute-Garonne, Intercommunalités, Tisséo Collectivités.

Partenaires : Intercommunalités, communes gestionnaires de voiries, associations d'usagers.

Animation : AUAT, APUMP

Calendrier : 2021 / 2022.

ACTION – C10

RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Améliorer et gérer l'offre servicielle des Pôles d'Échanges Multimodaux à partir d'une mission d'exploitation globale

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, de renforcer les maillages et de démultiplier les possibilités d'usages à partir des pôles d'échanges multimodaux (PEM).

L'efficience et l'attractivité des PEM reposent sur l'offre de transport en commun mais également sur **l'offre servicielle** qui est proposée dans ces lieux de forte affluence.

Deux catégories de services peuvent être proposées au sein des PEM :

- **Les services d'accessibilité et de mobilité** qui permettent d'optimiser ces carrefours de la mobilité : vente de titres et d'abonnements, parking-relais, gardiennage sécurisé de vélo, location ou réparation de vélo, location de trottinettes électriques, service d'autopartage, station de taxi, ...
- **Des services de la vie courante** qui renforcent l'attractivité des PEM, permettent de réduire les déplacements des usagers du pôle en concentrant les services sur ces lieux de passage pour optimiser les chaînes de déplacements : Relais colis, commerces de la vie courante, pressing, services numériques, tiers-lieux, garderie...

Le développement de ces stations et arrêts multimodaux, multiservices et connectés est à poursuivre, pour favoriser et concentrer les services de mobilité tous modes (T.C., vélos, piétons, véhicules électriques et hybrides, transports interurbains, covoiturage et autopartage, ...) et les services complémentaires au sein des PEM.

Afin d'assurer une coordination des services proposés par de multiples acteurs, **il est nécessaire de mettre en place un mode de gestion unifié. Cette mission sera portée par Tisséo Collectivités auprès de son exploitant** afin que l'ensemble des fonctions proposées au sein d'un PEM soit géré globalement.

Les fonctions existantes et développées dans chacun des PEM du réseau Tisséo doivent également participer à la vie courante des quartiers, en complétant les services de proximité.

Pilote : Tisséo Collectivités.

Partenaires : Opérateurs de transport concernés, propriétaires fonciers, associations de quartier, collectivités.

ACTION – D11

DEPLOYER UNE SOLUTION DE MOBILITE INTEGREE

Déployer une plateforme intégrée multi opérateurs d'information multimodale et de billettique interopérable à l'échelle de l'agglomération toulousaine

Tisséo Collectivités a délibéré le 6 février 2019 sur une feuille de route définissant **sa stratégie de développement d'une offre de Mobilité Intégrée (MAAS)** à l'échelle de son ressort territorial. La stratégie consiste à mettre en place progressivement un système de gouvernance, des outils et des services afin de proposer un système de mobilité intégrée à l'ensemble des usagers du territoire.

Divers développements des outils Tisséo sont prévus jusqu'en 2023 pour permettre des parcours unifiés proposant l'information, la vente et la distribution, et également le développement d'une architecture système permettant à l'ouverture ou à l'intégration de services de mobilités publics ou privés, collectifs ou individuels.

Les objectifs de la solution de Mobilité Intégrée :

- Regrouper l'ensemble de l'offre de mobilités publique et privée du ressort territorial sur une plateforme numérique unique.
- Rendre cette plateforme accessible et consultable par tous les usagers depuis différents canaux de diffusion : agences de mobilités, site Web, application mobile, etc.
- Permettre de planifier ses trajets multimodaux selon ses préférences et son profil.

- Avoir accès en temps réel aux informations du réseau de transport et des services de mobilités.
- Avoir accès à différents types d'abonnement depuis la plateforme et pouvoir consulter sa consommation en mobilités, ses droits à réduction, ...
- Pouvoir valider ses titres ou abonnements via différents supports.

Concernant l'information multimodale, la plateforme doit à terme :

- Être accessible depuis les différents supports numériques.
- Proposer un calculateur d'itinéraires en conditions réelles intégrant l'ensemble des T.C., modes actifs, mobilités partagées, voiture en accès aux réseaux T.C., combinaisons entre ces différents modes.
- Être en capacité de prioriser les solutions envisageables en garantissant l'intérêt public (impact environnemental, qualité de vie, ...), sur les préférences de l'utilisateur (coûts, vitesse, confort) et une équité entre les différents opérateurs publics et privés.
- Être évolutive afin de pouvoir intégrer progressivement les services de nouveaux acteurs publics ou privée.

Le développement de cet outil va nécessiter la mise en place d'une gouvernance spécifique réunissant l'ensemble des acteurs publics et privés afin de faciliter le dialogue et la mise en place de partenariats.

Concernant l'offre billettique, la solution doit permettre :

- L'évolution du système billettique Tisséo permettant une ouverture vers d'autres acteurs de la mobilité.
- Le renforcement de la diversité des offres de mobilité et d'offres combinées attractives pouvant induire des changements de comportement.
- La mise en place d'une tarification intégrant tous les services de mobilité publics et privés.
- La promotion de l'interopérabilité avec les nouveaux services de mobilité grâce à de nouveaux supports de validation (QR Code, smartphone, carte bancaire, ...).
- La fusion des application d'achat et d'information existantes (Ticket Easy, Pass Easy, appli Tisséo) pour créer un parcours client plus lisible et sans rupture.
- La création d'un compte de mobilité pour les usagers et fusion des différents outils numériques au sein de la plateforme multimodale.

Stratégie de mise en œuvre :

- Étudier les modèles de gouvernance permettant d'associer les différents acteurs publics ou privés en confortant le rôle d'intégrateur des mobilités de Tisséo Collectivités.
- Mobiliser une grande variété d'acteurs de la mobilité en les intégrant au système de gouvernance.
- Enrichir la plateforme avec un maximum de services.
- Ouvrir la plateforme MAAS à tous les publics.

Enfin, le programme Eco_Mode (COMpte Electronique individuel pour une MObilité DEcarbonée) du 4ème appel à programmes « Certificats d'Economies d'Energie » vise à valoriser et récompenser les déplacements décarbonés. Le dispositif, sous forme d'application mobile, permet à l'utilisateur de choisir pour son déplacement une solution de mobilité décarbonée et d'être gratifié en points de mobilité décarbonée sur son CO2 économisé par déplacement. Enfin, il pourra accéder à un catalogue de récompenses après attribution de ces points. Le programme se développera sur 3 ans, de 2020 à 2022.

Pilote : Tisséo Collectivités.

Partenaires : Région Occitanie, CD31, Etat, opérateurs publics ou privés.

Éléments de calendrier :

2021 : Fusion des applications / Compte client unique.

2023 : Intégration de partenaires mobilités tiers / Évolution des valideurs et distributeurs automatiques de titres / Généralisation des supports de validation open paiement et QR Code.

ACTION – D12 COMMUNIQUER

Elargir la communication de Tisséo Collectivités à destination du grand public et s'appuyer sur le réseau d'acteurs du territoire

La communication de Tisséo Collectivités sur l'écobilité passe par cinq principaux canaux :

- **Observatoire Écomobilité** : état des lieux et valorisation des politiques publiques et démarches des acteurs privés dans le domaine du management de la mobilité. **Destiné aux partenaires institutionnels, aux établissements en démarche de PME et aux opérateurs publics et privés de mobilité.**
- **« Catalogue Écomobilité »** : à destination des entreprises et administrations en démarche de « plan de mobilité » pour les informer sur les services de Tisséo (conseil en mobilité, covoiturage, gamme Pro, services vélos, ...), des opérateurs de mobilités, les bureaux d'études accompagnant les démarches.
- **« Mardis de la mobilité »** : rencontres d'information, sensibilisation et échanges organisés par Tisséo Collectivités à destination des structures en « plan de mobilité ».
- **Stand Ecomobilité Pro** : stands d'information multimodale pour les établissements en « plan de mobilité ».
- **Plateforme CoMMUTEO** : adressée aux entreprises en démarches de PME et informant de l'ensemble des prestations et services de conseil en mobilité portés par Tisséo Collectivités.

Aussi, dans le cadre du projet européen **COMMUTE**, et en complément des outils existants, de multiples canaux ont été mobilisés pour assurer la communication du projet et des actions :

- Canaux de diffusion internes aux entreprises.
- Application covoiturage (expérimentation Karos).
- Création d'une signature unique pour le projet.
- Vidéos génériques et thématiques en images animées pour valoriser le bilan mi-parcours.
- Web série « Changer sa mobilité, on a tous à y gagner » basés sur des témoignages.
- Emission « Mobilités et travail » diffusée en direct sur les réseaux sociaux.





Dans ce cadre, trois axes d'actions sont identifiés :

- **Poursuivre et renforcer la communication de Tisséo Collectivités à destination des entreprises et administrations** du territoire, via l'élaboration d'un annuaire de l'écomobilité, et en s'appuyant sur les retours d'expérience du projet COMMUTE.
- **Renforcer la communication institutionnelle et commerciale** sur les sujets attenants à l'écomobilité à destination du grand public.
- **S'appuyer sur le réseau d'acteurs existant** du territoire, relayer leurs éléments de communication en faveur de l'écomobilité et mettre en lumière leurs actions.

Pilote : Tisséo Collectivités

Partenaires : Partenaires de Tisséo, Tisséo Voyageurs, acteurs privés sur le territoire

Calendrier : En continu

7. Conclusion

Ce Schéma Directeur Management de la Mobilité constitue **un complément essentiel aux politiques habituelles de mobilité** qui agissent traditionnellement sur les infrastructures et sur l'offre de transport. Il vise à rendre ces politiques plus efficaces **en accompagnant les usagers au changement, en rendant cohérent des pratiques émergentes et en optimisant certains déplacements**. Il s'inscrit dans un objectif global de réduction de l'usage de la voiture solo et renforce ainsi le Projet Mobilités 2020.2025.2030.

Ce Schéma Directeur Management de la Mobilité a fait l'objet **d'une approche collaborative qui montre que le sujet de l'écomobilité intéresse une grande diversité d'acteurs** et qui confirme le rôle central de Tisséo Collectivités. La question de la gouvernance de l'écomobilité est apparue comme un sujet essentiel pour inscrire chacune des actions identifiées en synergie et en complémentarité. La mise en œuvre de ce schéma directeur est l'occasion de **décloisonner encore plus les relations entre acteurs publics et acteurs privés**. Cela va dans le sens de la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités qui intègre un Comité des Partenaires dans la gouvernance des Mobilités des autorités organisatrices. Si ce comité doit associer à minima employeurs et usagers, sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par Tisséo Collectivités et peuvent être étendues au domaine de l'écomobilité.

Ce Schéma Directeur Management de la Mobilité retient de nombreuses actions en lien avec **l'évolution continue des modes de vie**. C'est pourquoi la politique d'écomobilité engagée est une politique vivante, qui doit s'adapter en permanence. En cherchant à orienter la demande de transport, elle met l'utilisateur au cœur.

Schéma Directeur Management de la Mobilité est une occasion de **valoriser l'écosystème d'innovation qui caractérise le territoire toulousain**. Il doit permettre de faciliter certaines démarches d'expérimentations et de rendre cohérents les objectifs recherchés.

Schéma Directeur Management de la Mobilité constitue une feuille de route pour Tisséo Collectivités dans le choix des actions retenues et pour leur coordination. C'est notamment le cas de la démarche dite de **Mobilité Intégrée** qui vise à mettre en œuvre un dispositif digital (plateformes, applis...), offrant à l'utilisateur plus de lisibilité et d'accès à l'ensemble des offres de mobilités. Elle simplifie le passage d'un mode de transport à l'autre pour un seul voyage, permettant une transition de l'information, de la réservation et du paiement. La Mobilité Intégrée est une action d'écomobilité importante qui doit être pilotée par Tisséo Collectivités.

