



SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Dossier de demande de statut

Par l'équipe de préfiguration : Région Occitanie, Tisséo Collectivités, Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Préfecture de la Région Occitanie, Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions



Sommaire

Les origines de la démarche SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse pour répondre au dynamisme du territoire	4
1. L'historique de la démarche SERM portée par le territoire	5
2. Périmètre d'étude géographique et collectivités associées	16
3. Des enjeux de cohérence avec la planification territoriale.....	19
Le territoire aujourd'hui et ses enjeux	20
1. Les grands enjeux du territoire	21
2. Le diagnostic socioéconomique du territoire	23
3. Le diagnostic des mobilités	29
4. L'état des lieux des enjeux environnementaux sur le territoire	34
5. L'état des lieux des dynamiques territoriales sur le périmètre du SERM	44
6. Le SERM comme un outil au service de la planification territoriale	51
Un dialogue territorial continu au service du bassin de mobilité de Toulouse	59
1. Les ambitions du dialogue territorial du SERM du bassin de mobilité de Toulouse	60
2. La démarche de dialogue territorial sur le SERM du bassin de mobilité de Toulouse.....	61
3. Les enseignements du dialogue territorial	66
Les objectifs du SERM du bassin de mobilité de Toulouse autour du développement du ferroviaire, de l'intermodalité et des services aux voyageurs.....	71
1. Une offre cible de SERM du bassin de mobilité de Toulouse s'appuyant sur la complémentarité des modes de transport.....	72
2. Les objectifs du SERM en matière d'aménagement : vers une bonne articulation avec les mobilités	81
3. L'étoile ferroviaire toulousaine : l'armature du SERM.....	83
4. Renforcer l'intermodalité sur le territoire	103
5. Des lignes express routières pour le SERM du bassin de mobilité de Toulouse	126
6. Le réseau express vélo, armature cyclable du SERM	141
7. Le covoiturage en complément des autres modes.....	153
8. L'accessibilité : une priorité pour tous les partenaires du SERM	163
Phaser (2028, 2032, 2040+) et réaliser les opérations du SERM du bassin de mobilité de Toulouse	165
1. La définition des horizons de déploiement du SERM : 2028, 2032, 2040.....	166
2. La première phase du SERM du bassin de mobilité de Toulouse	167
3. Le renforcement progressif de l'offre de service d'ici 2032	170
4. Les aménagements nécessaires pour l'atteinte de l'ambition cible (horizon 2040).....	174
L'estimation des effets du SERM en termes de fréquentation et d'enjeux environnementaux.....	196
1. L'estimation de premiers effets socio-économiques du SERM.....	197
2. Une évaluation des impacts environnementaux du SERM	206

Le cadre partenarial du SERM du bassin de mobilité de Toulouse	209
1. Les principes du cadre partenarial dans lequel les partenaires inscriront leurs actions en faveur du SERM.....	210
2. Les grands fondements de la gouvernance du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.	210
3. Un Conseil stratégique pour pérenniser le déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse et son portage collectif	211
4. La Structure locale de coordination telle que prévue par la loi pour le suivi opérationnel du SERM.....	212
La trajectoire financière phasée du SERM du bassin de mobilité de Toulouse	217
1. Des besoins de financement importants pour que l'étoile ferroviaire toulousaine devienne l'armature d'un système intégré de mobilités à horizon 2040+	218
2. Les conditions de mise en place du modèle recourant à l'emprunt (étude de scénarios théoriques de financement)	223
3. Les modalités de financement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse et les conditions de mise en place du modèle dédié	224
Les prochaines étapes du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.....	227

Les origines de la démarche SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse pour répondre au dynamisme du territoire

Après plusieurs phases d'études dédiées aux mobilités menées sur le territoire (études multimodales métropolitaines et études préliminaires ferroviaires), la démarche partenariale de la préfiguration du SERM a permis de rassembler l'ensemble des partenaires et de consolider une vision partagée de la transformation des mobilités attendue à l'échelle du bassin de vie.

1. L'historique de la démarche SERM portée par le territoire

La mise au point du SERM du bassin de mobilité de Toulouse bénéficie d'un important travail antérieur, qui a permis d'initier puis de préciser progressivement l'ambition de service du SERM sur le territoire, en intégrant à la fois une démarche de développement des offres de transport et de facilitation des parcours voyageurs.

Le SERM présenté à l'issue de cette première phase de préfiguration prend en compte les différentes démarches d'études et les projets en cours portés par les acteurs de la mobilité : l'Etat, les deux AOM, la Région Occitanie et Tisséo Collectivités, avec la Métropole de Toulouse et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne.

1. Le dispositif des études prospectives multimodales (EMM)

Pour anticiper les réponses aux enjeux de mobilité d'un territoire bénéficiant d'une dynamique démographique et économique exceptionnelle, l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités ont lancé dès 2016 la démarche des Etudes Multimodales Métropolitaines (EMM). Il s'agissait de construire une vision prospective partagée des mobilités à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine aux horizons 2030 et 2040, tous modes de transports confondus.

L'ambition commune visait à réduire la congestion routière, à assurer l'amélioration de l'accessibilité globale du territoire (tous modes confondus) afin de préserver l'environnement et d'améliorer la qualité de l'air.

Le travail partenarial des EMM a permis, après un diagnostic complet et partagé, la réalisation de plusieurs études et l'émergence de différents projets qui viennent s'inscrire dans la genèse et la consolidation progressive du SERM toulousain.

En particulier, l'étude d'opportunité sur le développement de l'étoile ferroviaire (étude EMM14 réalisée en 2020) a permis de dresser le constat des besoins de mobilité dans les zones périphériques de l'aire d'attraction toulousaine et de mettre en avant les potentiels pour une desserte ferroviaire renforcée sur ces secteurs. Plusieurs scénarios de desserte ferroviaire ont été construits et évalués, permettant d'approfondir les études sur trois scénarios (scénarios « A », « B » et « E »), représentant une ambition de desserte ferroviaire basée sur un renforcement des missions sur le secteur périurbain avec 2 à 4 trains supplémentaires par heure. Ces trains (« missions ») supplémentaires sont connectés au réseau de métro de la métropole au niveau de pôles de convergence urbaine en amont de la gare centrale de Toulouse Matabiau en exploitant les connexions :

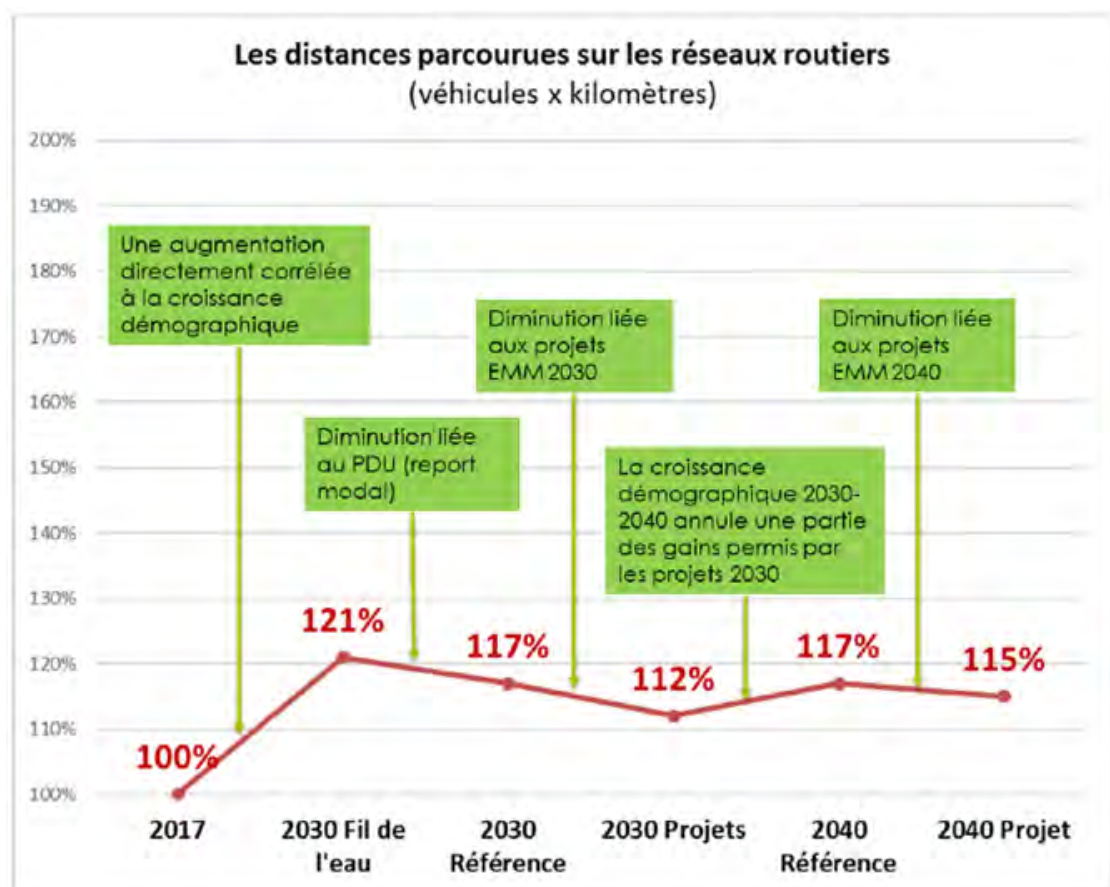
- Existantes, à Arènes sur l'axe Ouest ;
- Prévues à Colomiers (axe Ouest), La Vache (axe Nord) et au terminus de la ligne C du Métro à Labège (axe Sud Est) à la mise en service du Métro C ;
- Envisagées dans les secteurs de Niel et de Balma - L'Union sur les branches Sud, Sud-Ouest et Nord-Est.

La phase 1 des EMM a également permis l'émergence de différents projets qui alimentent aujourd'hui la mise au point du schéma d'ensemble du SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse.

- Développement d'un schéma directeur vélo : projet porté par les EPCI et coordonné par Tisséo Collectivités qui a permis de définir une stratégie générale en matière de politique cyclable, sur les volets infrastructures, services et organisationnel.
- Développement du covoiturage : projet coordonné par le Département qui a permis d'identifier les pratiques de covoiturage et de définir les mesures destinées à encourager cette pratique avec un focus sur le covoiturage domicile-travail quotidien. L'action sur le covoiturage est poursuivie dans le cadre de la poursuite des études multimodales (phase 2).

- Voies réservées sur les voies rapides : étude sur le potentiel des voies structurantes de l'agglomération toulousaine pour la mise en place de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) et de Voies Réservées au covoiturage (VR2+) afin d'identifier les axes où des voies réservées pouvaient être mises en place à court terme, sans aménagements lourds. Plusieurs études de faisabilité ont ensuite été réalisées sur les axes présentant un potentiel.
- Enjeux de transports collectifs complémentaires à l'étoile ferroviaire : étude portée conjointement par Tisséo Collectivités et la Région visant à analyser, à l'horizon 2040, la situation des zones périurbaines non desservies directement par le ferroviaire et les transports collectifs structurants (métro, tramway, téléphérique), afin d'identifier les enjeux de desserte et les leviers permettant d'apporter une réponse pertinente.

L'évaluation des projets retenus dans la phase 1 des études multimodales indique qu'ils permettent de maîtriser la croissance de la congestion et une évolution positive de la mobilité à travers un report modal important et le développement de nouveaux usages, notamment la pratique du vélo. Cependant, ces projets ne permettent pas d'inverser la tendance à l'augmentation du trafic routier en raison de la forte croissance démographique attendue (environ 450 000 déplacements quotidiens supplémentaires attendus dans la grande agglomération toulousaine entre 2030 et 2040).



Source : Evaluations des situations de référence et de projet 2030 et 2040 – Citec via l'utilisation du modèle CAMINO-T

Ce constat a incité les acteurs à poursuivre le travail dans le cadre d'une phase 2 des EMM axée sur les services aux usagers et l'accompagnement du SERM, afin d'exploiter les effets de synergies entre modes de transports alternatifs à la voiture particulière grâce à une intermodalité bien pensée.

Les résultats de l'enquête mobilité certifiée Cerema de 2023, réalisée postérieurement et dont les résultats ont été publiés en 2024, amènent à modérer les résultats de cette projection. En effet, il a été observé une baisse du nombre de déplacements réalisés en voiture (cf. Partie relative aux premiers effets socio-économiques du SERM).

2. Etudes préliminaires de la brique ferroviaire du SERM

A l'issue de l'étude de préfaisabilité conduite dans le cadre de la phase 1 des Etudes Multimodales (étude EMM14), la Région Occitanie, l'Etat et SNCF Réseau ont lancé des études pré-fonctionnelles d'exploitation en 2020, puis en 2022 des études techniques de niveau Etudes Préliminaires (EP). Les études réalisées par SNCF Réseau portent sur les 3 scénarios retenus à l'issue des études EMM14 (scénarios « A », « B » et « E »)¹.

Axe Nord

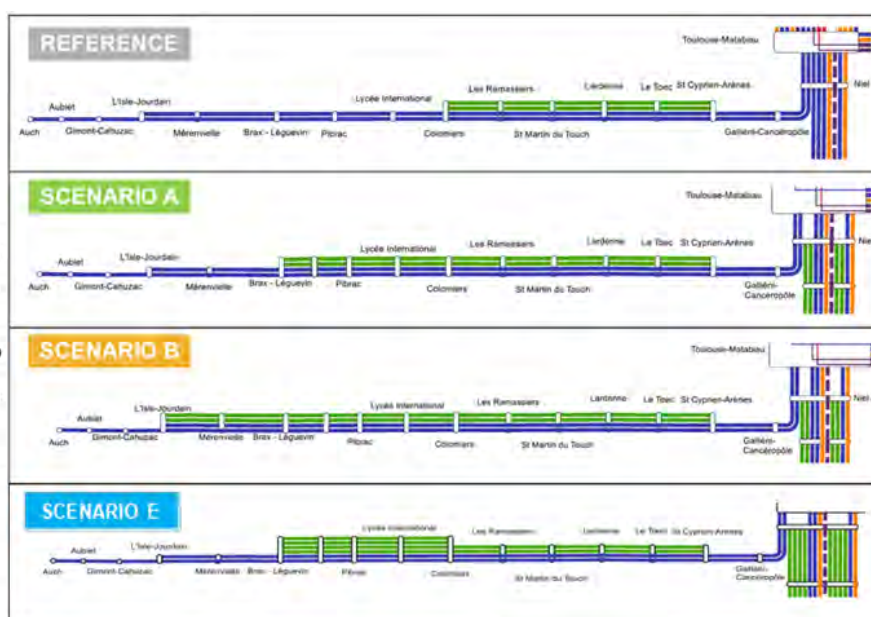
Le schéma ci-dessous représente l'offre de transport (en nombre de trains par heure) du SERM sur l'Axe Nord. Le Scénario A consiste à mettre en place des navettes toutes les ½ heures entre Route de Launaguet (en interconnexion avec le métro B et C La vache) et Castelnau d'Estretfonds. Le Scénario B consiste à mettre en place des navettes toutes les ½ heures entre Route de Launaguet (en interconnexion avec le métro B et C La vache) et Montauban. Le scénario E correspond à la somme des scénarios A et B.



Axe Ouest

Le schéma ci-dessous représente l'offre de transport (en nombre de trains par heure) du SERM sur l'Axe Ouest. Le terminus de Saint Cyprien Arènes est en interconnexion avec le métro ligne A (Arènes).

- Le scénario A consiste à mettre en place des navettes à la 1/2h entre Saint-Cyprien Arènes et Brax (prolongement des navettes existantes de Colomiers jusqu'à Brax).
- Le scénario B consiste à mettre en place des navettes à la 1/2h entre Saint-Cyprien Arènes et l'Isle Jourdain.
- Le scénario E consiste à mettre en place :
 - des navettes à la 1/2h entre Saint-Cyprien Arènes et Brax
 - des navettes à la 1/2h entre Colomiers et Brax



¹ Le scénario retenu est présenté dans les parties suivantes relatives à l'offre cible.

Axe Sud-Ouest

Le scénario A consiste à mettre en place des navettes toutes les ½ heures entre Niel et Muret et entre Niel et Venerque

Le scénario B consiste à permettre des navettes toutes les ½ heures entre Niel et Carbone et entre Niel et Auterive.

Le scénario E correspond à la somme des scénarios A et B.

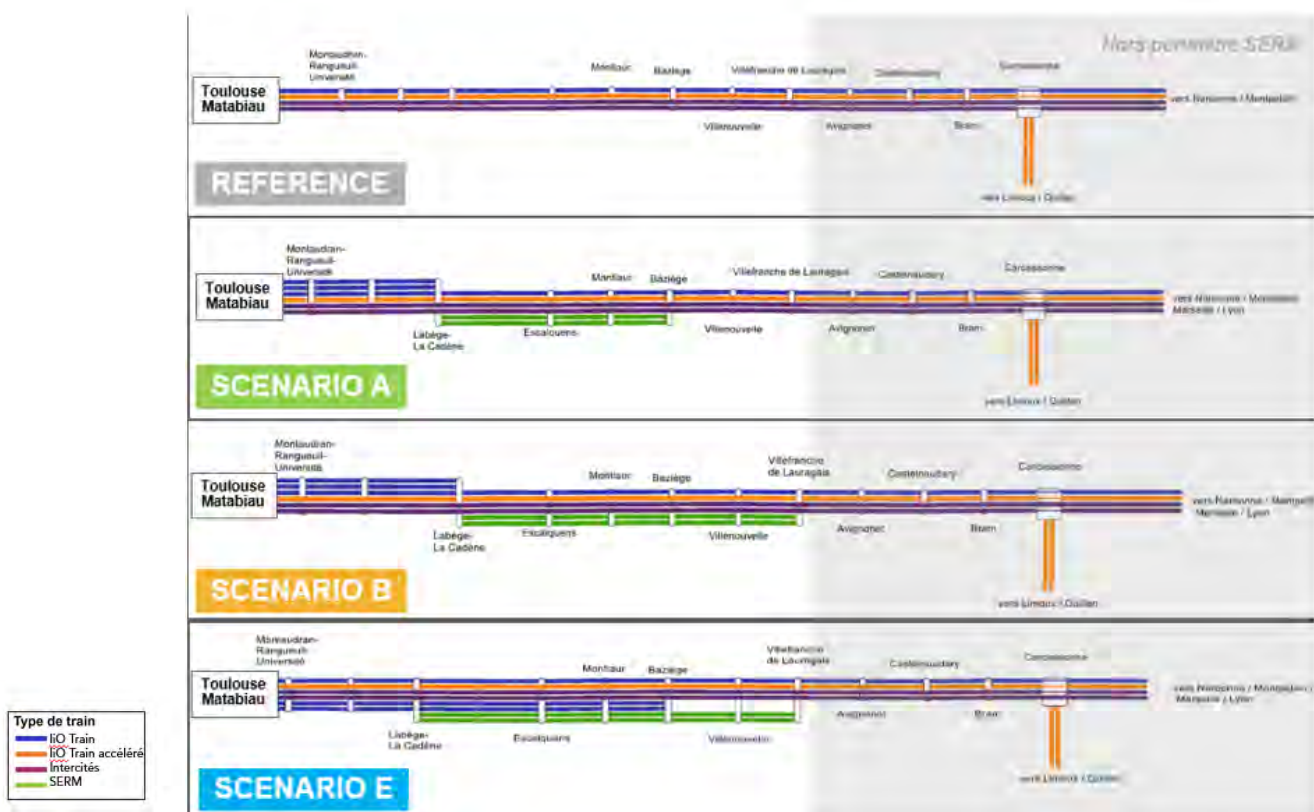


Axe Sud-Est

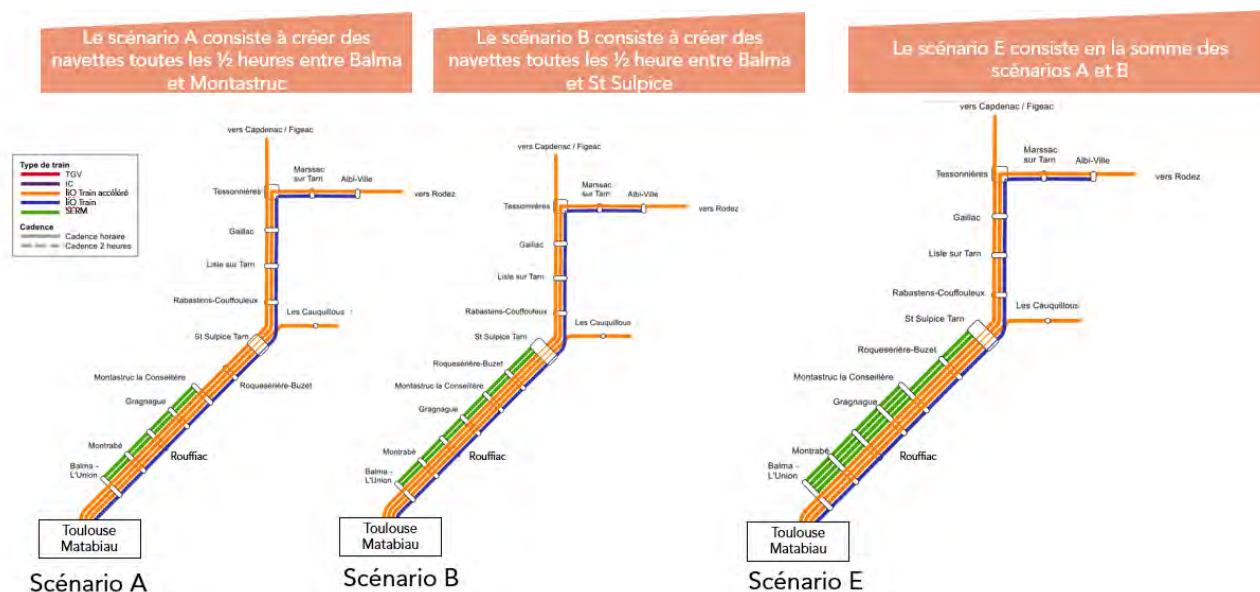
Le schéma ci-dessous représente l'offre de transport (en nombre de trains par heure) du SERM sur l'Axe Sud Est de la Transversale Sud. Le Scénario A consiste à mettre en place des navettes toutes les ½ heures entre Labège (en interconnexion avec le métro C La Cadene) et Baziège, et à prolonger les missions Montauban-Toulouse Matabiau à la demi heure jusqu'à Labège.

Le Scénario B consiste à mettre en place des navettes toutes les ½ heures entre Labège (en interconnexion avec le métro C La Cadene) et Villefranche de Lauragais.

Le scénario E correspond à la somme des scénarios A et B.

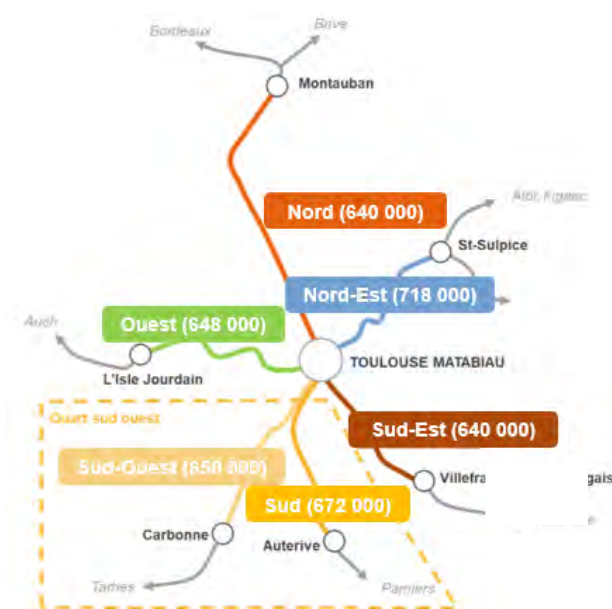


Axe Nord-Est



Ces études s'inscrivent désormais dans le cadre du développement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse. Elles reposent – sur le périmètre ferroviaire – sur des études de trafic et socio-économiques, des études d'exploitation et des études techniques et environnementales. Celles-ci sont divisées entre les différents axes de l'étoile ferroviaire :

- Axe Nord-Est entre Toulouse et Saint-Sulpice-la-Pointe ;
- Axe Sud-Est entre Toulouse et Villefranche de Lauragais ;
- Quart Sud-Ouest qui regroupe les axes Sud entre Toulouse et Auterive et entre Toulouse et Carbonne (en raison du tronc commun entre les deux axes) ;
- Axe Ouest entre Toulouse et l'Isle-Jourdain.



Sur l'axe Nord entre Toulouse et Montauban, le projet Ligne nouvelle sud-ouest - Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (LNSO-AFNT) prévoit d'ores et déjà des opérations permettant de développer l'offre en lien avec la trajectoire SERM, et atteindre dès 2032 le scénario sur cette branche. L'atteinte de l'offre cible SERM sur cet axe, au-delà de ce qui est déjà prévu au titre des AFNT, fait l'objet d'études de la part de SNCF Réseau.

Les études préliminaires permettent de disposer sur chaque axe des éléments techniques suivants :

- Présentation des fonctionnalités et niveaux de performance actuelles et cibles SERM ;
- Description des aménagements prévus par scénario ;
- Description des problématiques d'insertion ainsi que les impacts travaux ;
- Proposition d'une chronique de déploiement à l'échelle de l'axe ;
- Présentation des coûts et des délais de réalisation ;
- Description des risques liés à l'échelle de l'axe ;

- Synthèse des aménagements sur les passages à niveau ainsi que leurs coûts à l'échelle de l'axe considéré ;
- Liste des études complémentaires à mener à l'échelle de l'axe
- Constitution d'une étude radar des Gares qui décrit l'état des lieux incluant un volet intermodalité

A l'issue de cette phase intense d'études techniques, différentes études complémentaires seront à mener dans le cadre de la poursuite des EP, concernant :

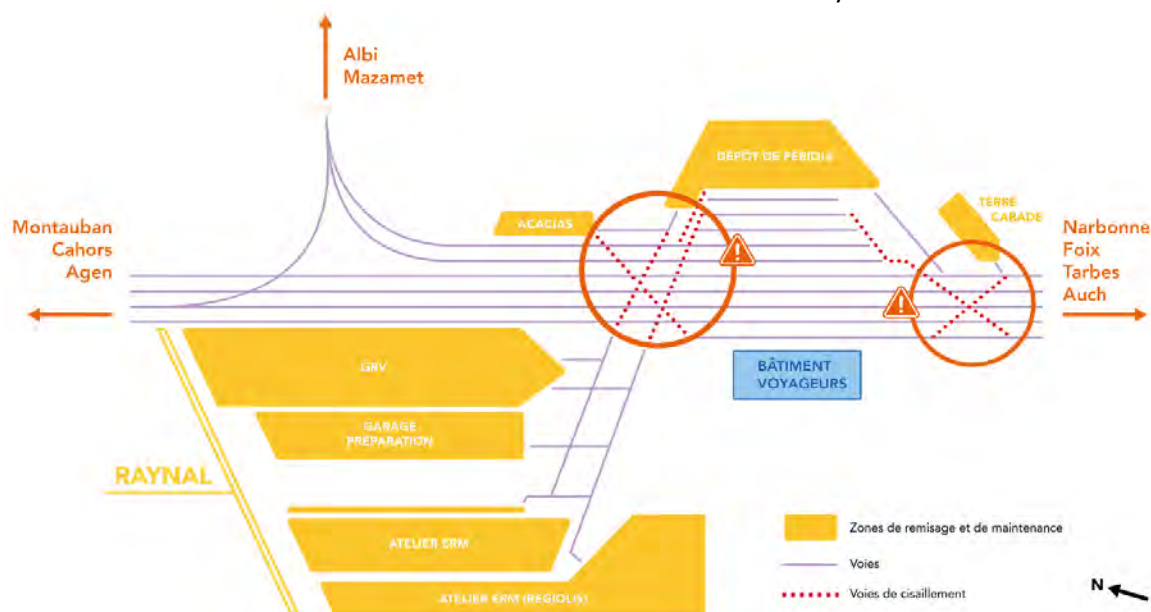
- la maintenance et le remisage du parc de matériel roulant régional ;
- les besoins en Installations Fixes de Traction Electriques (IFTE) ;
- les passages à niveau ;
- la stratégie de déploiement et d'ordonnement sur les différents axes (incluant notamment des études d'exploitation approfondies) ;
- les modifications et les potentiels ajouts de postes de signalisation ;
- des études complémentaires propres à chaque axe qui permettront de fiabiliser la conception et d'affiner les coûts et délais de réalisation du programme.

Pour les gares, à l'initiative de SNCF G&C, une version augmentée des études sur la capacité des gares à répondre aux ambitions des scénarios A et B (dites études « radar ») a été engagée en 2024 pour identifier les aménagements à prévoir et les chiffrer.

3. Le contexte du complexe ferroviaire du nœud toulousain

Le complexe ferroviaire de Toulouse est composé d'un réseau hétérogène (6 branches avec des lignes électrifiées et non électrifiées, lignes à double voie ou à voie unique), et non dédié. Plusieurs flux convergent vers la gare centrale : près de 330 trains par jour, avec des trains du quotidien/longue distance (60 000 voyageurs par jour) et marchandises.

Le complexe de Toulouse Matabiau est au cœur de l'étoile ferroviaire toulousaine. Il se compose à la fois du faisceau de voies principales au niveau du bâtiment voyageurs, mais également de plusieurs sites de maintenance et remisage (Raynal, Périole, Acacias et Terre Cabade). Les mouvements techniques nécessaires pour envoyer le matériel roulant vers ces sites génèrent par ailleurs des contraintes de « cisaillement ». En effet, ces mouvements techniques doivent traverser le faisceau de voies principales afin d'accéder aux sites de maintenance du matériel roulant de Raynal.



Représentation schématique du complexe ferroviaire de Matabiau - Source SNCF Réseau

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Aujourd'hui, le constat est fait d'une **saturation prononcée** du faisceau de voies principales au nord de Toulouse Matabiau, notamment sur les périodes de flanc de pointe. En particulier, le créneau avant l'heure de pointe du matin affiche un taux de saturation très élevé (sortie des trains depuis les espaces de remisage vers la gare) alors même que sa bonne exécution conditionne la qualité de production de l'heure de pointe du matin.

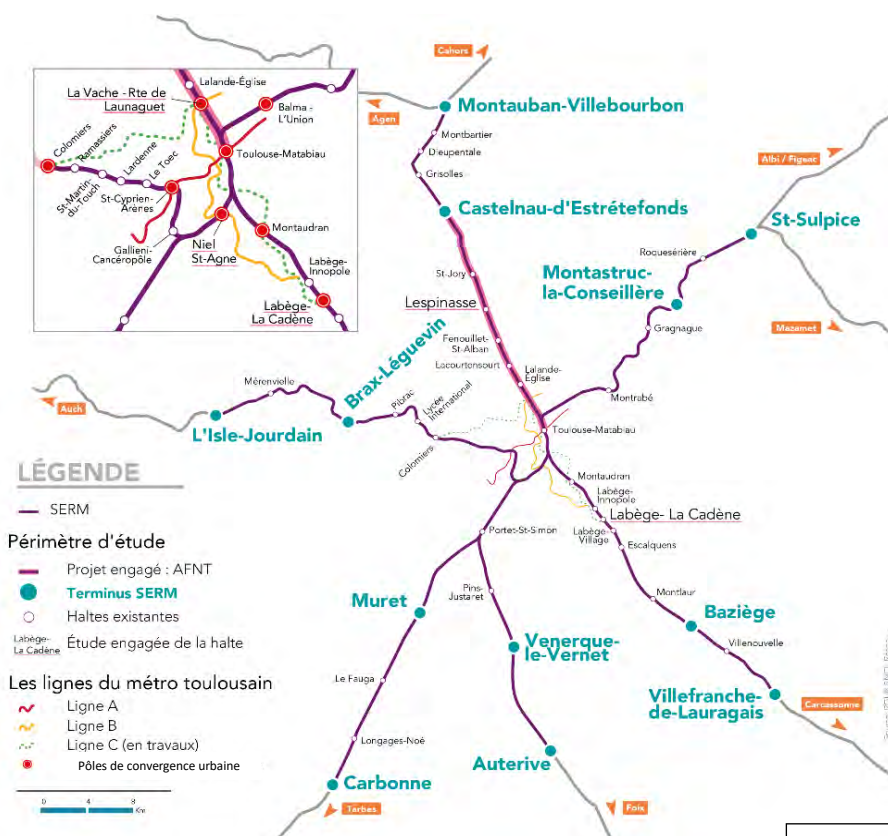
Depuis le Service Annuel 2020 (SA 2020), les capacités des infrastructures ferroviaires sont fortement sollicitées, les trains régionaux liO mobilisant ainsi en heures de pointes la totalité des sillons qui leur sont affectés, sillons qui sont déjà eux-mêmes souvent fruits de compromis dans leur architecture.

L'un des enjeux forts du complexe ferroviaire consiste donc à :

- Limiter les mouvements techniques au cœur du nœud par des mesures organisationnelles ou d'exploitation ;
- Rééquilibrer l'utilisation des différents sites de maintenance et/ou de remisage, et notamment orienter un plus grand nombre de mouvements techniques vers le « faisceau impair » composé des sites de Périole et des Acacias : un projet est à l'étude visant à moderniser ces deux sites ;
- Rechercher des aménagements de l'infrastructure permettant de fluidifier l'accès au site de Raynal et sa capacité de réception en simultané.

Ces différentes mesures, d'ores et déjà nécessaires à la désaturation du nœud de Matabiau, seraient cependant insuffisantes pour en assurer l'exploitabilité, s'il était recherché la mise en place d'une ambition de service ferroviaire de type "SERM" desservant la gare Matabiau dans un contexte de développement des dessertes TET/SLO.

C'est pourquoi le SERM de Toulouse, dans sa dimension ferroviaire, prévoit de s'appuyer à la fois sur des **PEM Portes d'entrée** qui permettent de retenir les flux en amont de la congestion routière (rabattement), et des **PEM de Convergence Urbaine** qui offrent une interconnexion performante avec le réseau urbain lourd (diffusion) et permettent d'exploiter une complémentarité fer / métro qui viendra se renforcer dans les prochaines années (avec la mise en service de la ligne C du métro).



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Les missions supplémentaires SERM seront ainsi en origine/terminus, au niveau des PEM de Convergence Urbaine, qui sont prévus en amont de Matabiau afin d'accueillir l'offre SERM :

- Axe nord : Route de Launaguet / la Vache ;
- Axe ouest : Saint-Cyprien – Arènes, déjà aménagé et utilisé par des navettes entre Colomiers et Arènes toute la journée ;
- Axes sud et sud-ouest : Niel au lieu de St Agne, halte corsetée par le tissu urbain
- Axe sud-est : Labège La Cadène ;
- Axe nord-est : Balma l'Union.

Sur ces terminus, les situations des connexions avec le métro, réseau lourd de Tisséo, sont à l'heure actuelle variées.

- **Interconnexions existantes :**
 - St-Cyprien Arènes sur la ligne de l'Ouest en interconnexion avec la ligne A ;
 - Saint-Agne sur les lignes de l'Ouest et du Sud / Sud-Ouest en interconnexion avec la ligne B. Le tissu urbain dans lequel s'inscrit cette halte au passage ne permet pas d'envisager son évolution afin d'y créer des fonctionnalités ferroviaires supplémentaires (fonction de terminus). La création de la halte de Niel, consubstantielle du déploiement de missions SERM pour les axes Sud et Sud-Ouest, est à l'étude ;
 - Toulouse Matabiau sur la transversale (ligne de Bordeaux à Sète) en interconnexion avec la ligne A.
- **Interconnexions prévues sur la période 2026-2032 dans le cadre de la création de la ligne de métro C et des AFNT :**
 - Colomiers sur la ligne de l'Ouest en interconnexion avec la future ligne C du métro ;
 - Route de Launaguet/La Vache sur l'axe Nord, créée dans le cadre des AFNT et en interconnexion avec les lignes B et C de métro ;
 - Montaudran (halte ferroviaire au passage existante) et Labège la Cadène sur l'axe Sud-Est en interconnexion avec la future ligne C ;
 - Toulouse Matabiau sur la transversale en interconnexion avec la future ligne C, avec la reconfiguration des connexions ferroviaires et métro (lignes A et C) grâce à la construction de la Halle des Mobilités, qui doublera la capacité de la gare historique en la transformant notamment en gare biface.
- **Interconnexions à créer au-delà de 2032 :**
 - Niel sur le quart Sud-Ouest en interconnexion avec la ligne B (station métro à aménager, tracé métro le prévoyant et coque d'une station existante) ;
 - Balma-l'Union sur le Nord-Est, avec une connexion à créer avec le réseau lourd de Tisséo dans le secteur. Dans le cadre des EMM, plusieurs solutions de connexions sont à l'étude pour ce site, en coordination entre les différents partenaires. SNCF Réseau étudie l'implantation du futur terminus partiel sur la ligne existante ainsi qu'une solution de virgule ferroviaire permettant de rapprocher le terminus à proximité du PEM existant de Balma-Gramont. Les partenaires étudient sous la maîtrise d'ouvrage de Tisséo Collectivités l'opportunité et la localisation d'un pôle d'échange connecté au réseau urbain et à la voie ferrée.

4. La poursuite des études prospectives multimodales sur le volet serviciel

La présence d'une étoile ferroviaire à 6 branches, complétée par la ligne C du métro, fait du projet ferroviaire la brique structurante de la vision cible du SERM du bassin de mobilité de Toulouse. Pour autant il est nécessaire de concevoir un projet multimodal plus large autour de ce projet ferroviaire. C'est dans cette optique que les partenaires de la mobilité ont lancé en 2023 la phase 2 des études multimodales portant sur les services aux usagers et l'accompagnement du SERM.

Le Comité de Pilotage des EMM du 12 septembre 2023 a validé un programme de travail autour de 6 actions.

- Action 1 : la tarification commune des transports en commun et services associés
- Action 2 : les services aux usagers
- Action 3 : le covoiturage
- Action 4 : l'interconnexion du SERM avec le réseau urbain (connexions à Niel et Balma-L'Union)
- Action 5 : La desserte des secteurs périurbains
- Action 6 : Le projet d'aménagement de territoire autour du SERM

Ces 6 actions s'inscrivent pleinement dans les attendus de la loi SERM sur la multimodalité. Les études en cours alimentent le travail sur la consolidation du schéma d'ensemble du SERM.

5. Des projets déjà engagés constituent le socle (la « phase 0 ») de l'offre de service du SERM

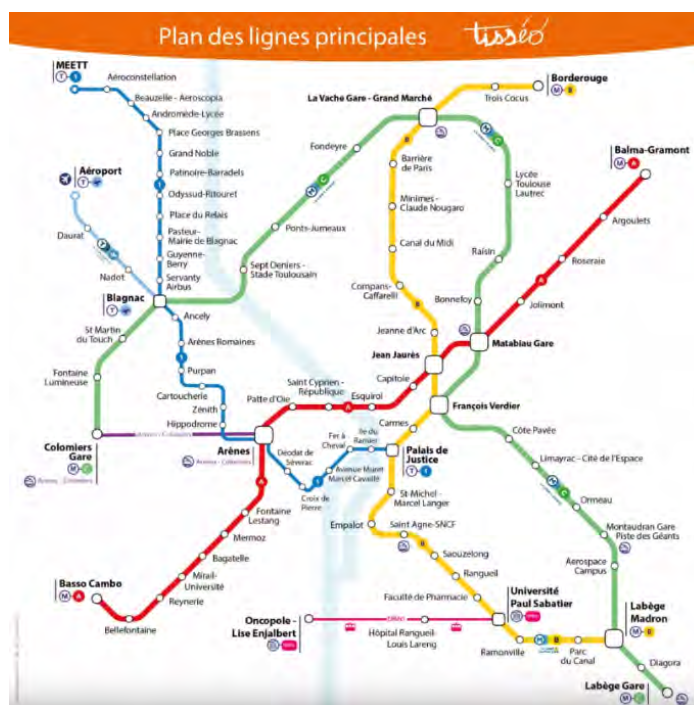
La définition de l'offre cible du SERM toulousain et de sa chronique de déploiement s'inscrivent dans un contexte où plusieurs projets structurants pour la mobilité des habitants sont en cours sur le territoire. Ces différents projets constituent les réalisations des premières briques constitutives de l'offre SERM et s'inscrivent en cohérence avec la vision cible développée.

La ligne de métro C

La troisième ligne de métro (ligne C), avec 21 stations sur 27 km, reliera en 2028 Colomiers à Labège en desservant plusieurs pôles économiques majeurs du cœur métropolitain. Le projet favorisera également l'accueil de nouveaux habitants en desservant différents secteurs prévus pour recevoir des opérations de densification urbaine.

La ligne C bénéficiera en outre de 5 connexions avec le réseau ferroviaire, qui contribueront à la définition de l'offre SERM du bassin de mobilité de Toulouse, dans le cadre de la création de PEM de Convergence Urbaine.

L'opération de la ligne C vise également à connecter la ligne B entre son terminus actuel de Ramonville et la station Labège-Madron de la future ligne C, et à créer la ligne tramway "Aéroport" qui desservira l'aéroport de Toulouse-Blagnac depuis la station de métro C Blagnac, au bénéfice de l'augmentation de la capacité de transport de la ligne T1 du tramway.



Pour rappel, le mode et le tracé de la ligne C avaient été choisis en 2016 pour permettre un accès très performant aux principales zones d'emploi (90 000 emplois dans la zone aéronautique et aéroportuaire, 90 000 dans le centre élargi de Toulouse, y compris Grand Matabiau – Quais d'Oc, 75000 dans les pôles d'emploi du sud-est) :

- Choix du mode métro (temps de parcours, capacité de transport, régularité) ;
- Tracé permettant une bonne connexion aux territoires de la périphérie, depuis, notamment, le réseau ferroviaire : choix de la boucle nord desservant La Vache et le futur PEM de Sept Deniers, extension du premier itinéraire de référence jusqu'à Colomiers et Labège.

La ligne C constitue ainsi une composante essentielle de l'offre de SERM.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Le projet des AFNT s'inscrit dans le cadre de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO – projet faisant l'objet d'un montage financier ad hoc) visant à développer une offre grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Dax, mais poursuit également un objectif de développement des transports du quotidien, en cohérence avec les ambitions de développement du SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse et la politique de mobilité portée par la Région Occitanie, Autorité organisatrice des mobilités régionales et chef de file de l'intermodalité. Le programme AFNT-LNSO, complété du terminus partiel de route de Launaguet et d'aménagements de désaturation du nœud de Toulouse, permet de déployer l'offre SERM ferroviaire sur l'axe Nord.

Le projet prévoit la mise à 4 voies de l'infrastructure ferroviaire entre Toulouse-Matabiau et Saint-Jory et la création d'une zone de raccordement avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Deux voies rapides permettront une circulation à 160 km/h et deux voies lentes à 130 km/h. Des aiguillages permettront d'assurer les communications entre les voies. Un terminus partiel est prévu à Castelnau-d'Estrétefonds.

Le projet prévoit le réaménagement des infrastructures ferroviaires des gares/haltes de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet Saint-Alban, Lacourtenourt (déplacée de 700 mètres au sud de son emplacement actuel), Lalande Église et Route de Launaguet / La Vache (en interconnexion avec les lignes B et C du métro).

Ces projets de gares doivent s'accompagner de la création de PEM indispensables pour développer les rabattements autour de l'axe ferroviaire, et proposer une intermodalité à la mesure des besoins et de qualité.

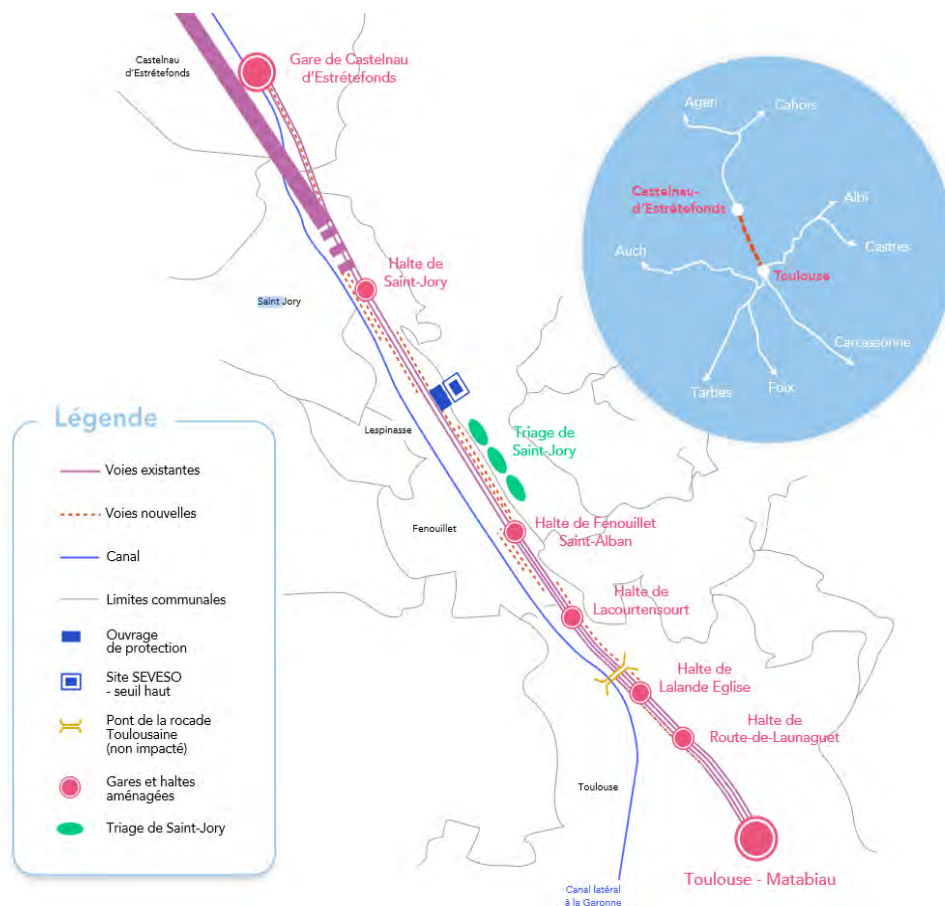


Schéma de synthèse : projet des AFNT

L'augmentation de capacité d'emport des trains sur l'axe Ouest

L'axe Ouest entre Toulouse et Auch, comme les autres axes, subit des phénomènes de suroccupation des trains aux heures de pointe en particulier sur la section périurbaine entre Brax et Toulouse. L'opération d'augmentation de capacité d'emport sur cet axe prévoit l'allongement des quais de toutes les gares de la ligne afin d'augmenter de 30% le nombre de places à bord en autorisant des matériels plus longs à emprunter la ligne. Elle a pour objectif de désaturer les trains existants qui, aux heures de pointes, connaissent un phénomène de suroccupation chronique, rendant les trajets en train peu confortables et attractifs. Cette augmentation capacitaire est accompagnée par l'augmentation du parc de matériel roulant régional (investissements de la Région Occitanie). Ce projet doit être réalisé à l'horizon de la mise en service de la ligne C en 2028, afin de renforcer l'intermodalité dans l'Ouest toulousain en lien avec le terminus de la ligne C à Colomiers en prenant en compte le gain considérable d'attractivité du mode ferroviaire grâce à cette interconnexion métro.

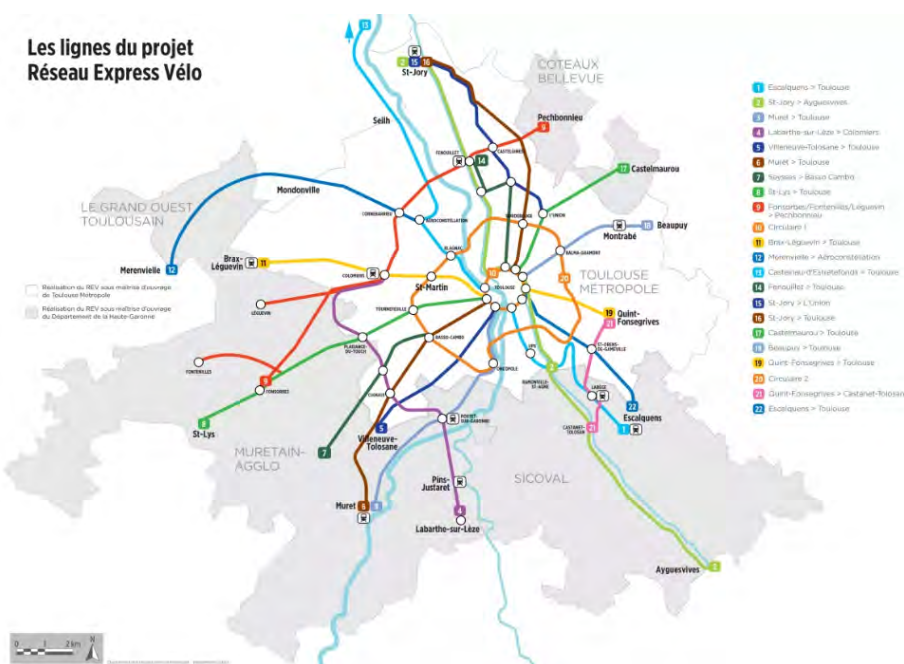
L'organisation des lignes de cars interurbaines

Dans ce cadre, une restructuration a notamment été mise en place autour de Muret à la rentrée 2024. Les lignes du quadrant Sud-Ouest sont désormais rabattues sur la gare de Muret, qui bénéficie d'une offre ferroviaire importante (60 trains/jour) pour assurer une intermodalité car+train de qualité. Par ailleurs, Muret fait partie du ressort territorial de Tisséo Collectivités ce qui permet de proposer une tarification combinée et de se connecter également aux lignes urbaines Tisséo Collectivités desservant Muret (dont la ligne de bus 117 express Muret - Basso-Cambo). Les lignes de cars en rabattement ont été redessinées afin d'avoir un parcours le plus direct possible vers Muret. Le fait de raccourcir ces lignes a également permis d'économiser des kilomètres commerciaux qui ont été réinjectés sur les lignes.

Par ailleurs, la politique déjà entamée antérieurement de connexion du réseau liO cars avec le métro ou les modes urbains lourds au sein des pôles de convergence urbaine, sera amplifiée dans le cadre du développement d'offre prévu dans le SERM.

Le déploiement progressif du Réseau Express Vélo (REV)

Le REV est un réseau cyclable à « haut niveau de service » associant des services (parkings vélos sécurisés, éclairage adapté, etc.). L'objectif est d'allier sécurité, continuité et confort pour les usagers. Le REV vient compléter le réseau cyclable existant par un itinéraire à haut niveau de service. Le REV sera à terme constitué de 22 lignes, dont 2 circulaires et 20 radiales, en se connectant au réseau transport en commun.



6. La labellisation du SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse

Dès ses origines, le SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse s'est ainsi parfaitement inscrit dans la définition d'un SERM telle que précisée par la loi de décembre 2023. Les différentes études menées ont permis d'esquisser progressivement une ambition SERM :

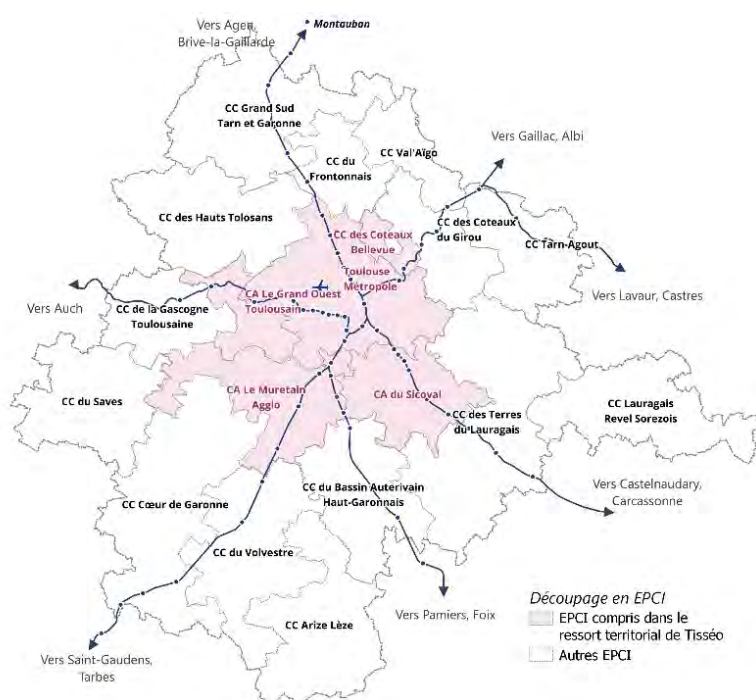
- Définie autour d'un projet de développement de l'offre de service sur l'étoile ferroviaire, en connexion avec le réseau urbain ;
- Complétée par une offre routière complémentaire, une offre de covoiturage, un schéma vélo structurant, permettant de favoriser le rabattement vers les PEM ; et de desservir les territoires éloignés des infrastructures ferroviaires ;
- Une réflexion sur le rôle et l'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux permettant à ceux-ci d'accueillir les voyageurs qui rejoignent la gare à pied, mais également par différents modes de transports (vélo, TC, voiture) ;
- Accompagnée par un travail partenarial sur la tarification, la billettique, l'information et les services voyageurs ainsi que sur le projet de territoire à construire et cohérent avec le SERM.

Forts de ces phases de réflexion et d'études, la Région Occitanie, Tisséo Collectivités et les acteurs de la mobilité de l'aire de Toulouse ont présenté un dossier de présentation du SERM, dit "dossier minute" permettant la labellisation du projet par le ministère des Transports le 27 juin 2024.

Ce dossier esquisse une vision préliminaire de l'offre cible SERM, dans sa dimension multimodale, qui complète et précise l'ambition présentée lors des Rencontres de la Mobilité urbaine et Territoires tenues à Toulouse le 24 janvier 2024, sous l'égide de la Région et en associant les différents partenaires de la mobilité sur chaque territoire.

2. Périmètre d'étude géographique et collectivités associées

Le périmètre géographique du SERM correspond au périmètre du bassin de mobilité toulousain. Le bassin de mobilité a été délimité par la Région, dans le cadre de son rôle de chef de file en matière de mobilité et d'intermodalité à la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Le bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe 19 EPCI autour du pôle d'attractivité de Toulouse, dont 5 sont membres de Tisséo Collectivités.



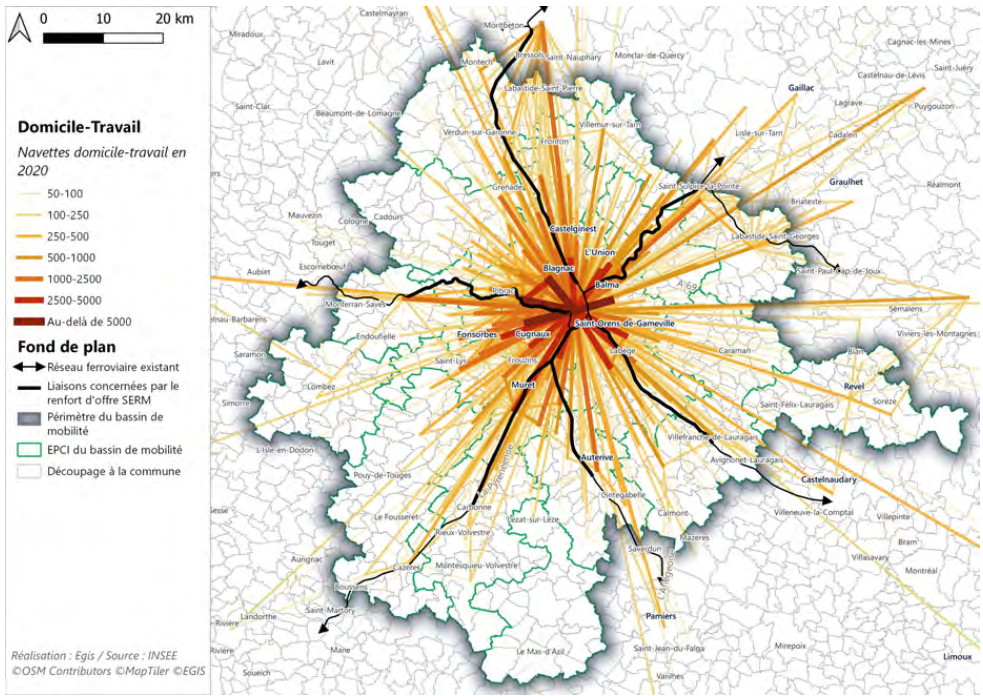
Le périmètre comprend deux Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- La Région Occitanie, en tant qu’AOM Régionale, et Locale ;
- Tisséo Collectivités, en tant qu’AOM « urbaine » sur le périmètre de son ressort territorial.

Le bassin de mobilité toulousain compte 19 EPCI et rassemble 1 498 000 habitants en 2022, dont 1 116 000 dans le ressort territorial de Tisséo Collectivités et 382 000 en dehors.

PÉRIMÈTRE	POPULATION 2022
Toulouse Métropole	832 300
CA Le Muretain Agglo	129 300
CA du Sicoval	83 800
CA du Grand Ouest Toulousain	49 100
CC des Coteaux Bellevue	21 400
CC Grand Sud Tarn et Garonne	43 300
CC des Terres du Lauragais	42 200
CC des Hauts Tolosans	36 000
CC Cœur de Garonne	35 100
CC du Bassin Auterivain Haut-Garonnais	34 200
CC du Volvestre	30 800
CC Tarn-Agout	29 900
CC du Frontonnais	28 800
CC des Coteaux du Girou	23 300
CC Aux Sources du Canal du Midi	21 800
CC Val'Aïgo	18 500
CC de la Gascogne Toulousaine	17 100
CC Arize Lèze	11 100
CC du Saves	9 900
TOTAL BASSIN DE MOBILITÉ	1 498 000

Le périmètre du SERM, correspondant au bassin de mobilité, couvre un rayon moyen de 40 km à 60 km autour de Toulouse. Il permet ainsi d’englober la majeure partie des déplacements du quotidien de ses habitants et notamment en ce qui concerne les flux domicile-travail.



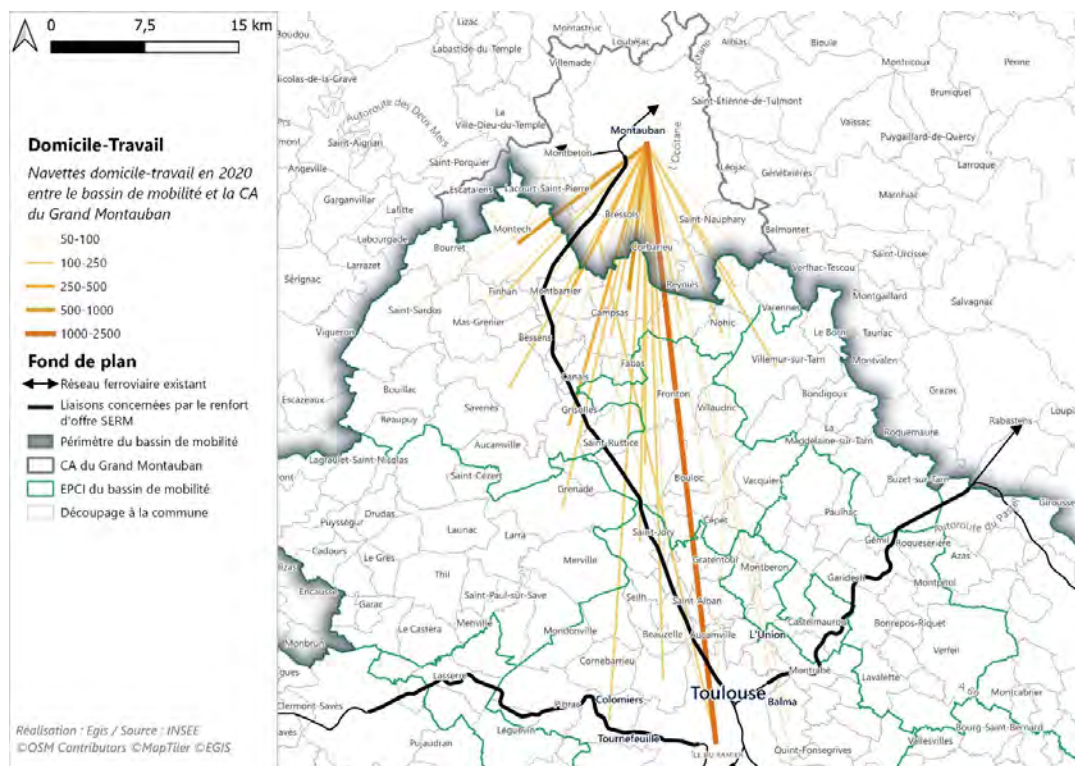
Le bassin de mobilité toulousain est également en interaction avec les « villes moyennes situées à 1h de Toulouse » : Montauban, Albi, Castres, Castelnau-d'Aud, Pamiers, Foix, Saint-Gaudens, Auch, Agen.

Accusé de réception en préfecture
00-25348996-20260213-20260213-1-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

viles génèrent des flux importants avec Toulouse, mais exercent également une influence significative sur les territoires situés aux franges du périmètre du SERM. Elles sont notamment desservies depuis Toulouse et le bassin de mobilité par les lignes ferroviaires accueillant les services liO train ainsi que par des services autocars interurbains.

Parmi ces villes moyennes à 1h de Toulouse, Montauban joue un rôle particulier. La préfecture du Tarn et Garonne avec une population de 62 000 habitants en 2022 (au sein d'une communauté d'agglomération de 81 400 habitants) connaît une croissance de population importante, comme l'ensemble de l'axe de l'ancienne RN20 au Nord de Toulouse. La Communauté d'Agglomération du Grand Montauban ne fait pas partie du périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse : Montauban appartient en effet à son propre bassin de mobilité car l'attractivité de l'agglomération structure de façon importante les mobilités du quotidien sur son bassin de vie. Cependant différents enjeux justifient le prolongement de l'offre SERM ferroviaire sur l'axe Nord au-delà du bassin de mobilité de l'aire toulousaine, jusqu'à Montauban :

- Les flux générés par Montauban depuis et vers le périmètre du SERM sont importants, à la fois en relation avec Toulouse mais également en lien avec les territoires Nord du bassin de mobilité (Montech, La Bastide St Pierre, Grisolles, et l'ensemble des communes de l'axe Nord ainsi que des communes plus décentrées comme Villemur-sur-Tarn...), sur lesquels de nombreux habitants travaillent sur le montalbanais. La mise en place d'une offre SERM jusqu'à Montauban entend répondre à ce besoin de mobilité exprimé par le territoire ;



- Le projet de LNSO englobe la création d'une gare TGV au Sud de Montauban à l'horizon 2032, qui sera également desservie par les trains régionaux, renforçant l'attractivité du Montalbanais sur le Nord toulousain en proposant une porte d'accès alternative à la grande vitesse ferroviaire. La desserte de la future gare de Montauban TGV à Bressols par les missions SERM permettra d'assurer cet accès aux dessertes nationales, en complément de la connexion également prévue à Toulouse-Matabiau.

3. Des enjeux de cohérence avec la planification territoriale

Il est important que le SERM partage et reflète les enjeux des documents de planification territoriale, tels que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Le SERM doit également s'inscrire dans les trajectoires nationales telles que l'objectif national de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050 issu de la loi Climat et résilience, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) avec l'objectif de réduire les émissions du secteur des transports de 35% d'ici 2030 par rapport à 2019, la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB) ou encore la résilience au changement climatique. Ensemble, ces documents et trajectoires constituent un cadre de référence essentiel pour une planification territoriale intégrée et durable, répondant aux défis contemporains tout en anticipant les besoins futurs. Le travail sur la vision du projet de territoire accompagnant le SERM se déroule dans le cadre de l'action n°6 des Etudes Multimodales phase 2 pilotée par l'Etat et Toulouse Métropole, et confiée à l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire métropolitaine (AUAT). Une phase d'ateliers de travail s'est déroulée fin septembre 2025 associant les syndicats de SCoT et les EPCI afin d'enrichir la connaissance de la structuration du territoire, des projets en cours, et définir les enjeux de planification en prenant en compte le projet de transport.

Le SRADDET de la région Occitanie, adopté en 2022, fixe les grandes priorités régionales en matière d'aménagement du territoire. Il définit des objectifs à moyen et long terme à horizon 2040 dans 11 domaines obligatoires tels que l'équilibre des territoires, le désenclavement des zones rurales, l'habitat, la gestion de l'espace, les transports, la lutte contre le changement climatique ou encore la pollution de l'air.

Aussi, dans la perspective du déploiement du SERM, les intercommunalités associées à la démarche sont actrices du projet au travers des documents de planification d'urbanisme et de leur mise en cohérence avec la vision cible du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Le territoire aujourd'hui et ses enjeux

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse, porté par la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités, avec le soutien de l'Etat, est à la mesure de ce que vit le territoire :

- Une aire extrêmement dynamique, dont la population augmente chaque année de plus de 20 000 habitants ;
- Un périmètre de 19 EPCI associés étroitement à la démarche, le territoire faisant face à un phénomène de métropolisation, sur un périmètre très étendu, avec peu de limites topographiques ;
- Ce territoire est déjà maillé par une étoile ferroviaire à 6 branches connectées à plusieurs lignes de transports en commun, dont le métro ;
- Le réseau routier est très emprunté avec des forts points de congestion ;
- L'infrastructure ferroviaire, et particulièrement le nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau, est utilisée au maximum de ses capacités en heure de pointe, avec des trains largement occupés ;
- C'est une nécessité de porter un SERM pour favoriser le désenclavement des territoires et être en mesure de proposer des alternatives aux habitants et salariés, notamment ceux habitant en zone rurale et loin d'une gare.

1. Les grands enjeux du territoire

1. Un dynamisme socio-économique exceptionnel

L'aire toulousaine et particulièrement la métropole de Toulouse, connaît des évolutions socio-économiques exceptionnelles et figure parmi les villes de France qui gagnent le plus d'habitants chaque année. Cette croissance ne concerne pas seulement la ville de Toulouse mais toute son aire métropolitaine : entre 2015 et 2021, la Haute-Garonne a accueilli 16 500 habitants supplémentaires chaque année, soit l'équivalent d'une ville comme Pau, La Rochelle ou Versailles tous les 5 ans. L'aire métropolitaine toulousaine figure même parmi les aires métropolitaines européennes ayant connu les plus forts taux de croissance en Europe, avec Oslo, Stockholm et Dublin (source : données Eurostat des zones urbaines fonctionnelles).

Cette tendance est appelée à se poursuivre. D'après les projections de croissance démographiques (projections Omphale de l'INSEE publiées en 2022), l'Occitanie va rester la région la plus dynamique de France, notamment par l'aire métropolitaine de Toulouse et le département de la Haute-Garonne qui sera parmi les seuls départements de France avec une croissance demeurant positive à long terme.

L'analyse des densités de population à l'échelle de l'aire d'attraction toulousaine montre un effet métropolitain autour de Toulouse, qui se traduit par une croissance démographique en dehors de la ville centre. L'analyse plus fine de l'évolution de l'urbanisation le long des corridors ferroviaires depuis les années 1950 montre une urbanisation qui globalement tend à s'éloigner des gares ferroviaires sur les dernières années, avec en particulier un développement urbain majoritaire à plus de 15 minutes des gares à vélo depuis 2000.

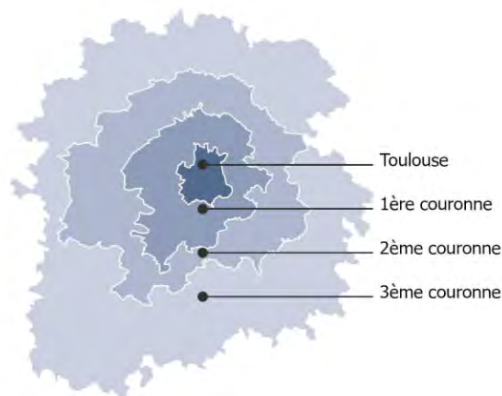
On constate aussi une dynamique de concentration des emplois sur la zone centre qui, alliée à l'éloignement de l'habitat accentue le besoin de mobilité et renforce les enjeux socio-économiques autour du SERM.

2. Une mobilité marquée par la métropolisation

Si cette forte croissance est une opportunité créatrice de richesse, elle est porteuse d'enjeux pour la mobilité des habitants, leur qualité de vie et l'environnement. Une grande partie de l'accueil de population sur les dernières décennies s'est faite par de l'étalement urbain de plus en plus loin dans les couronnes périphériques de Toulouse, avec peu de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme en deuxième et troisième couronne. Cette situation se traduit par une forte congestion routière, des émissions de gaz à effet de serre et une fracture territoriale entre les habitants des centres urbains et les habitants des périphéries.

La dernière enquête de mobilité certifiée par le Cerema (EMC²) réalisée en 2023 permet de mieux connaître la mobilité des habitants, notamment au sein des différentes couronnes périurbaines.

Les résultats obtenus indiquent que les habitants de la périphérie toulousaine réalisent 68 % de leurs déplacements en voiture (plus de 70 % pour les deuxième et troisième couronnes), contre 31 % des déplacements en voiture pour les habitants de Toulouse.

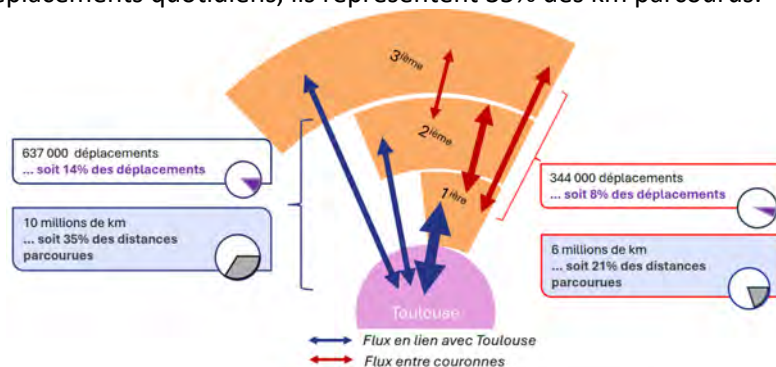


En outre, les habitants de la périphérie se déplacent sur des distances plus longues, avec des moyennes allant de 26km à 43km parcourus par jour contre 17km en moyenne pour les habitants de Toulouse.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

L'enjeu du report modal est d'autant plus important que la distance parcourue avec un véhicule particulier est élevée.

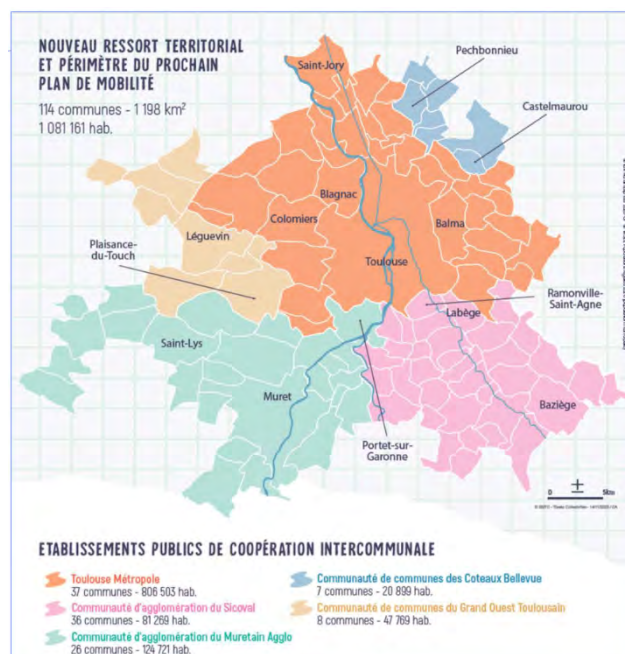
Ainsi, si les déplacements émis par les 3 couronnes à destination de Toulouse pèsent 14% des près de 4,5 millions de déplacements quotidiens, ils représentent 35% des km parcourus.



3. Demain Mobilités : le nouveau plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine

Le nouveau Plan de Mobilité (PDM) est en cours d'élaboration sous la maîtrise d'ouvrage de Tisséo Collectivités avec notamment l'enjeu de la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) générés par la mobilité quotidienne. Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse a vocation à s'articuler pleinement avec ce futur PDM, notamment afin de connecter les périphéries au réseau urbain structurant.

Le plan de mobilité est un document stratégique qui traite de la mobilité des personnes, du transport de marchandises ainsi que de la circulation et du stationnement. Il concerne tous les modes de déplacement. Dans l'agglomération toulousaine, il est élaboré par Tisséo Collectivités sur le périmètre de son ressort territorial (les 114 communes de Toulouse Métropole, du Muretain Agglomération, du Sicoval, de la Communauté d'Agglomération du Grand Ouest Toulousain et la Communauté de Communes des Côteaux Bellevue).



Tisséo Collectivités a engagé l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité en 2024. Une concertation préalable à l'élaboration du plan de mobilité s'est déroulée du 18 novembre 2024 au 16 février 2025, avec l'accompagnement de garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle a permis de discuter de l'état des lieux et de débattre des enjeux et des orientations proposés par Tisséo. Lors de cette concertation préalable, un webinaire ouvert au public et dédié au SERM a été organisé afin de présenter la démarche SERM et ses interactions avec le PDM, en présence des garants de la CNDP. Il peut être visualisé en replay à l'adresse www.demainmobilités.fr/pages/ressources-des-conversations-organisees-en-visioconference.

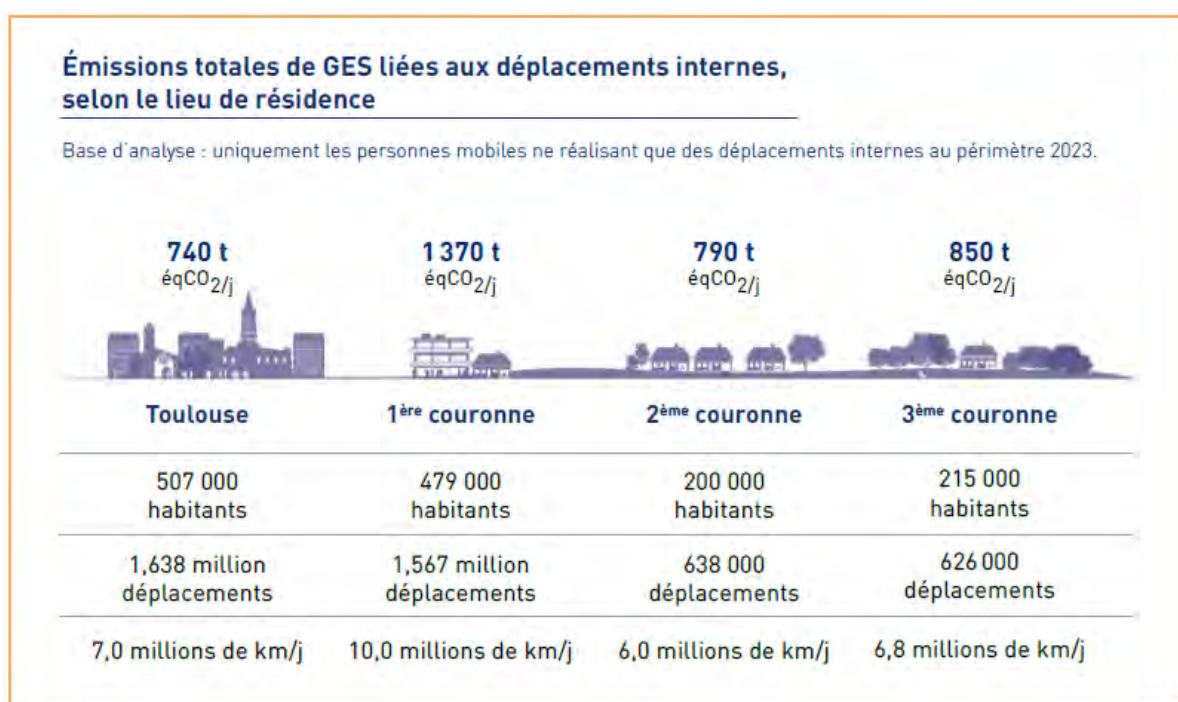
Une concertation continue est désormais engagée pour prolonger la dynamique d'information et de participation. Elle doit permettre une co-élaboration des objectifs et de plusieurs scénarios contrastés. Ces objectifs et scénarios seront débattus après les élections municipales de 2026.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

4. Les enjeux pour le SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Dans ce contexte, le SERM constitue potentiellement un levier puissant et nécessaire pour répondre aux besoins de mobilité ainsi qu'un outil de planification et de maîtrise du développement du territoire.

Les habitants des couronnes périurbaines (particulièrement des deuxième et troisième couronnes) réalisent les déplacements les plus longs, avec une forte attraction vers Toulouse (notamment pour le motif domicile-travail) et une forte dépendance à la voiture particulière faute d'alternative. Ce faisant, ils subissent et alimentent de façon importante la congestion routière sur le cœur de l'agglomération. Le total des émissions de GES pour les déplacements quotidiens internes à chacune des couronnes dépasse largement celle des habitants de Toulouse. Par ailleurs, ces déplacements contribuent à la dégradation de la qualité de l'air sur le cœur d'agglomération qui concentre les flux.



A travers un schéma d'offre multimodale permettant une alternative à la voiture particulière à l'échelle du bassin de mobilité, le SERM doit répondre aux enjeux suivants :

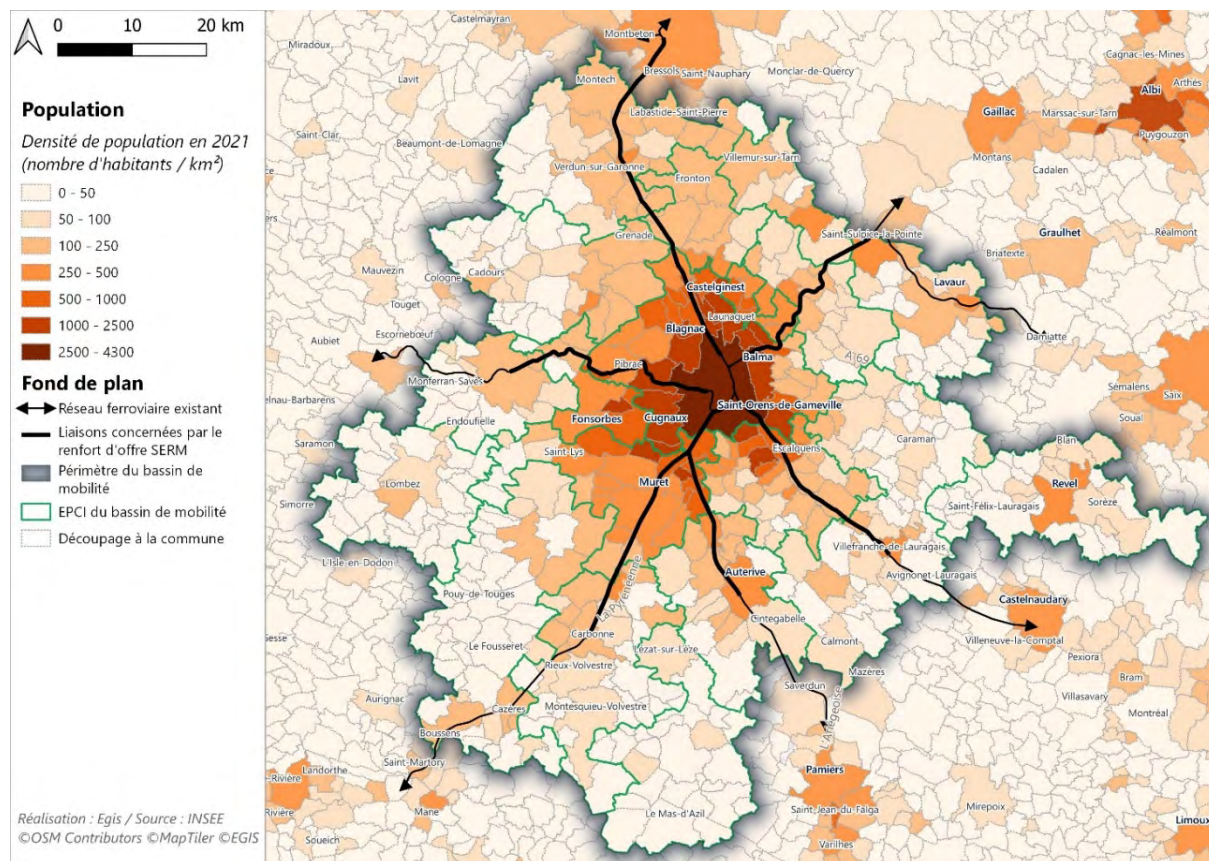
- améliorer l'accessibilité du territoire dans son ensemble pour les modes de transport alternatifs à la voiture particulière ;
- diminuer la part modale de la voiture individuelle et réduire les distances parcourues,
- générer un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs ;
- réduire les émissions de gaz à effets de serre et améliorer la qualité de l'air ;
- accompagner une trajectoire d'aménagement du territoire soutenable et cohérente avec l'offre de transport progressivement mise en place et les documents de planification urbaine ;
- limiter la congestion routière sur les voiries structurantes ;
- améliorer le confort des usagers dans leurs déplacements du quotidien.

2. Le diagnostic socioéconomique du territoire

Population et emploi

La grande attractivité de la métropole toulousaine est source d'un développement démographique (+11% d'habitants entre 2013 et 2023) exceptionnel qui impacte les besoins et les pratiques de mobilité, dans un contexte de très forte périurbanisation.

Le bassin de mobilité toulousain, périmètre géographique du SERM, englobe une population d'1,5 million d'habitants (INSEE, 2022). **L'analyse de la densité de population** à l'échelle de l'aire d'attraction toulousaine montre un effet métropolitain autour de Toulouse.

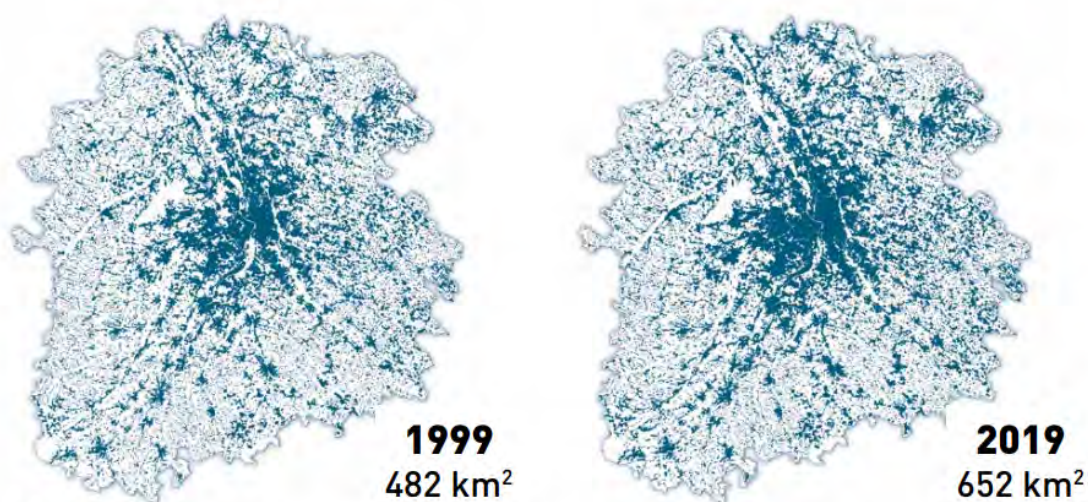


La densité de population est importante en périphérie de Toulouse, d'autant plus en première couronne (CC des Coteaux Bellevue, CA Le Muretain, CA du Sicoval...). C'est en revanche dans les EPCI de deuxième couronne que l'évolution de la population entre 2015 et 2021 est la plus marquée, en lien avec la forte périurbanisation du territoire.

On constate un **prolongement de l'étalement urbain et la présence d'un réseau de villes moyennes en périphérie de Toulouse assez denses** : Montauban, Saint-Sulpice, Lavar, Auterive, Revel, l'Isle-Jourdain.... Ces villes sont globalement bien reliées à Toulouse par des axes routiers structurants, mais également par les lignes de l'étoile ferroviaire. Elles bénéficient et contribuent ainsi du dynamisme économique du cœur métropolitain.

En général, la population est organisée autour des axes ferroviaires (qui correspondent également aux axes autoroutiers) mais on remarque que des poches de population se sont formées loin du réseau ferroviaire (bassin de population Revel-Sorèze, CC Val'Aigo, CC du Frontonnais...). L'accueil de population s'est effectué pour un tiers au sein de Toulouse et pour deux tiers en périphérie. La croissance démographique s'est traduite par un phénomène d'étalement urbain, la tache urbaine s'étant étendue de +35% entre 1999 et 2019².

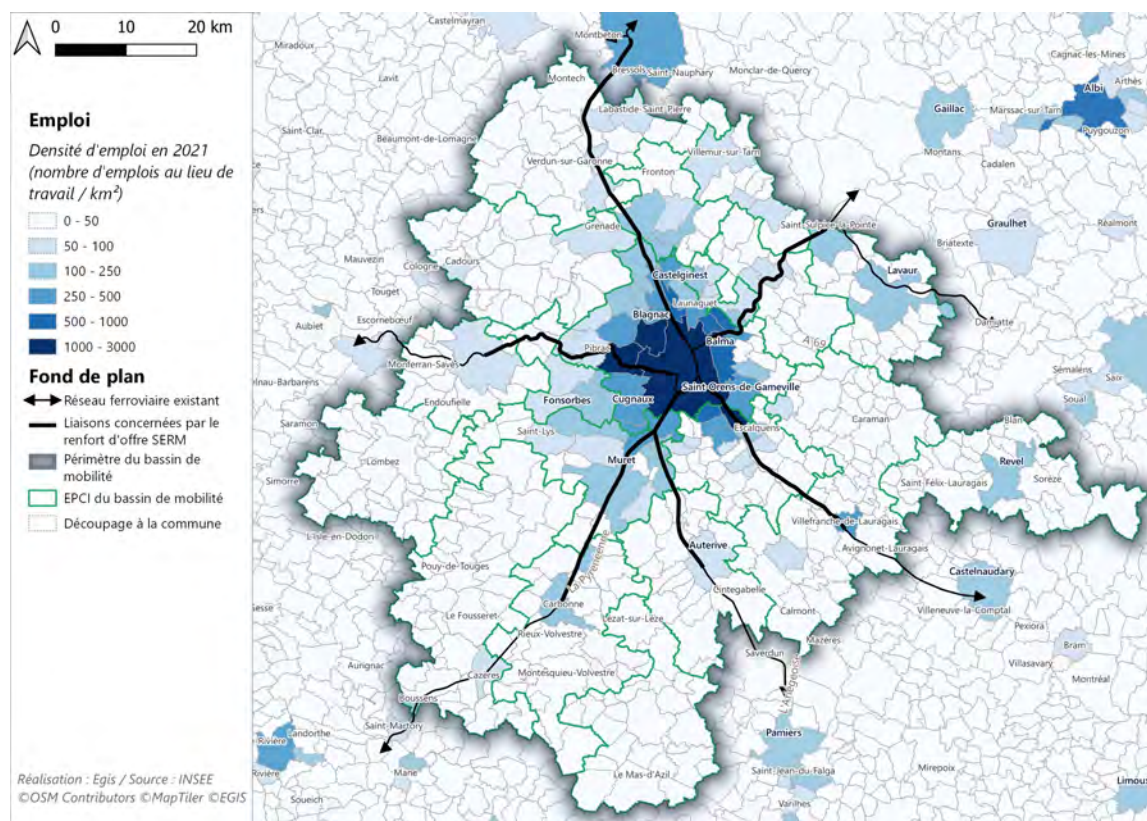
² Source : Demain Mobilités, Tisséo



Tache urbaine de l'aire d'attraction toulousaine en 1999 et 2019

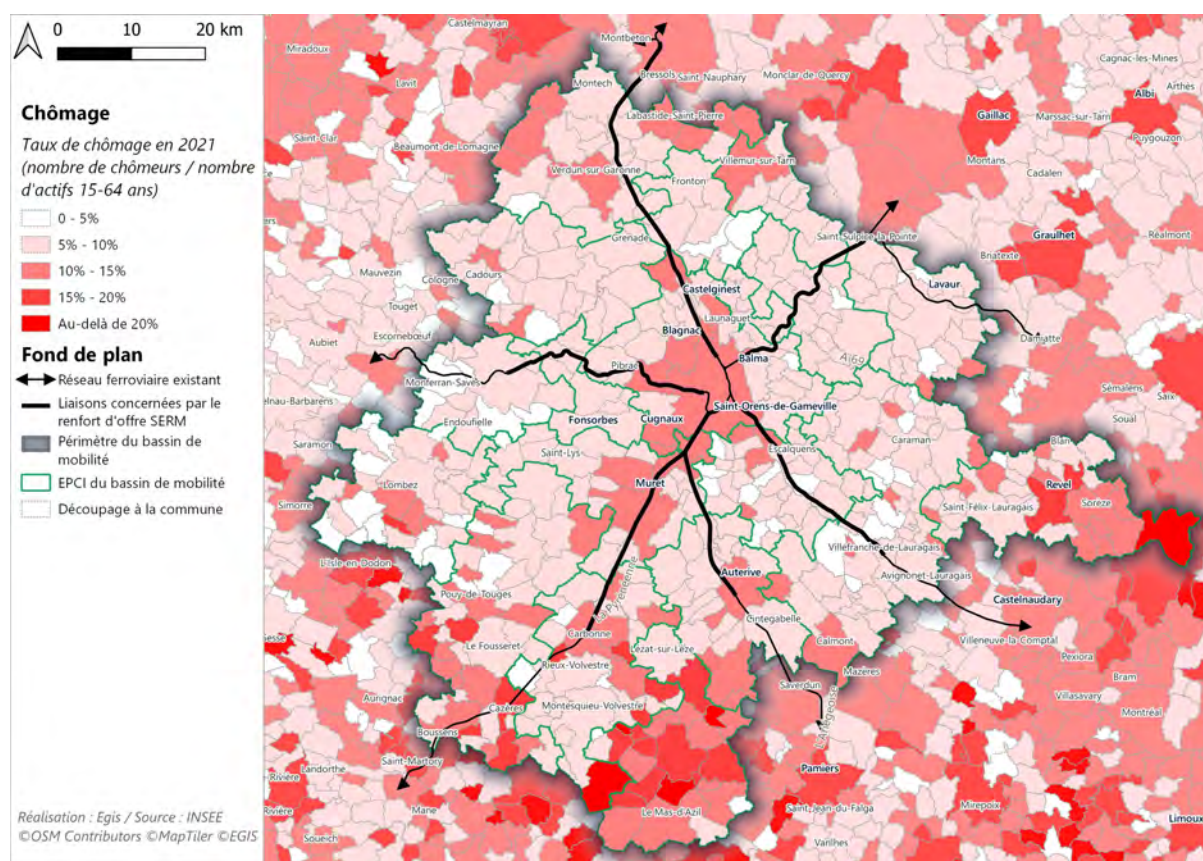
Source : AUAT

L'analyse de la densité d'emploi fait apparaître une très forte attraction de la grande agglomération toulousaine (1100 emplois/km²), notamment grâce à la ville-centre constituant le premier pôle d'emploi du bassin de mobilité (2950 emplois/km²), mais aussi grâce au pôle aéronautique (Blagnac, Colomiers), et d'autres zones d'activité majeures en première couronne comme Balma, L'Union, Portet, Labège...



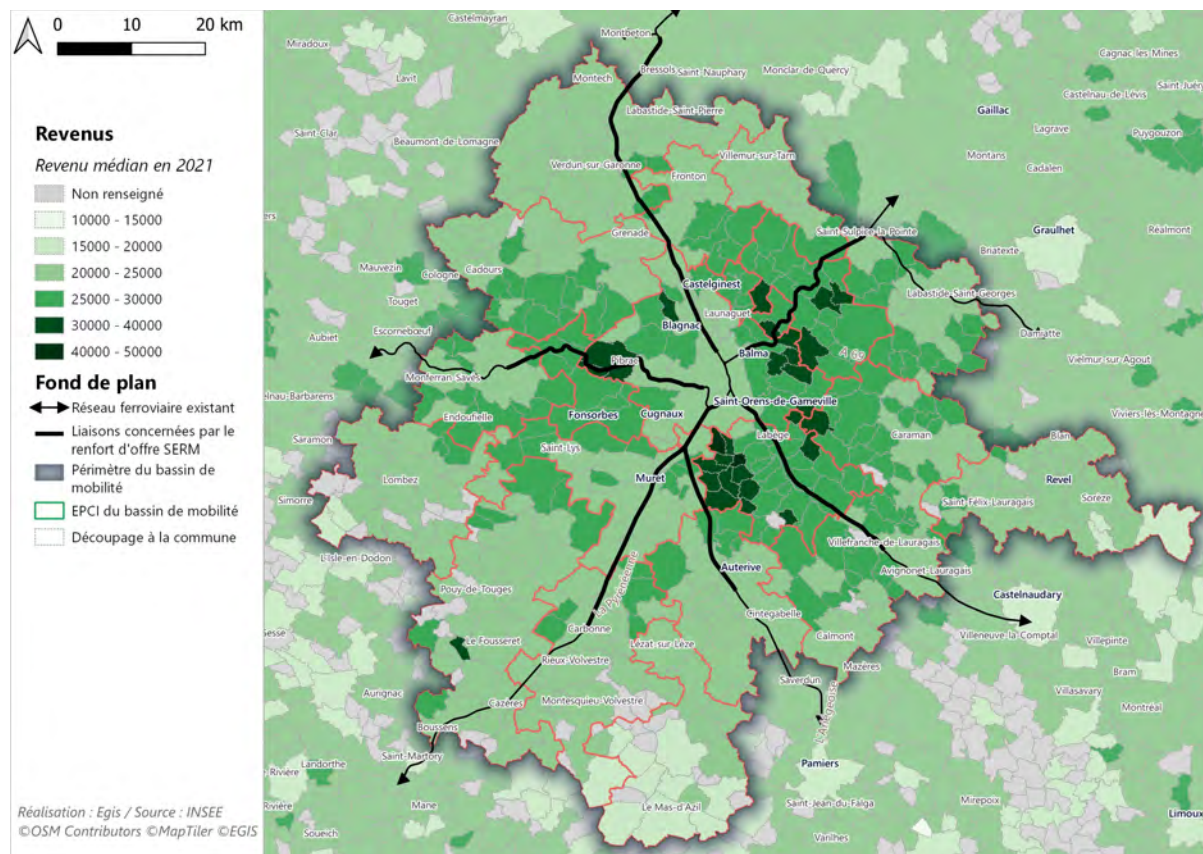
Outre Toulouse Métropole, la CA du Muretain et la CA du Sicoval bénéficient aussi d'une forte densité d'emploi, tandis que la CC Grand Sud Tarn-et-Garonne connaît entre 2015 et 2021 la plus forte augmentation du nombre d'emplois. Les grandes poches économiques restent cependant concentrées à Toulouse ou dans la proche périphérie, bien que des poches secondaires se soient développées à proximité du réseau ferroviaire.

Le taux de chômage est réparti de manière inégale sur le périmètre d'études.



Des taux de chômage supérieurs à 10% se rencontrent au niveau des pôles urbains centraux (Toulouse, Colomiers, Blagnac, Muret). Outre ces communes, les communes en grande périphérie ainsi que certaines villes moyennes en seconde et troisième couronne (Carmaux, Auterive, Revel) enregistrent de forts taux de chômage (au-dessus de 10%). Les deux EPCI dont les populations sont les plus touchées par le chômage, à savoir la CC Arize Lèze et la CC Aux Sources du Canal du Midi, sont situées en troisième couronne.

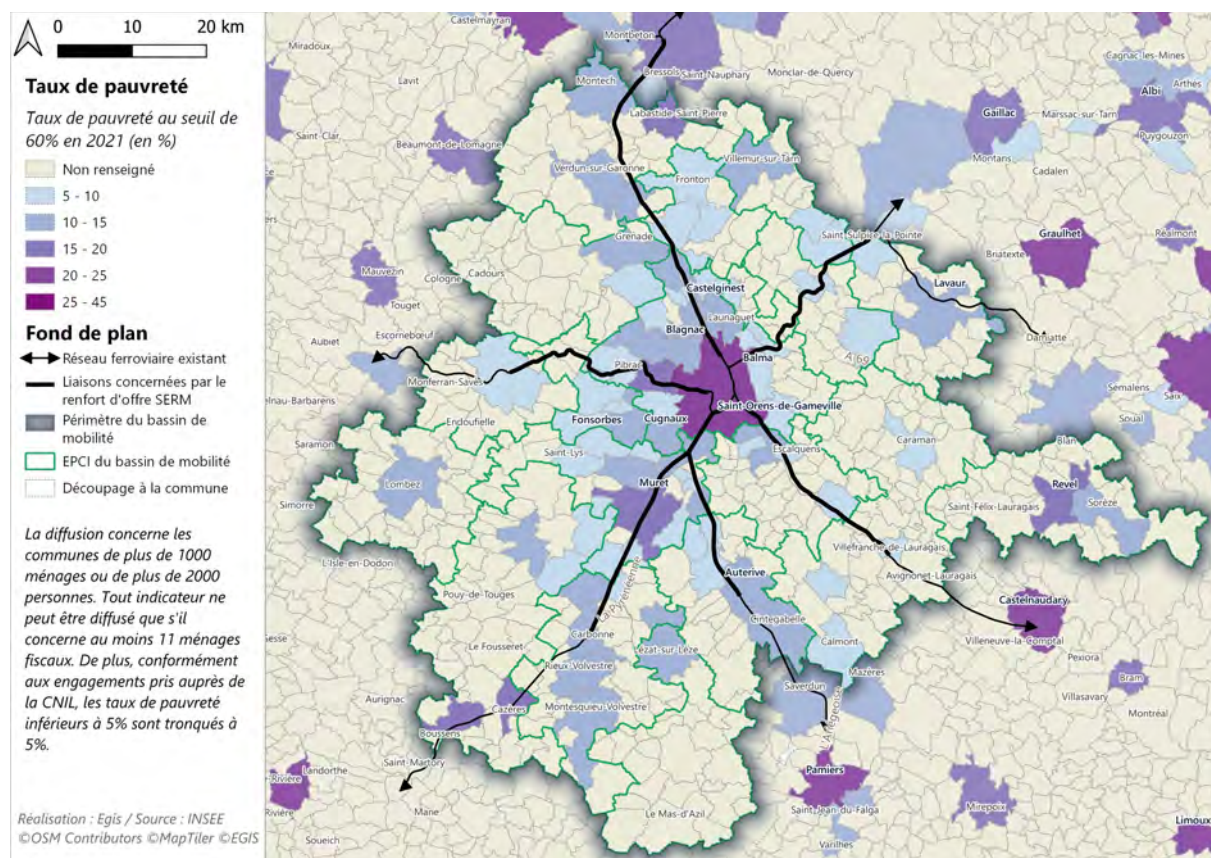
L'analyse du revenu médian en 2021 témoigne aussi d'inégalités territoriales sur le niveau de fragilité économique.



Les communes au revenu médian le plus élevé sont situées en proche périphérie autour de Toulouse, majoritairement à l'Est et au Sud-Est mais aussi dans une moindre mesure sur l'axe du Gers. Le quadrant Ouest a quant à lui un revenu médian proche de la moyenne sur le bassin de mobilité.

Les EPCI enregistrant les plus faibles revenus médians sur le bassin de mobilité sont aussi ceux dont les populations sont les plus touchées par le chômage.

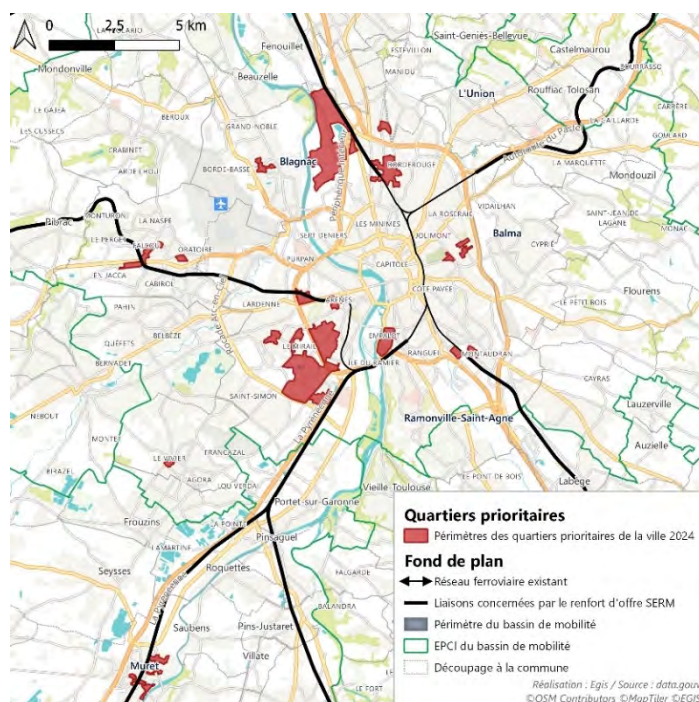
Le taux de pauvreté est défini par l'INSEE comme la part des habitants ayant un revenu inférieur à 60% du revenu médian.



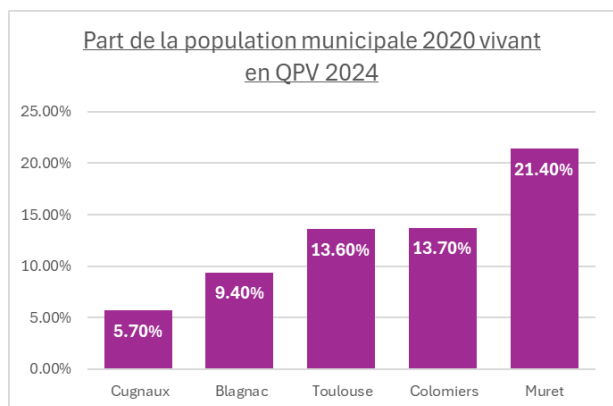
Sur la base des données disponibles, en dehors de **Toulouse**, les **poches de pauvreté** sont situées dans les **villes moyennes de la couronne périurbaine** (Autorive, Muret, Carbone, ...). Par ailleurs, certaines d'entre elles ne sont pas situées à proximité des lignes ferroviaires (Revel, Sorèze, Samatan, Lombez, Rieumes...).

Quartiers prioritaires de la politique de la ville

Selon la définition de l'INSEE, les **quartiers prioritaires de la politique de la ville** sont des « territoires d'intervention de l'État et des collectivités territoriales définis par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 dans l'objectif commun de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines. [...] En France métropolitaine, [...] ils ont été identifiés selon un critère unique, celui du revenu par habitant. »³



³ Source : INSEE, Définition - Quartiers prioritaires de la politique de la ville | Insee



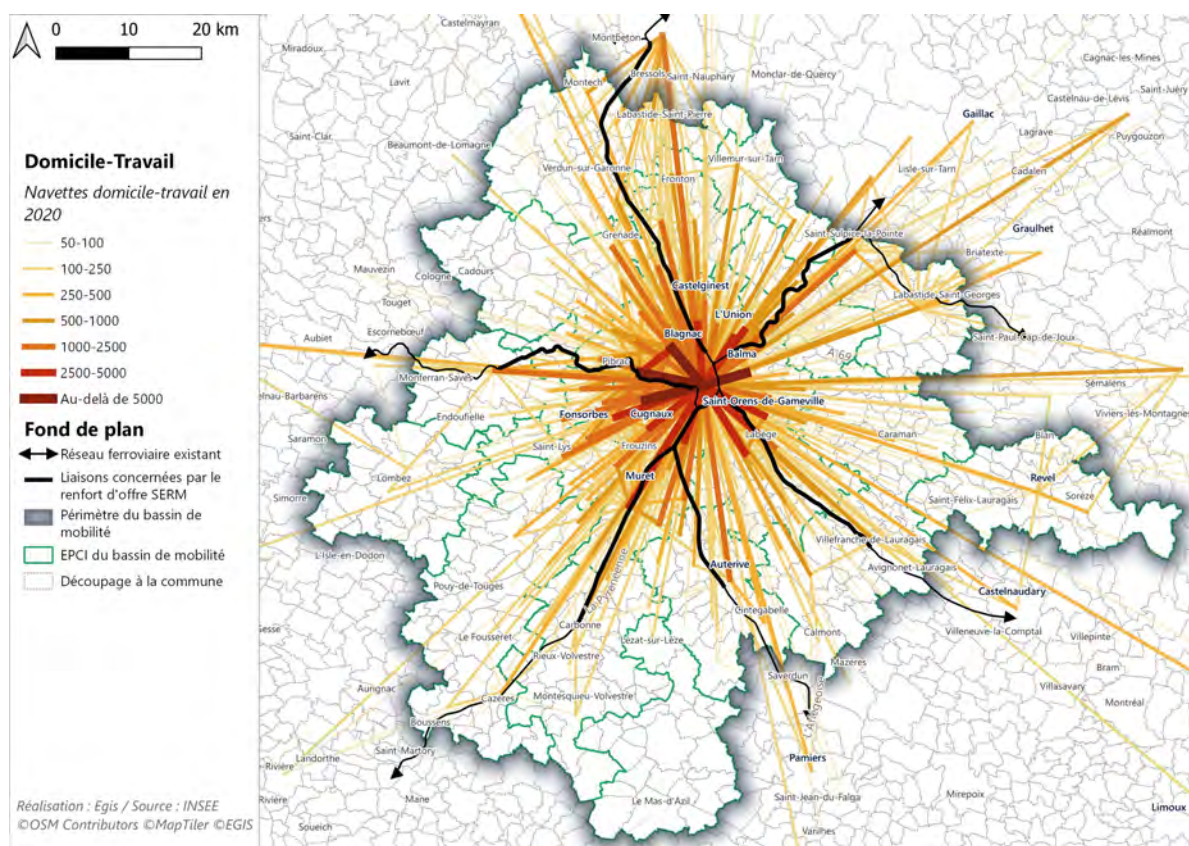
Dans le bassin de mobilité toulousain, les quartiers prioritaires sont concentrés en milieu urbain, soit dans la métropole de Toulouse (Toulouse, Blagnac, Colomiers et Cugnaux) et à Muret. À Toulouse et Colomiers, près de 14% de la population habite dans un quartier prioritaire en 2020, tandis qu'à Muret, 1 habitant sur 5 environ est concerné.

3. Le diagnostic des mobilités

Déplacements domicile-travail

A cause du phénomène d'étalement urbain et de la métropolisation de l'emploi, une grande partie de la population du bassin de mobilité s'est éloignée de son lieu de travail, comme en témoigne **l'analyse des navettes Domicile-Travail**.

Les flux représentés concernent les actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi. Ils relient leur commune de résidence et la commune dans laquelle ils déclarent travailler. Le recensement permet ainsi de mesurer le nombre de personnes qui résident et travaillent dans deux communes différentes de France. Pour des questions de lisibilité, seuls les flux supérieurs à 50 navetteurs (tous sens confondus) sont représentés sur cette carte :



L'analyse des flux domicile-travail en 2020 montre **que les flux sont majoritairement radiaux, centrés sur la métropole toulousaine**.

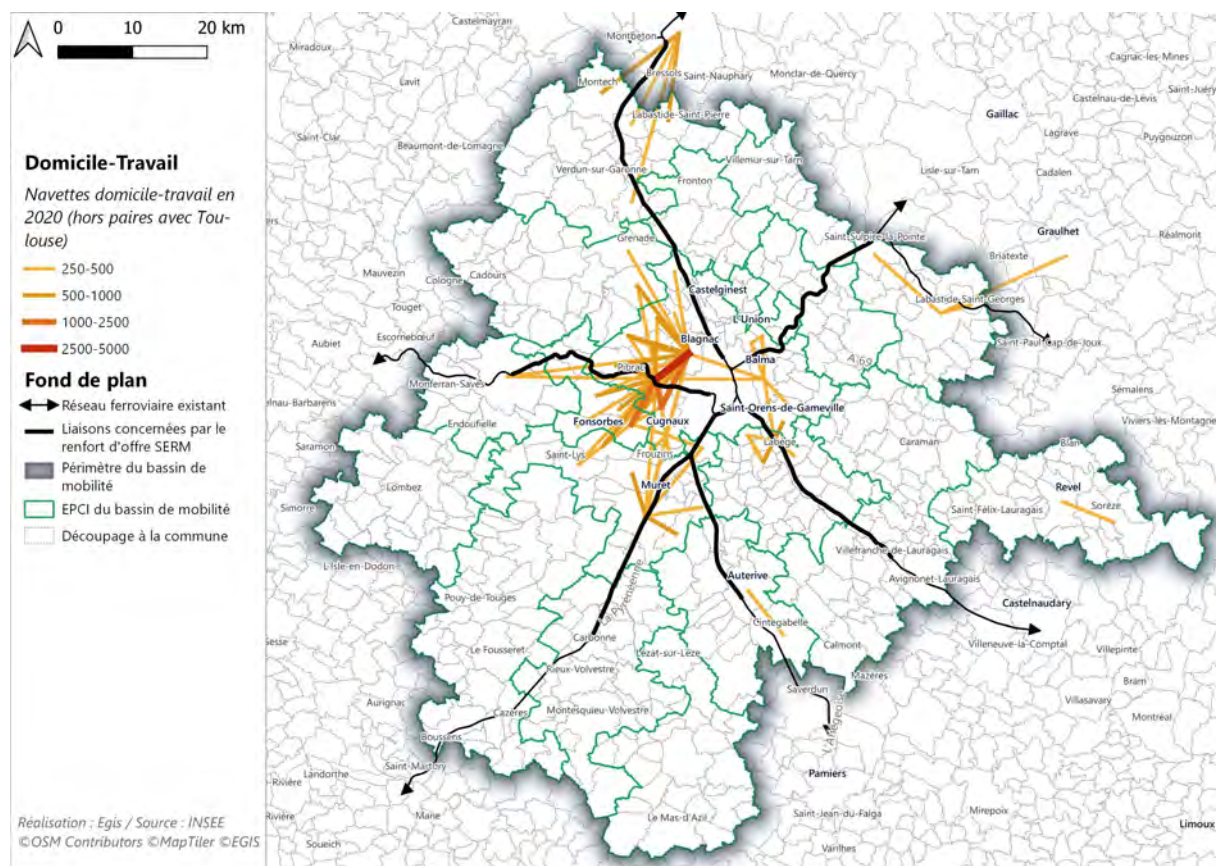
Ils sont très élevés entre Toulouse et la première couronne avec plus de 2500 navettes domicile-travail (D/T) tous sens confondus, allant jusqu'à 14 000 avec la commune de Blagnac et Toulouse et 11 500 avec Colomiers et Toulouse. Dans les 30 premières paires D/T les plus élevées (au-dessus de 1500 navettes D/T), seule une paire n'est pas liée à Toulouse : il s'agit des flux entre Blagnac et Colomiers, atteignant les 2 500 navettes D/T tous sens confondus.

Ces flux rayonnent jusqu'en deuxième couronne (jusqu'à 1 000 navettes D/T) et troisième couronne (jusqu'à 500 voire 1 000 navettes D/T). Certains flux en lien avec Toulouse vont même au-delà du périmètre du bassin de mobilité dans des villes moyennes comme Gaillac, Albi, Auch, Carcassonne, Pamiers ou Castres.

Certains EPCI établissent un fort lien avec Toulouse Métropole : ce sont des territoires où les flux d'échange sont élevés et parmi ces flux d'échange, 70 à 80% se font avec l'agglomération (Sicoval, Coteaux Bellevue, Coteaux du Girou, Hauts Tolosans, Grand Ouest Toulousain). Ce sont majoritairement des EPCI limitrophes du périmètre de Toulouse Métropole.

A l'inverse, certains territoires ont une part des flux internes plus élevés que les autres (autour de 45% pour la CC Aux Sources du Canal du Midi et la CC Arize Lèze) et la part des flux d'échange avec Toulouse Métropole est la plus faible (autour de 20%), illustrant également l'enclavement de ces territoires.

Bien que les flux soient en grande majorité centrés vers Toulouse et sa métropole, on remarque que si l'on retire les paires D/T concernant la ville de Toulouse, la carte fait apparaître **des flux importants autour de polarités secondaires**.



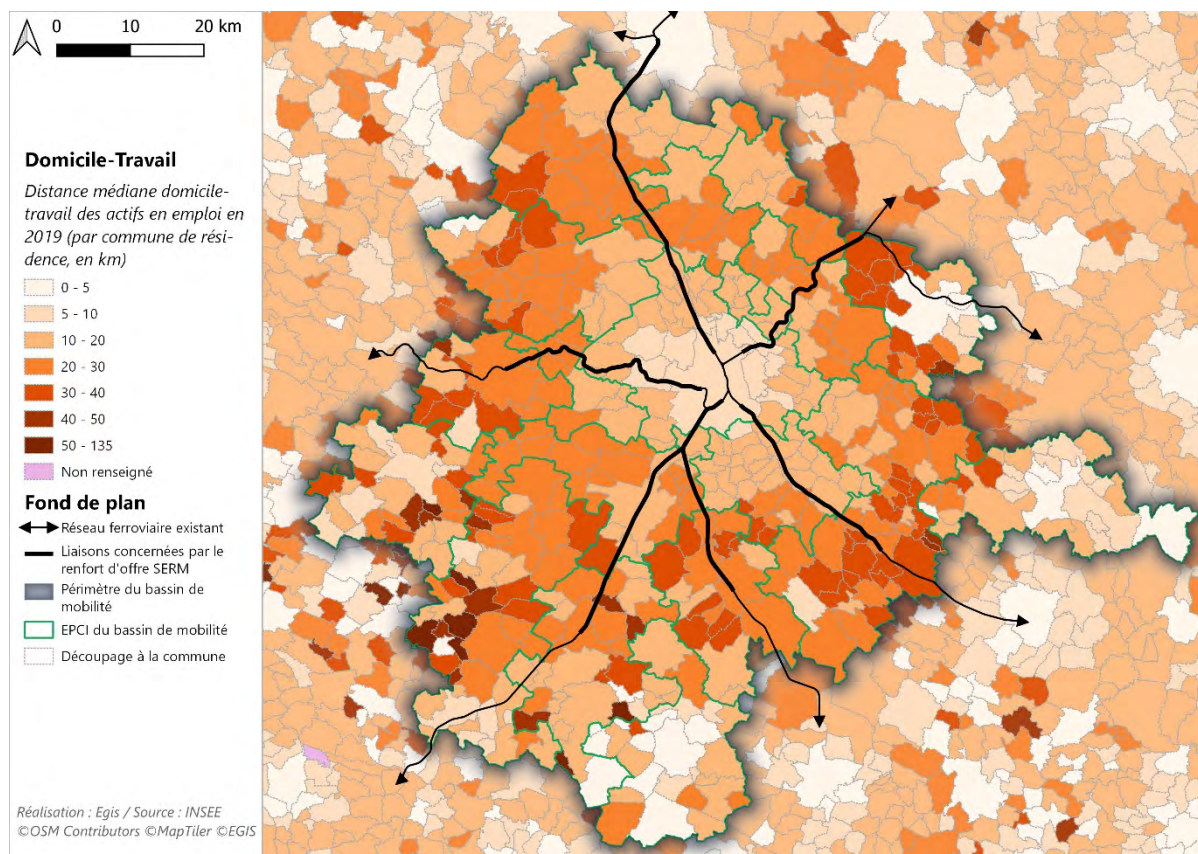
Ces polarités sont en partie situées dans le périmètre de Toulouse Métropole (notamment le trio Blagnac – Colomiers – Tournefeuille), mais aussi à l'extérieur :

- Dans des EPCI limitrophes, où de grandes zones d'activité sont implantées dans des communes comme Balma, Saint-Orens, Labège, Muret... et rayonnent dans les communes à proximité avec des flux allant jusqu'à 500 voire 800 navettes D/T tous sens confondus ;

- Dans des communes moyennes de deuxième et troisième couronnes comme Auterive, Revel, Lavaur... attirant les communes de proximité (flux allant jusqu'à 500 navettes D/T tous sens confondus) ;
- La commune de Montauban est aussi une forte polarité qui rayonne sur les communes situées à l'extrême nord du bassin de mobilité comme Montech, Labastide-Saint-Pierre... avec des flux allant jusqu'à 750 navettes D/T tous sens confondus.

Caractérisation des déplacements et distances parcourues

La distance médiane entre le domicile et le lieu de travail, analysée par commune de résidence, est répartie inégalement sur le territoire.



En effet, pour Toulouse et quelques-unes de ses communes limitrophes au Nord, la distance médiane est entre 5 et 10 km. Pour la majorité des communes en première couronne, la distance est comprise entre 10 et 20 km, tandis qu'elle s'élève jusqu'à 30 voire 40 km en deuxième et troisième couronne, ce qui montre donc que, pour le motif travail, **plus on s'éloigne de Toulouse, plus les déplacements sont longs, et moins ils sont substituables au véhicule individuel.**

Au-delà, on remarque également que des territoires plus éloignés peuvent avoir une dépendance plus faible par rapport aux zones d'emploi de l'agglomération centre et une tendance pour les habitants à travailler dans la même commune de résidence (distance médiane inférieure à 10km voire 5km). Les communes concernées sont situées dans les EPCI aux franges du bassin de mobilité : CC Arize Lèze, CC Aux Sources du Canal du midi et dans une moindre mesure la CC Tarn Agout.

Il en est de même pour les déplacements tous motifs confondus. En effet, d'après le rapport publié par Tisséo Collectivités exploitant les données de l'EMC² de 2023, un habitant de la troisième couronne parcourt une distance 2,5 fois plus importante qu'un habitant de la commune de Toulouse.

De ce fait, bien qu'une grande part des déplacements soit réalisée en cœur d'agglomération (Toulouse et première couronne), les territoires périphériques génèrent une part importante des distances parcourues.

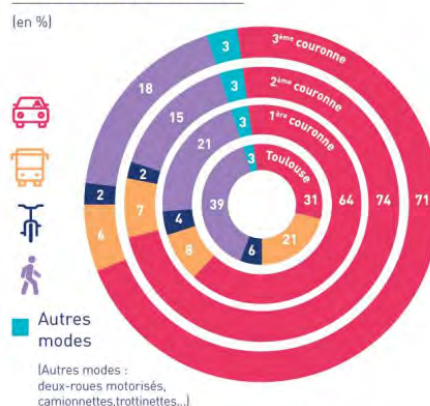
A titre d'exemple, si les déplacements émis par les deuxième et troisième couronnes à destination de Toulouse et de la première couronne pèsent 11% des près de 4,5 millions de déplacements quotidiens, ils représentent 36% des km parcourus.

Par ailleurs, la voiture est le principal mode de déplacement pour les habitants des couronnes toulousaines : elle représente 68% des déplacements et 80% des kilomètres parcourus.

Les habitants de périphérie sont donc assez dépendants de la voiture : plus on s'éloigne de Toulouse, plus les ménages sont équipés d'une, voire de deux voitures. Le taux de motorisation des ménages en 1^{re} couronne est ainsi de 91%, et il atteint les 96% chez les ménages en 2^e et 3^e couronne. Parmi ces derniers, plus de 50% des ménages motorisés possèdent au moins deux voitures.

Les territoires en périphérie de Toulouse représentent une part des déplacements plutôt modérée mais génèrent des flux de grandes distances, réalisées majoritairement en voiture, et représentent à ce titre les gisements de réduction les plus importants de GES, de polluants atmosphériques, et de congestion.

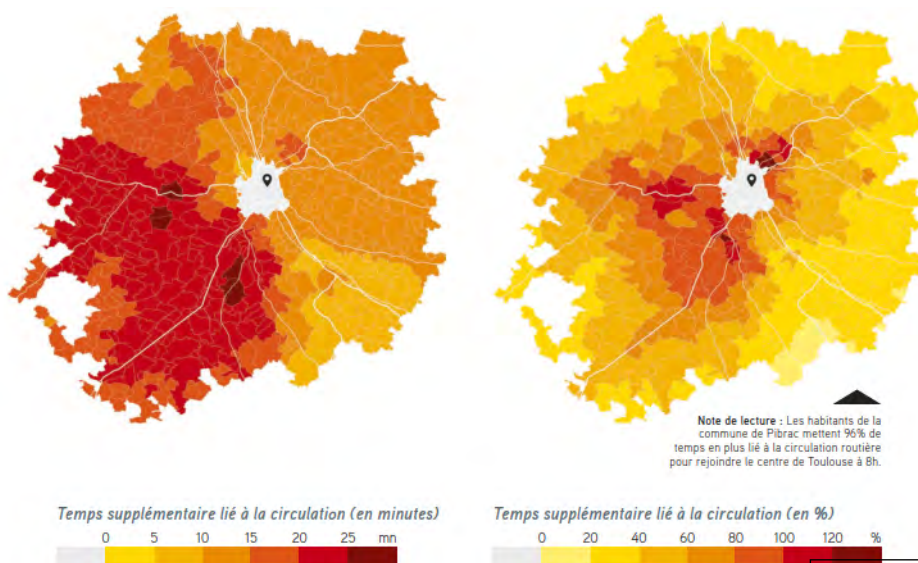
Parts modales selon le lieu de résidence



La congestion routière

Une étude récente sur les temps de parcours en voiture dans l'aire d'attraction de Toulouse a été publiée en 2024 par l'AUAT dans le cadre de l'observatoire partenarial de la mobilité (dispositif Camino-t).

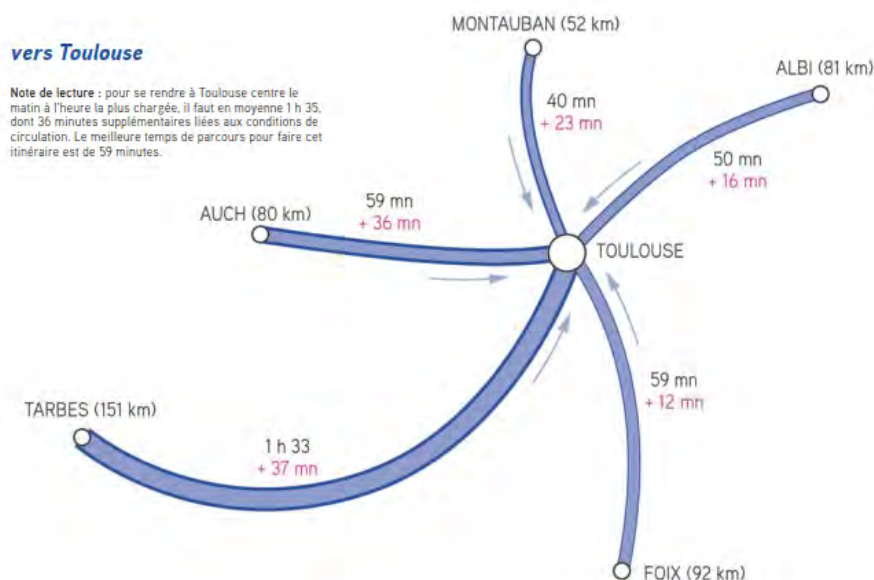
Cette étude s'intéresse notamment aux conditions d'accessibilité routière vers le centre de Toulouse aux différentes heures de la journée, par rapport à un temps de référence (meilleur temps donné par Google Maps, généralement de nuit). Les cartes ci-dessous représentent le temps perdu à 8h du matin par rapport au temps de référence, en valeur absolue et en valeur relative. Des pertes de temps importantes sont constatées sur l'ensemble des communes de l'aire d'attraction, avec les valeurs les plus importantes constatées dans l'Ouest et le Sud-Ouest. Ces communes sont principalement desservies par la RN124 et l'A64 qui ont deux voies rapides impactées par les phénomènes de congestion récurrents.



Source : AUAT, 2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Cette congestion se répercute sur l'accessibilité vers/depuis Toulouse pour les villes moyennes, avec des temps de parcours significativement augmentés sur l'ensemble des relations interurbaines. A noter que l'ensemble de ces relations sont par ailleurs également desservies par les trains liO de l'étoile ferroviaire.



Source : AUAT, 2024

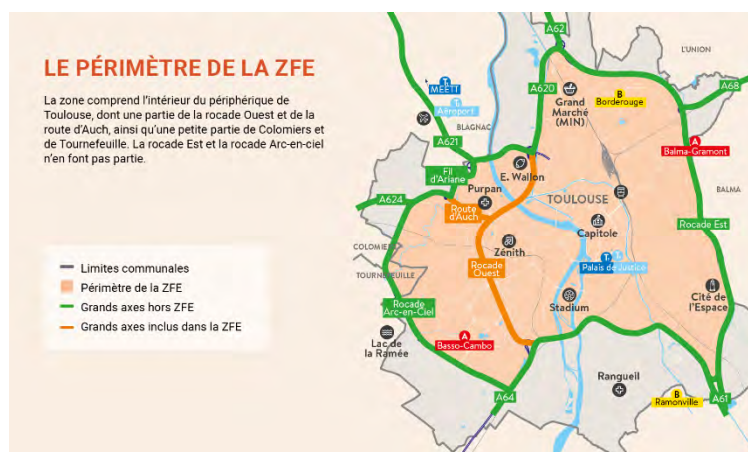
D'autres mesures complémentaires : la ZFE de Toulouse métropole

Afin de lutter contre la pollution de l'air, Toulouse Métropole a mis en place une Zone à Faibles Émissions (ZFE) au 1er mars 2022. Le projet est détaillé dans le site internet de Toulouse Métropole⁴. Une ZFE est une zone géographique dans laquelle les véhicules motorisés les plus polluants ne sont pas autorisés à circuler. Les véhicules sont autorisés en fonction de leur vignette Crit'air.

La mise en place d'une ZFE est, au moment de la rédaction du dossier, une obligation réglementaire. La loi d'orientation des mobilités (2019) impose aux villes qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air d'instaurer une ZFE pour protéger la population de la pollution de l'air. Cette obligation réglementaire pourrait être remise en cause suivant l'activité législative.

Le périmètre de la ZFE englobe Toulouse en majorité, Tournefeuille et Colomiers à la marge. Il est délimité par le périphérique à l'est, au sud et au nord ; la rocade Arc-en-Ciel et le fil d'Ariane (RD901/A621) à l'ouest. Une partie du périphérique Ouest et de la route d'Auch (A624) sont incluses dans la ZFE.

Le Conseil métropolitain du 15 octobre 2020 a d'ores et déjà acté la création de plusieurs aides, notamment pour soutenir la mobilité durable (conversion de véhicule, achat de vélo...). Le Sicoval et le Muretain Agglo ont également mis en place



⁴ Source : FAQ qualité de l'air et ZFE · Toulouse Mairie Métropole, site officiel.

un dispositif d'accompagnement à la conversion des véhicules professionnels à travers le Fonds Air Véhicule.

L'interdiction des véhicules motorisés les plus polluants dans le périmètre de la ZFE s'est effectuée par étapes :

- À partir de Mars 2022 : les poids lourds et les véhicules utilitaires légers (VUL) porteurs de vignettes Crit'air 5 ou NC (non classés) ;
- À partir de septembre 2022 : les poids lourds et VUL de catégorie 4 ;
- Janvier 2023 : tous les véhicules relevant des vignettes 4, 5 et NC (véhicules motorisés à deux roues inclus).

Dans le projet de ZFE initial, les Crit'Air 3 devaient être interdits à la circulation. Mais depuis, la qualité de l'air de la métropole de Toulouse s'est améliorée. Toulouse se situe en-dessous des seuils limites de pollution atmosphérique fixés par l'Europe, et fait donc partie des territoires de vigilance qui n'ont plus d'obligation de renforcer leurs restrictions actuelles.

C'est pour cette raison que Toulouse Métropole a adopté le 12 octobre 2023 une mesure assouplissant la ZFE de Toulouse en autorisant les véhicules Crit'Air 3 à circuler et stationner dans le périmètre de la ZFE au 1er janvier 2024, et ce durant une année entière. Cette mesure a été reconduite jusqu'au 31 décembre 2025 car, en 2024, Toulouse n'avait pas dépassé les seuils de qualité de l'air et n'était pas considérée comme en dépassement régulier des seuils.

L'interdiction en vigueur pour les Crit'Air non classés, 5 et 4 est maintenue.

4. L'état des lieux des enjeux environnementaux sur le territoire

1. Une ambition environnementale en cohérence avec des exigences fortes et évolutives

Face à l'urgence écologique et climatique, la démarche SERM s'inscrit comme une réponse à la transition énergétique des transports. Le SERM doit donc être construit autour d'une approche environnementale globale et ambitieuse, intégrant les grands enjeux environnementaux le plus en amont possible, et à toutes les étapes du projet.

Une ambition environnementale structurante, intégrée dès les phases amont

L'ambition environnementale du SERM repose sur une démarche anticipée, structurée et partagée, conçue pour guider à la fois la vision d'ensemble du projet et sa traduction opérationnelle à toutes les échelles. Cette approche permet d'identifier dès l'origine les enjeux environnementaux majeurs, de fixer une ambition environnementale cohérente avec les spécificités territoriales, et de garantir sa déclinaison tout au long de la conception.

L'intégration d'études environnementales dès les premières phases constitue une condition essentielle de la réussite de cette démarche. Elles visent à analyser les effets cumulatifs des composantes du SERM, à éclairer les choix structurants, et à inscrire le SERM dans une trajectoire de transformation écologique cohérente avec les objectifs nationaux et locaux.

Dans les étapes ultérieures, chaque maître d'ouvrage développera sur son périmètre les études nécessaires aux procédures réglementaires : dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP), demandes d'autorisation environnementale (DAE), portés à connaissance éventuels, etc. Cette progressivité per-

met d'adapter les études aux spécificités de chaque territoire, de prendre en compte les enjeux identifiés localement, et de structurer une logique d'amélioration continue des composantes du SERM sur le plan environnemental.

Enfin, cette ambition s'accompagne d'engagements environnementaux, traduits dans les orientations proposées ci-après et permettant un cadre ambitieux et fédérateur pour construire collectivement des réseaux de transport public exemplaires, pleinement intégrés dans les dynamiques de transition écologique des territoires.

Les SERM s'inscrivent dans une trajectoire de transformation écologique en réponse à trois objectifs environnementaux majeurs, définis par l'article premier de la loi SERM : la décarbonation des mobilités du quotidien, la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Pour y répondre, le SERM du bassin de mobilité de Toulouse ne se limite pas à améliorer la performance des transports, mais vise une articulation stratégique entre infrastructures, urbanisation et santé environnementale. L'étude environnementale menée pour le SERM vient préciser les enjeux et impacts environnementaux.

Mobilité décarbonée et qualité de l'air : réduire les émissions polluantes et améliorer la santé environnementale

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse constitue un levier structurant pour accélérer la transition vers des mobilités décarbonées, tout en agissant sur un enjeu sanitaire majeur : la qualité de l'air. En favorisant le report des déplacements individuels motorisés vers des alternatives bas-carbone, il permet de réduire simultanément les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques (NO_x, particules fines, etc.), responsables de nombreuses pathologies chroniques, notamment dans les zones urbaines denses.

Par ailleurs, l'urbanisation induite par le SERM est pensée dans une logique de maîtrise de l'effet rebond. Le désenclavement de certains secteurs ne doit pas encourager un développement urbain diffus, facteur d'augmentation du trafic routier et des émissions associées. La cohérence entre infrastructures de transport et documents de planification urbaine permet de garantir que le renforcement de l'accessibilité territoriale ne se traduise pas par une dégradation de la santé environnementale des habitants.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse intègre donc les objectifs de santé environnementale dès sa conception, afin d'assurer des bénéfices durables pour les territoires et leurs habitants.

Sobriété foncière : limiter l'artificialisation et optimiser l'usage du foncier

Le SERM s'inscrit aussi dans une trajectoire de réduction progressive de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette sobriété foncière vise à préserver les fonctions productives, écologiques et climatiques des sols, tout en limitant les conflits d'usage dans des territoires soumis à de fortes pressions foncières.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse privilégie les emprises déjà urbanisées ou anthropisées, et optimise l'utilisation du foncier pour minimiser l'empreinte des infrastructures. Il s'inscrit ainsi dans une dynamique d'économie d'espace, en cohérence avec les objectifs de résilience territoriale et de préservation des ressources.

Cet objectif est également un levier pour limiter les impacts indirects du SERM sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) en réduisant l'étalement urbain et en évitant la multiplication de déplacements longs et motorisés.

La démarche engagée pour la conception du SERM du bassin de mobilité de Toulouse répond pleinement aux objectifs environnementaux inscrits dans la loi SERM de décembre 2023, en intégrant dès le départ les enjeux majeurs que sont la décarbonation, la qualité de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Ces enjeux permettent de structurer la planification et les choix techniques, assurant ainsi la conformité aux exigences légales tout en posant les bases d'une mobilité durable et respectueuse des territoires.

Un SERM en cohérence avec les grandes orientations écologiques aux niveaux national et local

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse est défini en cohérence avec les grandes orientations de planification écologique au niveau national et local :

- **La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** qui vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la transition vers la neutralité carbone d'ici 2050. Les principaux objectifs de la SNBC incluent :
 - La neutralité Carbone à l'horizon 2050 ;
 - Des budgets Carbone à la suite d'une évaluation des émissions de GES tous les 5 ans ;
 - Des objectifs sectoriels pour les secteurs des transports, du bâtiment, de l'agriculture, de la foresterie, de l'industrie, et des déchets.
- **La Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB)** qui vise à préserver et restaurer la biodiversité et les fonctions écologiques pour atteindre la non-perte nette de biodiversité à horizon 2040. Les principaux objectifs de la SNB incluent :
 - La préservation et restauration des écosystèmes ;
 - La gestion durable des ressources naturelles (eaux et sols) ;
 - L'adaptation au changement climatique.
- **Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires d'Occitanie (SRADDET)** Occitanie qui fixe des objectifs ambitieux pour la région, tels que :
 - La réduction des consommations énergétiques du transport ;
 - La préservation de la biodiversité, avec un objectif de "zéro perte nette de biodiversité" ;
 - La gestion durable des ressources en eau.
- **La COP Occitanie** a été mise en place pour assurer la mise en œuvre de la planification écologique. Elle est co-pilotée par la Région Occitanie et les services de l'Etat. La feuille de route publiée en 2025 définit des objectifs de décarbonation et plus généralement de préservation de l'environnement : une des cibles de la COP est la réduction d'environ 16 MtCO₂e des émissions annuelles de GES en 2030 par rapport à 2019 en Occitanie.
- Le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** qui est un outil d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de polluants atmosphériques.
- Le **Contrat de Plan Etat Région Occitanie 2021-2027 (CPER)**, incluant l'avenant sur le volet mobilités 2023-2027, a réalisé un état initial de l'environnement sur le périmètre de la Région Occitanie ainsi qu'une analyse des incidences du CPER.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse entend proposer une alternative crédible à la voiture individuelle, très utilisée sur le territoire et particulièrement par les habitants hors de la métropole de Toulouse (la voiture représente 68% des déplacements et 80% des kilomètres parcourus pour les habitants des couronnes périurbaines). L'objectif est ainsi de réduire la dépendance à la voiture, en particulier l'autosolisme, en favorisant le report modal vers les transports collectifs, les modes actifs ou encore le covoiturage. Ce report modal contribue à réduire les émissions de GES, de particules fines et d'oxydes d'azote (NOx), à décongestionner les axes routiers structurants et ainsi réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores.

2. Enjeux environnementaux sur le périmètre du SERM de bassin de mobilité de Toulouse

L'évaluation environnementale stratégique relative au Contrat de Plan Etat Région (CPER) Occitanie 2021-2027, incluant l'avenant sur le volet mobilités 2023-2027, a réalisé un état initial de l'environnement sur le périmètre de la Région Occitanie ainsi qu'une analyse des incidences du CPER. Le CPER Occitanie vise plusieurs objectifs environnementaux en cohérence avec les orientations stratégiques régionales et nationales, notamment celles définies par le SRADDET Occitanie. Les principaux objectifs du CPER, similaires à ceux du SERM du bassin de mobilité de Toulouse comme présentés plus haut, incluent :

- La réduction des inégalités territoriales
- Le renforcement des offres de déplacements du quotidien
- L'amélioration de la qualité et de la sécurité des réseaux routiers et ferroviaires
- L'accélération de la transition énergétique et diminution des émissions de gaz à effet de serre
- La lutte contre la pollution et la congestion routière
- L'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises

Le CPER Occitanie 2021-2027 et son avenant mobilités intègrent des mesures spécifiques d'adaptation et de mitigation aux risques liés au changement climatique, en cohérence avec les objectifs environnementaux fixés. Ces mesures visent à renforcer la résilience du territoire et à promouvoir une transition énergétique durable, tout en répondant aux vulnérabilités spécifiques des différents territoires, dont ceux de l'aire toulousaine.

L'évaluation environnementale réalisée en 2024, bien que réalisée sur un périmètre plus large (périmètre de la Région Occitanie), permet de caractériser les enjeux environnementaux sur le territoire du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Enjeux de l'état initial sur le périmètre du SERM

L'état initial de l'environnement en Occitanie, et plus particulièrement dans l'aire toulousaine, présente plusieurs enjeux majeurs. La région est soumise à une forte pression démographique et économique, entraînant des défis significatifs en matière de gestion des ressources naturelles, de biodiversité, et de qualité de l'air.

L'aire toulousaine, en tant que zone urbaine dense et en croissance, fait face également à des problématiques spécifiques.

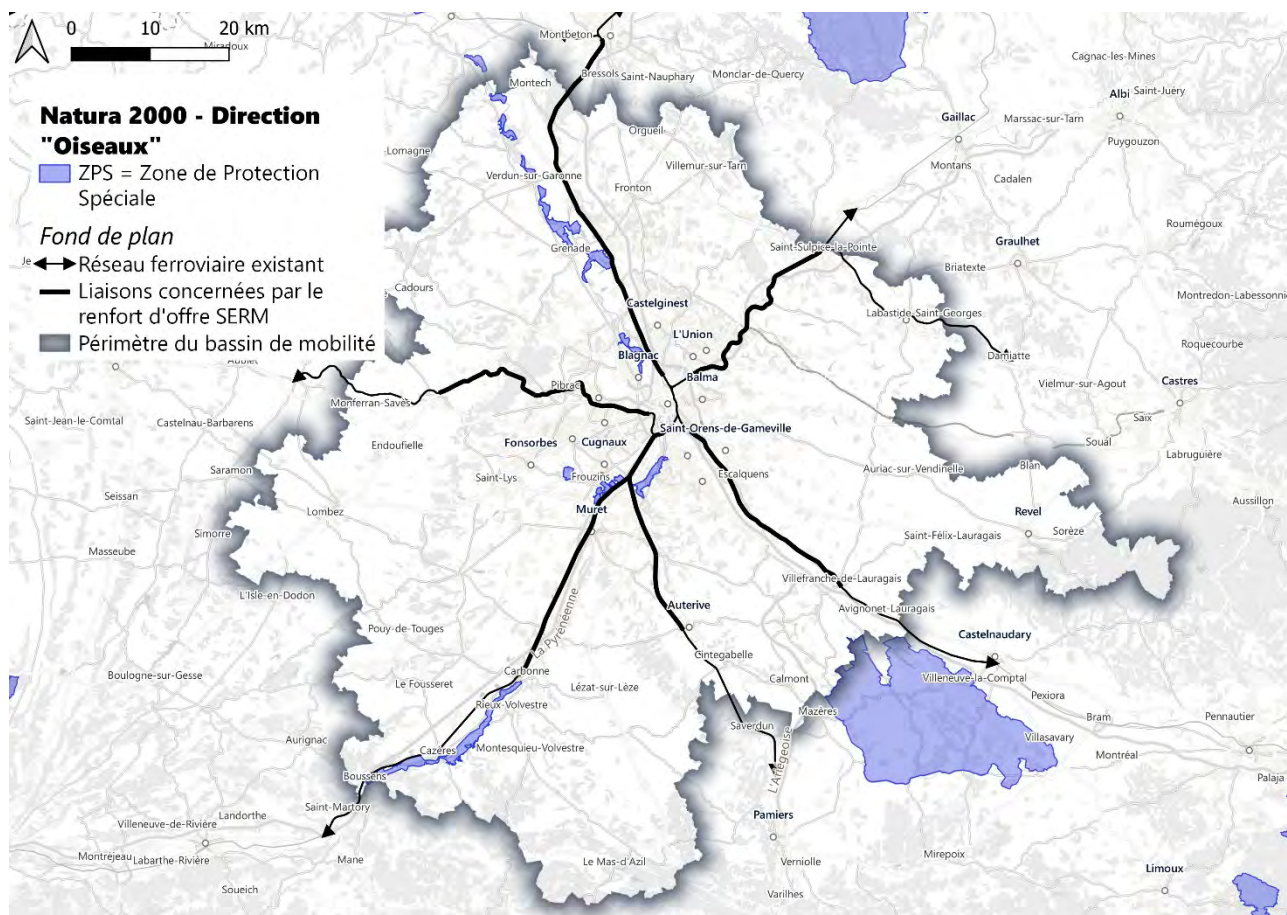
Zones de protection NATURA 2000

Le réseau des sites NATURA 2000 rassemble des aires protégées créées par les Etats membres de l'Union européenne sur la base d'une liste d'habitats et d'espèces menacés.

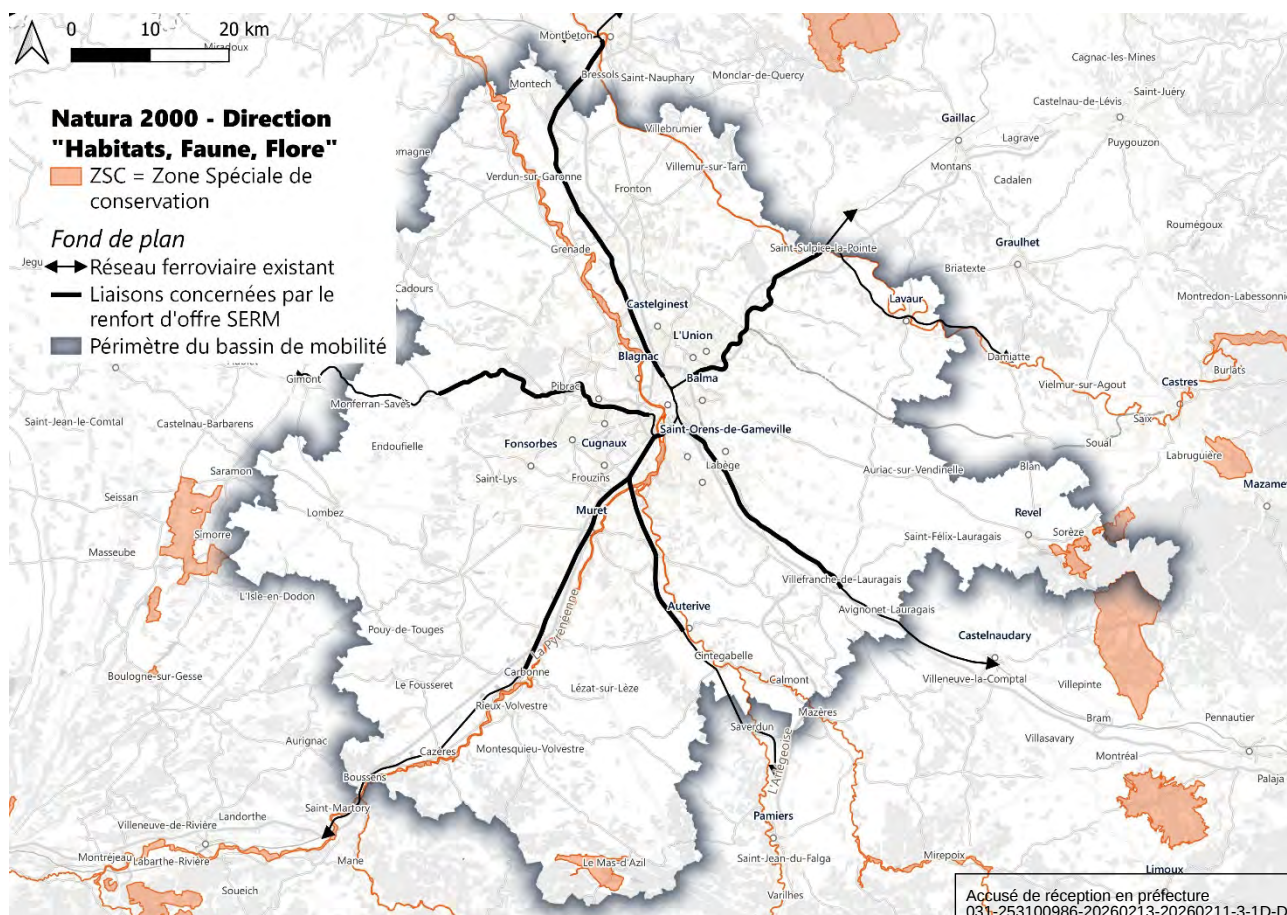
Il s'appuie sur deux directives européennes : la "Directive Oiseaux" n° 2009/147/CE qui a motivé la désignation des Zones de Protection Spéciale (Z.P.S.) et la "Directive Habitats, Faune, Flore" n° 92/43/CEE qui, elle, a motivé la désignation des Sites d'Importance Communautaire (S.I.C.), ces derniers devenant par arrêté ministériel, des Zones Spéciales de Conservation (Z.S.C.).

L'article 6 (paragraphe 3) de la Directive Habitats prévoit que les États membres interdisent les projets portant atteinte aux espèces et habitats. Pour ce faire, "Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement, ou de conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site (...)".

Au sein du bassin de mobilité toulousain, les ZPS se situent en grande partie de long de la Garonne et sur certains lacs et étendues d'eau.



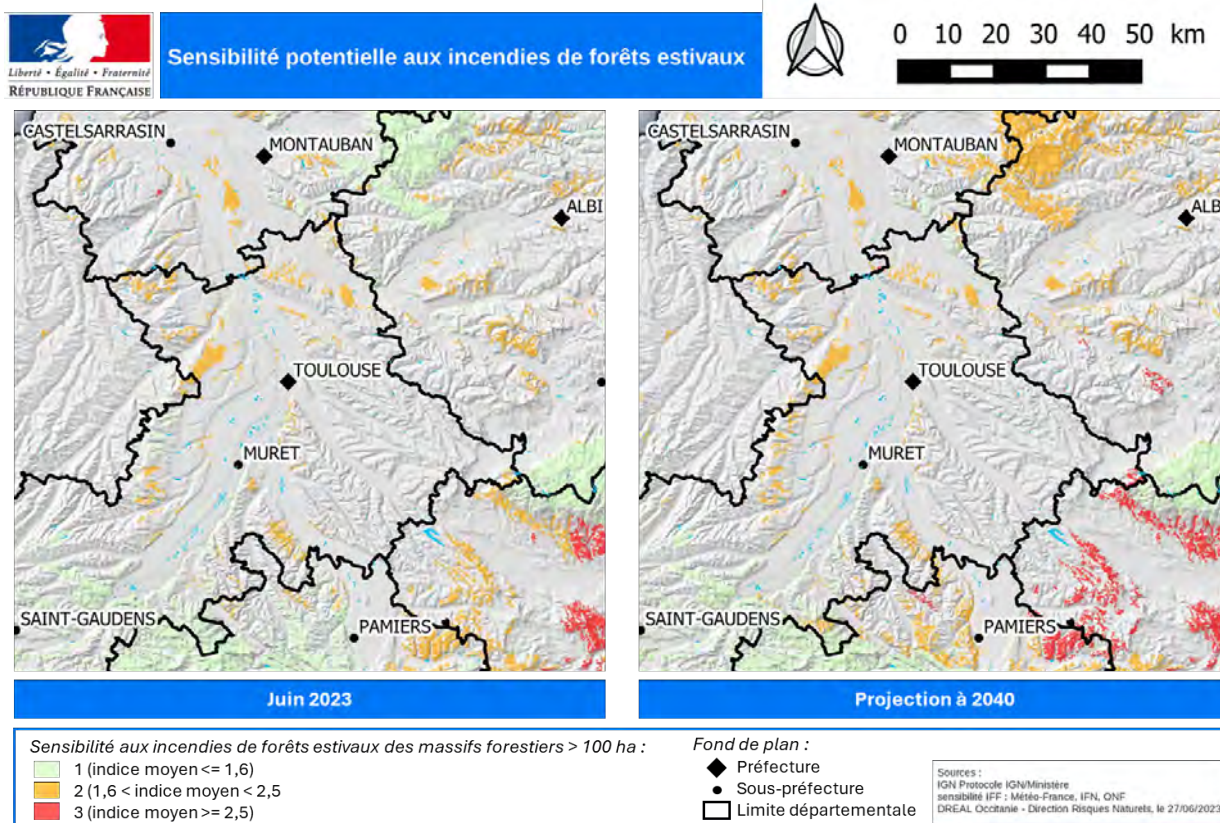
Les grands cours d'eau traversant le bassin de mobilité toulousain sont des ZSC : il s'agit de la Garonne, du Tarn, de l'Ariège et du Grand Hers.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Sensibilité au risque incendie

La région Occitanie, en particulier sur son littoral méditerranéen, est régulièrement confrontée à d'importants feux de forêts dont certains ont impacté des zones habitées. Cependant, le périmètre du SERM toulousain est plus modérément confronté au risque incendie, avec quelques espaces boisés présentant un indice de risque de niveau 2, dont le plus grand est la forêt domaniale de Bouconne.



Zones et niveaux d'aléa Mouvement de terrain (MVT) des Plans de Prévention des Risques Naturels approuvés

Le plan de prévention des risques naturels (PPRN) est un document de planification qui régit l'utilisation des sols en fonction des risques naturels prévisibles auxquels un territoire est soumis.

Le périmètre du SERM toulousain est majoritairement soumis au risque de mouvement de terrain dans sa partie Sud et Sud-Est, mais aussi à l'Est (Terres du Lauragais Nord) et au Nord (autour de Castelnau-d'Estrétefonds).

Des réservoirs de biodiversité fragilisés

La biodiversité est riche mais sous pression, en effet, l'urbanisation impacte les terres agricoles autour de Toulouse, réduisant ainsi la surface disponible pour l'agriculture. La préservation des zones agricoles est essentielle pour maintenir la production locale et la biodiversité. La fragmentation des habitats naturels due à l'urbanisation rapide pose des défis pour la conservation de la faune et de la flore locales. Des efforts de conservation sont nécessaires pour protéger les habitats naturels.

Focus qualité de l'air

L'aire toulousaine est soumise à une pollution atmosphérique significative et des nuisances notamment sonores, principalement dues au trafic routier intense. Les dépassements des seuils réglementaires de certains polluants sont fréquents, avec des impacts sur la santé humaine, nécessitant une amélioration continue des mesures de qualité de l'air.

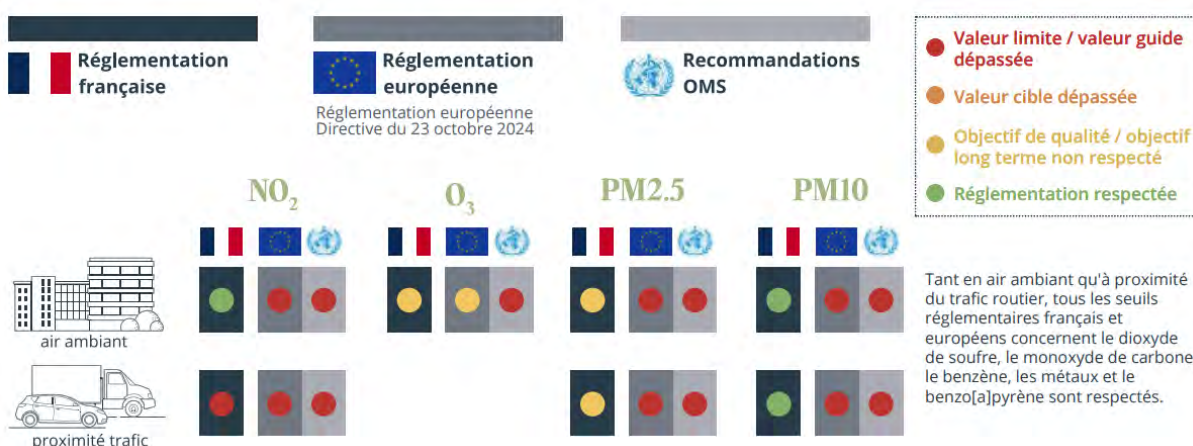
Atmo Occitanie est l'Observatoire agréé pour assurer la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la région Occitanie. Atmo Occitanie fait partie de la fédération Atmo France. Atmo Occitanie a élaboré, en concertation avec ses membres et adhérents, un Programme Régional de Surveillance de la qualité de l'Air (PRSQA). L'analyse de la qualité de l'air qui suit est issue du Bilan 2024 de la qualité de l'air et des émissions de polluants atmosphériques en Occitanie, et du document de synthèse annuelle 2023 de la qualité de l'air sur le territoire de Toulouse Métropole.

Observation de la qualité de l'air en Haute-Garonne

En Haute-Garonne, la population est exposée à des niveaux de polluants ne respectant pas les seuils réglementaires en vigueur :

- La valeur limite pour le dioxyde d'azote (NO₂) est localement dépassée (localisation sur le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine).
- Entre 44% et 77% des habitants de Haute-Garonne sont impactés par des niveaux de particules fines (PM_{2.5}) supérieurs à l'objectif de qualité (réglementation française), soit entre 632 750 et 1 103 300 personnes.
- Il n'y a pas d'habitants exposés à un non-respect de l'objectif de qualité (réglementation française) pour les particules en suspension (PM₁₀).
- 63% des habitants sont touchés par des concentrations d'ozone (O₃) trop élevées, soit 978 550 personnes.

Situation réglementaire



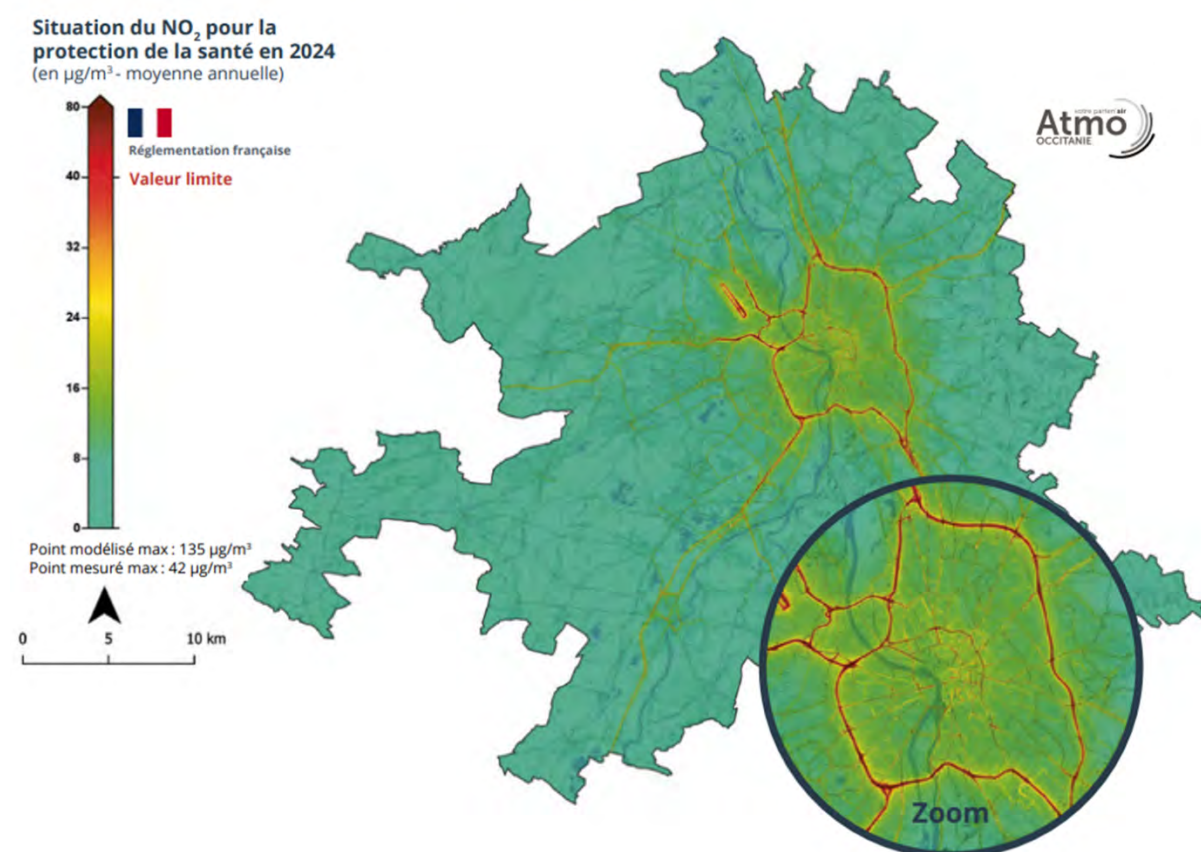
Le secteur des transports est responsable de 65% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), 11% des émissions de particules fines (PM_{2.5}), et 12% des émissions de particules en suspension (PM₁₀).

Les évaluations réalisées montrent que les valeurs limites fixées par la directive européenne pour 2030, plus exigeantes, devraient être dépassées pour les particules comme pour le dioxyde d'azote sur de très larges secteurs du département.

Les concentrations de particules et de dioxyde d'azote baissent, en lien possible avec un hiver 2024 plus doux et donc moins favorable à l'utilisation du chauffage. Les niveaux d'ozone (O3) sont également en recul.

Sur le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine, une surface de 3km² à 5km² est exposée à un dépassement de la valeur limite pour le dioxyde d'Azote (NO₂), ce qui concerne entre 400 et 1150 personnes exposées.

Cartographie annuelle des concentrations en dioxyde d'azote



Observation de la qualité de l'air sur le territoire de Toulouse Métropole

Sur le territoire de Toulouse Métropole, les transports émettent 75% des NO_x, 32% des particules en suspension PM₁₀ et 27% des particules fines PM_{2.5}.

En 2023, les concentrations des principaux polluants atmosphériques surveillés dans Toulouse Métropole diminuent :

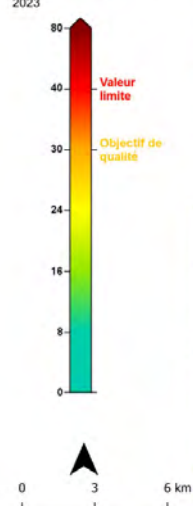
- Les **niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) baissent** en situation de fond comme à proximité du trafic routier. Certains secteurs restent exposés à des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé ;
- Les mesures de **particules en suspension (PM₁₀) et de particules fines (PM_{2.5})** montrent un **recul marqué des concentrations** mais 94% de la population est exposée à des valeurs supérieures à l'objectif de qualité pour les particules fines.

Concernant l'exposition aux particules en suspension PM_{10} , la valeur limite et l'objectif de qualité sont respectés sur l'ensemble des zones habitées. L'objectif de qualité pour les particules fines $PM_{2.5}$ n'est pas respecté sur le territoire et 94% des habitants de la métropole sont touchés par ce dépassement.

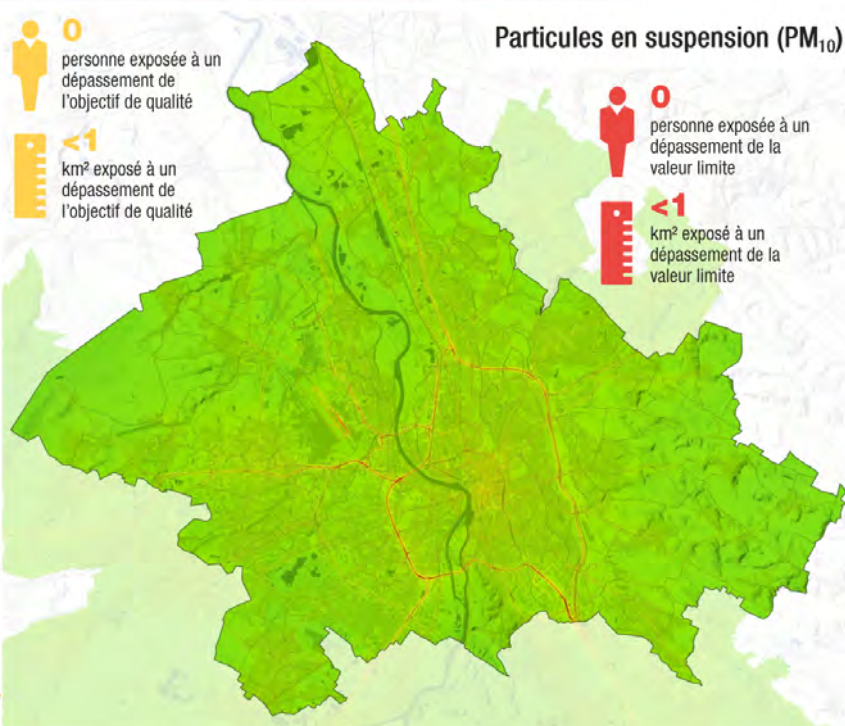
L'exposition chronique aux particules*

Situation des PM_{10} pour la protection de la **santé**
(en $\mu g/m^3$ - Moyenne annuelle)

2023



Votre observatoire régional de l'air
Atmo
OCCITANIE

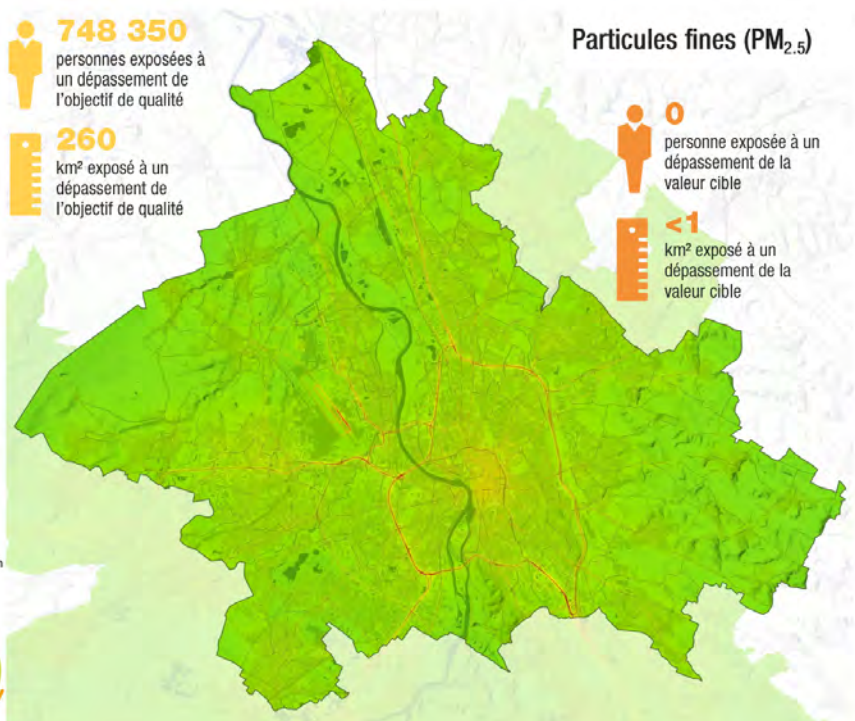


Situation des $PM_{2.5}$ pour la protection de la **santé**
(en $\mu g/m^3$ - Moyenne annuelle)

2023



Votre observatoire régional de l'air
Atmo
OCCITANIE



Depuis plusieurs années, la tendance est à la baisse des concentrations des principaux polluants réglementés, aussi bien sur le département de la Haute-Garonne que sur le territoire de Toulouse Métropole. Néanmoins, de nombreux habitants restent encore exposés à des concentrations supérieures aux normes réglementaires, qui ont été révisées.

Enjeux environnementaux liés aux axes ferroviaires

Une analyse des enjeux environnementaux a été réalisée par SNCF Réseau dans le cadre des études préliminaires de la brique ferroviaire du SERM. Elle concerne uniquement les axes ferroviaires et ne couvre pas la totalité du périmètre du SERM. L'axe Nord couvert par le projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse n'est pas traité ici.

Les enjeux environnementaux sont globalement forts sur l'ensemble des axes, notamment au niveau des zones urbaines. Les enjeux sont généralement modérés dans les zones plus rurales.

Le niveau des problématiques est variable d'un axe à l'autre. L'axe Nord-Est présente des problématiques moins nombreuses mais majeures. Les enjeux sont globalement forts sur les autres axes (Sud-Est, Sud, Sud-Ouest et Ouest).

Les problématiques environnementales relevées, assez nombreuses, devront faire l'objet d'études environnementales plus poussées dans le cadre des phases ultérieures de manière à pouvoir écarter tout risque et s'assurer qu'il sera bien possible d'implanter les aménagements.

5. L'état des lieux des dynamiques territoriales sur le périmètre du SERM

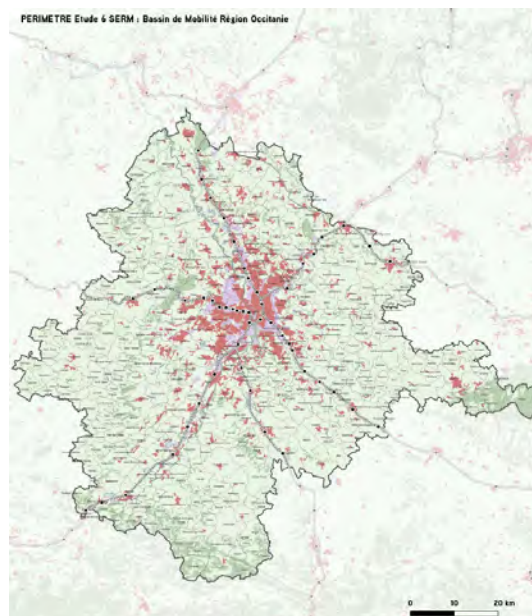
Armature territoriale du périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

L'analyse des polarités du territoire est issue du diagnostic de l'étude n°6 des EMM réalisée par l'AUAT. Elle porte sur le périmètre du bassin de mobilité toulousain qui correspond au périmètre du SERM.

Cette analyse technique met en évidence plusieurs niveaux de structuration en prenant en compte 4 grands items : la population, l'emploi, le niveau d'équipements et le niveau de desserte en transport en commun.

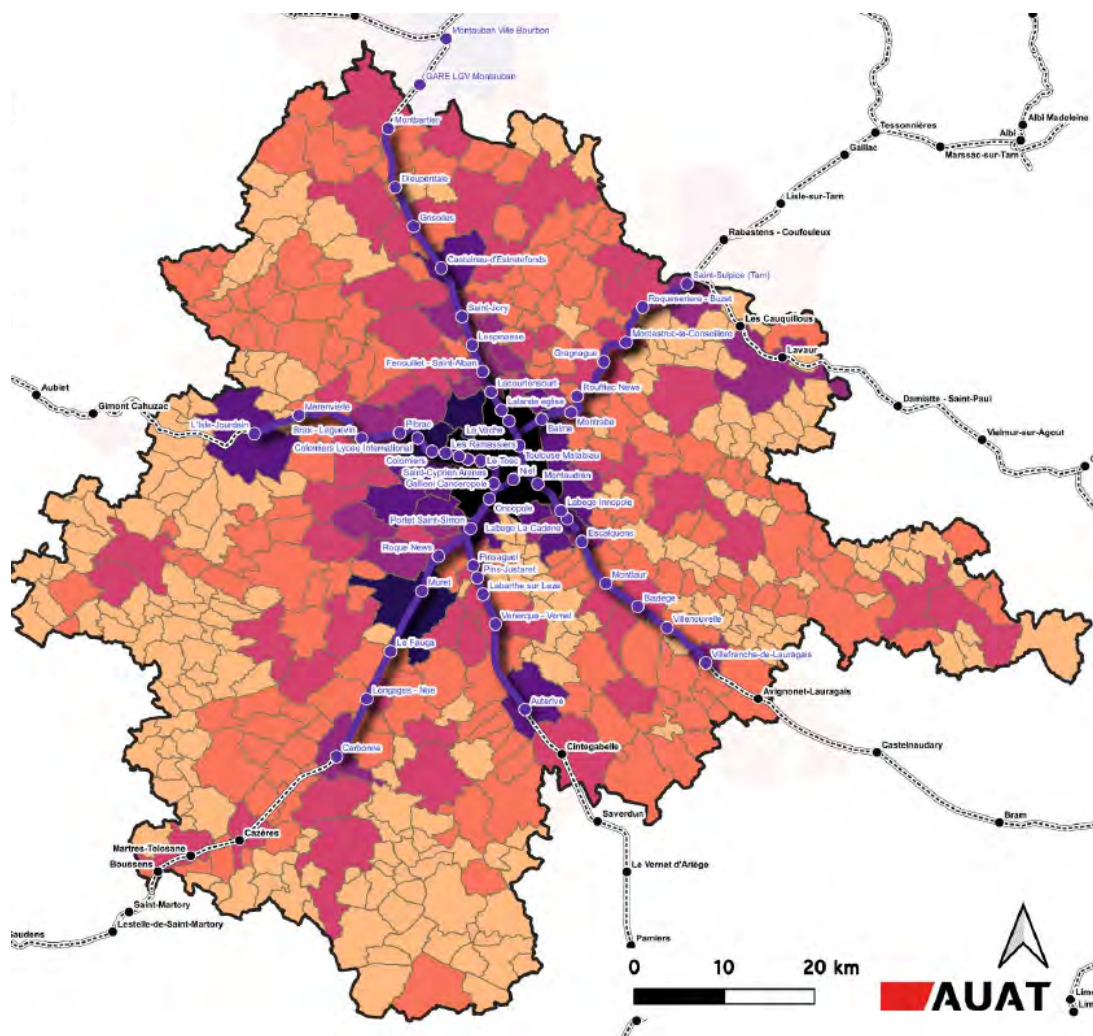
Cette photographie technique du territoire, non exhaustive, a pour objectif principal de caractériser les différents pôles du territoire, qu'ils soient de niveau métropolitain, urbain ou ruraux.

Les 483 communes du bassin de mobilité toulousain sont classifiées en 7 niveaux de polarisation suivant les critères de seuil présentés dans le tableau ci-dessous, pour chacun des 4 grands items pris en compte.



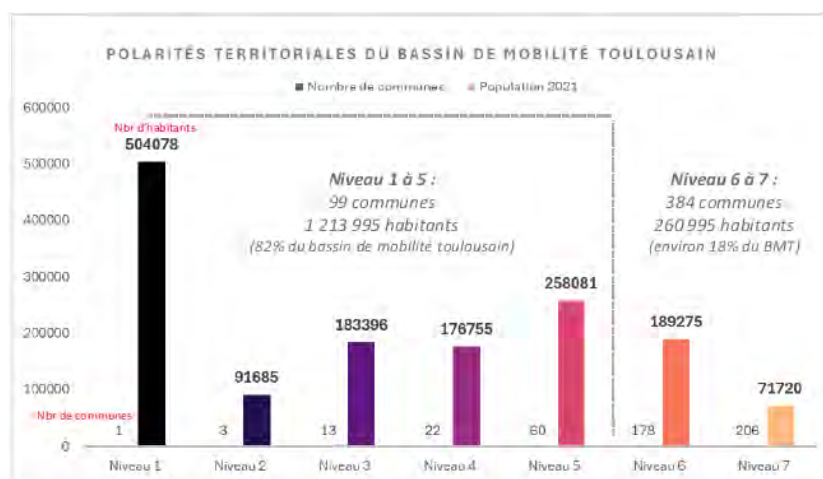
	Démographie		Emploi		Niveau d'équipements		Accessibilité
Niveau 1	TOULOUSE						
Niveau 2	> 20 000 habitants		> 10 000 emplois		Proximité : >75% diversité Intermédiaire : >75% de diversité Supérieur : >75% de diversité		Au moins Métro, tramway ou gare
Niveau 3	> 3 500 habitants		> 3 500 emplois		Proximité : >40% diversité Intermédiaire : >40% de diversité Supérieur : >40% de diversité		Au moins Linéo
Niveau 4	> 3 500 habitants	+	> 1 500 emplois	+	Proximité : >25% diversité Intermédiaire : >25% de diversité Supérieur : >25% de diversité	+	bus urbain ET bus interurbain
Niveau 5	> 2 000 habitants		Pas de seuil minimal		Proximité : >100% diversité Intermédiaire : >80% de diversité Supérieur : Pas de seuil		bus interurbain
Niveau 6	Repondant à au moins un critère du niveau 5 en démographie OU équipement OU accessibilité						
Niveau 7	Pas de seuil minimal						

L'application de cette méthodologie aux communes du bassin de mobilité toulousain conduit au résultat présenté sur la carte suivante.



Niveau de polarité	Communes concernées et population 2021 correspondante
Niveau 1	1 commune : 504 078 habitants Toulouse
Niveau 2	3 communes : 91 685 habitants Blagnac, Colomiers, Muret
Niveau 3	13 communes : 183 396 habitants Cugnaux, Auterive, Balma, Castanet-Tolosan, Castelnau d'Estrétefonds, Labège, L'Isle Jourdain, L'Union, Plaisance du Touch, Portet sur Garonne, Ramonville, St Orens, Tournefeuille
Niveau 4	22 communes : 176 755 habitants Villeneuve Tolosane, Pibrac, Aucamville, Auzeville-Tolosane, Beauzelle, Bruguères, Carbonne, Castelnau, Cornebarrieu, Escalquens, Fenouillet, Fonsorbes, Launaguet, Lavaur, Quint-Fonsegrives, Roques, Saint-Alban, Saint-Jean, Saint-Jory, Saint-Sulpice-la-Pointe, Seysses, Villefranche-de-Lauragais
Niveau 5	60 communes : 258 081 habitants
Niveau 6	178 communes : 189 275 habitants
Niveau 7	206 communes : 71 720 habitants

A l'échelle du grand territoire, les niveaux 1 à 5 constituent un seuil de polarité particulièrement pertinent pour le SERM : ces 5 premiers niveaux regroupent 99 communes et 1 214 995 habitants soit 82% de la population du bassin de mobilité (la population totale des 483 communes du bassin de mobilité est de 1 474 990 habitants en 2021).



Ces 99 communes de niveau 1 à 5 vont ainsi concentrer une partie importante des enjeux de mobilité sur le périmètre du SERM. La construction de l'offre cible du schéma d'ensemble SERM considère leur desserte par une offre structurante sur les différents modes de transport composant le SERM.

A l'inverse, 206 communes de moins de 2 000 habitants (niveau 7) représentent moins de 5% de la population totale et s'inscrivent plutôt dans des enjeux de rabattement vers les offres structurantes. Au sein du périmètre du SERM, une offre de transport en commun "ferroviaire + routier" est déjà en grande partie existante. Si nous considérons l'accessibilité à l'offre structurante actuelle (l'offre ferroviaire), il apparaît que les niveaux de desserte sont contrastés sur le territoire :

- **les gares ferroviaires (existantes ou en projet) desservent directement 66 communes** du bassin de mobilité. Par rapport à l'armature territoriale :
 - 1 commune de niveau 2 n'est pas desservie (Blagnac) ;
 - 4 communes de niveau 3 ne sont pas desservies (Castanet-Tolosan, Ramonville-Saint-Agne, Cugnaux, Plaisance-du-Touch).
- 8 communes de niveau 4 ne sont pas desservies (Fonsorbes, Launaguet, Cornebarrieu, Castelnau, Beauzelle, Quint, Seysses, Villeneuve-Tolosane).

Il convient toutefois de préciser que l'ensemble de ces communes, situées dans le ressort territorial de Tisséo sont desservie par le réseau urbain.

- 43 communes sur les 60 communes de niveau 5 ne sont pas desservies.

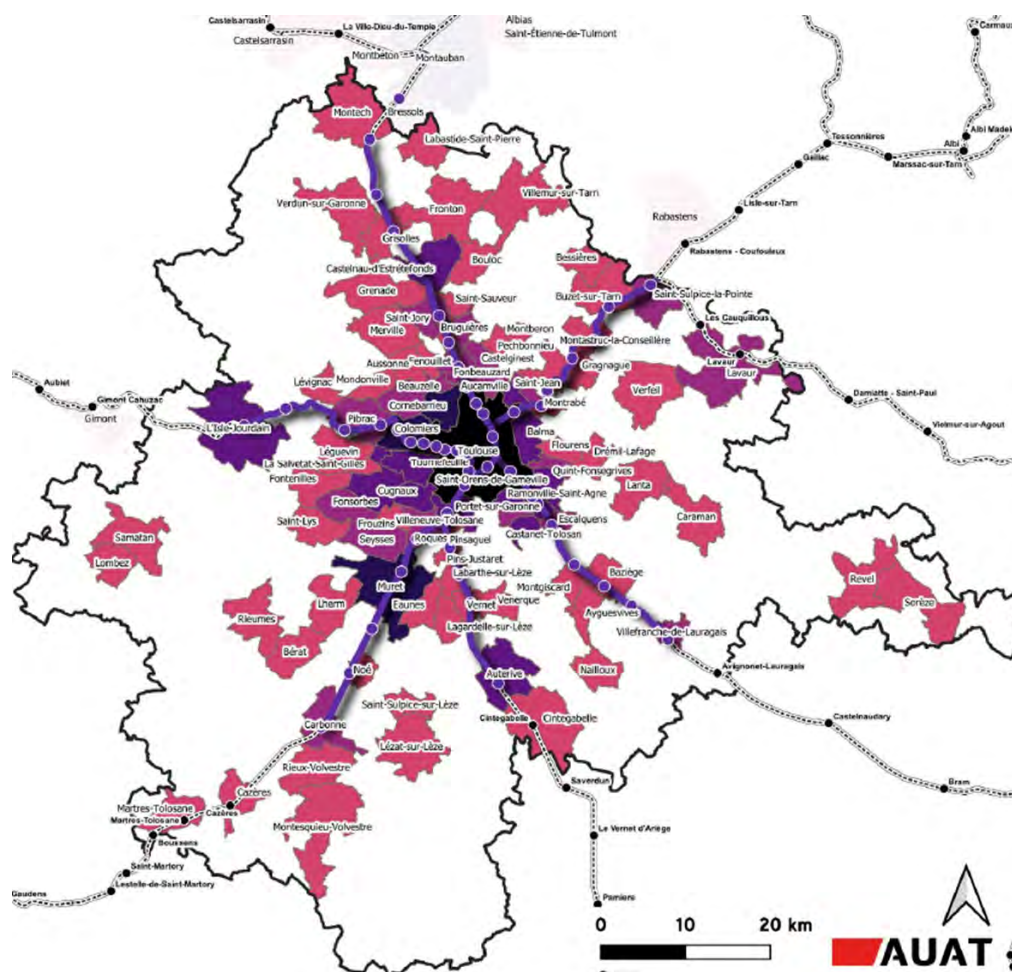
Les 66 communes desservies directement par le ferroviaire représentent 60% de la population totale du bassin de mobilité, mais **seulement 20% de la population dispose d'une accessibilité effective de 15 minutes à pied autour des gares.**

- Si on élargit l'**accessibilité des gares ferroviaires à un périmètre de 15 minutes en vélo, la couverture atteint alors 160 communes desservies.**
 - La totalité des communes de niveau d'armature 1 à 3 sont desservies.

Seule la commune de Fonsorbes au niveau 4 n'est pas desservie. **60% de la population du bassin de mobilité est ainsi desservie** par l'offre SERM ferroviaire à moins de 15 minutes de rabattement à vélo.

- En considérant, **en plus du ferroviaire (accessible à moins de 15 minutes à pied ou à vélo), la desserte via les offres TC routières existantes** (indépendamment de leur niveau de desserte actuel), on atteint une desserte de 320 communes sur 483 (dont l'ensemble des communes classées de niveaux 1 à 5 dans l'armature territoriale) et de **plus de 70% de la population totale du bassin de mobilité.**

Ainsi, en se concentrant sur les communes avec un niveau de polarité significatif (niveaux 1 à 5, représenté sur la carte suivante), un certain nombre d'entre elles sont à l'écart du réseau ferroviaire et nécessiteront par conséquent la desserte par une offre TC routière structurante ou une offre de covoiturage complémentaire au ferroviaire (soit en rabattement vers une gare ferroviaire, soit avec une desserte radiale directe).



Armature territoriale des communes du bassin de mobilité de niveaux 1 à 5

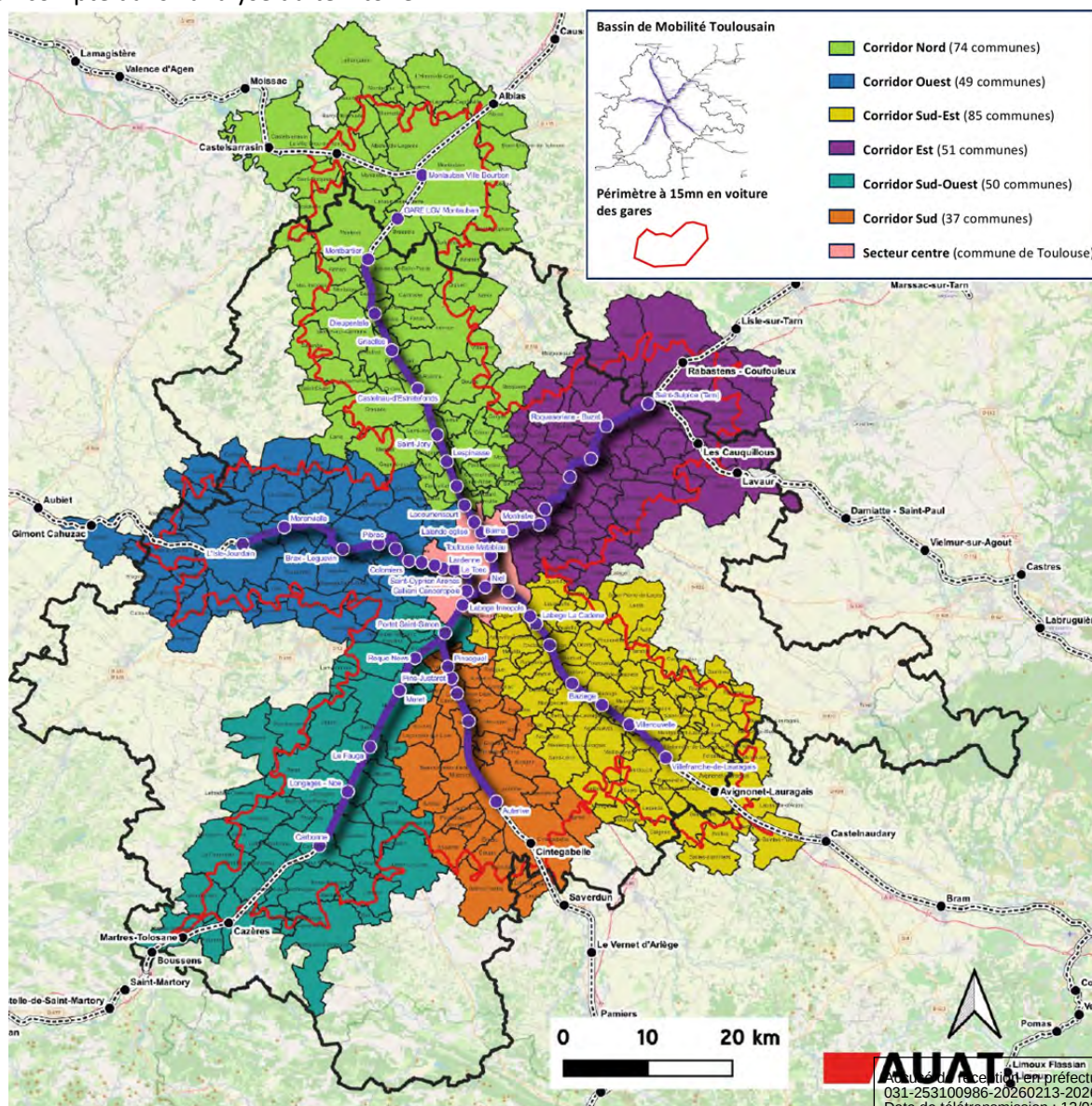
Source AUT, études multimodales

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Au-delà de l'étude de l'armature territoriale à l'échelle du bassin de mobilité, l'étude de l'Auat sur le projet de territoire en lien avec le SERM a analysé les enjeux territoriaux et urbains à l'échelle des corridors ferroviaires. Cette analyse porte sur la situation actuelle ; c'est une photo du territoire.

Autour des axes ferroviaires, des corridors ont été constitués à partir d'un temps moyen de 15 minutes, à pied, à vélos et en mode motorisé (voiture, TC) pour accéder aux gares (en cohérence avec les travaux réalisés par SNCF Gares et Connexions). 6 corridors sont mis en évidence ainsi que le secteur centre (commune de Toulouse). L'ensemble représente 347 communes sur les deux aires d'attraction de Montauban et Toulouse.

Les corridors ferroviaires ainsi définis ne couvrent pas la totalité du périmètre du SERM. Cependant l'aire d'influence à 15 minutes en mode motorisés autour des gares permet d'intégrer une très grande partie des problématiques de mobilité du territoire, qu'il s'agisse des territoires directement desservis par le train mais aussi de territoires indirectement desservis, dans le cadre d'un chaînage de déplacements nécessitant un quart d'heure d'accès à une gare ferroviaire (et pour lequel des offres SERM complémentaires sur d'autres modes de transport sont proposées dans l'offre cible). Ces secteurs sont ainsi inclus dans ce périmètre à moins de 15 minutes en mode motorisés et par conséquent bien pris en compte dans l'analyse du territoire.



L'étude des flux de mobilité issus de l'EMC² sur les corridors ferroviaires indique une part importante de flux internes à Toulouse et à sa première couronne (78% des déplacements) ainsi que des flux radiaux importants depuis l'ensemble des corridors vers Toulouse. Les transports en communs représentent actuellement 13% des déplacements, dont seulement 2% pour les modes interurbains (train et car).

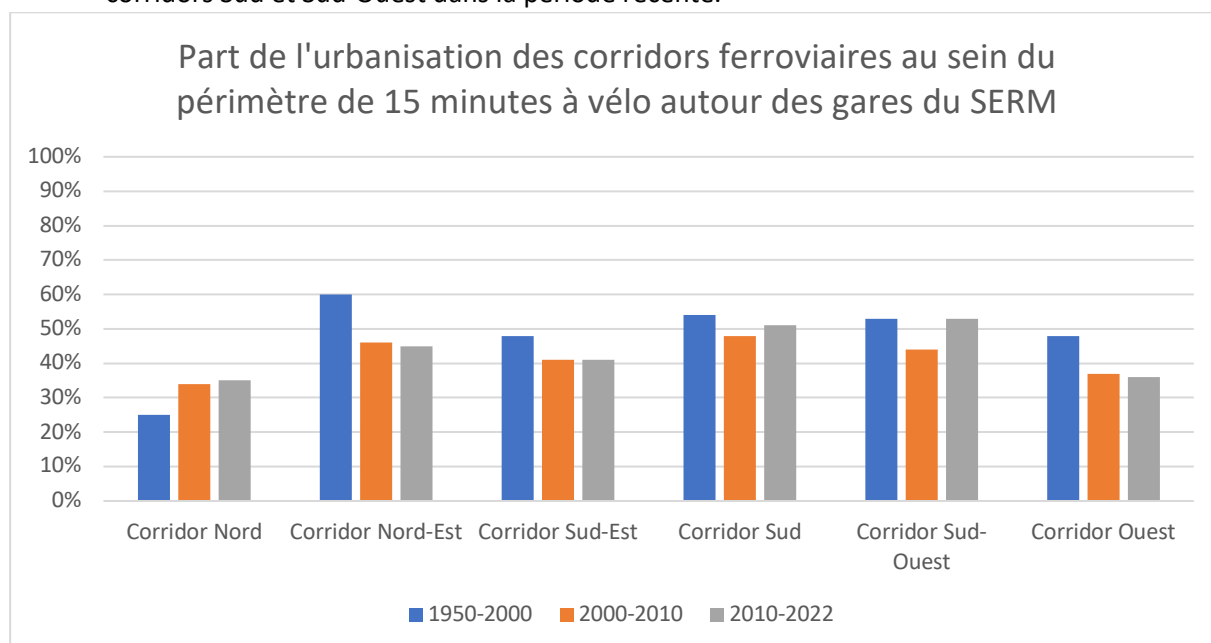
Le poids de la zone centrale et de la première couronne est confirmé par l'analyse des flux pendulaires de l'INSEE qui montre que 93% des déplacements domicile-travail sont effectués sur le centre et la première couronne, ainsi que 65% des flux domicile-étude (source INSEE, 2020).

L'analyse du territoire sur les corridors ferroviaires montre cependant un potentiel de chalandise important pour une offre de mobilité alternative à la voiture, basée sur la mise en oeuvre d'une intermodalité entre les différentes offres de transport et notamment autour de l'offre ferroviaire : l'aire d'accessibilité des corridors ferroviaires à 15 minutes à pied et en vélo, complétée par une offre de transport collectif routier en rabattement permet de desservir plus de 70% de la population du bassin de mobilité.

L'analyse réalisée sur la période de 1950 à 2022 montre une urbanisation qui globalement tend à s'éloigner des gares ferroviaires sur les dernières années, avec des nuances selon les corridors considérés.

Suivant les différentes périodes analysées, les tendances suivantes sont constatées sur le territoire :

- 1950-2000 : un développement urbain qui s'est globalement fait de façon majoritaire à moins de 15 minutes des gares hormis sur le corridor Nord ;
- 2000-2022 : un développement urbain majoritaire à plus de 15 minutes des gares hormis les corridors Sud et Sud-Ouest dans la période récente.



Lecture du graphique : Au sein du corridor ferroviaire Ouest, 48% de l'urbanisation constatée sur la période 1950-2000 s'est faite à moins de 15 minutes à vélo des gares du SERM. Cette part est de 37% sur la période 2000-2010, et de 36% sur la période la plus récente 2010-2022.

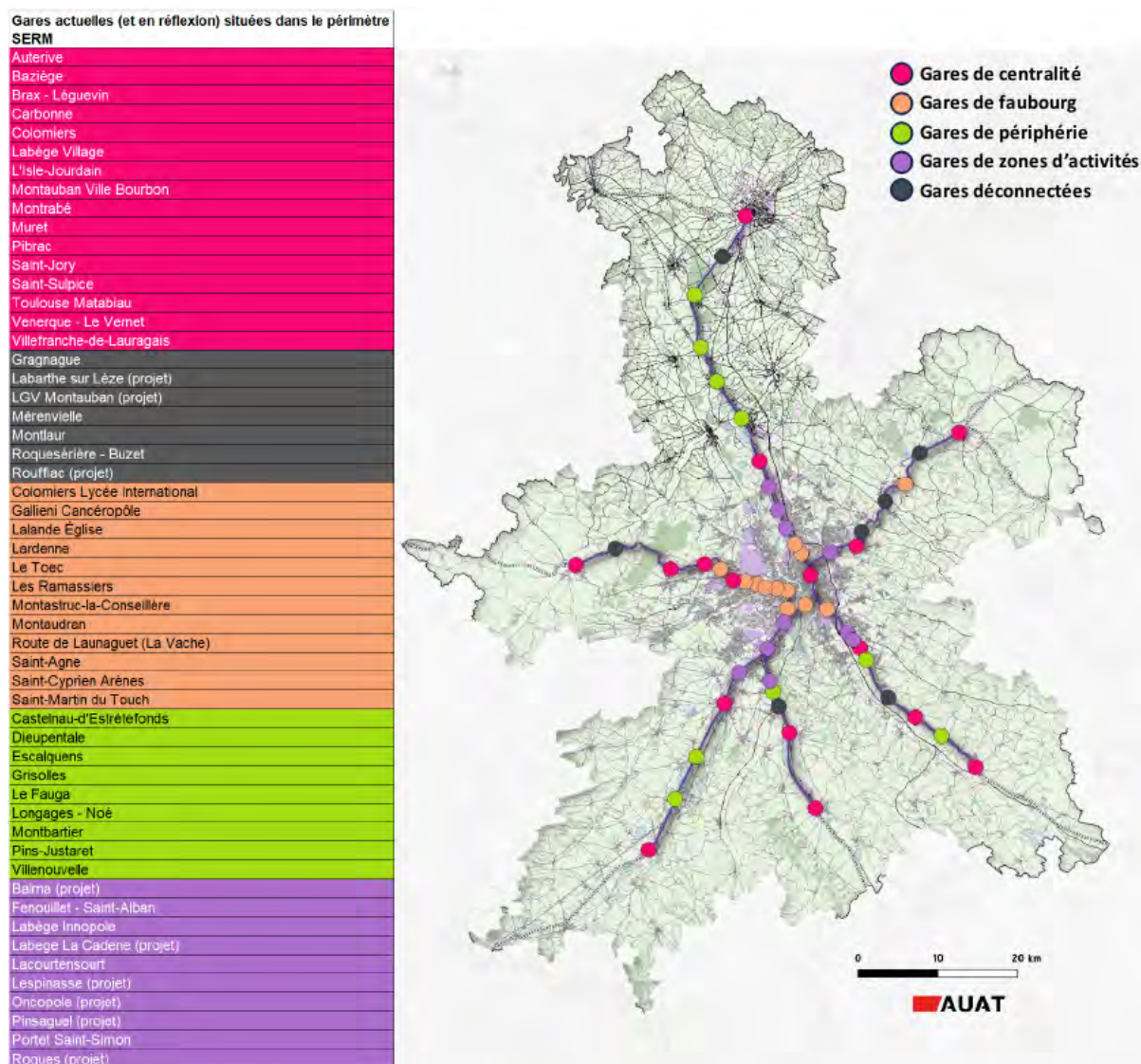
L'enjeu qui ressort de cette analyse concerne l'intensification de la densité urbaine autour des gares et de l'offre TC structurante dans le cadre du SERM pour inverser durablement les tendances passées. Cet enjeu va de pair avec la nécessité de développer une offre de mobilité complémentaire (modes actifs, transports collectifs, covoiturage) et les services associés, d'aménager de véritables pôles d'échanges afin de faciliter les rabattements vers les gares et desservir les polarités structurantes non desservies par le réseau ferroviaire. Le projet de territoire à définir en cohérence avec le SERM.

également les enjeux particuliers identifiés sur les différents corridors et dans les périmètres des quartiers gare.

Analyse des gares et de leur environnement urbain

Le dernier niveau d'analyse concerne les périmètres gares traités par l'AUT dans le cadre d'un « atlas des gares » par corridor. L'analyse des 54 gares (existantes ou en projet) desservies par l'offre SERM ferroviaire au sein du périmètre se base sur une typologie de l'environnement urbain des gares en lien avec leur localisation (cette typologie relève d'un exercice différent de la hiérarchisation des PEM qui, elle, a une dimension fonctionnelle par rapport à l'offre SERM). Cette analyse met en évidence des contextes urbains très variés :

- 16 gares de centralité, à proximité du centre de la commune ;
- 12 gares de faubourg (essentiellement à Toulouse) ;
- 9 gares situées en périphérie de l'urbanisation ;
- 10 gares situées dans des zones d'activités ;
- 7 gares déconnectées des espaces urbanisés.



Cette diversité des contextes appelle une approche quasiment « au cas par cas ». Cependant des enjeux récurrents à l'échelle des gares apparaissent à travers le diagnostic réalisé :

- La qualité des espaces publics au droit des gares ;
- Les conditions de rabattement et de stationnement pour les vélos ;

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

- Les complémentarités « train / autocar / bus » (localisation, offre, synchronisation...) ;
- L'intensité urbaine à proximité des gares et au sein des communes à 15 minutes à vélo des gares.

Pour chaque gare, une fiche gare a été construite intégrant les axes d'analyse suivants :

- Localisation et caractéristiques principales de la « commune gare » ;
- Répartition de la population, focus à 15 minutes à pied et 15 minutes à vélo de la gare ;
- Répartition des emplois, focus à 15 minutes à pied et 15 minutes à vélo de la gare ;
- Répartition des équipements, focus à 15 minutes à pied et 15 minutes à vélo de la gare (niveau des équipements) ;
- Volet mobilités : réseau TC routier à proximité et en connexion avec la gare, analyse « Piétons, Cycles, Transport en commun et automobile » (PICTA) du parvis, offre de stationnement vélos, voiture, fréquentation de la gare et évolution depuis 10 ans, focus sur les abonnés en gare (selon disponibilités) ;
- Volet urbanisme : recollement des PLU des communes à proximité de la gare (selon disponibilités) et première approche du potentiel de densification brut par utilisation de l'outil MeDispo (Méthode d'évaluation des disponibilités foncières).

Pour chaque corridor et la zone centre, une synthèse des principaux enjeux pour chaque gare est disponible, ainsi qu'une cartographie de l'occupation des sols qui montre une capacité du territoire à se densifier a priori autour de la gare (périmètre 15 minutes à pied).

Les enjeux présentés concernent à la fois le territoire autour de la gare, mais également les problématiques de connexions de la gare avec son environnement et de rabattement, indissociables des enjeux d'aménagement du territoire.

Une première approche des possibilités de densification brut autour de chaque gare est évaluée par l'AUAT à l'aide de sa méthode Medispo. Ces possibilités sont mises en évidence et constitue une première approche des potentiels mobilisables sur le territoire. Elles doivent être affinées et confirmées dans le cadre d'études complémentaires et d'échanges avec les territoires.

6. Le SERM comme un outil au service de la planification territoriale

Il est important que le SERM s'inscrive dans les enjeux des documents de planification territoriale évoqués précédemment⁵ et réponde aux orientations de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et de la loi Climat et résilience avec notamment l'objectif de « zéro artificialisation nette » (ZAN) d'ici 2050. La dimension territoriale du SERM doit ainsi mettre en lumière les leviers permettant de limiter les risques d'étalement urbain. Elle concerne non seulement les dynamiques d'urbanisation qui peuvent se passer à proximité des gares mais doit aussi servir à questionner les choix qui seront faits à l'échelle du SERM et de ses corridors (armature urbaine, équipements...).

Syndicats de SCoT

Le périmètre du SERM du bassin de mobilité toulousain est couvert par 6 syndicats de SCoT :

SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (GAT)	Toulouse Métropole ; Muretain Agglo, SICOVAL, Grand Ouest Toulousain, CC Coteaux Bellevue (périmètre identique au ressort territorial de Tisséo Collectivités)
SCoT du Nord Toulousain	CC des Hauts Tolosans, CC du Frontonnais, CC Val'Aïgo, CC Coteaux du Girou,
SCoT de Gascogne	CC Gascogne Toulousaine, CC du Saves

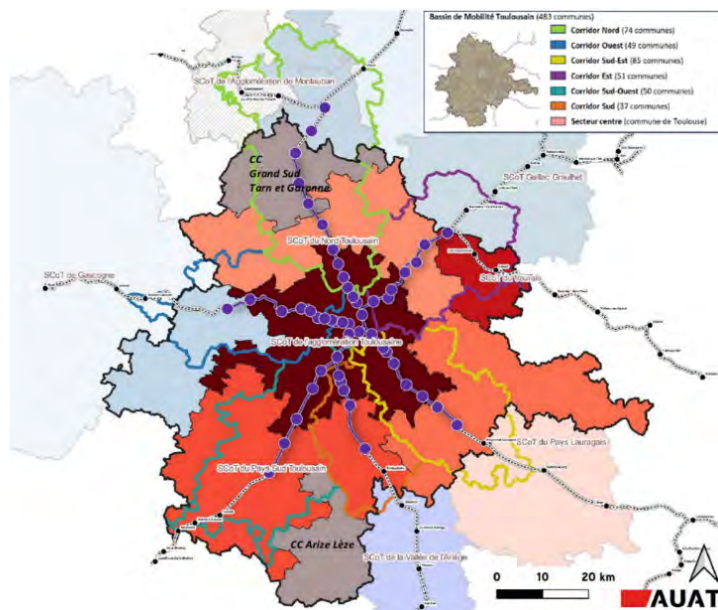
⁵ Cf. partie relative à l'état des lieux des dynamiques territoriales

SCoT du Pays Lauragais	CC Aux sources du Canal du Midi, Terres du Lauragais, Castelnaudary Lauragais Audois (hors SERM), Piège Lauragais Malepère (hors SERM).
SCoT du Vaurais	CC Tarn Agout
SCoT du Pays Sud Toulousain	CC Cœur de Garonne, CC du Volvestre, CC du Bassin Auterivain.

Note 1 : Certains territoires ne sont pas couverts par un SCoT : Communauté de Communes Grand Sud Tarn et Garonne (au sein du corridor Nord du SERM) et Communauté de Communes Arize Lèze (en lien avec le corridor Sud).

Note 2 : Les corridors ferroviaires (15 min en mode mécanisé autour des gares SERM) intersectent d'autres SCoT, mais les communes concernées sont hors du périmètre du bassin de mobilité (SCoT Vallée de l'Ariège, SCoT Gaillac-Graulhet, SCoT de l'Agglomération de Montauban).

Note 3 : le terme "Grande agglomération toulousaine" désigne le territoire des 5 EPCI couvert par le SCoT éponyme. Il désigne également le ressort territorial de Tisséo Collectivités, qui regroupe les mêmes EPCI.



SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

La Grande agglomération toulousaine s'organise en quadrants qui bénéficient chacun d'une autonomie relative, permettant ainsi de limiter les distances de déplacements. Les quadrants s'étendent des faubourgs toulousains aux territoires périurbains proches, et leur accroche sur le cœur d'agglomération se réalise notamment sur les portes métropolitaines qui sont des lieux d'intermodalité. Cependant, on constate une hyperpolarisation de l'activité économique au centre et sur le quart nord-ouest du territoire qui induit un déséquilibre de la répartition de l'emploi, ainsi qu'une spécialisation des secteurs résidentiels et des zones d'activités qui engendre un allongement des distances parcourues, donc une augmentation de la circulation automobile.

Parmi les enjeux du SCoT, on retrouve donc **l'idée de proposer une offre équilibrée au sein de chaque quadrant**, en développant d'autres secteurs d'emplois venant contrebalancer le développement de l'ouest toulousain. Le développement de polarités de rayonnement local permettra alors de répartir la pression d'accueil sur le territoire et de rééquilibrer les logiques de déplacement des actifs. Le SCoT prône aussi un **retour à un urbanisme de proximité** qui rapproche l'habitat, l'emploi, les équipements et les services. Ce renoncement à la séparation des différentes fonctions urbaines est plus propice à l'usage des modes actifs et à une desserte performante en transports en commun. Enfin, l'aménagement du territoire doit prendre en compte les offres de transport en commun structurantes existantes et à venir (arrivée du TGV à Toulouse Matabiau, éventuels développements de la zone aéroportuaire, renforcement du réseau de métro...), qui dessinent au sein des portes métropolitaines des lieux privilégiés d'implantation de fonctions structurantes et de densification.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Il s'agira donc de rechercher une **cohérence urbanisme-transport**, afin d'améliorer la qualité de la desserte (en rapprochant l'utilisateur de l'offre TC), de développer des quartiers dont la forme urbaine favorise l'usage des modes actifs et d'optimiser les coûts d'exploitation du réseau de TC en cherchant à réduire les dépenses (limitation des kilomètres parcourus) et accroître les recettes (augmentation de la fréquentation).

Cela se traduit notamment dans les actions suivantes :

- Dans le cœur d'agglomération, valoriser le foncier et les projets urbains et densifier les secteurs déjà desservis par les transports en commun performants ;
- Dans les territoires de développement mesuré, l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux terrains dans les documents d'urbanisme doit concerner prioritairement les secteurs déjà desservis par les transports en commun ou à proximité des équipements et services existants ;
- Les projets de lotissement ou de ZAC doivent intégrer les accès à la desserte en transports collectifs et les itinéraires de proximité utilisables en modes actifs.

SCoT du Nord Toulousain

Le territoire du SCoT Nord Toulousain présente des caractéristiques de forte mobilité en véhicule motorisé particulier, du fait de sa dépendance à l'agglomération toulousaine, des distances importantes aux différentes destinations, qu'il s'agisse des lieux d'emploi, de consommation ou encore des services et équipements, et d'une densité d'occupation limitée qui ne permet pas la constitution d'un réseau dense de transports en commun. On constate un fort étalement urbain qui est facilement repéré par les zones urbaines qui s'étirent « en doigt de gant » le long des routes et à travers les hameaux. L'enjeu est donc **de lutter contre cet étalement urbain et de prendre appui sur les pôles urbains** du territoire. L'objectif est donc de développer chaque bassin de vie, et d'en renforcer les fonctions. Cela permettra de **réduire la dépendance à l'agglomération toulousaine** et donc ainsi de limiter les déplacements vers l'agglomération toulousaine. Le renforcement et le rapprochement des fonctions passent prioritairement par un développement renforcé et ciblé sur les pôles urbains, en particulier pour accroître les activités économiques, commerciales, les équipements publics d'importance ou pour offrir un habitat diversifié.

Parmi les prescriptions du SCoT, l'on peut citer le développement des principales opérations de développement urbain et la construction d'équipements majeurs au contact des meilleures dessertes en transports collectifs, une densification sur les secteurs les mieux desservis en transports en commun et l'articulation entre les politiques de développement des transports en commun et celles de développement urbain.

SCoT de Gascogne

Situé aux limites des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, le territoire du SCoT de Gascogne demeure dans une situation d'enclavement, à l'écart des axes structurants et grandes infrastructures de transport régionales, nationales et internationales. **L'accessibilité, depuis et vers le territoire**, est donc un enjeu essentiel de développement et d'attractivité pour un territoire rural comme le SCoT de Gascogne, dont le cœur se situe à moins d'une centaine de kilomètres des polarités voisines (Toulouse, Montauban, Agen, Tarbes, Pau, Aire-sur-Adour, Mont-de-Marsan...).

Les **communes d'Auch et de Pavié constituent une polarité majeure de ce territoire**, rassemblant ainsi de multiples fonctions et des équipements et commerces d'échelle départementale (hôpitaux, université, pôles commerciaux, gare, aéroport...). Le renforcement et la diversification de sa gamme d'équipements contribueront à asseoir son rayonnement et à limiter les déplacements vers l'extérieur du territoire. Sa connexion à un réseau de transport performant et cadencé sera donc recherchée afin de renforcer son rôle de **pôle d'échanges multimodal** (gare d'Auch).

Le SCoT de Gascogne prescrit que les **pôles de proximité**, qui disposent d'une diversité de commerces et de services d'usage du quotidien, doivent être maintenus afin d'irriguer l'ensemble du territoire. L'offre d'équipements sera ainsi renforcée, et les liaisons douces entre ces pôles et les communes de proximité devront être développées.

Ces deux prescriptions contribuent ainsi à développer l'autonomie de ce territoire et ainsi à réduire les distances dans les déplacements.

SCoT du Pays Lauragais

Le Pays Lauragais est un territoire fortement soumis à l'influence toulousaine, et l'un des enjeux du territoire est d'améliorer la cohérence entre ses différentes zones urbaines, via les transports en commun et les alternatives à la voiture individuelle. Pour répondre à cet enjeu, le SCoT du Pays Lauragais a dégagé plusieurs objectifs, dont :

- le **renforcement de la mixité des fonctions dans les tissus urbains** afin de réduire les déplacements du quotidien ;
- la recherche d'une **cohérence urbanisme-transports** en développant l'urbanisation à proximité des zones desservies par les transports en commun performants et notamment à proximité des gares routières et ferroviaires ;
- le **développement des pôles multimodaux** aux abords des gares routières et ferroviaires, des échangeurs autoroutiers, des arrêts de bus, tout en encourageant le développement de navettes de rabattement vers ceux-ci et en augmentant la densité urbaine.

SCoT du Vaurais

L'influence Toulousaine se perçoit fortement sur le Vaurais, notamment dans les flux de déplacements domicile-travail. Les déplacements en voiture sont alors élevés et en pleine croissance, d'où la **nécessité du renforcement de l'offre ferroviaire**.

C'est pourquoi les **trois gares (Saint-Sulpice, Les Cauquillous et Lavaur centre)** constituent des espaces privilégiés à vocation de renouvellement urbain à l'échelle de leurs niveaux d'attractivité, afin qu'ils assument pleinement leurs fonctions de **pôles urbains centraux**. Ainsi, outre la préconisation de faire émerger des pôles multimodaux à ces gares, il est prescrit de réaliser des **projets urbains de quartier de gare**, mixant fonctions économiques (activités, commerces...), fonctions d'habitat, dont l'habitat social, et espaces publics.

Du côté des secteurs ruraux, la population est peu nombreuse et la densité bâtie est très faible, ce qui rend difficile la mise en place d'un système efficace de transports en commun dans ces secteurs, d'autant plus si les lignes sont régulières et cadencées. Dans le but de favoriser l'émergence à long terme de systèmes de transports en commun dans les secteurs ruraux, le SCoT souhaite alors développer un **urbanisme compact et en continuité des centres-bourgs**.

SCoT du Pays Sud Toulousain

La mobilité sur le territoire Sud Toulousain témoigne d'importants flux en direction de l'agglomération toulousaine, du fait du manque d'emplois sur place. Sont à noter cependant une croissance accélérée de l'usage du train et un développement actuel des modes doux de déplacement pour pallier l'usage de l'automobile.

Afin de limiter les déplacements et les nuisances et pollutions liées au transport, le SCoT vise alors à renforcer la cohérence entre urbanisme et transport. Cela se traduit d'abord par le **développement**

prioritaire de l'urbanisation à proximité des zones desservies par les transports en commun, et notamment à proximité des gares ou des arrêts de transports collectifs bénéficiant d'une bonne fréquence. La **densité urbaine dans ces secteurs doit également être augmentée**.

De plus, le SCoT préconise une **urbanisation en continuité des centres**, par le développement de formes urbaines plus compactes et principalement en continuité des noyaux villageois existants, et le développement de la mixité des fonctions, afin de créer des espaces où tous les usages sont à proximité les uns des autres. Ces lieux favorisent alors les déplacements de courtes distances en modes doux.

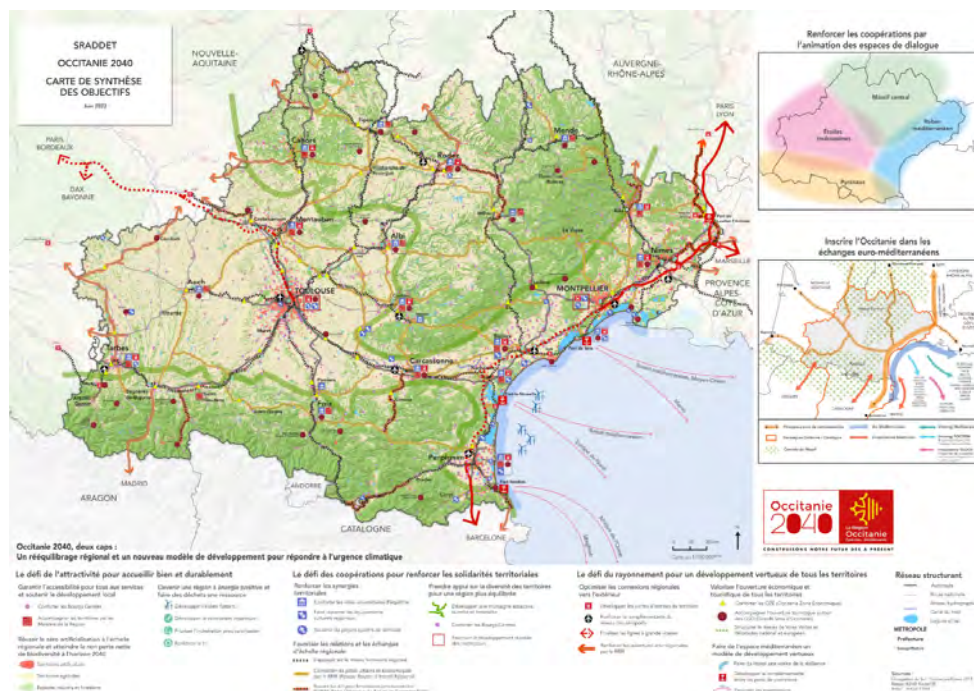
Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Occitanie

Le SRADDET de la région Occitanie, adopté en 2022, fixe les grandes priorités régionales en matière d'aménagement du territoire en intégrant et en remplaçant plusieurs schémas régionaux préexistants, notamment relatifs à l'écologie, au climat, aux infrastructures et à l'intermodalité. Il fixe des objectifs à moyen et long terme à horizon 2040 dans 11 domaines obligatoires tels que l'équilibre des territoires, le désenclavement des zones rurales, l'habitat, la gestion de l'espace, les transports, la lutte contre le changement climatique ou encore la pollution de l'air.

Le SRADDET repose sur deux axes principaux visant à construire un avenir durable pour l'Occitanie en s'adaptant aux changements climatiques et en limitant l'empreinte des activités humaines : le rééquilibrage régional pour renforcer l'égalité des territoires et un nouveau modèle de développement pour répondre à l'urgence climatique.

Trois défis majeurs sont identifiés :

- **Le défi de l'attractivité** pour accueillir bien et durablement, l'Occitanie étant la région la plus attractive de France en termes de population, et particulièrement l'agglomération toulousaine confrontée à une forte croissance démographique qui va perdurer dans les prochaines années ;
- **Le défi des coopérations** pour renforcer les solidarités territoriales, avec une grande diversité de territoires fortement interdépendants, encourager la répartition des activités économiques et des services, et promouvoir le développement des territoires périurbains et ruraux, notamment par le développement des transports publics et leur accessibilité ;
- **Le défi du rayonnement** pour un développement vertueux de tous les territoires, en renforçant leur résilience face aux risques naturels, en intégrant les considérations climatiques dans la planification urbaine, en protégeant et restaurant les espaces naturels et les continuités écologiques.



Carte de synthèse des objectifs du SRADDET
Source : SRADDET Occitanie 2040

Le schéma intègre des objectifs, des règles prescriptives et des mesures d'accompagnement pour assurer la mise en œuvre de ses objectifs, pour répondre aux défis démographiques, sociaux, économiques et environnementaux régionaux tout en structurant le développement régional autour de la durabilité et de l'équité territoriale afin d'assurer une qualité de vie pour ses habitants actuels et futurs.

A l'échelle du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, les enjeux principaux sont :

- Le rééquilibrage territorial face à la croissance démographique ;
- La gestion et la préservation des ressources naturelles, notamment l'eau et les sols ;
- La transition énergétique avec la contribution à l'objectif régional de devenir une région à énergie positive d'ici 2050 ;
- Le développement des transports publics et de l'intermodalité pour réduire la dépendance à la voiture individuelle ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES) et pour mieux connecter les pôles urbains et économiques du territoire ;
- L'adaptation au changement climatique en renforçant la résilience du territoire et la préservation des espaces naturels et de la biodiversité avec notamment l'objectif de zéro artificialisation nette.

En matière de mobilité, le SRADDET vise à améliorer l'accès aux transports publics en rendant le train plus performant et attractif grâce à une augmentation de l'offre ferroviaire, au développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et à la facilitation de leur accès ainsi que des modes innovants de transports collectifs. La mise en place de services de mobilité lisibles, équitables et performants sur l'ensemble du territoire est aussi prioritaire, tout comme la bonne coordination des acteurs de mobilité sur l'offre et les services associés tels que la billettique, la tarification et le système d'information voyageurs.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le plan de protection de l'atmosphère est un document de planification dont le but est de respecter les seuils réglementaires de certains polluants atmosphériques. Il est obligatoire pour les villes de plus de 250 000 habitants et est établi sous l'autorité du préfet de département. L'agglomération toulousaine a fait l'objet de 2 PPA. Le premier a été approuvé en 2006 et le second, toujours en vigueur, en 2016.

2016. La révision de ce second PPA est en cours. Le périmètre du PPA englobe 5 EPCI que sont Toulouse Métropole, le Sicoval, le Muretain Agglo, le Grand Ouest Toulousain, et les Coteaux de Bellevue, pour un total de 114 communes. Sur la base d'un état des lieux de la pollution, un plan d'actions a été construit avec l'ensemble des partenaires du plan de protection de l'atmosphère. Ce plan, validé lors d'un comité de pilotage le 31 mai 2023, propose 30 actions sur 4 thématiques : le transport, le résidentiel/tertiaire, les activités économiques et les mesures intersectorielles.

Le volet du transport du plan d'action se concentre principalement sur les enjeux liés à l'usage des voitures individuelles. Des mesures et actions sont mises en œuvre dans le but de limiter la pollution notamment à proximité des axes de transports qui constituent des espaces fortement pollués.

- Le nouveau PPA programme des actions visant à favoriser l'usage des transports en communs, développer l'offre en transports en commun, renforcer la part modale du vélo.
- Le PPA porte des actions comme le développement du covoiturage, de l'auto-partage, le renouvellement de la flotte de bus avec l'acquisition de bus à faible émission.
- La sécurisation et la piétonisation des espaces devant les écoles est un autre axe exploré par le PPA. Ces espaces pourraient devenir des zones piétonnes temporaires ou entières, permettant la diminution des rejets de polluants et limitant l'exposition des enfants.
- Les entreprises pourront poursuivre le développement ou l'amélioration des Plans de Mobilité Entreprises et Administrations, accompagnés du dispositif Commuté, développé par Tisséo Collectivités.
- Enfin, en ce qui concerne les transports aériens, une action est prévue dans le cadre du PPA afin de réduire les émissions au sol de ce secteur.

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Plan Climat Air Energie Territorial est un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire.

Au sein de la grande agglomération Toulousaine, 5 intercommunalités sont concernées par l'obligation d'approuver un PCAET (4 PCAET ont été approuvés et 1 est en cours d'élaboration). Toulouse Métropole, le Sicoval, Le Muretain Agglo et Grand Ouest Toulousain ont approuvé leur PCAET. La communauté de communes Coteaux Bellevue est en train d'élaborer le sien.

Les programmes d'actions des 4 PCAET approuvés visent notamment :

- Le développement de la pratique de la marche et du vélo ;
- La diminution de l'usage de la voiture ;
- La massification du covoiturage ;
- Le développement de l'usage des véhicules propres (électriques et bio GNV) ;
- Le développement de l'usage des transports en commun ;
- L'optimisation du transport de marchandises.

Des dynamiques déjà portées sur le territoire

Certains projets en cours à l'échelle de l'étoile ferroviaire, tels que la LNSO comprenant les AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) ou la nouvelle gare TGV à Montauban-Bressols (hors du périmètre du SERM) ont fait l'objet de démarches en matière de cohérence urbanisme-mobilité. D'autres démarches partenariales mixant « urbanisme et transport » ont également vu le jour sur les dernières années telles que le Pacte Urbain réalisé dans le cadre de la 3ème ligne de métro C et des AFNT notamment en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) sur le projet.

- Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse : Démarche de Plan guide appuyée sur la desserte des AFNT et les PEM situés dans la Métropole.
- PEM de Castelnau-d'Estrétefonds : démarche partenariale entre la Région, l'Etat, le Département, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, la communauté de communes du Frontonnais et la commune sur l'opération du PEM, ayant permis la finalisation d'une étude de faisabilité

Accusé de réception en préfecture
N°11-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

en vue d'aménagements d'intermodalité autour de la gare et de la définition d'un nouveau quartier gare. Ce travail constitue un bon exemple du type de démarche de cohérence mobilité / urbanisme qui peut être engagée autour d'un PEM de type "Porte d'entrée" dans le périurbain, (qui plus est sur une gare déconnectée du tissu urbain).

- **Projet Grand Matabiau, quais d'Oc** : un projet partenarial d'aménagement (PPA) a été signé en 2020 par l'Etat, Toulouse Métropole, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Tisséo Collectivités, SNCF et Europolia. Le PPA vise à organiser la gouvernance partenariale et le financement du projet dans sa dimension urbaine et mobilité. Il porte une ambition forte dans le cadre de la transition écologique et énergétique, et permet de consolider le projet urbain autour des orientations issues de la concertation, des recommandations de l'Autorité Environnementale et des conclusions de l'enquête publique.
- **Pacte urbain ligne C et AFNT** : Démarche de pacte urbain la plus aboutie à ce jour sur le territoire de la Métropole. Le pacte urbain concerne notamment les stations de la ligne en connexion avec les gares ferroviaires. Il a servi de base pour le travail sur le PLUiH en cours.
- **Ligne ferroviaire Colomiers-Toulouse** : La section "urbaine" de la ligne Toulouse-Auch entre Saint-Cyprien - Arènes et Colomiers a vu l'implantation de différents projets de ZAC aujourd'hui en cours de finalisation autour des haltes ferroviaires entre les communes de Toulouse et Colomiers (ZAC des Ramassiers, ZAC de St Martin du Touch).
- **Le projet urbain toulousain** est une démarche visant à dessiner une vision long terme qui structure le développement territorial de Toulouse autour de priorités fortes : adapter la ville au défi climatique, préserver l'identité de ses quartiers, et renforcer la qualité de vie des habitants. Lancée en 2016 avec 6 études confiées à des équipes d'urbanistes pluridisciplinaires, la démarche est déclinée via différents supports :
 - un manifeste (2018) qui affirme une vision de long terme ;
 - un plan guide (2019) qui territorialise les grands enjeux à l'échelle de toute la ville ;
 - les cahiers toulousains (2023) qui précisent les modalités d'application du plan guide.

Un dialogue territorial continu au service du bassin de mobi- lité de Toulouse

La préfiguration du SERM du bassin de mobilité de Toulouse s’est appuyée sur un dialogue territorial continu et partenarial, associant collectivités, acteurs économiques et associatifs. Animée par la Société des Grands Projets, la démarche a mobilisé plus de 100 acteurs autour d’un objectif commun : bâtir un système de mobilité intégré, cohérent et partagé.

Les échanges ont confirmé l’adhésion aux ambitions du SERM – fiabilité du service ferroviaire, importance de l’intermodalité, particulièrement au niveau des gares, association à la gouvernance – tout en soulignant la nécessité de résultats visibles à court terme et de mécanismes financiers maîtrisés et partagés.

Le SERM émerge ainsi comme un levier d’aménagement et de cohésion territoriale, fondé sur une gouvernance collaborative et une ambition collective pour les mobilités du quotidien.

La poursuite et l’élargissement du dialogue territorial à la société civile constituera un gage de cohérence, de légitimité et d’appropriation locale tout au long des prochaines étapes de conception et de mise en œuvre du projet.

1. Les ambitions du dialogue territorial du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Les services express régionaux métropolitains, portent, dans leur intitulé même, l'ambition d'une approche partenariale qui transcende les frontières administratives (régional-métropolitain) et les modes de transport (dans une logique servicielle) et nécessite ainsi de reposer les conditions du dialogue à l'échelle territoriale.

Le texte législatif portant création des SERM précise bien à ce titre la nécessité de concevoir un « dossier de demande d'octroi de statut » après « la concertation » réunissant « l'Etat, la Région, les autorités organisatrices de la mobilité, les Départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné ».

De plus, elle mentionne que « les maires des communes concernées par un projet de service express régional métropolitain sont informés avant le déploiement du projet de service express régional métropolitain ».

Sur la base de ce fondement juridique et en cohérence avec sa doctrine de concertation, la Société des Grands Projets, au nom de l'équipe de préfiguration, a proposé un dispositif de dialogue élargi et continu destiné à associer l'ensemble des parties prenantes du périmètre SERM de manière à faire de ce projet un véritable projet de territoire. Elle a ainsi conçu une méthode, permettant à la fois de garantir une cohérence d'approche à l'échelle nationale au service de cette ambition générale, tout en s'adaptant au contexte local, destinée à :

- Créer une dynamique collective de territoire autour du SERM ;
- Élargir le cercle des parties prenantes en associant l'ensemble des collectivités du périmètre d'étude, mais également les acteurs économiques et associatifs ;
- Enrichir le diagnostic des mobilités et prioriser les enjeux ;
- Consolider l'ambition de service SERM ;
- Coconstruire les solutions et scénarii de mobilités le cas échéant ;
- Préciser les attentes en matière de gouvernance et de financement ;
- Mettre en place les conditions du dialogue continu et anticiper les phases de concertation futures.

Ce dialogue s'articule aux différentes étapes de la mission de préfiguration pour enrichir le travail d'études réalisé sur le schéma d'ensemble ainsi que les échanges plus spécifiques aux modalités de financement et de gouvernance. Ainsi, trois grandes phases de dialogue sont systématiquement mises en place :

- Une phase de diagnostic pour recueillir les enjeux et les attentes du territoire ;
- Une phase de consolidation des orientations et solutions ;
- Une phase d'atterrissage pour intégrer les derniers ajustements et faciliter la prise de décision.

La Société des grands projets a été désignée par les financeurs comme animatrice de la démarche de dialogue territorial. Ainsi, elle a, en accord avec les membres de la préfiguration, conçu, déployé et rendu compte de l'ensemble du dispositif dont les modalités sont décrites ci-après.

Le présent bilan de la phase de dialogue territorial vise à restituer la manière dont les parties prenantes ont contribué à la définition du projet présenté dans ce dossier de statut.

2. La démarche de dialogue territorial sur le SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

1. Le calendrier et le bilan chiffré du dialogue territorial

Dans la lignée des objectifs et principes méthodologiques décrits ci-dessus, la démarche SERM déployée dans l'agglomération toulousaine s'est employée à recueillir les enjeux et attentes des parties prenantes, et les faire contribuer à l'élaboration du dossier de statut, en particulier dans sa dimension « schéma d'ensemble ».

Pour cela, la Société des grands projets a structuré plusieurs phases de dialogue territorial :

Phase de diagnostic	2 phases d'entretiens de diagnostic ont été menés entre janvier et juillet : Une première phase d'entretiens bilatéraux avec les intercommunalités et acteurs institutionnels du périmètre d'étude. Au total, la SGP a organisé : • 5 entretiens bilatéraux avec les partenaires préfigurateurs de la démarche ; • 19 entretiens, permettant de recouvrir l'ensemble des EPCI du périmètre d'étude ; • 5 entretiens avec les gestionnaires d'infrastructures, agence d'urbanisme et établissements publics foncier. La seconde phase de diagnostic a permis l'élargissement du dialogue aux acteurs associatifs et économiques, ainsi qu'au conseil de développement de Toulouse Métropole (8 entretiens). Au total, une centaine de personnes a été rencontrée à l'occasion de ces entretiens.
Phase de consolidation	L'organisation de 3 ateliers techniques organisés par quadrants territoriaux structurés autour des corridors de déplacements, visant à soumettre à l'expertise d'usage des territoires, l'ambition de service issue des travaux d'assemblage technique. Au total, ces ateliers techniques ont réuni plus de 70 participants.
Phase de restitution	Le dossier consolidé au terme des travaux techniques et des itérations territoriales successives a fait l'objet de plusieurs modalités de restitution vers les territoires : • L'organisation d'une réunion élargie destinée à présenter les composantes du dossier de statut aux présidents, vice-présidents en charge des mobilités et de l'urbanisme, directeurs généraux des services des 19 EPCI du ressort géographique du SERM, avant dépôt officiel du dossier. • La diffusion d'un courrier d'information à l'ensemble des maires des communes concernées par le SERM (483 courriers).

2. Les modalités du dialogue territorial

Les entretiens de diagnostic

Pensés comme l'un des leviers d'apport d'expertise nécessaires à l'élaboration du dossier de statut, ces rencontres avec les acteurs institutionnels, économiques et associatifs avaient pour objectif de créer des temps d'écoute privilégiés permettant de :

- Recueillir les enjeux de mobilité, territoire par territoire, expertise par expertise.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Transmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

- Recueillir les attentes suscitées par le SERM, les opportunités perçues ou au contraire les points de sensibilité ainsi que son articulation avec les démarches déjà engagées : études multimodales, études ferroviaires, grands projets d'infrastructures en cours, schémas d'aménagement ou de mobilités locaux, etc. ;
- Clarifier les points de divergence et de faire émerger des points de consensus autour du projet.
- Instaurer un climat de confiance et d'écoute avec les territoires et les parties prenantes locales, en particulier les EPCI du périmètre SERM.

Ces entretiens ont également permis de présenter de manière introductive la démarche, son organisation et ses objectifs, ainsi que le rôle de la Société des Grands Projets, nouvel acteur des mobilités sur le territoire.

Les échanges se sont déroulés selon un cadre méthodologique prédéfini :

- Ils ont été conduits par la Société des grands projets et en présence du chargé de concertation de SNCF Réseau en Occitanie ;
- La priorité a été donnée à la rencontre des intercommunalités du périmètre SERM, avant un élargissement progressif aux autres partenaires (départements, gestionnaires d'infrastructures, acteurs économiques et associatifs) ;
- Chacun de ces entretiens a donné lieu à un compte-rendu adressé aux participants pour validation ou amendement, puis partagé avec les partenaires de la mission de préfiguration.

Enfin, ces échanges ont souvent permis aux participants de transmettre une documentation complémentaire (schémas directeurs, documents de planification, études et analyses), venant enrichir les travaux techniques en cours.

Liste des acteurs rencontrés

EPCI du périmètre SERM	Toulouse Métropole Communauté d'Agglomération du SICOVAL Communauté d'Agglomération le Muretain Agglomération Communauté de Communes des Coteaux Bellevue Communauté de Communes du Frontonnais Communauté d'Agglomération du Grand Ouest Toulousain Communauté de Communes des Hauts Tolosans Communauté de Communes Grand Sud Tarn et Garonne Communauté de Communes Val Aïgo Communauté de Communes des Coteaux du Girou Communauté de Communes Tarn-Agout Communauté de Communes Aux Sources du Canal du Midi Communauté de Communes des Terres du Lauragais Communauté de Communes du Bassin Auterivain Haut Garonnais Communauté de Communes Arize-Lèze Communauté de Communes du Volvestre Communauté de Communes de la Gascoigne Toulousaine Communauté de Communes du Savès Communauté de Communes Cœur de Garonne
Société civile et associations	CODEV Toulouse Métropole FNAUT-AUTATE Rallumons l'Etoile
Acteurs économiques	CCI Toulouse FNTV Midi-Pyrénées CPME MEDEF Airbus
Acteurs de l'aménagement	EPF Occitanie Europolia

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

La préfiguration du SERM a organisé des réunions techniques à destination des acteurs locaux concernés par le périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse. Conçues comme un préalable à la poursuite éventuelle des études au-delà de la mission initiale de préfiguration, ces réunions, organisées par quadrant territorial, ont permis de présenter une synthèse consolidée des enjeux de mobilité sur l'ensemble du territoire. Elles ont également constitué un point d'étape sur les actions engagées dans le cadre de la démarche de préfiguration du SERM. Par ailleurs, elles ont favorisé le partage de l'ambition de service associée au SERM et la co-construction de propositions concrètes sur des thématiques prioritaires, en tenant compte des spécificités propres à chaque quadrant.

Les réunions se sont déroulées selon le calendrier suivant :

- **Quadrant Sud-Ouest (rose)** : 20 mai 2025 à **Portet-sur-Garonne**
- **Quadrant Nord – Nord-Est (jaune)** : 21 mai 2025 à **Castelnau d'Estrétefonds**
- **Quadrant Sud-Est (bleu)** : 22 mai 2025 à **Saint-Sulpice-la-Pointe**



En raison de sa position centrale et de ses interactions transversales avec l'ensemble des quadrants, Toulouse Métropole a été associée aux trois réunions. Suivant la même logique, les EPCI à la frontière de plusieurs quadrants ont été conviés à plusieurs réunions, ainsi que l'AUT, en raison de la dimension structurante du projet de transport vis à vis du projet de territoire.

Chaque réunion s'est structurée en plusieurs temps :

Une séquence plénière introductive, commune à l'ensemble des rencontres et ouverte par une prise de parole du représentant de la commune-hôte, soulignant les enjeux locaux et l'importance de la démarche SERM à l'échelle territoriale.

Elle a ensuite permis :

- La présentation des objectifs de la mission de préfiguration portée par la Société des grands projets ;
- La méthodologie d'assemblage et de consolidation des études techniques, notamment les études multimodales et ferroviaires (présentées par la SGP, SNCF Réseau et la DREAL Occitanie) ;
- La restitution des enseignements issus des entretiens de dialogue territorial ;
- La présentation de l'ambition de service, par modes, en date de la réunion.

Une séquence d'ateliers en sous-groupes, facilitée par la Société des grands projets, au cours de laquelle :

- Les représentants techniques des EPCI, répartis en sous-groupes territoriaux, ont contribué à enrichir la cartographie et affiner l'ambition de service présentée en plénière ;
- Des échanges ont permis d'exprimer des positions sur le phasage des projets et services du SERM, ainsi que sur les conditions de réussite de la démarche.

Chaque groupe de travail a réuni, en complément des représentants techniques des EPCI concernés, des membres de l'équipe de préfiguration ainsi que des représentants du bureau d'études Egis, assistant à maîtrise d'ouvrage technique de la Société des grands projets.

Une séquence de restitution des travaux en ateliers a été assurée en plénière par un représentant local désigné au sein de chaque sous-groupe. Cette restitution a permis de partager les principaux constats, propositions et points de vigilance issus des travaux cartographiques, contribuant à une dynamique d'appropriation collective et à une mise en perspective territoriale.

La séance s'est conclue par un rappel des prochaines étapes, précisant les jalons à venir ainsi que les modalités de poursuite des travaux techniques et territoriaux autour du SERM.

Ces réunions ont permis de faire émerger des éléments directement exploitables dans le cadre de la mission de préfiguration du SERM toulousain. Animés par la SGP et enrichis par les contributions expertes des préfigureurs présents à chaque table, les ateliers ont permis une expression structurée autour :

- De l'ambition de service présentée ;
- Des principes de phasage des projets, en lien avec les données connues (par exemple, les mises en service prévues des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ou de la troisième ligne du métro C toulousain) ;
- Des conditions de réussite et prérequis identifiés pour le déploiement du SERM.

Ces échanges ont, dès lors, permis à la mission de préfiguration d'identifier la position technique des EPCI sur les projets et services envisagés à ce stade, mettant en évidence les points de convergence avec les propositions, les éventuels écarts et les alternatives formulées – sur plan et par écrit - par les territoires. Ils ont également permis une expression locale des priorités, susceptibles d'orienter le passage à intégrer dans le dossier de statut.

Enfin, la participation active du bureau d'études missionné par la SGP pour l'assemblage technique des études a permis d'intégrer de manière opérationnelle les apports territoriaux dans un document structurant, destiné à éclairer les arbitrages du COTECH sur les suites à donner à la démarche.

Modalités d'association des Conseils de développement

La loi SERM est venue compléter l'article L. 5211-10-1 du Code général des collectivités territoriales en introduisant l'obligation de consulter les conseils de développement sur les projets de service express régional métropolitain (SERM), dès lors qu'ils relèvent d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre exerçant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et dont le territoire est inclus en tout ou partie dans le périmètre du projet.

Ces conseils de développement, obligatoires dans les EPCI de plus de 50 000 habitants, constituent des instances consultatives regroupant des représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs, dont la vocation est de contribuer à l'éclairage des décisions stratégiques, notamment pour favoriser le dialogue territorial autour des projets structurants comme les SERM.

Après une analyse attentive des périmètres et compétences des différents conseils de développement concernés, il est apparu qu'aucun ne remplissait cumulativement les conditions requises d'association.

– la plupart des intercommunalités ayant délégué leur compétence mobilité à Tisséo Collectivités. Néanmoins, compte tenu des enjeux majeurs portés par le projet pour l’aire métropolitaine toulousaine, la Société des grands projets a proposé à la mission de préfiguration que le conseil de développement de Toulouse Métropole soit malgré tout associé à la démarche, par le biais d’un entretien bilatéral.

En effet, le conseil de développement mène plusieurs actions étroitement liées aux enjeux du SERM. Il conduit notamment des travaux à l’échelle de la « plaque métropolitaine », en collaboration avec les autres conseils de développement de la grande agglomération toulousaine, afin d’aborder de manière transversale les questions de mobilité, d’aménagement, de biodiversité et d’interdépendances fonctionnelles. Il pilote également un cycle de conférences intitulé « Transitions écologiques et sociales », organisé avec la direction générale Transitions de Toulouse Métropole, qui a permis de sensibiliser et former plus de 1 000 agents et citoyens.

Un groupe de travail dédié aux mobilités et à l’urbanisme est en cours, offrant des perspectives d’articulation avec le SERM. Par ailleurs, le programme prospectif « Toulouse en perspectives » (horizon 2050-2070), mené en lien avec les étudiants de l’Université Toulouse Jean Jaurès et le LINQS (Laboratoire des Idées sur les Nouvelles Questions Sociales), constitue une opportunité d’alimenter une vision citoyenne de long terme sur ces questions. Enfin, le Codev porte diverses expérimentations participatives, telles que des marches exploratoires, des hackathons (notamment sur la place Jeanne d’Arc) et le test de dispositifs comme les fresques de la ville ou de la démocratie, éventuellement susceptibles de venir alimenter une phase ultérieure de participation du public.

Séquence de validation et d’information des acteurs du SERM

Le comité de pilotage du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, réuni le 23 septembre 2025, a validé l’organisation d’une séquence de restitution auprès de l’ensemble des acteurs associés à la démarche de préfiguration. Cette séquence, programmée en amont du dépôt de ce dossier, a pour vocation d’assurer une information complète et ordonnée des partenaires, de valoriser la contribution des territoires engagés et de préciser les modalités de poursuite de la démarche SERM.

Réunion élargie aux Présidents d’EPCI

Dans ce cadre, une réunion élargie réunissant les présidents, vice-présidents en charge des mobilités et de l’urbanisme, les directeurs généraux des services des 19 EPCI du ressort géographique du SERM, s’est tenue le 20 novembre 2025. Cette instance a permis de présenter les principaux volets du dossier validés en comité de pilotage — schéma d’offre cible, trajectoire financière et schéma de gouvernance — ainsi que les modalités de poursuite de la démarche. Elle a également constitué un moment privilégié pour souligner le rôle et la contribution des EPCI à la phase de préfiguration.

D’une durée d’environ deux heures, la séance a permis un temps d’échange et de restitution visant à renforcer la dynamique interterritoriale initiée depuis le lancement des travaux. Elle a confirmé l’adhésion politique aux principes du SERM et permis de discuter des leviers d’opérationnalisation du SERM, notamment en matière de planification urbanistique. Dernier temps d’un dialogue itératif initié dès le comité de pilotage de lancement de la démarche, cette réunion a permis aux élus de constater la prise en compte effective de leurs contributions. Cette reconnaissance, appréciée par l’ensemble des participants, participe à renforcer l’ancrage politique et territorial du projet.

Intervention prévue en janvier 2026 lors d’un comité des partenaires conjointement réuni par la Région Occitanie et Tisséo Collectivités

Dans un souci d’information élargie et de concertation avec l’ensemble des parties prenantes du bassin de mobilité, les préfigureurs ont retenu le principe d’une réunion conjointe des Comités des Partenaires de la Région Occitanie et de Tisséo Collectivités. Instances prévues par le Code des Transports

ces comités constituent un cadre privilégié d'échange et d'information associant les collectivités, les représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des organisations syndicales de salariés, des associations présentes sur le territoire — notamment celles d'utilisateurs et d'habitants — ainsi que des habitants tirés au sort.

La présentation du SERM du bassin de mobilité de Toulouse lors de cette réunion permettra d'informer les acteurs économiques et les utilisateurs sur l'état d'avancement du projet, ainsi que sur le contenu du dossier de demande de statut transmis au Ministre. Cette démarche s'inscrit dans un objectif de transparence et de partage des orientations retenues pour la structuration du SERM.

Les supports présentés lors du comité de Pilotage du 23 septembre servent de base aux échanges. Cette consultation permet de consolider la dynamique partenariale autour du projet, en vue d'une coordination renforcée des travaux à poursuivre avec les acteurs du territoire du bassin de mobilité de Toulouse.

Courrier d'information des communes du ressort géographique du SERM

La loi relative aux SERM prévoit que « *les maires des communes concernées par un projet de service express régional métropolitain sont informés avant le déploiement du projet* ». Les partenaires du SERM toulousain ont répondu à cette disposition réglementaire par **la diffusion d'un courrier d'information aux maires et directeurs généraux des services des 483 communes du ressort géographique du SERM**.

L'envoi, conjointement émis par la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités, intègre un « résumé pour décideurs » (joint également à ce dossier) synthétisant les principaux éléments du dossier de demande de statut – composantes du futur service, calendrier de déploiement et orientations en matière de financement et de gouvernance, identifiant par ailleurs un point de contact SERM.

Ce dispositif d'information élargi à l'ensemble des communes du périmètre permet d'assurer une information claire, homogène et directe des élus locaux, représentés tout au long de la démarche par leurs intercommunalités de rattachement.

3. Les enseignements du dialogue territorial

1. Une culture des grands projets de mobilité : véritable expertise d'usage au service de la démarche SERM

La préfiguration du SERM s'inscrit dans un contexte toulousain déjà marqué par la réalisation de grands projets de mobilité : Ligne C du métro, aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (partie toulousaine de la LNSO). Cette conjonction de projets renforce l'expertise locale, en particulier dans les EPCI du nord de l'agglomération, familiers des enjeux de planification, de financement et de gouvernance liés aux projets d'infrastructures.

Cette maturité confère aux acteurs territoriaux une capacité accrue à se projeter dans les dimensions techniques et intermodales du SERM. En contrepartie, elle alimente une forme de vigilance, voire de lassitude face à l'accumulation des dispositifs, des instances de concertation et des sollicitations financières. Ce double regard – à la fois critique et éclairé – s'est exprimé tout au long du dialogue, avec des attentes fortes autour du phasage, de la visibilité des résultats à court terme, et de la cohérence avec les dynamiques de mobilité locales et régionales déjà en cours.

Malgré cette prudence, l'accueil réservé au SERM a été globalement très positif. Son positionnement en faveur des mobilités du quotidien, fondé sur l'intermodalité et l'adaptabilité territoriale, le rend

pertinent pour des profils variés de collectivités. Les EPCI de première couronne y voient un levier d'accélération de leurs politiques de rabattement et de connexion aux réseaux lourds ; les territoires plus périphériques, quant à eux, identifient dans le SERM un outil de désenclavement et de renforcement de leur attractivité.

2. Des attentes fortes et des principes partagés au sujet des mobilités du quotidien

Le dialogue territorial conduit dans le cadre de la préfiguration du SERM a confirmé l'adhésion large des parties prenantes aux ambitions du projet en matière de mobilités du quotidien. Ce processus a permis de faire émerger un socle de principes partagés, tout en révélant des attentes précises et des points de vigilance portant tant sur les conditions de réussite du projet que sur son déploiement opérationnel. Le besoin de concilier une stratégie de long terme avec des avancées visibles à court terme (amélioration du service ferroviaire à matériel et infrastructures constants, développement du covoiturage, services vélo et stationnement) fait partie des points de consensus exprimés aux diverses occasions de rencontres avec les territoires.

Une adhésion aux fondements du schéma de desserte et aux principes d'intermodalité

Le principe d'un réseau structuré autour de pôles d'échanges multimodaux interconnectés, organisant les rabattements depuis les périphéries vers des nœuds structurants, recueille un large soutien. Cette orientation est perçue comme adaptée aux réalités de l'aire toulousaine, marquée par la dispersion de l'habitat et l'émergence de nouvelles polarités. Elle s'inscrit dans une logique d'efficacité des déplacements mais aussi de développement équilibré des territoires. La hiérarchisation des pôles d'échange est globalement bien comprise, tout comme l'intérêt d'organiser les rabattements en amont de Toulouse pour désaturer les PEM connectés au métro. Plusieurs contributions insistent également sur l'importance de maintenir, à court terme, une offre routière structurante en complément du ferroviaire, dans l'attente du déploiement progressif de l'offre SERM.

Une ambition de report modal portée par les territoires

Les acteurs territoriaux manifestent une volonté claire d'encourager le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. L'adhésion aux principes de décarbonation des mobilités est forte, en cohérence avec les politiques locales et régionales de transition écologique. Néanmoins, la pertinence de chaque mode doit être évaluée au regard des spécificités territoriales. Si l'intermodalité vélo est fortement plébiscitée dans les secteurs urbains et périurbains, son adaptation aux zones rurales ou très périphériques suscite des réserves, en raison de la topographie, des distances à parcourir et du manque d'infrastructures sécurisées. Un consensus émerge en faveur d'une articulation pragmatique des différents modes, sans logique de concurrence.

Une exigence de fiabilité du système ferroviaire dès le court terme

La robustesse de l'offre ferroviaire actuelle constitue un enjeu prioritaire. De nombreuses contributions soulignent que les retards, suppressions et l'irrégularité de l'offre représentent aujourd'hui un frein majeur à l'usage quotidien du train. Cette situation alimente une forme de défiance, qui pourrait fragiliser l'adhésion au projet à moyen terme si des mesures correctrices ne sont pas engagées rapidement. Les attentes exprimées appellent donc à une amélioration tangible de la qualité de service à court terme (capacité d'emport, ponctualité, lisibilité de l'offre), condition essentielle pour crédibiliser les ambitions du SERM.

3. La structuration du territoire : articuler mobilités, aménagement et développement économique

Les échanges menés plus spécifiquement avec les représentants du monde économique et acteurs de l'aménagement ont mis en lumière une forte convergence autour d'un enjeu central, également relayé par les EPCI : faire du SERM un levier structurant d'organisation territoriale, en articulant étroitement mobilités, foncier, urbanisme et dynamiques économiques.

Une opportunité pour reconfigurer les centralités

Le SERM est unanimement perçu comme une occasion de repenser la structuration du territoire autour des pôles d'échanges multimodaux. Cette ambition partagée de densification raisonnée des zones bien desservies se heurte toutefois à plusieurs contraintes structurelles majeures : la rareté et le coût élevé du foncier, la complexité des opérations de densification urbaine, ainsi que des enjeux d'acceptabilité locale. Dès lors, l'objectif collectif est de dépasser la seule dimension infrastructurelle pour inscrire le projet dans une vision intégrée des quartiers de gare, soutenue par des projets de développements urbains cohérents et ambitieux. L'association des outils de planification territoriale (SCOT, PLUiH, ZAC) au déploiement du SERM apparaît ainsi comme une condition nécessaire à la réussite de cette reconfiguration.

Tensions foncières et éloignement des entreprises

La forte attractivité du cœur métropolitain, conjuguée à la rareté du foncier disponible, apparaît comme un facteur structurant du développement économique local, poussant de nombreuses entreprises – notamment industrielles et artisanales – à s'implanter en périphérie (Muretain Agglo, Sicoval, Lauragais, Francazal, Saint-Jory, etc.). Ce mouvement, fréquemment relevé au cours des échanges, accentue les besoins en solutions de mobilité adaptées – en particulier en matière de transport collectif et de modes actifs – et renforce la dépendance à l'automobile. Il en résulte des tensions croissantes sur l'accessibilité à l'emploi et une accentuation des déséquilibres territoriaux.

La mobilité est ainsi régulièrement décrite comme un facteur limitant du développement économique. Elle pèserait sur la compétitivité des entreprises, leur attractivité et leur capacité à recruter ou fidéliser les salariés. Le temps de trajet, souvent cité comme critère décisif dans les choix de mobilité résidentielle ou professionnelle, semble primer sur la seule distance. Les difficultés liées à la congestion routière, aux retards récurrents dans les transports ferroviaires ou encore à l'inadéquation des horaires – notamment en dehors des périodes de pointe – sont particulièrement soulignées dans les secteurs industriels et innovants, confrontés à une forte pression sur les ressources humaines.

Dans ce contexte, le SERM est largement envisagé comme un levier d'amélioration de l'accessibilité et de renforcement de l'attractivité territoriale, à condition de proposer une offre lisible, cadencée et adaptée aux réalités des entreprises et de leurs salariés, y compris en horaires décalés. Le projet est également perçu comme un outil de rééquilibrage, en capacité de compenser les effets de la tension foncière et de l'éloignement des zones d'activité. L'importance d'une cohérence renforcée entre infrastructures de transport, planification urbaine et dynamiques économiques est, à ce titre, fréquemment mise en avant comme un facteur clé de réussite.

Dans la perspective du déploiement du SERM, les intercommunalités ont rappelé l'importance de pouvoir s'assurer de réserves foncières nécessaires à la réalisation des projets à venir. Un travail fin est à mener pour identifier précisément les besoins en foncier liés aux projets du SERM (PEM notamment) et assurer la cohérence avec la stratégie foncière des EPCI et leurs documents de planification d'urbanisme. Les intercommunalités se sont également exprimées en faveur de la mise en place d'outils réglementaires permettant d'anticiper ces enjeux de maîtrise du foncier dans le contexte du déploiement des SERM.

4. Gouvernance et financement : l'expression d'une vigilance collective

Le souhait d'une gouvernance collégiale efficiente

Le dialogue territorial a fait émerger une exigence forte de clarté, d'équité et de partenariat dans la gouvernance du SERM. Les collectivités, les acteurs économiques et les représentants institutionnels convergent sur un même principe : la réussite du projet dépendra de sa capacité à s'appuyer sur une gouvernance opérationnelle, lisible et véritablement partagée, tirant les enseignements des expériences de gouvernance autour de la LNSO, perçues comme insatisfaisantes, notamment au titre des modalités de leur mise à contribution au financement du projet.

Cela se traduit notamment par des demandes :

- D'association pérenne des EPCI, y compris ruraux, aux décisions stratégiques ;
- De création d'une instance de dialogue politique territorialisée, permettant le suivi des engagements et l'ajustement continu des actions ;
- De coordination renforcée entre autorités organisatrices (Région, Tisséo Collectivités) pour lever les discontinuités de périmètre, notamment sur les pôles d'échanges multimodaux, la tarification ou les services ;
- D'accès élargi aux données et à l'information, condition sine qua non d'un processus de co-construction effectif.

Les représentants des acteurs économiques sollicitent par ailleurs un renforcement du dialogue économique, et revendiquent une représentation à voix délibérative dans les instances de gouvernance du SERM, au-delà d'un rôle consultatif. Elles estiment pouvoir contribuer activement à la dynamique du projet, notamment via leur expertise de terrain, leur connaissance des flux et leur capacité d'expérimentation.

Le SERM est par ailleurs perçu comme un cadre structurant devant fédérer les politiques publiques de mobilité, d'urbanisme et de développement économique, à condition que les mécanismes de pilotage assurent la représentativité pleine et entière de l'ensemble des territoires concernés, y compris les zones dites « frontalières » (Auch, Saint-Gaudens, Montauban, Sud-Tarn, etc.).

Un cadre financier à sécuriser dans un contexte de fortes contraintes

La question du financement constitue un point de vigilance majeur pour l'ensemble des parties prenantes. Les élus locaux rappellent leurs marges de manœuvre budgétaires limitées, notamment au regard des engagements déjà pris (comme la contribution à la LNSO), et refusent de s'engager financièrement dans le SERM sans garanties claires sur les retombées territoriales et la mise en œuvre effective d'actions concrètes.

De manière convergente, les acteurs économiques, bien que globalement favorables au projet, expriment une inquiétude manifeste quant à une éventuelle hausse de la fiscalité pesant sur les entreprises, en particulier via le versement mobilité. Les fédérations patronales et chambres consulaires insistent sur :

- L'absolue nécessité de préserver la compétitivité des entreprises en évitant toute augmentation des prélèvements ;
- Le besoin d'identifier des mécanismes de financement équilibrés, articulant investissement public, optimisation de l'existant, et mobilisation de financements d'accompagnement (ex. défiscalisation de la prise en charge des abonnements salariés) ;
- Le refus de tout transfert de charges lié à une éventuelle dérive budgétaire, tel que celui observé sur d'autres projets structurants.

Si un effort d'investissement collectif est reconnu comme nécessaire, les entreprises conditionnent leur soutien à des garanties fermes en matière de maîtrise financière, de retour sur investissement territorial (desserte des zones d'activités et bassins d'emploi) et de transparence dans l'utilisation des fonds.

Cette vigilance collective exprimée sur les plans politique, technique et économique s'inscrit dans une logique d'engagement conditionné mais constructif. Bien qu'exprimant de fortes limites budgétaires, les territoires ne refusent pas par principe de s'inscrire dans une perspective de participation financière à la démarche ; ils posent néanmoins comme préalable la consolidation d'un cadre lisible, maîtrisé et fondé sur la confiance mutuelle et l'identification de leviers décisionnels effectifs.

5. Poursuivre le dialogue territorial : un impératif pour la dynamique du projet

Le dialogue territorial conduit durant la phase de préfiguration du SERM a démontré sa capacité à fédérer les acteurs, à faire émerger une ambition partagée et à identifier des leviers opérationnels essentiels à la réussite du projet. Cette démarche a par ailleurs permis d'éclairer les préfigureurs sur les enjeux de dialogue territorial et de concertation permettant la réussite du projet.

Dans cette perspective, la poursuite des échanges engagés avec les acteurs associés à la préfiguration apparaît déterminante pour renforcer l'engagement technique des EPCI, alimenter la phase de préféabilité des projets, et favoriser un portage politique local renforcé. Plusieurs acteurs ont ainsi formulé le souhait de voir émerger un espace structuré de dialogue multipartite, associant collectivités, monde économique, société civile organisée et représentants d'utilisateurs. Une telle démarche constituerait un précieux levier de légitimation, d'enrichissement stratégique et de co-construction sur le long terme.

En parallèle, une ouverture progressive du dialogue au grand public s'impose comme une attente partagée par les EPCI, conseil de développement et collectifs d'utilisateurs, dans un territoire où les enjeux de mobilité ont fait l'objet de nombreuses démarches de concertation ces dernières années. Ce besoin d'implication citoyenne au-delà des impératifs réglementaires à venir traduit une volonté collective de construire un projet compréhensible, lisible et approprié par le plus grand nombre. Dans ce contexte, la démarche déployée devra combiner une approche pédagogique forte sur les enjeux, les calendriers et les arbitrages du projet, avec des formats de participation ouverts, adaptables à la diversité des publics et des territoires. Inscrire le SERM dans cette trajectoire de dialogue renouvelé renforcera sa sécurisation réglementaire, sa légitimité territoriale autant que sa pertinence opérationnelle.

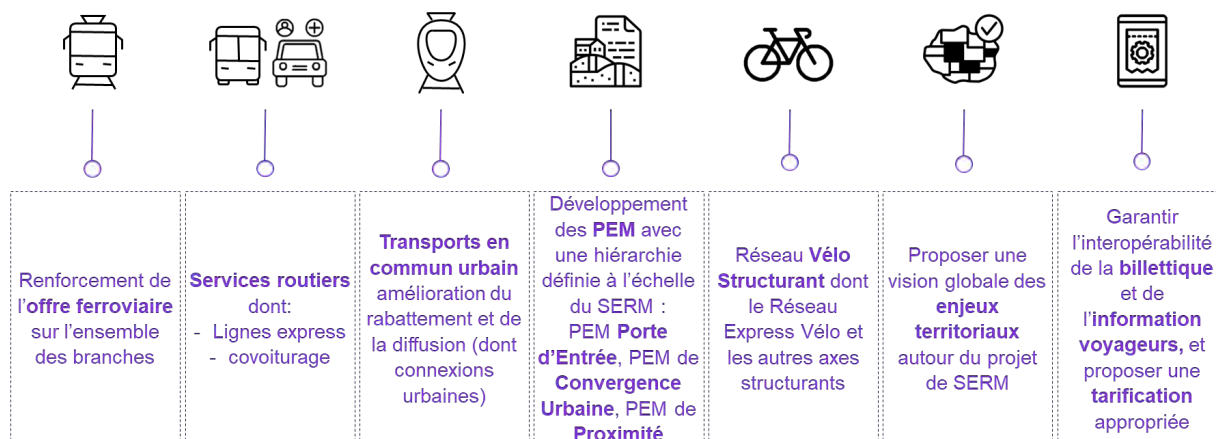
Les objectifs du SERM du bassin de mobilité de Toulouse autour du développement du ferroviaire, de l'intermodalité et des services aux voyageurs

Le SERM constitue une réponse aux besoins de déplacements des habitants du Bassin de Mobilité de Toulouse ; il repose sur un système de transports intégré, avec tous les modes de déplacements et leurs services associés, connectés entre eux.

- Mettre en service la ligne C du métro et aménager 5 nouveaux « pôles de convergence » permettant des correspondances train/métro performantes ;
- Déployer une offre ferroviaire complémentaire sur les 6 branches de l'étoile toulousaine sans accroître la saturation de la gare de Toulouse-Matabiau et consentir des investissements pour renforcer la robustesse de l'exploitation et la fiabilité du réseau ferroviaire ;
- Réaliser des Pôles d'Echanges Multimodaux conçus pour organiser les correspondances entre mode (à pied, à vélo, en transport en commun et en voiture particulière), pour permettre au plus grand nombre d'accéder à l'offre de train,
- Aménager les « portes d'entrée » du SERM en cohérence avec les développements d'offres pour garantir des conditions d'accès aux réseaux attractives ;
- Déployer des lignes express de services routiers et des lignes de covoiturage pour desservir des populations plus éloignées des branches ferroviaires ;
- Finaliser le Réseau Express Vélo ;
- Offrir des nouveaux services aux habitants en matière de billettique et d'information voyageur pour fluidifier leur parcours.

1. Une offre cible de SERM du bassin de mobilité de Toulouse s'appuyant sur la complémentarité des modes de transport

Cette offre de transport est complétée par un travail sur les services et le projet de territoire, visant à intégrer à la réflexion les enjeux de mobilité locale, d'aménagement et d'urbanisme autour des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) afin de proposer un projet d'ensemble cohérent, qui prend en compte le parcours des usagers, et vertueux pour le territoire. A travers une densification autour des axes de transports collectifs structurants, le SERM devient alors un levier pour lutter contre l'étalement urbain et répondre aux enjeux environnementaux et de développement durable du territoire.

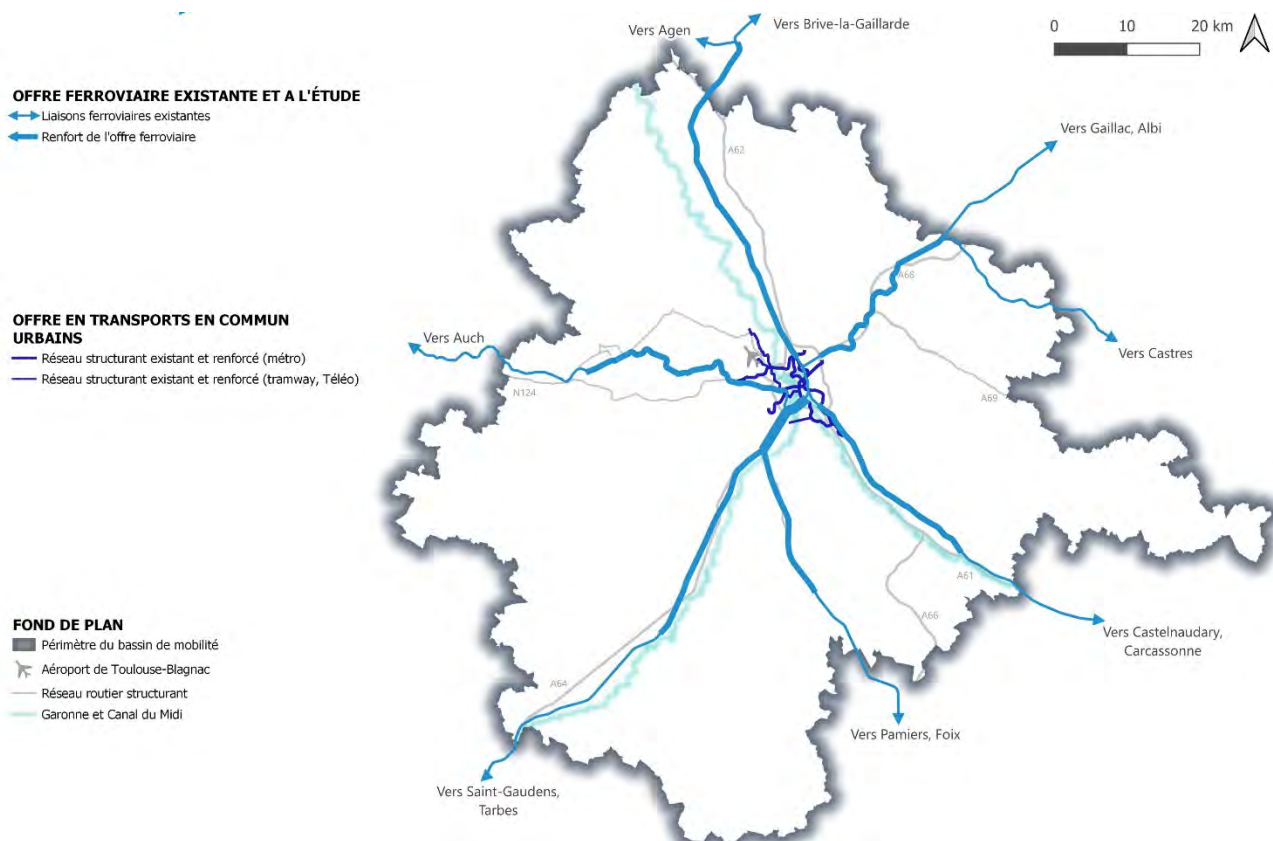


Une armature ferroviaire existante à renforcer, connectée aux modes de transports lourds urbains

Le bassin de mobilité toulousain dispose d'une étoile ferroviaire à 6 branches irriguant les principaux corridors d'urbanisation et reliant les territoires périphériques au cœur de la métropole ainsi que les villes moyennes régionales à proximité de Toulouse.

L'infrastructure de l'étoile ferroviaire toulousaine accueille de nombreuses circulations hétérogènes : en plus des trains régionaux liO, elle supporte également un intense trafic national (TGV et Intercités) ainsi que du trafic fret. Le nœud de Toulouse-Matabiau, à la convergence des différentes branches, concentre un volume important de circulations techniques liées aux opérations de maintenance et de remisage. Il en résulte une saturation de la gare en situation actuelle sur de larges plages de la journée.

Dans le cadre du SERM, cette armature ferroviaire existante est appelée à être renforcée à la fois en termes de capacité, de robustesse et de fiabilité.



Au cœur du territoire, la métropole de Toulouse s'est dotée d'un réseau de transport urbains lourds centré sur deux lignes de métro et une troisième en travaux qui sera mise en service en 2028. Le métro permet une offre performante et capacitaire, à l'échelle des enjeux de déplacements des habitants, qui irrigue les principaux pôles économiques de la métropole.

Dans ce contexte, la brique ferroviaire du SERM du bassin de mobilité de Toulouse repose sur un renforcement de l'offre ferroviaire sur l'ensemble des 6 branches de l'étoile, avec la création de nouvelles « missions » SERM **qui s'ajoutent sans se substituer** aux liaisons liO trains existantes vers les villes moyennes de la région. Ces « missions » SERM sont connectées au réseau de métro au niveau de Pôles de Convergence Urbaine positionnés en amont de la gare de Toulouse Matabiau, qui permettent de diffuser les déplacements vers les différentes zones d'attraction de la métropole, tout en préservant la capacité et l'exploitabilité du nœud ferroviaire central. L'aménagement des Pôles de Convergence Urbaine permet la fluidité du parcours voyageurs et la performance de la connexion fer-métro.

Les PEM de Convergences Urbaines s'inscrivent dans une hiérarchisation stratégique des pôles d'échange du SERM incluant également les PEM de Porte d'Entrée du SERM et les PEM de Proximité.

OFFRE FERROVIAIRE EXISTANTE ET A L'ÉTUDE

- ↔ Liaisons ferroviaires existantes
- ➔ Renfort de l'offre ferroviaire

OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

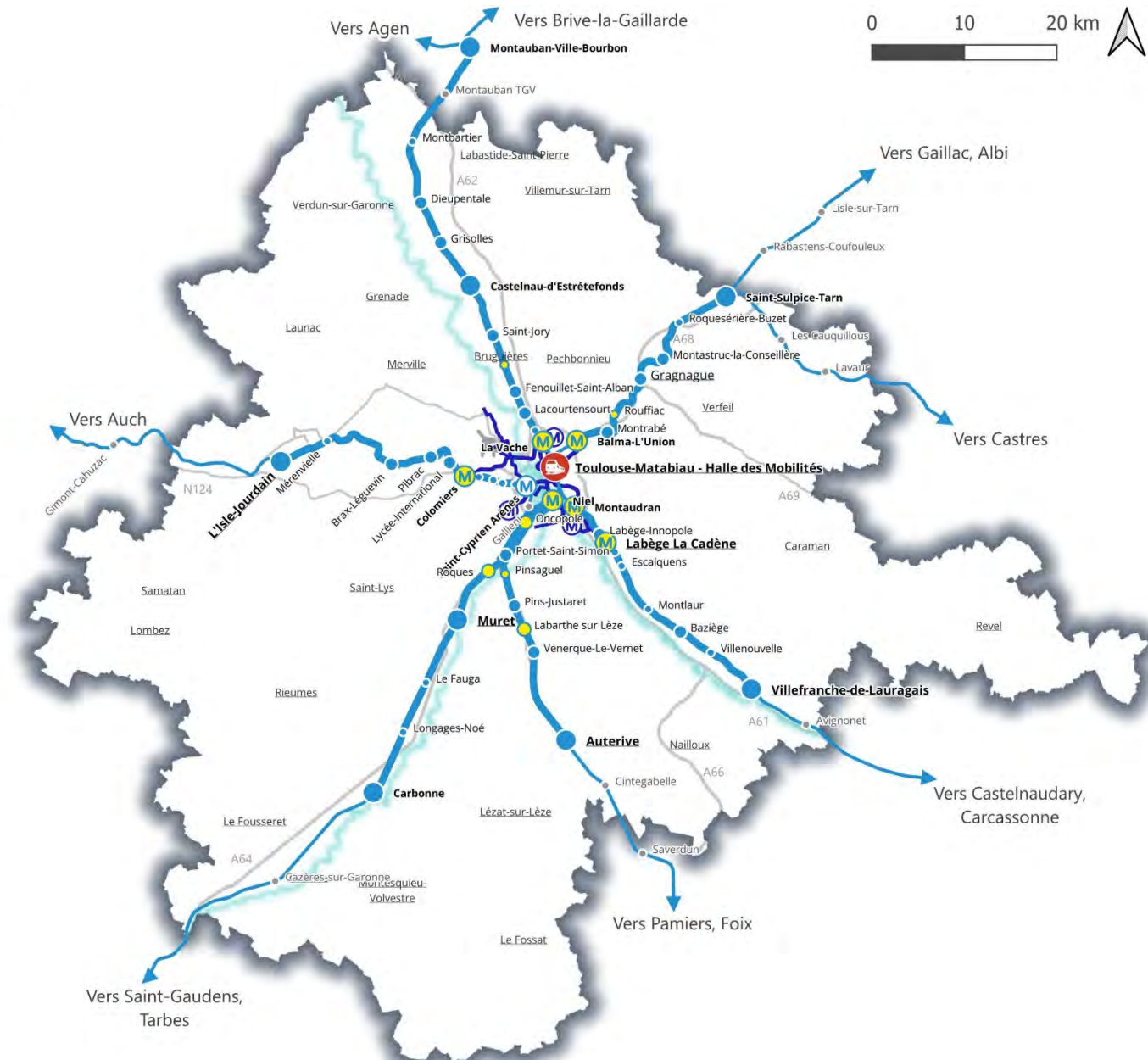
- Réseau structurant : métro
- Réseau structurant : tramway, Télec

MULTIMODALITÉ

- Toulouse Matabiau - Halle des Mobilités
- PEM Porte d'entrée du SERM, point de rabattement majeur du réseau routier interurbain
- PEM de convergence urbaine
- PEM de proximité, Niveau 1
- PEM de proximité, Niveau 2
- Gare non classifiée au titre du SERM
- Existant
- En projet
- Terminus métro

FOND DE PLAN

- Périmètre du bassin de mobilité
- Aéroport de Toulouse-Blagnac
- Réseau routier structurant
- Garonne et Canal du Midi



Une offre SERM routière performante et complémentaire au ferroviaire

En complément de cette armature ferroviaire connectée au métro, le SERM du bassin de mobilité de Toulouse mobilise la multimodalité et l'intermodalité via les modes routiers pour assurer la couverture du territoire du bassin de mobilité et démultiplier l'effet du choc d'offre SERM à travers la mise en place de rabattements routiers. La brique routière du SERM repose sur une armature de lignes structurantes et notamment sur des lignes routières express (opérées suivant les territoires par des services autocars liO ou des services bus Tisséo) et une offre de covoiturage complémentaire composée de lignes et d'aires de covoiturage.

L'offre routière du SERM assure différentes fonctions dans le schéma d'ensemble :

- Elle assure la desserte par le SERM des polarités structurantes du territoire qui sont éloignées de l'étoile ferroviaire. Les lignes routières du SERM permettent une desserte routière directe de ces pôles avec des lignes express radiales vers le cœur métropolitain et connectées aux terminus métro. La performance et la fiabilité de ces lignes est assurée par des aménagements accélérateurs dans les secteurs congestionnés en entrée de la métropole ;
- Les lignes routières du SERM permettent aussi d'assurer le rabattement vers les axes ferroviaires. La mise en place de ces rabattements se fait progressivement, en lien avec le déploiement des améliorations d'offre ferroviaire sur les différentes branches. C'est alors le train qui, grâce à sa performance, joue le rôle d'accélérateur de l'offre de transport collectif sur ces relations.

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) dits "Portes d'Entrée" du SERM jouent un rôle stratégique dans la construction de ces parcours multimodaux, ils structurent l'organisation du rabattement, avec tous les modes de transport, suffisamment loin du cœur de la métropole pour retenir le trafic voiture et permettre de tirer le meilleur parti de l'offre ferroviaire SERM.

L'offre de covoiturage complète ce dispositif avec des lignes organisées et des aires de covoiturage, réparties à la fois sur l'ensemble du territoire et au niveau des PEM :

- Le covoiturage permet d'assurer un maillage additionnel sur le territoire pour effectuer à la fois des liaisons directes en particulier à destination des grandes zones d'emploi, mais aussi compléter le rabattement vers les PEM ;
- Les lignes de covoiturage sont aménagées en complémentarité et synergie avec les lignes routières express SERM : elles offrent une flexibilité supplémentaire (en termes d'horaires et d'arrêts desservis) ; les lignes d'autocar peuvent également jouer un rôle de garantie pour les covoitureurs.

OFFRE FERROVIAIRE EXISTANTE ET A L'ÉTUDE

↔ Liaisons ferroviaires existantes

→ Renfort de l'offre ferroviaire

NOUVELLE OFFRE ROUTIÈRE

↔ Réseaux bus et cars structurants (renforts et créations de lignes, variantes incluses)

NOUVELLE OFFRE COVOITURAGE

— Lignes en expérimentation

OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

— Réseau structurant : métro

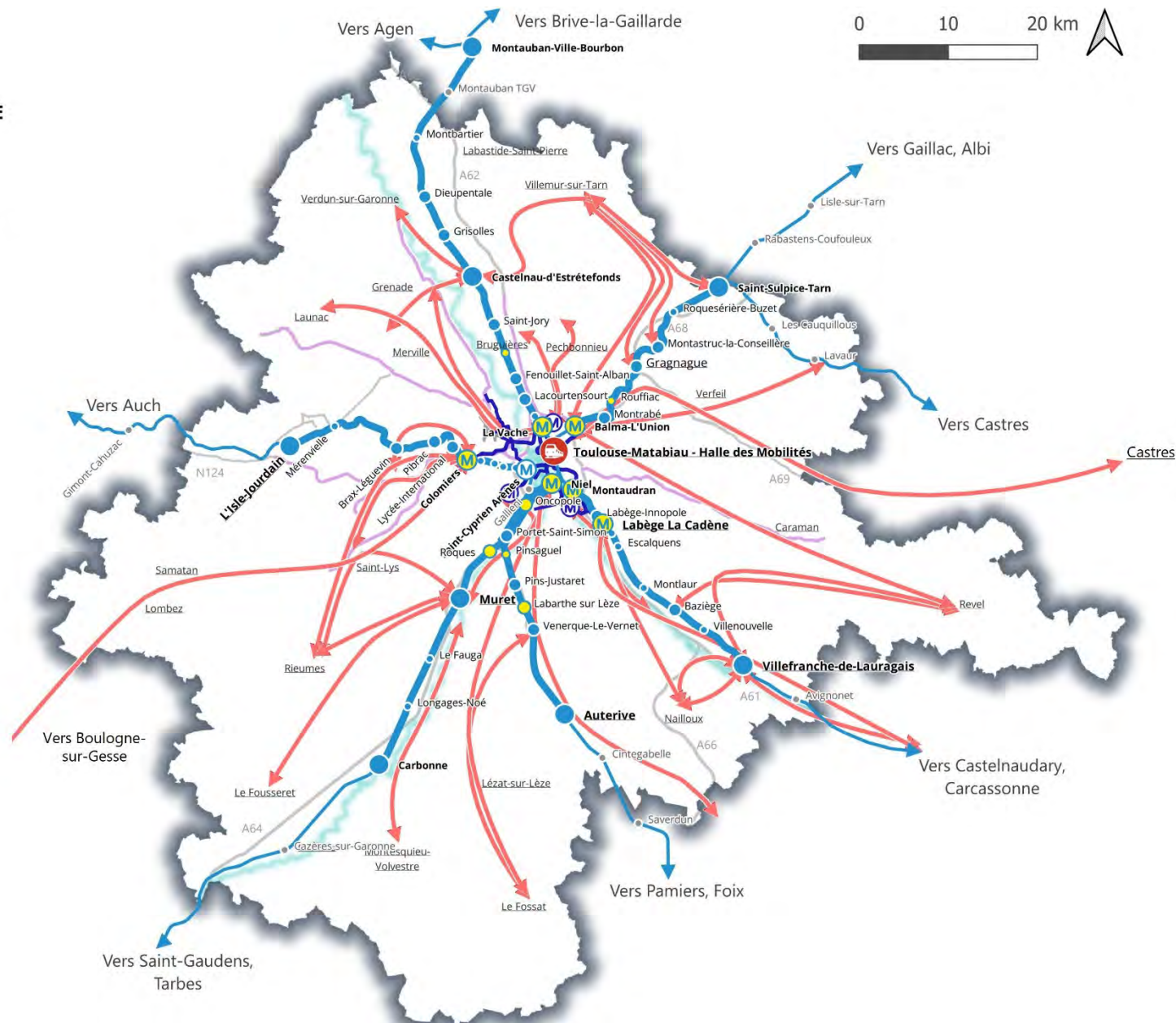
— Réseau structurant : tramway, Téo

MULTIMODALITÉ

- Toulouse Matabiau - Halle des Mobilités
- PEM Porte d'entrée du SERM, point de rabattement majeur du réseau routier interurbain
- PEM de convergence urbaine
- PEM de proximité, Niveau 1
- PEM de proximité, Niveau 2
- Gare non classifiée au titre du SERM
- Existant
- En projet
- Terminus métro

FOND DE PLAN

- Périmètre du bassin de mobilité
- Aéroport de Toulouse-Blagnac
- Réseau routier structurant
- Garonne et Canal du Midi



Des réseaux cyclables structurants qui complètent le maillage

Le vélo est une offre de transport du SERM du bassin de mobilité de Toulouse à part entière, qui permet d'assurer différentes fonctions dans le dispositif global du schéma d'ensemble :

- Le réseau vélo du SERM permet d'assurer le rabattement vers les différents PEM. L'accessibilité vélo est un maillon essentiel de l'attractivité des PEM Portes d'Entrée du SERM et de Convergence Urbaine, mais également des PEM de Proximité qui maillent l'ensemble du territoire le long des axes ferroviaires. L'aire d'accessibilité de 15 minutes à vélo autour des PEM et gares est un périmètre particulièrement stratégique pour la réussite du SERM ;
- Les axes structurants vélo localisés le long des principaux corridors de déplacement permettent d'assurer des fonctions de mobilité du quotidien, particulièrement en proche périphérie où la pratique du vélo a connu dernièrement une croissance significative ;
- Enfin les axes cyclables permettent de parachever le maillage, notamment pour des liaisons transversales entre les bassins de vie sur lesquelles la demande de mobilité est importante mais diffuse et donc difficile à capter par une offre de transport collectif.

L'offre vélo SERM s'appuie sur un ensemble d'aménagements structurants, comme le Réseau Express Vélo (REV) dont le déploiement est en cours. L'efficacité de ce mode de transport dans le cadre du SERM passe également par son traitement au niveau des PEM avec la nécessité de proposer une offre de stationnement sécurisée ainsi que différents services dont des offres intermodales incluant le mode vélo (notamment l'offre de la Région Occitanie train + vélo qui favorise la multimodalité tout en évitant l'import des vélos dans les trains).

OFFRE FERROVIAIRE EXISTANTE ET A L'ÉTUDE

↔ Liaisons ferroviaires existantes

→ Renfort de l'offre ferroviaire

NOUVELLE OFFRE ROUTIÈRE

→ Réseaux bus et cars structurants (renforts et créations de lignes, variantes incluses)

NOUVELLE OFFRE COVOITURAGE

— Lignes en expérimentation

NOUVELLE OFFRE VÉLO

— Réseau cyclable structurant (existant)

— Réseau cyclable structurant (créé)

OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

— Réseau structurant : métro

— Réseau structurant : tramway, Téléo

MULTIMODALITÉ

🚉 Toulouse Matabiau - Halle des Mobilités

● PEM Porte d'entrée du SERM, point de rabattement majeur du réseau routier interurbain

Ⓜ PEM de convergence urbaine

● PEM de proximité, Niveau 1

● PEM de proximité, Niveau 2

● Gare non classifiée au titre du SERM

● Existant

● En projet

Ⓜ Terminus métro

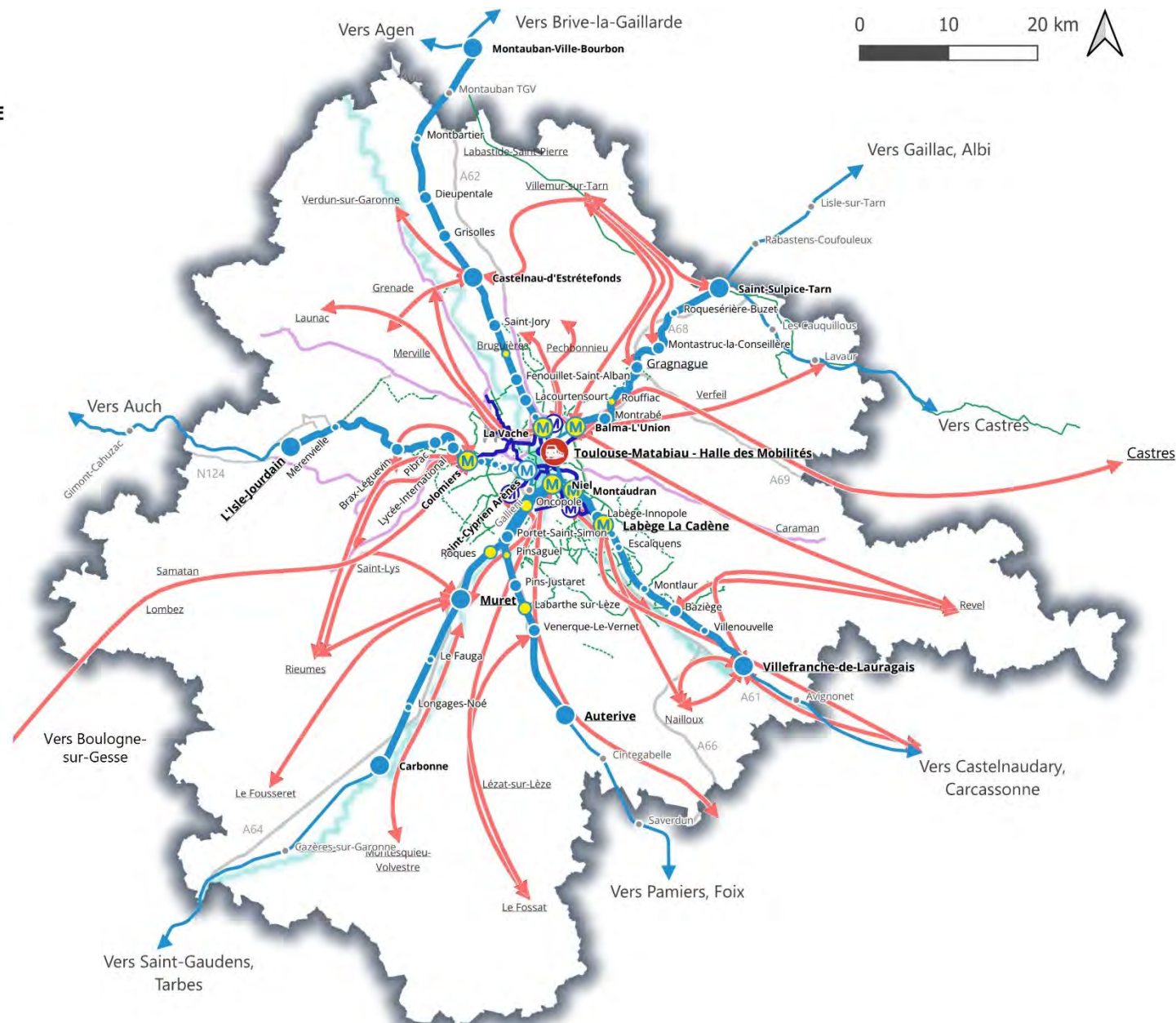
FOND DE PLAN

■ Périmètre du bassin de mobilité

✈ Aéroport de Toulouse-Blagnac

— Réseau routier structurant

— Garonne et Canal du Midi



L'offre cible multimodale et intermodale, complétée par des services aux usagers

Les différentes briques d'offres du SERM sont consolidées et mises en relation à travers les Pôles d'Echanges Multimodaux afin de proposer une offre globale multimodale. Leur programme d'aménagement est défini sur la base d'une hiérarchisation découlant de leur fonction dans la chaîne de déplacement Rabattre – Transporter – Diffuser.

Le parcours des usagers au sein de cette offre multimodale est facilité par les actions engagées par les AOM et les partenaires de la mobilité afin de garantir une mobilité sans couture sur l'ensemble du territoire. Ces actions visent à une tarification et une information voyageur communes et interopérables sur le périmètre du SERM.

Un projet de territoire en cohérence avec le projet de transport

Dans le cadre de la démarche SERM, une réflexion a été lancée sur le projet de territoire accompagnant le SERM. L'objectif est de converger sur une vision commune du développement du territoire aux différents horizons du SERM, afin d'accueillir habitants et activités économiques sur un territoire attractif marqué jusqu'à présent par l'étalement urbain, en engageant une synergie vertueuse entre urbanisme et transport. Ce travail en cours associe les SCoT et les EPCI du périmètre SERM.

La démarche SERM, pour éviter de favoriser l'étalement urbain, doit intégrer cette réflexion pour aller vers une approche commune, notamment concernant la densification autour des PEM.

Un déploiement progressif de l'offre cible

L'offre cible multimodale représente l'ambition de long terme des partenaires. Son déploiement est planifié dans le temps suivant une démarche pragmatique jalonnée par les grands projets déjà lancés et financés sur le territoire, en particulier la ligne C du métro prévue à l'horizon 2028 (court terme) et le projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) prévus à l'horizon fin 2031 (moyen terme).

Ces projets déjà financés constituent la phase 0 du SERM. La phase 1 quant à elle regroupe l'ensemble des projets indispensables et prioritaires pour assurer le fonctionnement et le succès de ces opérations majeures aux horizons court et moyen terme, tout en consolidant une vision prospective partagée. La stratégie d'ordonnancement des développements d'offre, et des projets d'infrastructures afférents, au-delà de l'horizon moyen terme pour atteindre la vision cible sera à affiner dans la suite des études.

Schéma synthèse : Projet de l'offre cible du SERM de l'agglomération toulousaine

OFFRE FERROVIAIRE

- ← Liaisons ferroviaires existantes
- Renfort de l'offre ferroviaire

OFFRE ROUTIÈRE

- ↔ Réseaux bus et cars structurants (renforts et créations de lignes)

OFFRE VÉLO

- Réseau cyclable structurant

OFFRE COVOITURAGE

- Lignes en expérimentation

OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

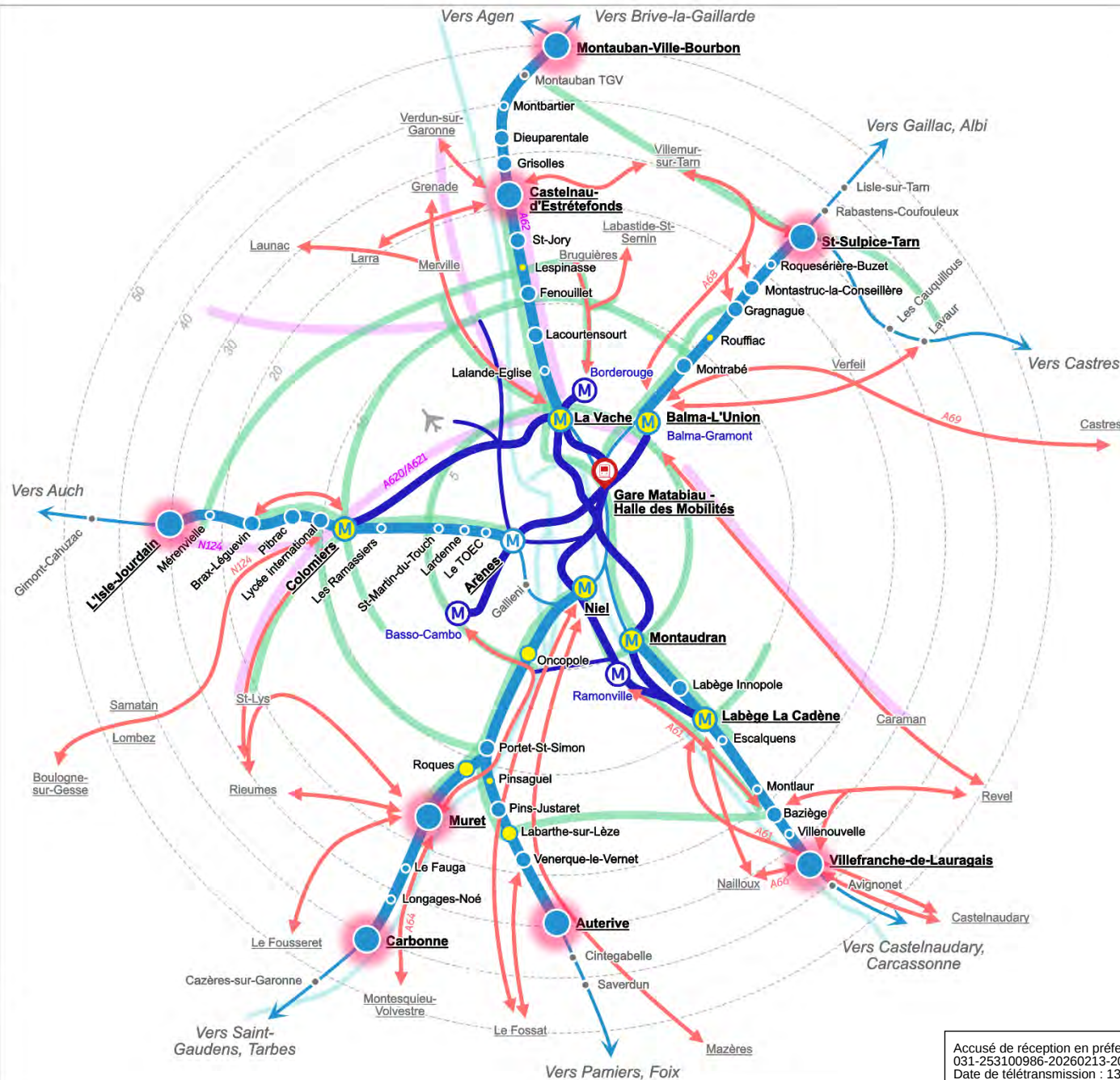
- Réseau structurant : métro
- Réseau structurant : tramway, Téo

MULTIMODALITÉ

- Toulouse Matabiau - Halle des Mobilités
- PEM porte d'entrée du SERM, point de rabattement majeur du réseau routier interurbain
- PEM de convergence urbaine
- PEM de proximité - Niveau 1
- PEM de proximité - Niveau 2
- PEM existant / à créer
- Gare non classifiée au titre du SERM
- Terminus métro

FOND DE PLAN

- Zones à vol d'oiseau autour du centroïde de Toulouse (valeurs en km)
- Aéroport de Toulouse-Blagnac
- Garonne et Canal du Midi



2. Les objectifs du SERM en matière d'aménagement : vers une bonne articulation avec les mobilités

1. Identification de l'enjeu de l'aménagement du territoire autour du SERM

Les premières études menées sur le SERM Toulousain (Etudes Multimodales phase 1 – Etude n°14 sur le développement de l'étoile ferroviaire toulousaine) avaient identifié la nécessité d'accompagner le projet de renforcement de l'offre ferroviaire par un projet de territoire, notamment dans le but de disposer d'hypothèses socio-économiques et urbaines autour des gares permettant de maximiser l'opportunité du projet.

La loi sur les SERM votée en 2023 a élargi le champ de la définition du projet de transport en intégrant les sujets de PEM, tarification, services, rabattements... afin de mieux identifier les composantes de la desserte des territoires périurbains. A ce titre, une réflexion sur le projet de territoire, et l'articulation entre le projet de transport et le projet d'aménagement du territoire, devient un volet à part entière du projet SERM.

Les partenaires de la mobilité sur l'aire toulousaine se sont pleinement saisis de cette problématique dans le cadre de la phase 2 des Etudes Multimodales lancée en 2022, en initiant l'action n°6 visant à proposer une vision globale des enjeux territoriaux autour du SERM. Cette mission est réalisée par l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire métropolitaine (AUAT) avec un pilotage de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Haute-Garonne et de Toulouse Métropole.

2. Des actions en cours pour proposer une vision globale des enjeux territoriaux autour du SERM

La mission confiée à l'AUAT porte sur une étude formalisant une vision globale des enjeux urbains autour du SERM. Elle fait partie intégrante du panel d'actions proposées pour donner suite à la première phase des études de l'étoile ferroviaire toulousaine.

Il s'agit de définir un cadre stratégique pour la mise en place d'une cohérence entre la desserte par une offre SERM (un système intégré de mobilités) d'une part et le développement des territoires concernés d'autre part. Afin d'améliorer la performance globale du projet SERM, cette cohérence sera permise par une vision partagée de l'évolution des territoires concernés et par la mise en cohérence des politiques de mobilité (rabattements, stationnement...).

Plus précisément, les objectifs de cette étude sont :

- réinterroger les enjeux de développement territorial en lien avec l'arrivée d'une nouvelle offre de service SERM ferroviaire et routière ;
- accompagner la définition de l'offre de transport, routière et ferroviaire en posant les grands principes de rabattement, en lien avec les dynamiques territoriales en cours et à venir ;
- améliorer la performance globale du projet en :
 - limitant les risques d'étalement urbain dans le cadre d'un développement soutenable des territoires,
 - favorisant le report modal vers des modes de déplacements vertueux et efficaces,
 - participant à assurer la rentabilité socio-économique du projet.

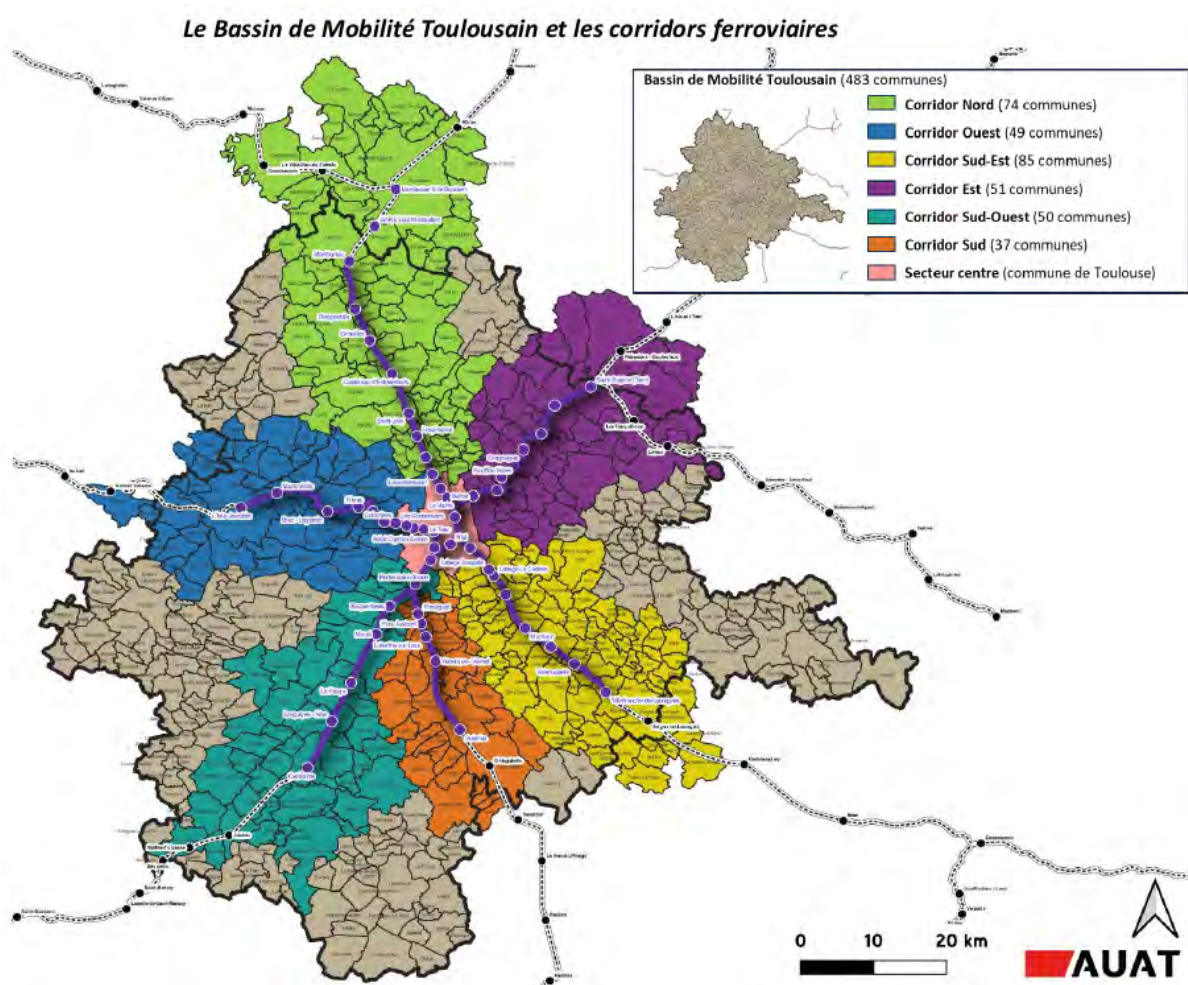
L'étude démarrée en 2024 est organisée en 3 temps :

- une phase de diagnostic et de définition des enjeux stratégiques ;

- des préconisations opérationnelles d'aménagement sous la forme d'une boîte à outils ;
- la consolidation d'une feuille de route globale.

Le premier temps de la phase de diagnostic s'est achevé à la fin du premier semestre 2025 avec un travail fondé sur des analyses statistiques qui a permis d'identifier les dynamiques territoriales récentes sur les pôles urbains du territoire du SERM, avec une approche selon différents niveaux d'échelle géographique :

- **Echelle 1 : le grand territoire**, correspondant au périmètre du SERM, soit le Bassin de Mobilité Toulousain défini dans le cadre de la LOM. Ce périmètre comporte 483 communes sur 19 EPCI ;
- **Echelle 2 : les corridors ferroviaires**, constitués à partir d'un temps d'accès de 15 minutes en modes motorisés (voiture, transports en commun - TC) autour des gares ferroviaires. Les 6 corridors, ainsi que le secteur centre (commune de Toulouse), représentent 347 communes, certaines pouvant être à l'extérieur du bassin de mobilité tout en restant à moins de 15 minutes d'une gare ferroviaire desservie par l'offre SERM ;
- **Echelle 3 : les gares ferroviaires situées dans le périmètre SERM**, avec plus de 50 gares (existantes ou en projet) représentant plus de 160 communes dans leur bassin d'attraction (correspondant à un temps d'accès de 15 minutes en vélo).



Le travail mené sur la phase de diagnostic est essentiellement statistique. Il doit être complété par une analyse prospective au sein des différents territoires du périmètre du SERM, via la tenue d'atelier de

dialogue avec les territoires qui ont eu lieu au mois de septembre 2025. Ces ateliers ont permis de partager et enrichir le diagnostic et la définition des enjeux avec les territoires.

Ce temps d'échange a été organisé en cohérence avec le dialogue territorial porté par la préfiguration SERM en avril-mai 2025 (entretiens bilatéraux avec les EPCI et ateliers territoriaux par quadrants). Ces échanges ont rassemblé les tandems SCoT – EPCI.

Il a permis notamment :

- De contextualiser les dynamiques territoriales en cours au regard du diagnostic réalisé (croissance de population, création d'emplois, évolutions de la tâche urbaine, polarisation des territoires...) ;
- D'identifier les principaux projets urbains connus, les perspectives de croissance des différents territoires (territoires d'accueil des SCoT, principales zones d'urbanisation des PLU et PLUi, opérations connues / engagées / à venir...), les projets d'équipements, d'aménités urbaines...
- De préciser la perception des différents acteurs concernant l'aménagement autour des gares ferroviaires (enjeux, perspectives d'évolution, projets...) et d'échanger sur les effets du déploiement d'un choc d'offre SERM sur les enjeux d'aménagement.

3. L'étoile ferroviaire toulousaine : l'armature du SERM

Le service ferroviaire constitue une structure centrale de l'offre de mobilité du SERM. Il est donc indispensable de définir une offre régulière, performante et fiable.

1. La description des infrastructures ferroviaires

Description générale de l'étoile ferroviaire

L'étoile ferroviaire du bassin de mobilité de Toulouse est composée de **6 branches** :

Axe Nord – Ligne 640000	Jusqu'à Montauban (puis Agen / Cahors et Brive)
Axe Ouest – Ligne 648000	Jusqu'à L'Isle-Jourdain (puis Auch)
Axe Sud-Ouest – Ligne 650000	Jusqu'à Carbonne (puis Luchon/Tarbes Pau)
Axe Sud – Ligne 672000	Jusqu'à Auterive (puis Latour de Carol)
Axe Sud-Est – Ligne 640000	Jusqu'à Villefranche-de-Lauragais (puis Carcassonne et Narbonne)
Axe Nord-Est – Ligne 718000	Jusqu'à St-Sulpice (puis vers Mazamet, Albi, Rodez et Aurillac)

Sur le périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, le réseau est **hétérogène** :

- 3 lignes à double voie, 3 lignes à voie unique ;
- 4 lignes électrifiées, 2 lignes non-électrifiées ;
- Des systèmes de signalisation hétérogènes, parfois obsolètes, ci-après du plus ancien au plus récent :
 - o BMU : Block Manuel Unifié
 - o BAPR : Block Automatique à Permissivité Restreinte
 - o BAL : Block Automatique Lumineux

2. La description de l'offre existante

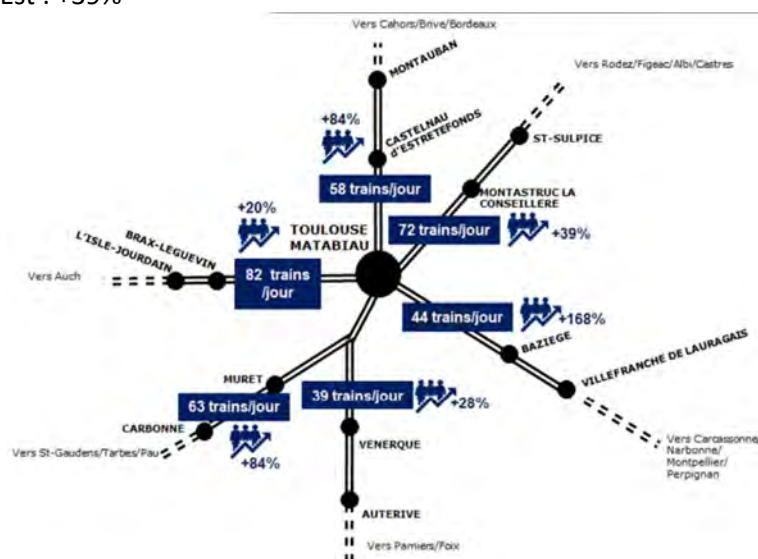
En 2020, l'offre de service liO train a connu un développement d'offre important sur l'étoile ferroviaire toulousaine : lors de la mise en place du service annuel 2020, l'offre liO train a augmenté de 46% sur l'axe Toulouse-Agen-Brive (branche Nord), de 35% sur l'axe Toulouse-Pau (branche sud-ouest) et de nouvelles liaisons directes Toulouse-Perpignan ont été créées sur la branche sud-est.

En 2025, l'offre s'est encore renforcée avec 23% d'offre en plus sur Toulouse-Narbonne et des développements ponctuels sur l'ensemble des axes. Ainsi, **358 trains par jour circulent en 2025** sur l'aire urbaine toulousaine, avec une offre déjà fréquente en heure de pointe et sur une amplitude élargie sur plusieurs relations. Ainsi on retrouve **déjà jusqu'à 4 trains par heure de pointe** sur les relations suivantes :

- Toulouse-Muret avec une amplitude de 6h02 à 21h42 ;
- Toulouse-Castelnau d'Estrétefonds avec une amplitude de 5h58 à 20h28 ;
- Arènes-Colomiers avec une amplitude de 6h25 à 21h15 ;
- Toulouse-St Sulpice avec une amplitude de 6h18 à 21h26.

Cette politique volontariste de l'AOM s'est traduite par une croissance importante de la fréquentation qui traduit l'attractivité du service et une attente des usagers pour une offre ferroviaire performante et fréquente. Entre 2019 et 2024 la fréquentation des trains liO a progressé de 68% à l'échelle de l'Occitanie avec des évolutions très importantes sur les branches de l'étoile toulousaine :

- Axe Nord : +84%
- Axe Ouest : +20%
- Axe Sud-Ouest : +84%
- Axe Sud : +28%
- Axe Sud-Est : +168%
- Axe Nord-Est : +39%



La fiabilité et la ponctualité sont aujourd'hui perfectibles sur l'étoile toulousaine (plus large que le périmètre géographique du SERM du bassin de mobilité de Toulouse) : on observe 93,2% de réalisation du service prévu et 87,7% de trains avec un retard inférieur à 5 minutes. 20% des suppressions de train et plus d'1/3 des retards sont liés à des problèmes relevant de la gestion de l'infrastructure. Plus grave, ce constat d'une qualité de service globalement perfectible se double d'épisodes de fortes perturbations parfois prolongées sur des périodes longues, obérant significativement la confiance des usagers dans ce mode. L'étoile toulousaine doit par conséquent se moderniser pour permettre au système ferroviaire dans son ensemble d'être plus fiable, plus résilient et plus performant face aux enjeux d'accroissement du trafic ferroviaire. Il s'agit d'un enjeu majeur afin de garantir l'attractivité de l'offre pour les usagers, le ferroviaire étant un mode plus performant que la voiture (en temps de parcours, en confort, mais aussi sur le plan environnemental) lorsque sa fiabilité est garantie.

L'une des spécificités de l'étoile ferroviaire toulousaine est, depuis le Service Annuel 2020 (SA 2020), la forte sollicitation des capacités des infrastructures ferroviaires, les trains régionaux liO mobilisant ainsi en heures de pointe la totalité des sillons qui leur sont affectés. L'allocation du volume de sillons

consacré aux trains liO, en heures de pointe, est, par ailleurs, le fruit de négociations entre opérateurs ferroviaires et autorités organisatrices (dont l'Etat). De fait, les trains liO consomment l'ensemble de l'infrastructure qu'il est possible de leur allouer en heure de pointe dans le noeud de Matabiau. Les études menées démontrent un niveau de saturation d'ores et déjà très important, notamment sur les périodes de flanc de pointe. En particulier, le créneau avant l'heure de pointe du matin affiche un niveau de saturation très élevé (sortie des trains depuis les espaces de remisage vers la gare de Toulouse Matabiau) alors même que sa bonne exécution conditionne la qualité de production de l'heure de pointe du matin. Au-delà de l'offre actuelle, **la poursuite du développement du service pour permettre le choc d'offre SERM prévu nécessitera d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire actuel.**

En effet, il est actuellement impossible d'ajouter davantage de circulations en heures de pointe :

- La gare de Toulouse-Matabiau est saturée en heures de pointe ;
- 3 des 6 branches de l'étoile sont en voie unique, ce qui limite la possibilité d'ajouter des trains,
- Les troncs communs, déjà modernisés, sont utilisés au maximum de leur capacité (par exemple, on dénombre 180 trains liO par jour sur la section Matabiau-Empalot, auxquels s'ajoutent les circulations fret, Intercités, trains des pèlerins ...).

Structure de l'offre ferroviaire selon la période de l'année

L'offre de référence est celle en jour ouvré de base (JOB), soit 221 jours sur 365, ce qui représente 61% de l'année. C'est en JOB que les infrastructures sont le plus utilisées. Les autres jours de l'année, l'offre proposée est plus faible. Le tableau suivant présente la part de l'offre proposée sur chaque période, en ayant comme référence l'offre des jours ouvrés de base :

Type de jour	Nombre de jour / an	Proportion / an	Part de l'offre
JOB (hors été)	221	61%	100%
Samedi (hors été)	46	13%	60%
Dimanche (hors été)	46	13%	35%
Jours fériés	10	3%	35%
JOB été	30	8%	70%
Samedi été	6	2%	50%
Dimanche été	6	2%	30%

Amplitude

L'offre actuelle (SA2025) est décomposée en trois tranches horaires, répartie sur les 17 heures de service par jour. Entre ces trois tranches horaires, la cadence des missions varie, avec pour objectif de répondre au mieux à la demande, tout en tenant compte des contraintes de l'infrastructure (exploitabilité et maintenance) :

- Heures de pointe (6h30-9h / 16h-19h30), soit 6 heures de service ;
- Heures creuses en journée (9h – 16h), soit 7 heures de service ;
- Heures en flancs de pointe (5h30 – 6h30 / 19h30 – 22h30), soit 4 heures service.

	Heures au terminus (en JOB)			
Axe	1er départ vers Toulouse	1er départ depuis Toulouse	Dernier départ vers Toulouse	Dernier départ depuis Toulouse
Nord Montauban VB – Toulouse	06:15	07:15	20:15	20:30
Ouest L'Isle-Jourdain - Toulouse	07:00	21:00	06:00	20:30
Sud-Ouest Carbonne – Muret -Toulouse	06:30	21:30	07:00	21:45
Sud Auterive – Toulouse	07:00	21:00	07:00	21:00
Sud-Est Villefranche-de-Lauragais	07:00	21:30	05:45	20:30
Nord -Est Saint-Sulpice - Toulouse	06:45	21:45	06:00	21:30

Missions sur le périmètre du SERM et offre associée

Réticulaire :

Le schéma suivant est le réticulaire du Plan d'Exploitation de Référence (PER) 2027 de l'Etoile ferroviaire de Toulouse. L'encadré en rouge matérialise le périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Plan d'Exploitation de Référence Bordeaux-Toulouse-Narbonne Applicable à compter du SA 2027

V1.7 du 16/07/2024

Par défaut, et sauf mention contraire,
le matériel de traction est en US

Légende :

- Vitesse 120 km/h
- Vitesse 130 km/h
- Vitesse 140 km/h
- Vitesse 160 km/h
- Vitesse 180 km/h
- Vitesse 200 km/h
- Vitesse 210 km/h
- Vitesse 220 km/h
- Vitesse 230 km/h
- Vitesse 240 km/h
- Vitesse 250 km/h
- Vitesse 260 km/h
- Vitesse 270 km/h
- Vitesse 280 km/h
- Vitesse 290 km/h
- Vitesse 300 km/h
- Vitesse 310 km/h
- Vitesse 320 km/h
- Vitesse 330 km/h
- Vitesse 340 km/h
- Vitesse 350 km/h
- Vitesse 360 km/h
- Vitesse 370 km/h
- Vitesse 380 km/h
- Vitesse 390 km/h
- Vitesse 400 km/h
- Vitesse 410 km/h
- Vitesse 420 km/h
- Vitesse 430 km/h
- Vitesse 440 km/h
- Vitesse 450 km/h
- Vitesse 460 km/h
- Vitesse 470 km/h
- Vitesse 480 km/h
- Vitesse 490 km/h
- Vitesse 500 km/h
- Vitesse 510 km/h
- Vitesse 520 km/h
- Vitesse 530 km/h
- Vitesse 540 km/h
- Vitesse 550 km/h
- Vitesse 560 km/h
- Vitesse 570 km/h
- Vitesse 580 km/h
- Vitesse 590 km/h
- Vitesse 600 km/h
- Vitesse 610 km/h
- Vitesse 620 km/h
- Vitesse 630 km/h
- Vitesse 640 km/h
- Vitesse 650 km/h
- Vitesse 660 km/h
- Vitesse 670 km/h
- Vitesse 680 km/h
- Vitesse 690 km/h
- Vitesse 700 km/h
- Vitesse 710 km/h
- Vitesse 720 km/h
- Vitesse 730 km/h
- Vitesse 740 km/h
- Vitesse 750 km/h
- Vitesse 760 km/h
- Vitesse 770 km/h
- Vitesse 780 km/h
- Vitesse 790 km/h
- Vitesse 800 km/h
- Vitesse 810 km/h
- Vitesse 820 km/h
- Vitesse 830 km/h
- Vitesse 840 km/h
- Vitesse 850 km/h
- Vitesse 860 km/h
- Vitesse 870 km/h
- Vitesse 880 km/h
- Vitesse 890 km/h
- Vitesse 900 km/h
- Vitesse 910 km/h
- Vitesse 920 km/h
- Vitesse 930 km/h
- Vitesse 940 km/h
- Vitesse 950 km/h
- Vitesse 960 km/h
- Vitesse 970 km/h
- Vitesse 980 km/h
- Vitesse 990 km/h
- Vitesse 1000 km/h

**Bordeaux-Toulouse : impacts
travaux AFSB + AFNT à étudier à
chaque SA**

Afin de clarifier le type d'offre déclenché sur la journée, il est proposé de donner à voir celle-ci par mission par axe

Axe Nord : Structuration de l'offre actuelle

Les dessertes sont composées de :

- **Toulouse-Agen** : 1 train liO/h en période de pointe, 1 train toutes les 2 heures en heures creuses (les week-ends également) articulé avec les Intercités ; ce qui permet d'assurer 1 train/h entre Toulouse et Agen toute la journée (liO+IC). Ces trains ne desservent que Castelnau d'Estrétefonds entre Toulouse et Montauban.
- **Toulouse-Cahors/Brive** : 1 train liO/h en période de pointe, 1 train toutes les 2 heures en heures creuses. En heures de pointe les trains ne desservent que Castelnau d'Estrétefonds entre Toulouse et Montauban et forment une fréquence aux 30 minutes avec les Toulouse-Agen : en heures creuses ces missions desservent tous les points d'arrêts entre Toulouse et Montauban.
- **Toulouse-Montauban** : jusqu'à 4 trains/h en période de pointe (3/h en 2019) - 2 trains par heure en heure de pointe desservent toutes les gares (à noter que l'un de ces 2 sillons ne peut pas être activé si l'Intercités Toulouse-Paris circule).
- Sur les haltes périurbaines toulousaines (Lacourtenourt, St-Jory, Grisolles, Dieupentale, Montbartier) : 2 trains/h en période de pointe, toutes les 2h en heures creuses.

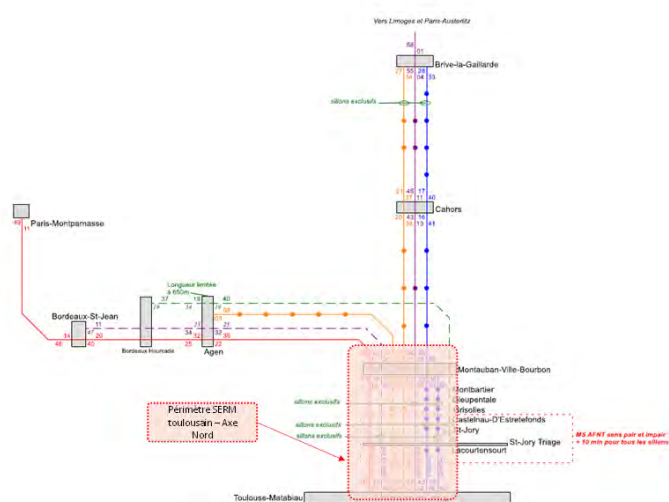


Figure 1. Extrait du réticulaire du SA2025 - Zoom Axe Nord

Tableau 1. Axe Nord : Volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires SA2025 – Axe Nord	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – Montauban	18	1	0
Toulouse - Agen	22	17	14
Toulouse - Cahors/Brive	20	16	15
TOTAL	60	34	29

Tableau 2. Axe Nord : Nombre d'arrêts par gare (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
Axe Nord	En JOB	Samedi	Dimanche
Montauban	60	34	29
Montbartier	29	17	15
Dieupentale	29	17	15
Grisolles	29	17	15
Castelnau d'Estrétefonds	60	34	29
St-Jory	29	17	15
Lacourtenourt	29	17	15

Tableau 3. Axe Nord : Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
Axe Nord	1 ^{ère} arrivée à Tlse/ Dernier départ de Tlse	1 ^{ère} arrivée à Mtban/ Dernier départ de Mtban
Montauban	6h 15-20h30	-
Montbartier	6h 15-20h30	7h 15-20h15
Dieupentale	6h 15-20h30	7h 15-20h15
Grisolles	6h 15-20h30	7h 15-20h15
Castelnau d'Estrétefonds	6h 15-20h30	6h 15-21h15
St-Jory	6h 15-20h30	7h 15-20h15
Lacourtenourt	6h 15-20h30	7h 15-20h15

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe Ouest : Structuration de l'offre actuelle

L'offre liO trains de l'axe s'organise autour des dessertes suivantes :

- **Toulouse - Auch** : 1 train par heure en période de pointe, 1 train toutes les 2 heures le reste de la journée et le week-end. Ces trains ne desservent pas la partie urbaine entre Colomiers et Arènes.
- **Toulouse - L'Isle-Jourdain** : un train toutes les 30 mn en pointe le matin vers Toulouse, le soir depuis Toulouse. Ainsi une fréquence minimale d'1 train par heure est garantie toute la journée en semaine, 1 train toutes les 2 h le week-end. Ces trains peuvent exceptionnellement desservir la halte de Lardenne sur la partie urbaine entre Colomiers et Arènes.
- **Arènes-Colomiers** : ces navettes sont les seuls trains de l'axe desservant les haltes des Ramassiers, de Saint-Martin du Touch, Lardenne (également desservie par quelques missions Toulouse-L'Isle Jourdain), Le Toec 2 fois par heure en période de pointe et 1 fois en heures creuses.

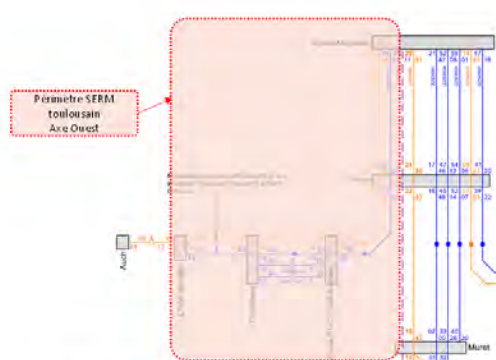


Figure 2. Extrait du réticulaire du SA2025 - Zoom Axe Ouest

Tableau 5. Axe Ouest : Structuration et volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires SA2025 – Axe Ouest	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Arènes - Colomiers	44	30	26
Toulouse - L'Isle Jourdain	13	-	2
Arènes - L'Isle-Jourdain	1	-	-
Toulouse - Auch	22	16	14
TOTAL	80	46	42

Tableau 6. Axe Ouest : Nombre d'arrêts par gare (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
Axe Ouest	En JOB	Samedi	Dimanche
Galliéni	35	16	16
Arènes	80	46	42
Le Toec	44	30	26
Lardenne	51	30	26
St-Martin-du-Touch	44	20	26
Les Ramassiers	44	30	26
Colomiers	80	46	42
Lycée International	35	16	16
Pibrac	35	16	16
Brax-Léguevin	36	16	16
Mérenvielle	18	3	16
L'Isle-Jourdain	36	36	16

Tableau 7. Axe Ouest : Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
Axe Ouest	1 ^{ère} arrivée à Tlse ou Arènes	1 ^{ère} arrivée à L'Isle Jourdain
	Dernier départ de Tlse ou Arènes	Dernier départ de L'Isle Jourdain
Galliéni	7h00-20h30	6h00-21h00
Arènes	7h00-20h30	6h00-21h00
Le Toec	6h30-20h30	-
Lardenne	6h30-20h30	-
St-Martin-du-Touch	6h30-20h30	-
Les Ramassiers	6h30-20h30	-
Colomiers	6h30-20h30	6h00-21h00
Lycée International	7h00-20h30	6h00-21h00
Pibrac	7h00-20h30	6h00-21h00
Brax-Léguevin	7h00-20h30	6h00-21h00
Mérenvielle	7h00-20h30	6h00-20h00
L'Isle-Jourdain	7h00-20h30	-

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe Sud-Ouest : Structuration de l'offre actuelle

La desserte actuelle de cet axe s'organise de la façon suivante :

- **Toulouse – Pau** : la complémentarité horaire (et l'exclusivité des sillons) avec les trains Inter-cités de l'axe permettent d'assurer une desserte à l'heure en pointe et toutes les 2h le reste de la journée et le week-end. Ces trains longs parcours desservent uniquement Muret et Saint-Agne en partie métropolitaine de la ligne ;
- **Toulouse-Tarbes** : ici aussi l'articulation avec les IC permet de garantir une desserte à l'heure de cette origine-destination durant toute la journée et le week-end. Ils proposent la même desserte que les précédents à proximité de Toulouse ;
- **Toulouse-Montréjeau** : ces trains constituent des renforts d'offres ponctuels en période de pointe permettant de proposer une desserte à la demi-heure de cette Origine-Destination. Ces sillons sont omnibus sur tout leur parcours ;
- **Toulouse-Boussens** : ces trains déployés à hauteur de 2 trains/h en heure de pointe, 1/h en heure creuses assurent eux aussi une desserte omnibus de l'axe ;
- **Toulouse-Muret** jouit d'une offre portée jusqu'à 4 trains/h (3 en 2018) en période de pointe.

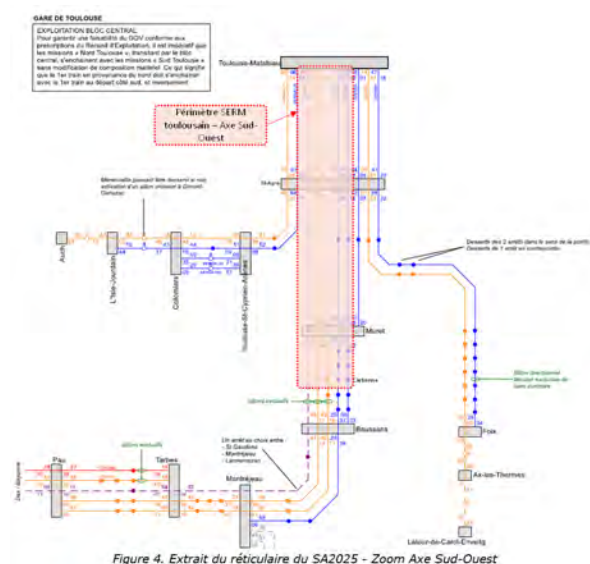


Tableau 24. Axe Sud-Ouest : Structuration et volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
SA2025			
Toulouse – Muret	11	-	-
Toulouse - Boussens	19	13	13
Toulouse - Montréjeau/Luchon/Tarbes/Pau	32	24	24
TOTAL	62	37	37

Tableau 25. Axe Sud-Ouest : Nombre d'arrêts par gare (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
	En JOB	Samedi	Dimanche
Axe Sud-Ouest			
Boussens	51	37	37
Martres-Tolosane	29	14	13
Cazères	40	31	30
Carbonne	40	31	30
Longages-Noé	29	14	13
Le Fauga	28	14	13
Muret	62	37	37
Portet-sur-Garonne	39	14	13

Tableau 26. Axe Sud-Ouest : Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
	1 ^{re} arrivée à Tlse/ Dernier départ de Tlse	1 ^{re} arrivée à Boussens Dernier départ de Boussens
Axe Sud-Ouest		
Boussens	6h30-21h45	-
Martres-Tolosane	6h30-21h45	7h00 - 21h30
Cazères	6h30-21h45	7h00 - 21h30
Carbonne	6h30-21h45	7h00 - 21h30
Longages-Noé	6h30-21h45	7h00 - 21h30
Le Fauga	6h30-21h45	7h00 - 21h30
Muret	6h15-21h45	7h00 - 21h30
Portet-sur-Garonne	6h15-21h46	7h00 - 21h30

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe Sud - Structuration de l'offre actuelle

L'offre de l'axe s'articule autour de la desserte :

- **Toulouse-Latour-de-Carol** : jouissant de 5 AR par jour, cette offre long parcours dessert l'ensemble des gares intermédiaires excepté à quelques heures de la journée où la gare de Pins-Justaret et St-Jean-de-Verges ne bénéficient pas d'un arrêt sur ces trains ;
- **Toulouse-Ax-les-Thermes** : est desservi par un train par heure dans le sens des flux dominants (vers Toulouse le matin et vers Foix le soir) en heure de pointe et toutes les deux heures le reste de la journée et le week-end ;
- **Toulouse -Foix** : bénéficie de 2 sillons par heure en période de pointe dans le sens des flux dominants (vers Toulouse le matin et vers Foix le soir). Le reste de la journée une desserte à l'heure est assurée.

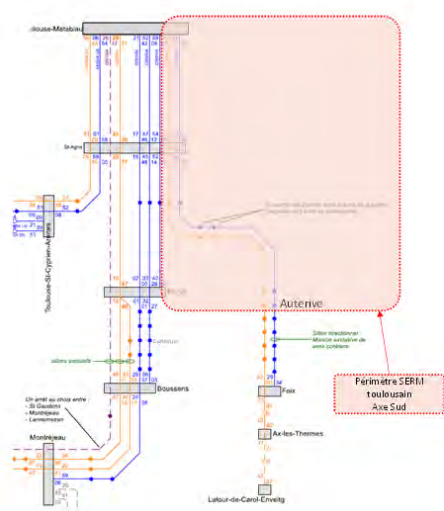


Figure 5. Extrait du réticulaire du SA2025 - Zoom Axe Sud

Tableau 31. Axe Sud : Structuration et volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires SA2025	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – Pamiers	1	-	-
Toulouse – Foix	17	5	6
Toulouse – Ax-les-thermes	9	7	6
Toulouse – Latour-de-Carol	10	10	10
TOTAL	37	22	22

Tableau 32. Axe Sud : Nombre d'arrêts par gare (SA 2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
Axe Sud	1 ^{er} arrivée à Tise/	1 ^{ère} arrivée à Auterive
	Dernier départ de Tise	Dernier départ de Auterive
Auterive	7h00 - 21h00	7h00 - 21h00
Venerque – Le Vernet	7h00 - 21h00	7h00 - 21h01
Pins-Justaret	7h00 - 21h00	7h00 - 21h02
Portet-sur-Garonne	7h00 - 21h00	7h00 - 21h03

Tableau 33. Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
Axe Sud	En JOB	Samedi	Dimanche
Auterive	37	22	22
Venerque – Le Vernet	32	19	18
Pins-Justaret	30	20	20
Portet-sur-Garonne	37	22	22

Axe Sud-Est : Structuration de l'offre actuelle

À la suite d'importants renforts d'offre réalisés sur l'axe en 2025, l'offre liO trains de l'axe s'organise désormais principalement autour des missions Toulouse-Narbonne :

- **Toulouse-Narbonne** : 1 train par heure durant toute la journée, ce rythme est renforcé en heure de pointe pour atteindre 2 trains/h. Le week-end la fréquence est améliorée par rapport à 2024. Un train par heure est assuré de 7 à 13h le samedi matin et le dimanche en seconde partie d'après-midi. La desserte des gares périurbaines est assurée systématiquement pour Montaudran, Labège Innopôle, Baziège, Villefranche de Lauragais. Les haltes de Montlaur et Escalquens bénéficient quant à elles d'une desserte variant selon les sillons horaires.
- **Toulouse-Carcassonne** : en JOB 4 missions journalières viennent renforcer ponctuellement l'offre Toulouse-Narbonne.

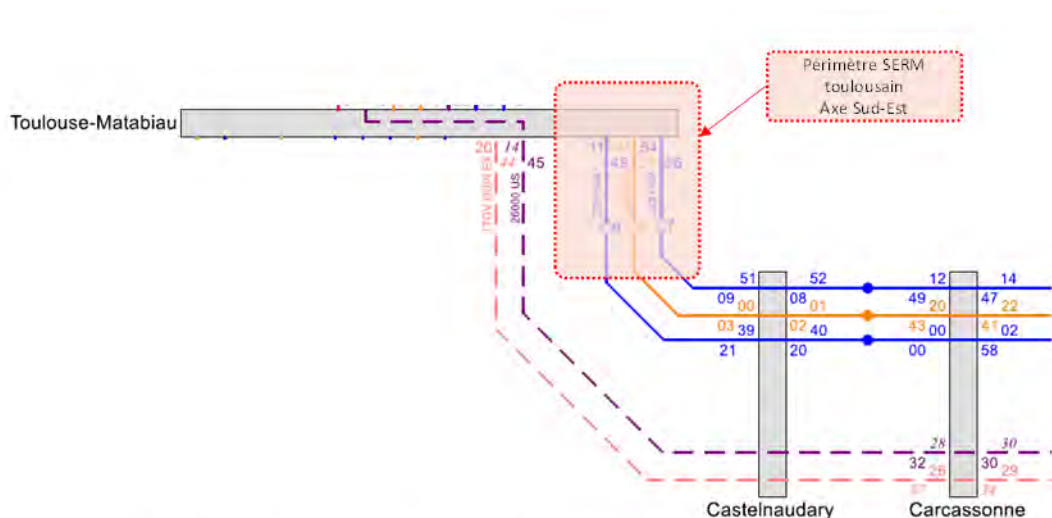


Figure 3. Extrait du réticulaire du SA2025 - Zoom Axe Sud-Est

Tableau 11. Axe Sud-Est : Structuration et volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires SA2025 – Axe Sud-Est	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – Narbonne	40	23	21
Toulouse – Carcassonne	4	-	-
TOTAL	44	23	21

Tableau 12. Axe Sud-Est : Nombre d'arrêts par gare (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
	En JOB	Samedi	Dimanche
Villefranche-de-Lauragais	44	23	21
Villenouvelle	23	9	7
Baziège	44	23	21
Montlaur	6	-	-
Escalquens	41	13	13
Labège village	7	-	-
Labège Innopôle	44	23	23
Montaudran	44	21	21

Tableau 13. Axe Sud-Est : Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
	1 ^{ère} arrivée à Tlse/ Dernier départ de Tlse	1 ^{ère} arrivée à Villefranche Dernier départ de Villefranche
Villefranche-de-Lauragais	7h00- 20h30	-
Villenouvelle	7h00- 20h30	6h15- 19h45
Baziège	7h00- 20h30	5h45- 21h30
Montlaur	7h00- 19h00	-
Escalquens	7h00- 20h30	5h45- 21h30
Labège village	7h00- 19h00	-
Labège Innopôle	7h00- 20h30	5h45- 21h30
Montaudran	7h00- 20h30	5h45- 21h30

Axe Nord-Est : Structuration de l'offre actuelle

La fréquence de desserte sur la ligne ferroviaire Toulouse – Albi / Carmaux offre 2 trains par heure en heure de pointe (depuis Carmaux / Albi vers Toulouse le matin et au départ de Toulouse vers Albi / Carmaux en fin d'après-midi).

Entre Toulouse et Rodez, en période de pointe, il y a environ 1 train par heure le matin et le soir dans chaque sens (et une fréquence variable entre ces deux villes en milieu de journée).

Même chose entre Toulouse et Mazamet. La ligne est renforcée le matin de Mazamet vers Toulouse et le soir de Toulouse vers Mazamet, en heure de pointe pour les actifs travaillant à Toulouse.

Des trains Toulouse Figeac et Toulouse-Aurillac/Clermont-Ferrand circulent également sur l'axe, renforçant les fréquences sur le tronçon Toulouse-St-Sulpice.

A noter que pour l'heure, cet axe Est n'est pas doté d'une trame horaire nationale aux 2h, cette démarche sera intégrée dès 2027 et devrait permettre d'aboutir à une meilleure structuration de l'offre à horizon 2028-2029.

Tableau 18. Axe Est : Structuration et volume de l'offre actuelle (SA2025)

Nombre de circulations ferroviaires	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
SA2025 – Axe Est			
Toulouse - Castres/Mazamet	24	12	13
Toulouse-Albi/Carmaux/Rodez	35	23	22
Toulouse - Figeac/Aurillac/Clermont	12	8	10
TOTAL	71	43	45

Tableau 19. Axe Est : Nombre d'arrêts par gare (SA2025)

SA 2025	Nombre d'arrêts/jour		
Axe Est	En JOB	Samedi	Dimanche
St-Sulpice-la-Pointe	71	43	45
Roquesérière-Buzet	2	-	-
Montastruc-la-Conseillère	42	20	21
Gagnague	20	9	9
Montrabé	29	15	16

Tableau 20. Axe Est : Amplitude horaire (SA2025)

SA 2025	En semaine (JOB)	
Axe Est	1 ^{er} arrivée à Tlse/ Dernier départ de Tlse	1 ^{ère} arrivée à St-Sulpice Dernier départ de St-Sulpice
St-Sulpice-la-Pointe	6h45-21h30	-
Roquesérière-Buzet	6h45-16-45	6h15 - Ø
Montastruc-la-Conseillère	6h45-21h30	6h00-21h45
Gagnague	6h45-21h30	9h30-21h45
Montrabé	6h45-20h45	5h45-20h45

3. L'offre cible ferroviaire à long terme, par branche.

Les objectifs d'amélioration d'offre sont :

- Augmenter l'amplitude pour offrir aux voyageurs des trains à toute heure. Le projet vise donc à commencer le service plus tôt (5h) et finir plus tard (23h) ;
- Accroître les fréquences aux heures de pointe (2 services supplémentaires par heure et par sens en heure de pointe pour chaque branche de l'étoile). L'offre de service proposée pour le SERM correspond au scénario B issu des études multimodales et examiné par SNCF Réseau dans le cadre des études préliminaires ferroviaires. L'offre SERM se combine à l'offre liO trains existante ;
- Proposer une offre continue et attractive dans tous les points d'arrêts toute la journée ;
- Améliorer la robustesse et la résilience des infrastructures pour tendre vers un haut niveau de fiabilité des dessertes.

Pour augmenter le nombre de places offertes, un changement de matériel roulant / composition est envisagé. Pour augmenter le nombre de places offertes, le parc de matériel roulant devra être renforcé pour assurer les services cibles supplémentaires. Ce nouveau parc de matériel devra s'inscrire dans une logique de complémentarité avec le parc existant, et de cohérence avec le renouvellement progressif de ce dernier. Les rames devront répondre à l'enjeu capacitaire tout en étant polyvalentes pour s'adapter aux configurations variées de chacune des branches. Il conviendra donc d'avoir un matériel adapté à l'infrastructure, composé de matériel à un ou deux niveaux, disposant de places assises (300 à 500 places par rames) et d'espaces suffisamment dimensionnés permettant d'augmenter la capacité d'emport de voyageurs debout. Enfin, le dimensionnement du parc tiendra également compte des résultats de l'étude sur le remisage et la maintenance prévue dans le cadre des études préliminaires menées sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Légende des graphiques présentés ci-après :

Bouliers :



Thermomètres : des schémas récapitulatifs permettent de déterminer les gares desservies par type de missions, ceux-ci se caractérisent ainsi :

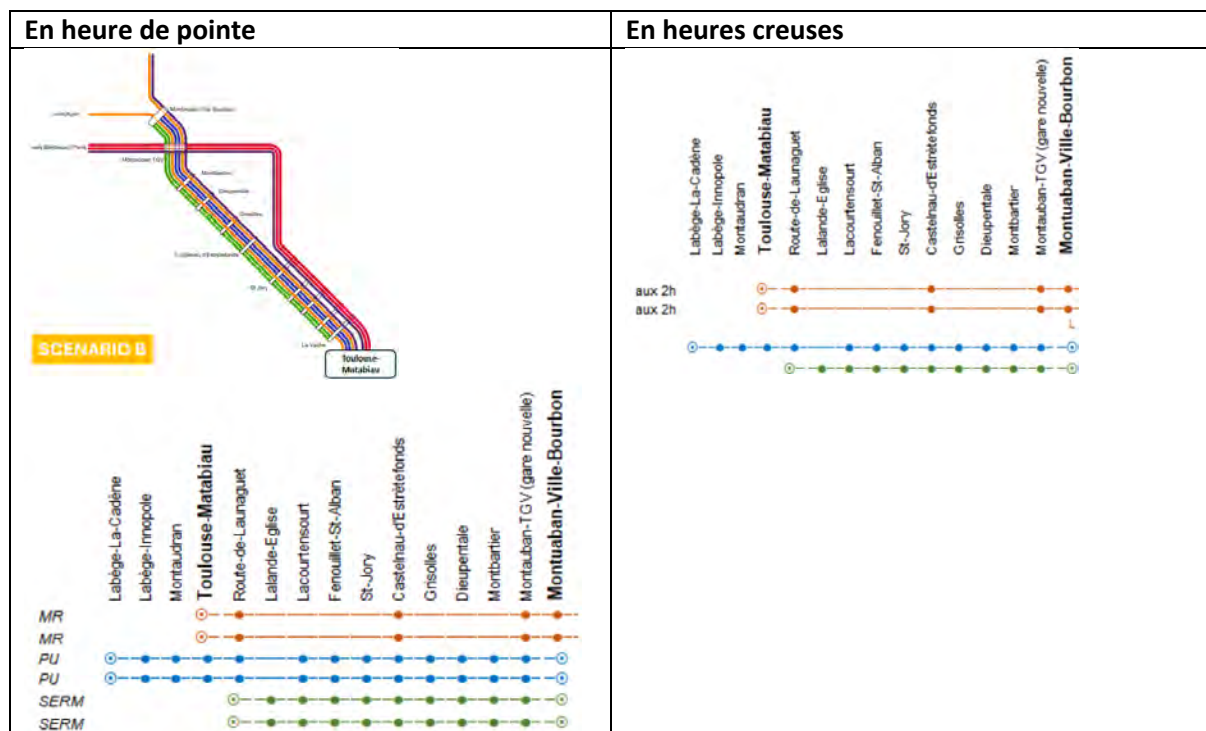
LEGENDE	
MR = train liO de maillage régional (équivalent aux "liO train accéléré" des bouliers)	—
PU = train liO périurbain (équivalent aux "liO train" classique des bouliers)	—
SERM = train liO de desserte métropolitaine (équivalent aux "SERM " des bouliers)	—
Arrêt desservi non systématiquement	ç
Arrêt desservi systématiquement	
Origine / terminus de certains services	⌘

Axe Nord : offre cible à terme

A l'horizon 2032, l'axe Nord bénéficiera de la mise en service des AFNT consistant en la mise à 4 voies sur une distance de 19 km entre St Jory et Toulouse, concourant aux objectifs du SERM. Le chantier des AFNT est en cours et réduit donc les marges de manœuvre pour développer l'offre en heures creuses ou en flanc de journée. Ces travaux impactant le réseau exploité engendrent des temps de parcours dégradés du fait de limitations temporaires de vitesse, les dessertes et leurs répartitions horaires en sont impactées. Les capacités de circulations sont portées à leur maximum en période de pointe. Le développement de l'offre repose en partie sur la création de la halte de La Vache – Route de Launaguet connectée au métro (lignes B&C).

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : 5h-23h
- Fréquence heures de pointe : 6 trains par heure entre Toulouse et Montauban dont 2 Maillage Régional, 2 Péri-urbain et 2 SERM
- Fréquence heures creuses : 3 trains par heure jusqu'à Montauban
- Nombre de trains par jour : +66 trains par rapport à l'offre 2025
- Les missions périurbaines desservant Montauban sont imaginées comme pouvant être diamétralisées avec l'axe Toulouse-Narbonne, avec un terminus à Labège-La-Cadène.



La dynamique de développement par rapport à la situation actuelle peut ainsi être résumée :

Tableau 4. Axe Nord : Evolution des fréquences d'offre ILO maximales

Desserte ILO trains	Fréquences actuelles (SA2024 - pré-AFNT)	Fréquences cible (Horizon 2040)
Axe Nord	Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels	Sur la base de +2 circulations/heure sur Toulouse - Montauban
	Nb de trains/h	Nb de trains/h
Montauban	4	6
Montauban TGV - Brossolès	-	5
Montbartier	2	4
Dieupentale	2	4
Grisolles	2	4
Castelnau d'Estrétefonds	4	6
St-Jory	2	4
Lespinasse	-	4
Fenouillet - St-Alban	-	4
Lacourtenour	2	4
Lalonde - Eglise	-	4
Toulouse - La Vache	-	4

Axe Ouest : offre cible à terme

L'axe Ouest est majoritairement à voie unique empêchant le déploiement de desserte au-delà de 2 trains par heure en dehors des sections doublées entre Arènes et Colomiers. A date, les capacités de cette ligne sont utilisées à quasi 100%. Par conséquent, la robustesse de cet axe est particulièrement fragile du fait notamment de l'importance de la bonne tenue des points de croisements. Pour ces raisons, l'offre est conçue de manière non symétrique en privilégiant les circulations vers Toulouse le matin et depuis Toulouse le soir. En outre, cette ligne doit s'articuler dans son fonctionnement avec la ligne Toulouse-Pau et Toulouse-Latour-de-Carol sur la section Toulouse-Empalot qui ne dispose elle aussi d'aucune capacité résiduelle en heure de pointe. A horizon 2028, les quais de l'axe ouest seront allongés pour permettre d'augmenter la capacité d'emport des trains et accompagner la mise en service de la 3ème ligne de métro. L'axe Ouest pourra ainsi accueillir des Régiolis en unité double (UM2) soit une hausse de 30% de capacité d'emport par circulation par rapport aux compositions maximales actuelles.

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : service dès 5h, derniers trains vers 23h
- Fréquence heures de pointe : 4 trains par heure entre Arènes et L'Isle-Jourdain (Prolongement des missions SERM existantes Arènes-Colomiers jusqu'à L'Isle-Jourdain)
- Fréquence heures creuses : 2 trains par heure sur le périmètre SERM
- Nombre de trains par jour : environ +87 trains par rapport à l'offre 2025

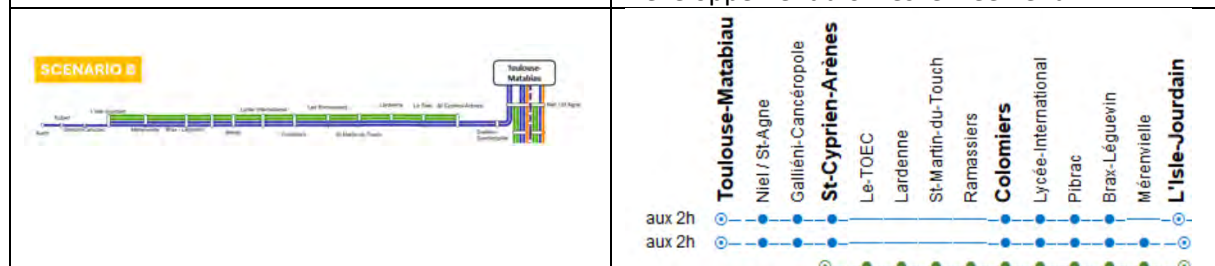
En heure de pointe

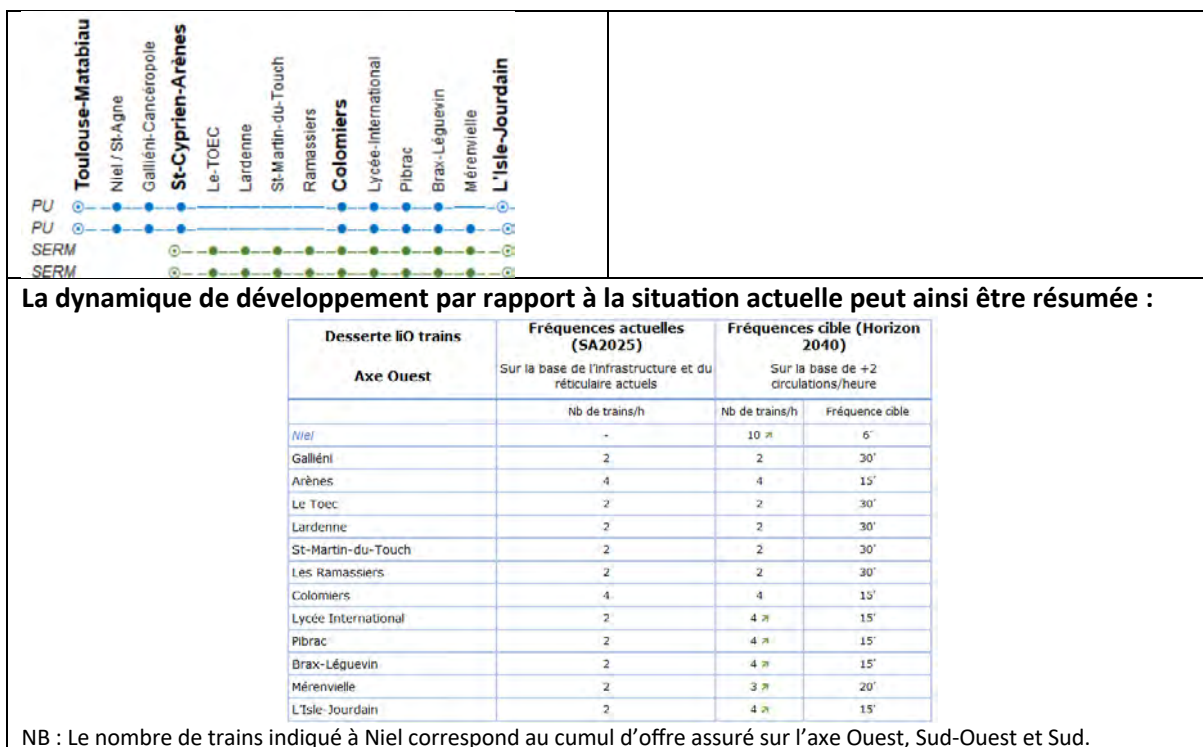
Renforcement des compositions des trains dès lors que les quais auront été allongés.

En heures creuses

Elargissement de l'amplitude horaire (arrivée avant le 1er départ TGV pour Paris le matin en gare de Toulouse Matabiau / départ après 23h le soir).

Développement d'offres le week-end.



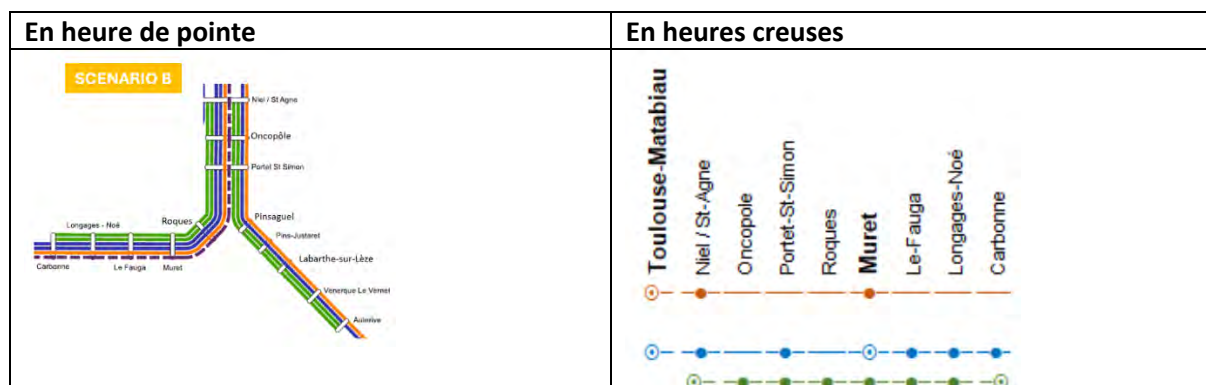


Axe Sud-Ouest : offre cible à terme

Sur la base des principes généraux, les aménagements en cours d'étude prévoient la mise en œuvre de deux circulations supplémentaires par heure et par sens sur l'axe sud-Ouest. Les deux sillons SERM pourraient être activés 1 fois/heure tout au long de la journée (5h – 23h) avec un renfort sur les pointes du soir et du matin. Il est également prévu la création de 2 haltes ferroviaires : Roques et Oncopôle, ainsi que Niel, connectée à la ligne B du métro, et remplaçant la halte ferroviaire de Saint-Agne, qui proposera ainsi une alternative performante via une correspondance facilitée entre deux modes de transports lourds. Cette gare de Niel est donc un prérequis indispensable au déploiement d'une offre SERM sur cet axe.

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : 5h-23h
- Fréquence heures de pointe : 4 trains par heure jusqu'à Carbone (+ desserte de Muret et Niel par la mission de maillage régional Toulouse-Pau)
- Fréquence heures creuses : 2 trains/h sur chacun des axes (+ desserte de Muret et Niel par la mission de maillage régional Toulouse Pau)
- Nombre de trains par jour : environ +57 trains jusqu'à Carbone par rapport à l'offre 2025



La dynamique de développement par rapport à la situation actuelle peut ainsi être résumée :

	Fréquences actuelles (SA2025) Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels	Fréquences cible (Horizon 2040) Sur la base de +2 circulations/heure sur Toulouse - Carbonne	
	Nb de trains/h	Nb de trains/h	Fréquence cible
Carbonne	2	4 ↗	15'
Longages-Noé	2	4 ↗	15'
Le Fauga	2	4 ↗	15'
Muret	4	5 ↗	12'
<i>Roques</i>	-	2 ↗	30'
Portet-sur-Garonne	4	8 ↗	7'5
<i>Oncopôle</i>	-	4 ↗	15'
<i>Niel</i>	-	10 ↗	6'

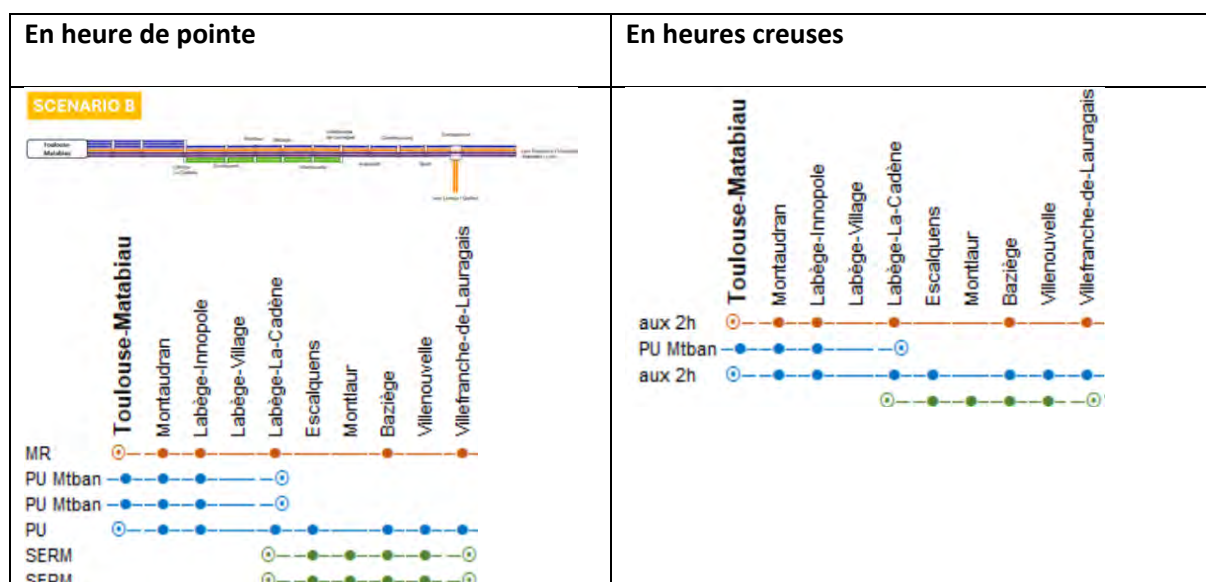
NB : les gares de Niel, Oncopole et Portet affichent le nombre de trains cumulé entre les différents axes les desservants.

NB : les gares de Niel, Oncopole et Portet affichent le nombre de trains cumulé entre les différents axes les desservants.

Axe Sud-Est : offre cible à terme

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : 5h-23h
- Fréquence heures de pointe : 4 trains par heure jusqu'à Villefranche de Lauragais, 6 entre Labège La Cadène et Matabiau (prolongement à Labège La Cadène de 2 missions de l'axe Nord par diamétralisation à Matabiau)
- Fréquence heures creuses : 2 trains/h sur le périmètre SERM
- Nombre de trains par jour : environ +65 trains par rapport à 2025



La dynamique de développement par rapport à la situation actuelle peut ainsi être résumée :

Desserte liO trains	Fréquences actuelles (SA2025)	Fréquences cible (Horizon 2040)	
Axe Ouest	Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels	Sur la base de +2 circulations/heure	
	Nb de trains/h	Nb de trains/h	Fréquence cible
Villefranche-de-Lauragais	2	4	15'
Villenouvelle	1	3	20'
Bazège	2	4	15'
Montlaur	1	3	20'
Escalquens	2	4	15'
Labège La Cadène	-	4	15'
Labège Innopôle	2	4	15'
Montaudran	2	4	15'

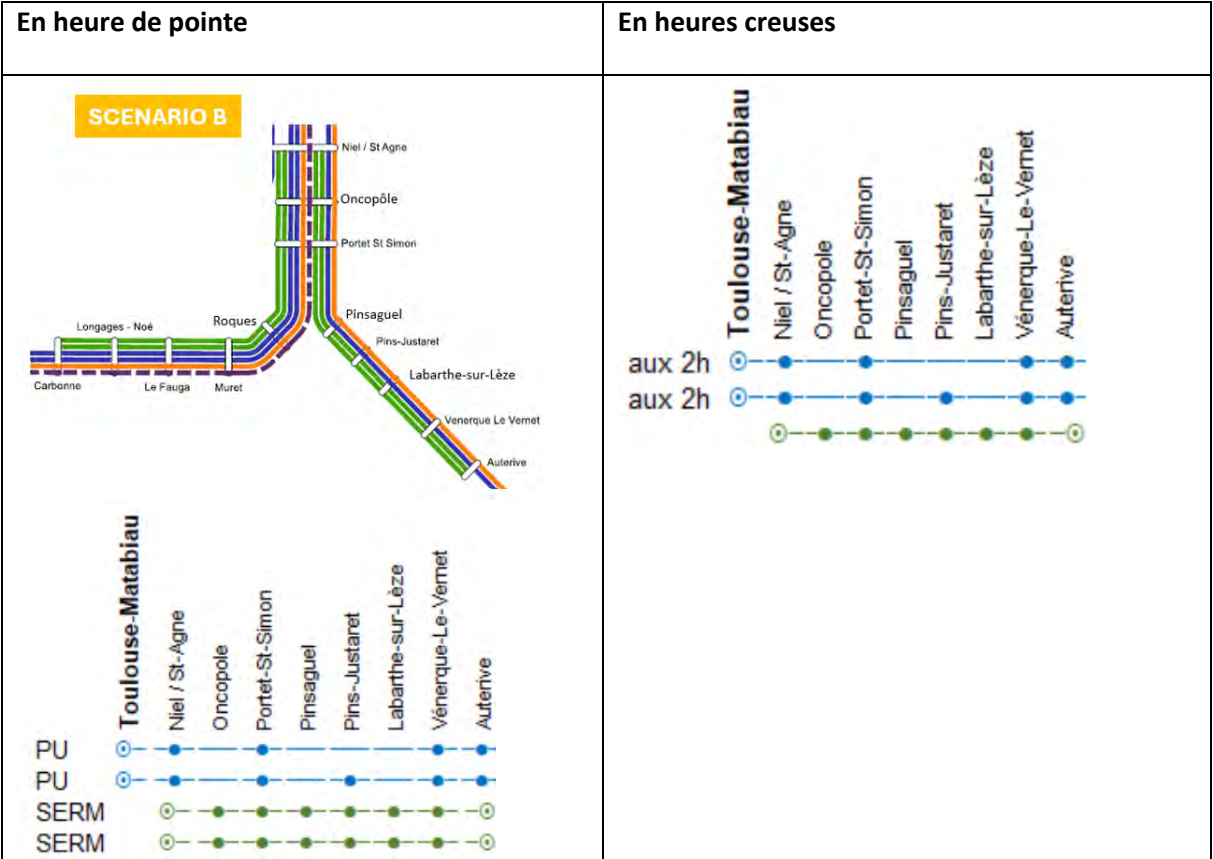
NB : outre ces dessertes spécifiques à l'axe Toulouse-Narbonne, les haltes de Labège-La Cadène, Labège Innopôle et Montaudran bénéficient d'une desserte complémentaire de 2 missions périurbaines diamétralisées en provenance de Montauban, en heure de pointe.

Axe Sud : offre cible à terme

Sur la base des principes généraux, les aménagements en cours d'étude prévoient la mise en œuvre de deux circulations supplémentaires par heure et par sens sur l'axe sud-Ouest. Les deux sillons SERM pourraient être activés systématiquement tout au long de la journée (5h – 23h). Il est également prévu la création de 3 haltes ferroviaires : Labarthe-sur-Lèze, Pinsaguel et Oncopôle, ainsi que Niel.

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : 5h-23h
- Fréquence heures de pointe :
- 4 trains par heure jusqu'à Auterive
- Fréquence heures creuses : 2 trains/h
- Nombre de trains par jour : +72 jusqu'au Auterive



La dynamique de développement par rapport à la situation actuelle peut ainsi être résumée pour l'axe Toulouse-Auterive :

	Fréquences actuelles (SA2025)		Fréquences cible (Horizon 2040)	
	Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels		Sur la base de +2 circulations/heure	
	Nb de trains/h	Fréquence théorique	Nb de trains/h	Fréquence théorique
Auterive	2	30'	4	15'
Venerque - Le Vernet	2	30'	4	15'
Labarthe-sur-Lèze	-	-	4	15'
Pins-Justaret	2	30'	4	15'
Pinsaguel	-	-	4	15'
Portet-sur-Garonne	5	12'	9	7'
Oncopôle	-	-	4	15'
Niel	-	-	10	6'

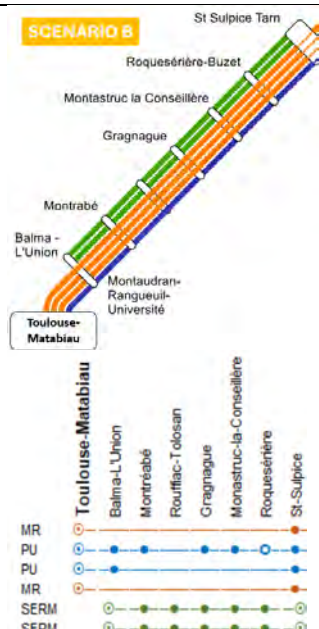
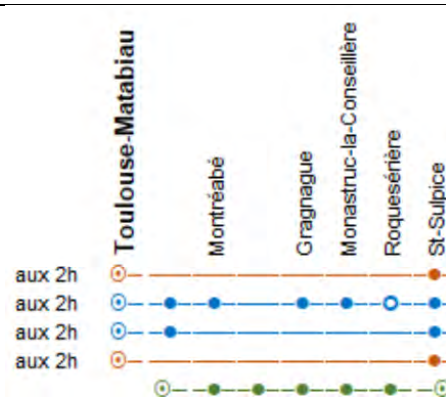
Nb : Portet-sur-Garonne, Oncopôle et Niel affichent un nombre de trains représentant le nombre de desserte tous axes confondus les desservant.

Axe Nord-Est : offre cible à terme

Sur la base des principes généraux, les aménagements en cours d'étude prévoient la mise en œuvre de deux circulations supplémentaires par heure et par sens sur l'axe Nord-Est. Les deux sillons SERM pourraient être activés systématiquement sur la quasi-totalité de l'amplitude 5h-23h. Il est prévu la création de deux nouvelles haltes : Rouffiac-Tolosan et Balma, qui jouera un rôle structurant pour le déploiement de l'offre sur l'axe Nord-Est et qui est donc un prérequis indispensable au déploiement d'une offre SERM sur cet axe.

Développement de l'offre cible envisagé

- Amplitude : 5h-23h
- Fréquence heures de pointe : 6 trains par heure entre St Sulpice et Balma l'Union
- Fréquence heures creuses : 3 trains par heure
- Nombre de trains par jour : environ +85 trains par rapport à 2025

En heure de pointe	En heures creuses																																								
SCENARIO B 																																									
La dynamique de développement par rapport à la situation actuelle peut ainsi être résumée :																																									
<table><tr><th>Desserte liO trains</th><th>Fréquences actuelles (SA2025)</th><th colspan="2">Fréquences cible (Horizon 2040)</th></tr><tr><th>Axe Ouest</th><th>Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels</th><th colspan="2">Sur la base de +2 circulations/heure</th></tr><tr><th></th><th>Nb de trains/h</th><th>Nb de trains/h</th><th>Fréquence cible</th></tr><tr><td>St-Sulpice-la-Pointe</td><td>4</td><td>6 ↗</td><td>10'</td></tr><tr><td>Roquesérière-Buzet</td><td>-</td><td>3 ↗</td><td>20'</td></tr><tr><td>Montastruc-la-Conseillère</td><td>4</td><td>3 ou 5 ↗</td><td>12' à 20'</td></tr><tr><td>Graguague</td><td>2</td><td>3 ↗</td><td>20'</td></tr><tr><td>Rouffiac - Tolosan</td><td>-</td><td>2 ↗</td><td>30'</td></tr><tr><td>Montrabé</td><td>3</td><td>3 ↗</td><td>20'</td></tr><tr><td>Balma</td><td>-</td><td>5 à 6 ↗</td><td>10' à 12'</td></tr></table>		Desserte liO trains	Fréquences actuelles (SA2025)	Fréquences cible (Horizon 2040)		Axe Ouest	Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels	Sur la base de +2 circulations/heure			Nb de trains/h	Nb de trains/h	Fréquence cible	St-Sulpice-la-Pointe	4	6 ↗	10'	Roquesérière-Buzet	-	3 ↗	20'	Montastruc-la-Conseillère	4	3 ou 5 ↗	12' à 20'	Graguague	2	3 ↗	20'	Rouffiac - Tolosan	-	2 ↗	30'	Montrabé	3	3 ↗	20'	Balma	-	5 à 6 ↗	10' à 12'
Desserte liO trains	Fréquences actuelles (SA2025)	Fréquences cible (Horizon 2040)																																							
Axe Ouest	Sur la base de l'infrastructure et du réticulaire actuels	Sur la base de +2 circulations/heure																																							
	Nb de trains/h	Nb de trains/h	Fréquence cible																																						
St-Sulpice-la-Pointe	4	6 ↗	10'																																						
Roquesérière-Buzet	-	3 ↗	20'																																						
Montastruc-la-Conseillère	4	3 ou 5 ↗	12' à 20'																																						
Graguague	2	3 ↗	20'																																						
Rouffiac - Tolosan	-	2 ↗	30'																																						
Montrabé	3	3 ↗	20'																																						
Balma	-	5 à 6 ↗	10' à 12'																																						

4. Des créations et aménagements de gares

Dans le but d'avoir une vision prospective des gares pour préparer au mieux le SERM, SNCF Gares & Connexions a produit en 2021 une première version d'un atlas des gares du SERM (version 2021) pour faire un état des lieux des transformations à prévoir pour les 47 gares existantes sur le périmètre du SERM. Cette version 2021 de l'atlas des gares a permis d'alimenter les études préliminaires sur les infrastructures ferroviaires menée par SNCF Réseau ainsi que les études sur les enjeux territoriaux autour du SERM dans le cadre des EMM - Etudes Prospectives Multimodales - phase 2 menée par l'Auat – Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse aire métropolitaine. En synthèse, ces études permettent d'identifier les actions à prévoir pour avoir des espaces voyageurs en gare qui répondent aux objectifs de fréquentation à horizon 2040 en termes de densité (confort d'attente), d'évacuation (temps pour sortir du quai) et d'accessibilité.

Basé sur les données de comptage BVA 2019 et sur une projection de l'évolution de la fréquentation tirée des EMM14, l'atlas des gares 2021 présente l'état des lieux (présentation générale de chaque gare, son insertion urbaine, son intermodalité, ses caractéristiques principales) et le diagnostic capacitaire (espace d'attente sur les quais et temps de sortie de la gare, ainsi qu'une cotation des traversées de voie piétonne - TVP).

Au cours de l'année 2024, ces études ont été complétées et enrichies avec pour base les données de fréquentations et les plans des infrastructures prévues, fournies par SNCF Réseau pour le SERM en cours d'étude préliminaire. Ces données nous permettent de déterminer les besoins fonciers nécessaires au projet et les flux de voyageurs qui dimensionneront 37 gares du SERM, 6 gares du périmètre AFNT étant déjà traitées par ailleurs. La première version d'étude avait pour but d'analyser l'environnement des gares et une seconde a été lancée dans l'objectif de déterminer les aménagements à effectuer en gare pour que les gares existantes soient conformes aux besoins du SERM.

Ainsi la version augmentée de l'atlas des gares 2025 contient une proposition de principe des aménagements nécessaires, un préprogramme, ainsi qu'une première estimation de leurs coûts à dire d'experts. Cette version est mise en cohérence avec la vision régionale de hiérarchisation des PEM qui est présentée dans ce dossier.

Liste des gares de l'ambition de SERM :

	Nom des Gares et Haltes (<i>en italique les points d'arrêts nouveaux</i>)	
Axe Nord (12)	Route de Launaguet Lalande l'Eglise Lacourtenourt Fenouillet Saint Alban <i>Lepinasse</i> Saint Jory	Castelnau d'Estrétefonds Grisolles Dieupentale Montbartier <i>Montauban TGV Bressols</i> Montauban Ville-Bourbon
Axe Ouest (12)	Gallieni Cancéropole Saint-Cyprien Arènes Le Toec Lardenne Saint-Martin du Touch Les Ramassiers	Colomiers Colomiers Lycée International Pibrac Brax-Léguevien Mérenvielle L'Isle-Jourdain

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe Sud (13)	<i>Niel</i> <i>Oncopole</i> Portet Saint Simon <i>Roques</i> Muret Le Fauga Longages Noé	Carbonne <i>Pinsaguel</i> Pins Justaret <i>Labarthe-sur-Lèze</i> Venerque-Vernet Auterive
Axe Sud-Est (8)	Montaudran Labège Innopole <i>Labège La Cadène</i> Escalquens	Baziège Montlaur Villeneuve Villefranche-de-Lauragais
Axe Est (7)	<i>Balma l'Union</i> Montrabé <i>Rouffiac Tolosan</i> Gragnague	Montastruc la Conseillère Roquesérière-Buzet Saint-Sulpice

4. Renforcer l'intermodalité sur le territoire

Le renforcement de l'intermodalité sur le territoire du SERM constitue un enjeu majeur pour la mise en place de l'offre de service multimodale : l'intermodalité est la clé de voûte de l'offre cible du SERM qui permet de consolider les différentes briques modales mises en œuvre. Une intermodalité performante est une condition de réussite permettant de réaliser un report modal vers l'offre SERM.

Cette intermodalité se matérialise à travers :

- La mise en œuvre des pôles d'échange multimodaux pour assurer l'interface entre le territoire et les transports et permettre l'accessibilité des usagers aux différentes offres de transport du SERM et la possibilité de passer facilement d'une offre à une autre ;
- L'organisation des rabattements vers ces PEM pour relier les zones d'habitat et d'emploi aux gares ;
- Les différentes actions de coordination entre les offres de transports, pour atteindre une cohérence d'ensemble du SERM et une fluidité d'usage entre les différents services proposés.

Un réseau de pôles d'échanges multimodaux au service d'une intermodalité cohérente avec le développement des services SERM du bassin de mobilité toulousain

L'organisation de l'intermodalité dans la chaîne de déplacement est un enjeu de premier plan pour l'attractivité du réseau. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM), véritables interfaces d'accès au système de transport du bassin de mobilité toulousain, doivent offrir des conditions d'accès adaptées entre l'environnement urbain immédiat et les offres de mobilité qui s'y trouvent.

Ces pôles, par les fonctions intermodales et services proposés aux usagers, jouent aussi un rôle déterminant dans leur environnement urbain. C'est toute une structuration du système de mobilité en lien avec les contextes urbains pluriels qui permet de déterminer le rôle des PEM et l'articulation de leurs fonctions intermodales.

La Région Occitanie a lancé en 2016 les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM). Ceux-ci ont révélé une réelle attente, tant en zone urbaine, périurbaine que rurale pour la création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux. Le développement des PEM est ainsi devenu le chantier prioritaire n°7 de la politique ferroviaire régionale d'ici 2030. Au travers du dispositif

dès 2017, la Région a souhaité harmoniser les politiques d'intervention menées dans ce domaine par les deux anciennes Régions, mais aussi impulser une dynamique nouvelle à l'échelle du nouveau territoire régional. Le dispositif PEM, révisé en 2024 permet une intervention régionale sur les PEM ferroviaires et routiers. Par ailleurs, la Région s'est directement impliquée en tant que maître d'ouvrage sur plusieurs gares comme la Halle des Mobilités, projet majeur qui contribuera à faire de la gare de Toulouse Matabiau un véritable centre des Mobilités biface dimensionné à l'échelle des besoins de la très prochaine 3ème ville de France, aux côtés des investissements des partenaires sur les espaces publics, une vélostation de 1000 places, et la connexion à la future ligne de métro

Le réseau urbain Tisséo comporte de nombreux pôles d'échanges, dont les plus importants sont associés au métro. Certains PEM métro et Téléo, outre le fait qu'ils assurent les échanges entre les différents modes de transport urbains :

- Constituent des connexions avec les services interurbains liO, qu'ils soient ferroviaires (Matabiau et Cyprien-Arènes sur la ligne A, St Agne sur la ligne B) ou autocars (Argoulets, Université Paul Sabatier...)
- Sont équipés de parcs de stationnement vélos sécurisés (9 parkings comportant environ 500 places) et de parcs relais (environ 6 200 places)
- Disposent d'aires d'embarquement de covoiturage et/ ou d'autopartage.

La réalisation de la ligne C du métro à l'horizon 2028 constituera une évolution majeure du réseau de PEM sur la métropole toulousaine, puisque la troisième ligne de métro proposera 5 points de connexion avec le réseau ferroviaire (Colomiers-Gare, La Vache – Route de Launaguet, Matabiau, Montaudran, Labège), et constituera une armature essentielle au développement du SERM. Ces nouvelles connexions s'ajoutent à celles déjà existantes aux Arènes (ligne A), St Agne (ligne B) et Matabiau (ligne A). Certaines stations permettront également des connexions avec l'offre liO cars. Ces PEM assurant la connexion entre les offres interurbaines (ferroviaires et routières) et urbaines constituent ainsi un maillon indispensable du déploiement de l'offre cible du SERM.

Les horizons de déploiement des projets de PEM

Les **principes de déploiements retenus** pour l'ensemble des PEM sont en cohérence avec les horizons clés de la mise en œuvre du SERM et la déclinaison de la vision régionale des développements des services ferroviaires. Trois horizons sont considérés :

- **court terme (2028)** : qui correspond à la mise en place de la 3^e ligne de métro et à une perspective à 5 ans, à infrastructure ferroviaire quasi-constante, avec des projets de PEM déjà initiés par les territoires. Les aménagements intermédiaires ferroviaires prévus consistent en la desserte au passage de la halte de Route de Launaguet et le terminus partiel de Castelnau d'Estrétefonds et de Labège La Cadène ainsi que les allongements de quais sur l'axe Ouest ;
- **moyen terme (2032)** : correspondant à la mise en service des AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse), prévue fin 2031 pour exploitation au service annuel 2032, incluant la réalisation de différents projets de PEM en accompagnement du projet ferroviaire ;
- **Long terme (2040)** : vision cible du SERM.

La hiérarchisation des PEM

Une hiérarchisation des pôles d'échanges multimodaux (PEM) en fonction du rôle dévolu à chacun d'entre eux dans le système de mobilité SERM et, dans le système de mobilité local, modulé par leur environnement urbain immédiat, a été définie.

Cette hiérarchisation repose sur trois grands types de PEM :

- « Portes d'entrée du SERM » (PE) ;
- « PEM de convergence urbaine » (PCU) ;
- « PEM de proximité » (PROX).

1. Trois catégories de pôles d'échanges pour garantir l'intermodalité du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Les PEM « Portes d'entrée du SERM »

Ils permettent le **rabattement des voyageurs bien en amont de la zone dense** et de la congestion routière qui caractérise les différents corridors d'accès routiers et le périphérique toulousain, assurant un rôle de **retenue des flux automobiles**. Ils accompagnent le développement de l'offre ferroviaire et routière structurante en proposant des conditions d'intermodalité et des services dimensionnés en lien avec leur rôle de terminus. Il y a une cohérence entre le déploiement de l'offre ferroviaire SERM, des PEM Portes d'entrée du SERM et des lignes routières (avec notamment des lignes routières radiales qui peuvent être transformées en lignes de rabattement vers les PEM « Portes d'entrée » lorsque l'offre ferroviaire SERM est mise en place).

Situés à une distance suffisamment lointaine du cœur d'agglomération pour être attractifs et correspondant principalement aux **terminus des missions SERM** injectées sur chacun des corridors, bénéficiant d'une offre dense (tous les trains SERM et régionaux y marquent un arrêt systématique) et cadencée, d'un bon niveau d'accessibilité tous modes, de fonctions intermodales performantes et de services aux usagers, **ces PEM structurent à grande échelle les bassins de vie ouverts sur les corridors SERM**.

Le dimensionnement des fonctions intermodales et leur accessibilité sont des volets particulièrement sensibles qui doivent d'une part permettre d'accueillir les volumes de rabattement attendus et d'autre part garantir une certaine évolutivité tant en matière de dimensionnement que de la nature des services. Les **enjeux serviciels** sont également très forts pour permettre aux usagers de disposer d'un bouquet de services de proximité offrant des alternatives attractives au rabattement voiture pour maîtriser le volume du stationnement.

Conçus en partenariat avec l'ensemble des acteurs dont les communes et intercommunalités, les PEM « Portes d'entrée du SERM » constituent une **opportunité de renouvellement urbain**.

Ces projets portés par les territoires ne bénéficient pas encore d'un cadre d'envergure SERM que ce soit en matière de gouvernance, de pilotage ou encore de cofinancement. Cet enjeu est fondamental pour permettre leur développement. Plusieurs options sont étudiées : protocole partenarial, projet partenarial d'aménagement...

Conformément aux horizons de développement de l'offre SERM, trois temporalités sont envisagées (court, moyen et long terme) avec une priorité sur certains PEM (en gras) :

- L'axe Nord en lien avec les Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)
- Les axes Nord-Est et Sud avec un niveau de saturation et des conditions d'intermodalité à améliorer parfois en lien avec des restructurations d'offres qui viennent préfigurer l'architecture SERM (routier interurbain).

PEM	Axe	Population 15min pied	Population 15min vélo	Emplois 15min pied	Emplois 15min vélo	Horizon
Castelnau d'Estrétefonds	Nord	970	7170	160	3650	Court + moyen terme
Montauban Ville Bourbon	Nord	5830	42030	3980	23350	Long terme
Saint-Sulpice	Nord-Est	4400	10890	1730	2040	Court + long terme
L'Isle-Jourdain	Ouest	3500	9100	1760	4400	Long terme
Auterive	Sud	4580	11330	1030	4850	Long terme
Villefranche-de-Lauragais	Sud-Est	3680	7480	2240	3870	Court + long terme
Muret	Sud-Ouest	11670	24960	5770	13740	Court + long terme
Carbonne	Sud-Ouest	2620	6860	520	2190	Court + long terme

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Maillon fort de la chaîne de déplacement, ces PEM permettent de **relier le grand territoire au réseau urbain lourd** et ainsi d'ouvrir de nouvelles possibilités de déplacements, notamment transversaux, jusqu'alors difficilement réalisables, ou peu attractifs, en transport en commun.

Le traitement qualitatif et performant des **correspondances train-métro** et/ou car-métro est donc central pour des voyageurs qui devront bénéficier de temps et de distances de parcours particulièrement attractifs et d'une qualité de service confortable sur la totalité de leur voyage.

Ainsi, les PCU sont dimensionnés et organisés pour offrir des **conditions d'intermodalité resserrées** privilégiant des temps d'échanges courts, aisés, facilités et sécurisés entre les différentes composantes du PEM pour l'ensemble des modes et notamment actifs. Il faut alors veiller à soigner le parcours usager, en « gommant » les distinctions d'information, de jalonnement, de signalétique, de support tarifaire entre les réseaux régional et urbain.

Le **rabattement des modes actifs** devra également faire l'objet d'une attention particulière eu égard au contexte urbain dans lequel ces PEM s'inscrivent.

Situé en zone urbaine au cœur du territoire du SERM, ces PEM sont l'opportunité de créer de nouvelles polarités urbaines dans un contexte métropolitain en forte croissance, car ils concentrent l'ensemble des offres urbaines de mobilité mais aussi interurbaine routière structurante.

PEM	Axe	Population 15min pied	Population 15min vélo	Emplois 15min pied	Emplois 15min vélo	Horizon
<i>Route de Launaguet - La Vache</i>	Nord	21200	278230	4970	113110	Court terme
<i>Balma</i>	Nord-Est	1890	190750	5190	55670	Long terme
Colomiers	Ouest	14180	67500	4700	55560	Court terme
Saint-Cyprien Arènes	Ouest	31230	240130	13530	190280	Pas de modification
<i>Labège La Cadène</i>	Sud-Est	760	34090	9250	35580	Court + long terme
Montaudran	Sud-Est	13080	120210	8460	89010	Long terme
Toulouse Matabiau	Toulouse Matabiau	44640	278230	5470	164740	Court terme
<i>Niel</i>	Tronc commun Sud-Ouest	31220	229880	8930	160810	Long terme

Plusieurs études partenariales d'ores et déjà en cours permettent de travailler à la définition de ces PEM concomitamment soit aux études ferroviaires de niveau EP du SERM, soit aux études de création des haltes ferroviaires déjà lancées et menées par SNCF Gares et Connexions :

- l'accord cadre de maîtrise d'œuvre urbaine pour le projet urbain de la troisième ligne de métro qui, à travers les différentes séquences d'étude, traite les PEM de Colomiers, Route de Lau-naguet – La Vache, Arènes, Grand Matabiau et Montaudran ;
- Grand Matabiau fait l'objet d'une approche particulière dans le cadre de la conception de la future Halle des Mobilités pilotée par la Région et pour laquelle un groupement d'étude spé-cifique a été missionné ;
- l'étude de création du PEM de Labège-La Cadène pilotée par Tisséo Ingénierie ;
- l'action 4 des Etudes Multimodales phase 2 traitent spécifiquement de la création des PEM de Niel et de Balma-L'Union.

Les PEM de Colomiers (hors AFNT), La Vache et Matabiau ont un horizon de développement court terme, mais leur rôle est destiné à monter en puissance par étape entre 2027 (dessertes en fonction de la capacité de l'infrastructure contrainte en période de travaux) et 2032 à la mise en service de LNSO-AFNT sur la branche Nord avec un schéma d'offre cible de 6 trains par heure de pointe, et l'augmentation de la capacité de l'axe Ouest.

Ils jalonnent les territoires le long des branches du SERM, et doivent permettre de concurrencer l'usage de la voiture sur des distances d'accès au cœur d'agglomération plus courtes que la route plus

local, réside dans une attractivité tenant en grande partie à la qualité des liens avec l'environnement urbain.

Si des grands principes d'organisation de l'intermodalité et des services sont posés, **les environnements urbains et configurations territoriales peuvent-être très différents** (centre-bourgs, rase campagne...) et nécessitent une lecture fine et territorialisée (c'est l'objet de l'action 6 en cours de la phase 2 des EMM en cours).

C'est donc bien la vocation du PEM préalablement déterminée qui orientera les modalités d'organisation de l'intermodalité : les PEM de « Proximité » seront donc le fruit d'un travail partenarial dans lequel les territoires et les usagers seront fortement impliqués.

La configuration de ces PEM, de proximité, sera donc intimement liée à leur **accessibilité locale** avec une priorisation donnée aux dessertes de transport en commun, aux nouveaux usages de la voiture, notamment le covoiturage, et aux mobilités actives. Le dimensionnement des parkings sera adapté à leur environnement urbain et à l'aire de d'attraction locale du PEM.

Leur accessibilité par les modes actifs en particulier est déterminante tout comme les conditions et services offerts pour ces modes au niveau des PEM : 60% de la population du bassin de mobilité est localisée à moins de 15 minutes à vélo des gares du SERM. L'implication des acteurs locaux pour développer un écosystème vélo et piéton conditionne grandement la réussite du projet.

Ces pôles d'échanges présentent une grande diversité en fonction de leur attractivité actuelle en lien avec leur positionnement sur le réseau, de leur niveau d'aménagement et d'équipement, des conditions d'accessibilité tous modes, de leur fréquentation et du contexte urbain dans lequel ils s'inscrivent. **Les PEM de proximité sont donc catégorisés suivant deux niveaux :**

- Niveau 1 : PEM de proximité avec une offre intermodale à l'échelle de ce type de PEM et une aire de chalandise relativement importante ;
- Niveau 2 : PEM de proximité présentant une offre intermodale et un rayonnement plus modeste.

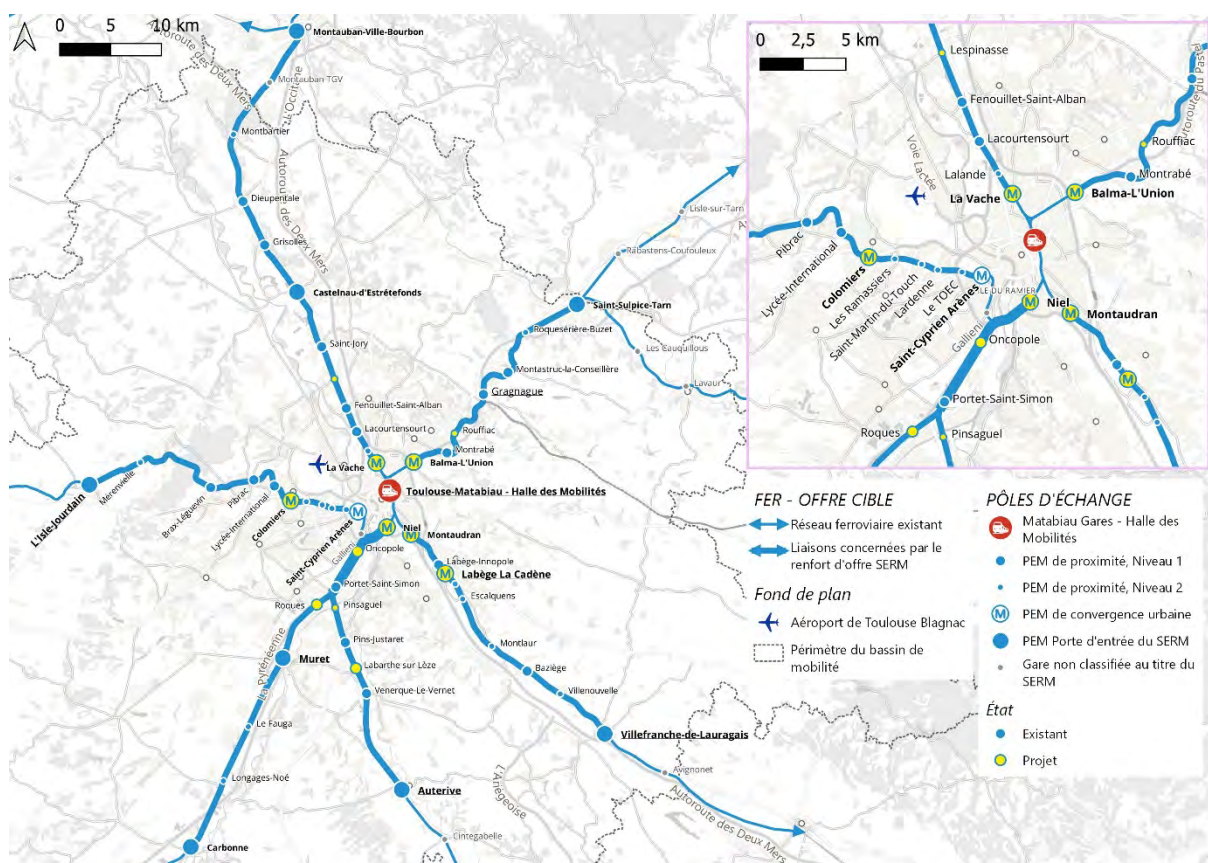
PEM	Axe	Population 15min pied	Population 15min vélo	Emplois 15min pied	Emplois 15min vélo	Niveau	Horizon
<i>Fenouillet - Saint-Alban</i>	Nord	2380	39330	2420	15190	1	Moyen terme
<i>Lespinasse</i>	Nord	2570	25780	1410	12880	2	Long terme
Saint-Jory	Nord	3000	9000	780	5880	1	Moyen terme
Grisolles	Nord	2180	6880	580	1610	1	Court + long terme
Dieupentale	Nord	690	3640	130	1010	1	Long terme
Montbartier	Nord	50	1580	20	450	2	Long terme
Lacourtenourt	Nord	4200	96580	3340	25040	1	Moyen terme
Lalande Eglise	Nord	4200	96580	4770	47730	2	Moyen terme
Montrabé	Nord-Est	3460	22890	1890	18030	1	Long terme
<i>Rouffiac-Tolosan</i>	Nord-Est	1020	26870	120	8570	2	Long terme
Graguague	Nord-Est	250	7760	20	1900	1	Court + long terme
Montastruc-la-Conseillère	Nord-Est	1840	6620	260	1710	1	Long terme
Roquesérière-Buzet	Nord-Est	80	3220	10	340	2	Long terme
Colomiers Lycée International	Ouest	8990	45680	4220	22350	1	Moyen terme
Pibrac	Ouest	3150	31760	4220	22350	1	Long terme
Brax - Léguevin	Ouest	3170	18540	200	1670	1	Moyen terme
Mérenville	Ouest	250	3660	30	250	2	Long terme
Le Toec	Ouest	10290	168000	7040	165340	2	Pas de modification
Lardenne	Ouest	2850	107960	1930	112250	2	Long terme
Saint-Martin du Touch	Ouest	4890	75680	9600	64770	2	Pas de modification
Les Ramassiers	Ouest	9200	71020	13290	0	2	Pas de modification
<i>Pinsaguel</i>	Sud	1760	24400	600	5450	2	Long terme
Pins-Justaret	Sud	1830	20290	150	3080	1	Court + long terme
<i>Labarthe-sur-Lèze</i>	Sud	1570	14130	340	2680	1	Long terme
Venerque - Vernet	Sud	2700	13330	540	2000	1	Long terme
Labège Innopôle	Sud-Est	2070	26550	12820	42730	1	Long terme
Labège Village	Sud-Est	3020	33700	1280	7280	2	Long terme
Escalquens	Sud-Est	1340	20100	670	11350	2	Long terme
Montlaur	Sud-Est	150	9690	10	1440	2	Long terme
Baziège	Sud-Est	1860	6270	770	1680	1	Long terme
Villeneuve	Sud-Est	1260	2430	80	670	2	Long terme
<i>Roques</i>	Sud-Ouest	160	28440	40	11050	1	Long terme
Le Fauga	Sud-Ouest	750	6880	20	660	2	Long terme
Longages - Noé	Sud-Ouest	600	6190	100	1800	2	Long terme
Portet Saint Simon	Tronc commun Sud-Ouest	430	34480	1690	28830	1	Long terme
<i>Oncopôle</i>	Tronc commun Sud-Ouest	10	44020	6440	34470	1	Long terme

Note : La halte de Galliéni sur la branche Ouest n'est pas concernée par le SERM.

Les PEM métro existants et en projet

La mise en service de la ligne C du métro, composante essentielle au déploiement du SERM, permettra l'émergence de nouveaux PEM avec en particulier 5 connexions au réseau ferroviaire qui constitueront de nouveaux PEM de Convergence Urbaine : il s'agit des stations de Colomiers Gare, La Vache / Route de Launaguet, Matabiau, Montaudran et Labège La Cadène.

En ce qui concerne les lignes existantes A et B, **les terminus métro existants jouent un rôle essentiel pour connecter le réseau régional routier structurant défini dans l'offre cible et le réseau urbain lourd**. Il s'agit des stations de Balma-Gramont et de Basso-Cambo pour la ligne A, et des stations Borderouge, Université Paul Sabatier et Ramonville pour la ligne B. Ces PEM métro existants ne font pas l'objet de projet de réorganisation.



Au total, 8 PEM de convergence urbaine, 8 PEM Portes d'entrée du SERM et 36 PEM de proximité, en plus des PEM métro existants, sont inclus au titre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Des opportunités de pôles d'échanges routiers à préciser

Au-delà des PEM localisés au niveau des gares ferroviaires ou des terminus métro, le travail sur l'offre routière du SERM a fait émerger l'intérêt de possibles pôles d'échanges routiers. Plusieurs fonctionnalités sont à prendre en compte, et un certain nombre de sites ont été pré-identifiés à travers le travail en équipe de préfiguration :

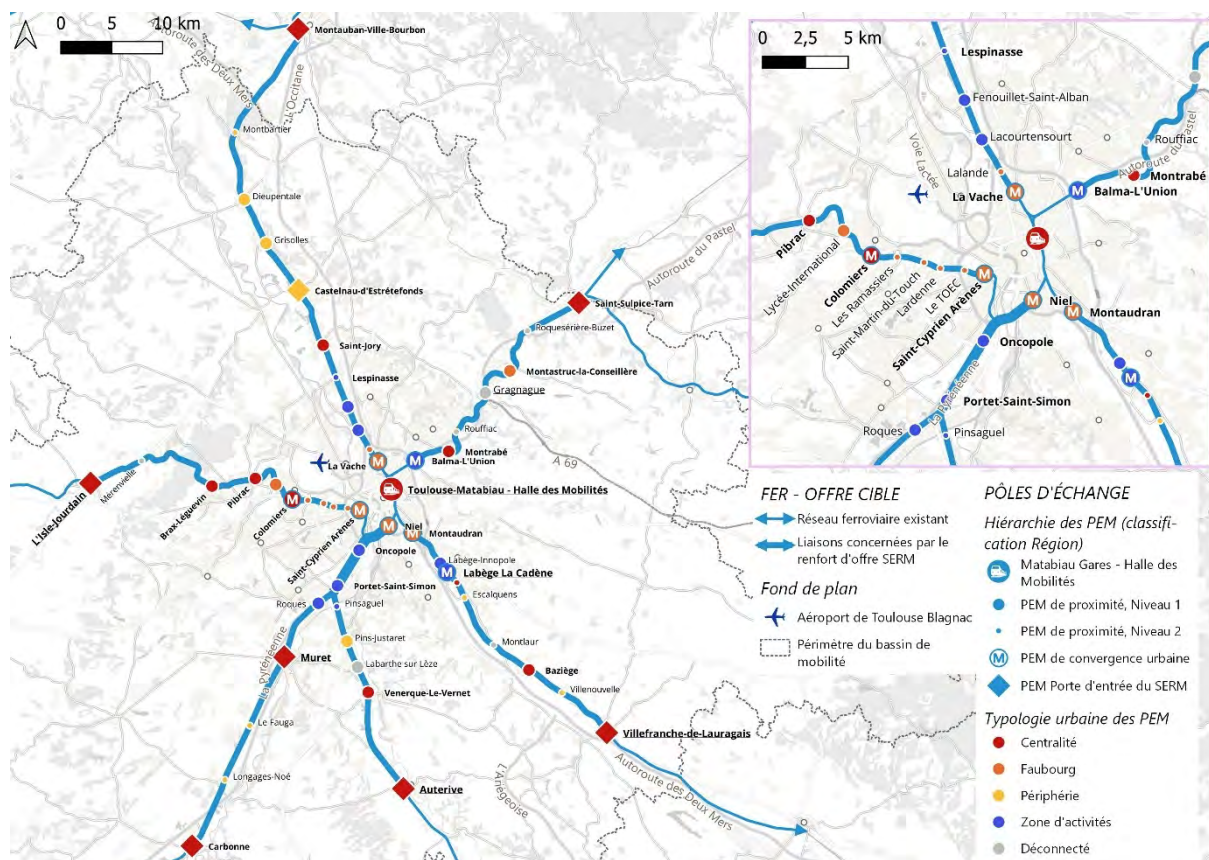
- Assurer la connexion entre plusieurs offres routières SERM, notamment entre des lignes d'autocars express et le covoiturage (aires de covoiturage et lignes de covoiturage) : échangeur Eurocentre sur A62, aire de covoiturage du Pyroutet sur la RN124, échangeur de Villefranche de Lauragais, aire de covoiturage à proximité du péage de l'Union sur A68 ;
- Assurer un rabattement de qualité pour accéder aux lignes autocars express SERM sur les territoires non desservis par l'étoile ferroviaire (rabattement vélo, accès piéton en cœur de ville, stationnement véhicules particuliers là où cela est nécessaire) : Villemur, Verfeil, Revel, St-Lys, Rieumes, Grenade...

Il conviendra dans la suite des études de poursuivre cette analyse pour établir l'opportunité de ces pôles d'échanges routiers et de préciser les dispositifs et principes d'aménagements à mettre en œuvre (dispositif PEM, ou simple « arrêt amélioré »).

2. Une analyse multidimensionnelle des pôles d'échanges : contexte urbain, fréquentation et accessibilité

Contexte urbain des PEM

Dans le cadre de l'Action 6 des EMM Phase 2, l'AUT a mené une **analyse des quartiers de gare**. Cette étude a mis en évidence des contextes urbains très hétérogènes et a déterminé une typologie de l'environnement urbain des gares du SERM.



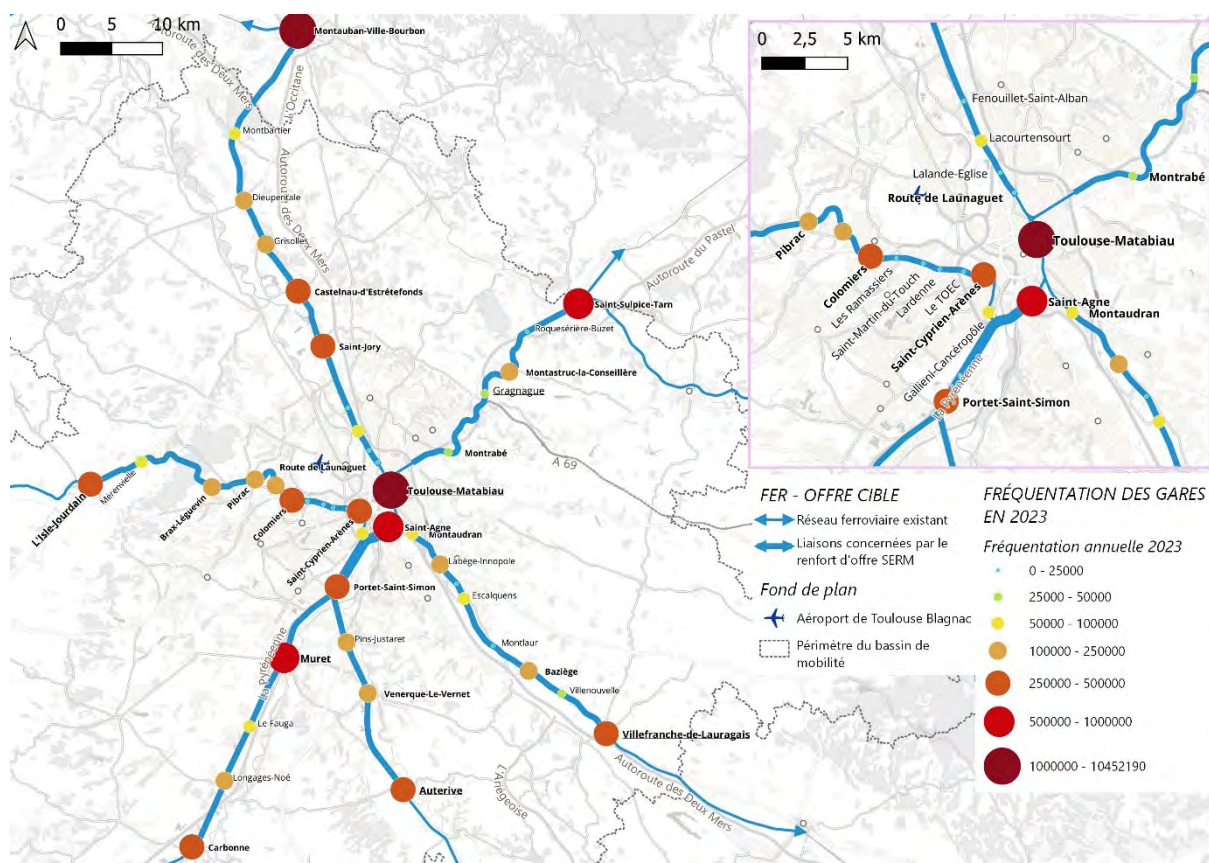
- Les **gares de centralité** sont des gares historiquement localisées à proximité immédiate du centre historique de la ville (mairies, commerces...), quelle que soit sa taille. C'est le cas de Toulouse Matabiau à Toulouse, mais aussi de nombreuses gares situées dans la couronne périurbaine. Notons aussi que tous les PEM "Portes d'entrée" du SERM (sauf Castelnau-d'Estrétefonds) sont des gares de centralité. L'accessibilité de ces gares en modes actifs est primordiale, car ces dernières concentrent des populations et des emplois dans un rayon très proche.
- Les **gares des faubourgs toulousains** sont les gares situées dans des faubourgs ou des quartiers récents en développement, agissant en complément d'une gare plus importante. Il s'agit pour la plupart des gares ayant pour vocation à devenir des PEM de Convergence Urbaine (Saint-Cyprien-Arènes, Niel, Montaudran, La Vache), afin de soulager entre autres la gare de centralité de Toulouse Matabiau. À ces gares-ci, le parcours voyageurs doit donc être soigné afin de faciliter les correspondances train-métro, et l'accessibilité en modes actifs est tout aussi importante car les faubourgs concentrent aussi une forte densité de population.
- Les **gares de zones d'activités périphériques** sont des gares desservant des secteurs à vocation économique. Elles sont donc utiles pour des populations en périphérie travaillant ou étudiant dans le secteur. Ces gares sont le plus souvent situées sur la première périphérie de Toulouse, où les tissus économiques sont importants : Labège innopôle au Sud-Est, Balma au Nord-Est,

Oncopole, Portet-Saint-Simon, Roques et Pinsaguel sur les axes Sud/Sud-Ouest, Fenouillet/St Alban et Lespinasse au Nord...

- Les **gares décentrées de leur tissu urbain** sont des gares qui ne sont pas totalement insérées dans les tissus urbains, à la périphérie des espaces urbanisés. Ces gares sont plutôt situées sur les axes du Nord, du Sud-Est et du Sud (axes Sud-Ouest et Sud). Pour les PEM de proximité, le rabattement vers ces gares depuis les polarités est donc à organiser afin d'en garantir l'attractivité. Pour Castelnau-d'Estrétefonds, l'enjeu est de garantir une bonne accessibilité en voiture et en transports en commun pour inviter le bassin de population à se rabattre sur ce PEM "Porte d'entrée" du SERM, mais aussi de connecter la gare à la grande zone économique d'Eurocentre.
- Les **gares rurales** sont des gares desservant des secteurs ruraux, totalement déconnectés ou en lien avec des villages peu peuplés. Sur le corridor du Nord-Est notamment, les gares sont souvent déconnectées du tissu urbanisé (Gragnague, Rouffiac, Roquesérière-Buzet), en comparaison avec le corridor Ouest où toutes les gares sont bien intégrées dans le tissu urbain à l'exception de la gare de Mérenvielle.

Fréquentation des gares

La carte ci-dessous représente la **fréquentation actuelle** des gares existantes concernées par le SERM sur l'année 2023, récupérée à partir des ressources en Open Data de SNCF Gares et Connexions.



Source : Open Data SNCF

L'analyse de la fréquentation fait ressortir des **pôles ferroviaires métropolitains importants** :

- la Gare de Toulouse Matabiau, recevant à la fois le trafic régional et national ;
- la gare de Niel-Saint-Agne qui réceptionne les dessertes des deux branches du Sud et du Sud-Ouest et qui offre une connexion directe avec le métro B ;
- hors de Toulouse, les gares les plus fréquentées sont celles de Muret et Saint-Sulpice.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Au sein de la métropole toulousaine, les gares de Saint-Jory et de Portet-Saint-Simon connaissent une fréquentation assez élevée (entre 250 000 et 500 000 voyageurs/an). C'est aussi le cas des gares de Saint-Cyprien-Arènes et de Colomiers, dont la fréquentation est ici très sous-estimée (en raison de l'acceptation tarifaire du titre urbain sur la section Arènes-Colomiers qui n'apparaît pas dans les statistiques SNCF).

D'autres pôles importants se dégagent de l'analyse de la fréquentation : il s'agit pour la plupart des **gares qui ont pour vocation de devenir des PEM "Porte d'entrée" du SERM**. En situation actuelle, **ces gares ont donc déjà un rôle structurant de rabattement depuis les bassins de vie aux alentours vers le mode ferroviaire** :

- L'Isle-Jourdain à l'ouest ;
- Castelnau-d'Estrétefonds et Montauban-Ville-Bourbon (fréquentée aussi par les trains nationaux) au Nord ;
- Saint-Sulpice-Tarn au Nord-Est ;
- Villefranche-de-Lauragais au Sud-Est ;
- Auterive au Sud ;
- Muret et Carbonne au Sud-Ouest.

Ces gares ont une fréquentation annuelle minimale de 250 000 voyageurs/an, et certaines d'entre elles bénéficient d'une fréquentation allant au-delà de 500 000 voyageurs/an (Muret et Saint-Sulpice).

Les gares qui sont destinées à devenir des PEM de proximité ont une fréquentation plus modérée, ne dépassant pas les 220 000 voyageurs/an. Notons aussi que les gares les moins fréquentées sont les gares déconnectées du tissu urbain (Gragnague, Roquesérière-Buzet, Montlaur...).

Accessibilité des gares

Globalement, l'analyse des déplacements des résidents de l'aire urbaine montre que l'accessibilité des gares à pied et en transports en commun urbains est primordiale (pour le rabattement : 34% en part modale piétonne et 34% en part modale TC, ainsi que l'accessibilité en voiture dans une moindre mesure (22% en part modale).



Source : Tisséo, exploitation de l'EMC²

Or, suivant le contexte urbain et le niveau d'importance de la gare, l'accessibilité sur un ou plusieurs modes sera privilégiée par rapport à d'autres.

La hiérarchisation des gares, croisée avec l'analyse sur leur accessibilité, réalisée par l'Auat dans le cadre de l'action 6 de la phase 2 des EMM grâce à la méthode PICTA, permet donc de confronter l'offre à la demande en matière d'accessibilité.

L'analyse PICTA est une méthode qui permet de hiérarchiser les usages de déplacements dans l'espace public dans un ordre favorable aux mobilités alternatives à la voiture : **Piétons** (y compris espaces de pause et végétalisations), **Cyclistes**, **Transports Collectifs**, **Automobilistes**. Cette analyse qualitative a été réalisée par l'Auat, selon les critères définis ci-dessous.

	Mauvais	Moyen	Bon
	Pas de parvis, pas de trottoirs aménagés et accessibles pour accès à la gare	Un des items « bon » n'est pas répertorié ou l'aménagement est peu qualitatif	Parvis existant, Trottoirs aménagés et accessibles, sécurisés
	Pas de stationnement vélos à proximité immédiate de la gare Pas de réseau cyclable matérialisé pour accès à la gare		Stationnement sécurisé + arceaux vélos Réseau cyclable matérialisé pour accès à la gare
	Pas d'arrêt de bus, Pas de réseau bus à proximité		Arrêt de bus à proximité immédiate de la gare Réseau de bus urbain, interurbain à proximité
	Pas de stationnement voiture matérialisé Pas de stationnement PMR Pas d'aire de covoiturage, Pas de station recharge électrique ...		Un parking VL matérialisé à proximité, Présence de stationnement PMR (Option) : Aire de covoiturage, Station recharge électrique ...

Source : AUAT

L'analyse PICTA a été réalisée sur l'ensemble des gares ayant pour vocation à devenir des PEM ferroviaires dans le cadre du SERM, et sur la base de leur situation actuelle, c'est à dire avant la réalisation d'aménagements visant à améliorer leur accessibilité dans le cadre du SERM.

PEM de Convergence Urbaine

CARACTÉRISTIQUES DU PEM			ANALYSE PICTA (AUAT) situation 2025			
Nom du PEM	Axe	Hiérarchie (Région)	Piéton	Vélo	Transports en commun	Voiture
Route de Launaguet (futur La Vache)	Nord	PEM de convergence urbaine	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Balma	Nord-Est	PEM de convergence urbaine	Bon	Moyen	Mauvais	Mauvais
Colomiers	Ouest	PEM de convergence urbaine	Bon	Bon	Bon	Bon
Saint-Cyprien Arènes	Ouest	PEM de convergence urbaine	Bon	Moyen	Bon	Mauvais
Labège La Cadène	Sud-Est	PEM de convergence urbaine	Bon	Mauvais	Moyen	Mauvais
Montaudran	Sud-Est	PEM de convergence urbaine	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Saint-Agne (futur Niel)	Tronc commun Sud-Ouest	PEM de convergence urbaine	Bon	Bon	Bon	Moyen
Toulouse Matabiau	Toulouse Matabiau	PEM de convergence urbaine	Bon	Bon	Bon	Bon

Analyse PICTA des PCU (source : Région, AUAT)

L'analyse PICTA, réalisée sur l'état existant, montre que certaines gares ayant pour vocation à devenir des PEM structurants, où l'accessibilité en modes actifs et les correspondances avec le réseau lourd en transports en commun urbains sont cruciaux, ont aujourd'hui une accessibilité modérée, voire mauvaise.

- L'accessibilité en transports en commun est mauvaise au site actuel de Balma, le site présent étant déconnecté du métro et non accessible en bus. Les études en cours dans le cadre des EMM ont pour objectif de proposer des solutions d'interconnexions permettant une intermodalité de qualité.

- Le site de la future gare de Route de Launaguet est enclavé. La réalisation du PEM prévu dans le cadre des AFNT et de la ligne C du métro permettra de proposer un parcours voyageur efficace.
- La future gare de Labège La Cadène et l'actuelle de Montaudran ont actuellement une accessibilité modérée car leur secteur est traversé par une ou plusieurs lignes de bus sans qu'elles s'arrêtent à proximité directe de ces gares, mais elles seront à l'avenir connectées à la future ligne de métro C.

Les PEM de Convergence Urbaine sont situés dans un environnement urbain, où l'accessibilité en modes actifs est globalement bonne. En effet, toutes les gares bénéficient d'ores et déjà d'une bonne accessibilité piétonne (sauf Route de Launaguet), et toutes les gares situées au cœur de Toulouse bénéficient d'une accessibilité cyclable globalement bonne. L'enjeu réside donc dans le développement d'aménagements cyclables en rabattement vers les gares où l'accessibilité cyclable est actuellement moyenne, voire mauvaise (la problématique de la desserte cyclable des PEM structurants est développée dans le chapitre sur l'offre vélo).

A l'inverse, l'accessibilité en voiture des PEM de convergence urbaine ne constitue par un critère principal pour ces PEM dont l'objectif est en premier lieu de connecter les réseaux entre eux. L'accessibilité en voiture concernera d'autres types de PEM avec l'ambition de reculer les voitures le plus possible des entrées de ville de Toulouse qui sont actuellement congestionnées.

PEM Porte d'Entrée du SERM

CARACTÉRISTIQUES DU PEM			ANALYSE PICTA (AUAT) situation 2025			
Nom du PEM	Axe	Hiérarchie (Région)	Piéton	Vélo	Transports en commun	Voiture
Castelnau d'Estrétefonds	Nord	PEM porte d'entrée du SERM	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Montauban Ville Bourbon	Nord	PEM porte d'entrée du SERM	Moyen	Bon	Bon	Moyen
Saint-Sulpice	Nord-Est	PEM porte d'entrée du SERM	Bon	Moyen	Bon	Moyen
L'Isle-Jourdain	Ouest	PEM porte d'entrée du SERM	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Auterive	Sud	PEM porte d'entrée du SERM	Bon	Moyen	Moyen	Bon
Villefranche-de-Lauragais	Sud-Est	PEM porte d'entrée du SERM	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Carbonne	Sud-Ouest	PEM porte d'entrée du SERM	Mauvais	Moyen	Moyen	Moyen
Muret	Sud-Ouest	PEM porte d'entrée du SERM	Bon	Moyen	Bon	Moyen

Analyse PICTA des PE (source : Région, AUAT)

Les gares existantes dont la vocation est de devenir des PEM "Porte d'entrée" du SERM doivent être accessibles en transports en commun (cars, réseaux urbains), modes doux (dans le périmètre de pertinence du VAE) et/ou en voiture afin de rabattre les habitants des grands bassins de vie qu'elles attirent. Or, aujourd'hui l'accessibilité en transports en commun ou en voiture est globalement moyenne. L'enjeu est donc d'intégrer à ces PEM des services favorisant l'intermodalité pour les habitants des communes aux alentours (parkings P+R avec des places PMR et en option des aires de covoiturage, arrêts de bus à proximité, vélo...).

Les gares existantes relatives aux futurs PEM Portes d'Entrée étant situées dans un environnement plutôt urbain, l'accessibilité piétonne est globalement bonne à ces gares, sauf à Villefranche-de-Lauragais et à Carbonne. Au regard du vélo, les gares de périphérie ont une accessibilité moyenne, faute d'aménagements cyclables connectés à la gare ou de stationnement vélo à proximité.

en modes actifs est donc aussi à prévoir pour améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable pour les habitants situés à proximité de ces gares.

PEM de proximité

CARACTÉRISTIQUES DU PEM			ANALYSE PICTA (AUAT) situation 2025			
Nom du PEM	Axe	Hiérarchie (Région)	Piéton	Vélo	Trans-ports en commun	Voiture
Dieupentale	Nord	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Moyen	Moyen
Fenouillet - Saint-Alban	Nord	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Grisolles	Nord	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Moyen	Bon
Lacourtenourt	Nord	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Moyen	Moyen
Saint-Jory	Nord	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Moyen	Mauvais
Lespinasse	Nord	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Mauvais	Moyen	Mauvais
Montbartier	Nord	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Moyen	Mauvais	Bon
Gragnague	Nord-Est	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Moyen	Mauvais	Moyen
Montastruc-la-Conseillère	Nord-Est	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Montrabé	Nord-Est	PEM de proximité - Niveau 1	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Roquesérière-Buzet	Nord-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Rouffiac-Tolosan	Nord-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Moyen	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Brax - Léguevin	Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Colomiers Lycée International	Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Bon	Moyen	Moyen	Moyen
Pibrac	Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Lardenne	Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Moyen	Moyen	Moyen	Mauvais
Le Toec	Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Bon	Moyen	Bon	Mauvais
Mérenvielle	Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Moyen
Saint-Martin du Touch	Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Bon	Bon	Mauvais	Bon
Les Ramassiers	Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Bon	Moyen	Bon	Bon
Labarthe-sur-Lèze	Sud	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Pins-Justaret	Sud	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Mauvais	Moyen	Moyen
Venerque - Vernet	Sud	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Moyen	Mauvais	Moyen
Pinsaguel	Sud	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Baziège	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Labège Innopôle	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 1	Bon	Bon	Moyen	Moyen
Labège Village	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Bon	Moyen	Mauvais	Bon
Montlaur	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Villeneuve	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Moyen	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Escalquens	Sud-Est	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Moyen	Mauvais	Moyen
Roques	Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Moyen	Mauvais	Mauvais	Mauvais
Le Fauga	Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Moyen	Moyen	Moyen
Longages - Noé	Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Mauvais	Moyen	Moyen	Moyen
Oncopôle	Tronc commun Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Mauvais	Moyen	Moyen	Mauvais
Portet Saint Simon	Tronc commun Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 1	Bon	Moyen	Bon	Bon
Lalande Eglise	Tronc commun Sud-Ouest	PEM de proximité - Niveau 2	Moyen	Moyen	Mauvais	Moyen

Analyse PICTA des PROX (source : Région, AUAT)

D'après les résultats PICTA, il apparaît que les gares existantes, qui constitueront de futurs PEM de proximité, offrent aujourd'hui une assez mauvaise accessibilité sur tous les modes d'accès.

Ce sont des gares dont la fonction est plus locale que les autres types de PEM. Or, près d'une gare locale sur 2 a une mauvaise accessibilité piétonne, et 95% d'entre elles ont une accessibilité cyclable moyenne, voire mauvaise. Afin d'accroître leur attractivité, il est donc crucial d'en améliorer l'accessibilité, premièrement en modes actifs pour rabattre les usagers de proximité.

Actuellement, seulement 17% des gares locales ont une bonne accessibilité voiture et 8% une bonne accessibilité en transports en commun. Suivant leur vocation, les PEM de proximité devront alors fournir, outre l'accessibilité en modes actifs, des services adaptés à leur contexte : une desserte TC, des parkings, une incitation au covoiturage...

3. L'articulation et la coordination des modes de transport

La coordination des horaires

La coordination des horaires entre les différents modes de transports au niveau des PEM est un facteur de qualité pour l'intermodalité. Cette coordination concerne à la fois les amplitudes de service et les horaires de correspondance.

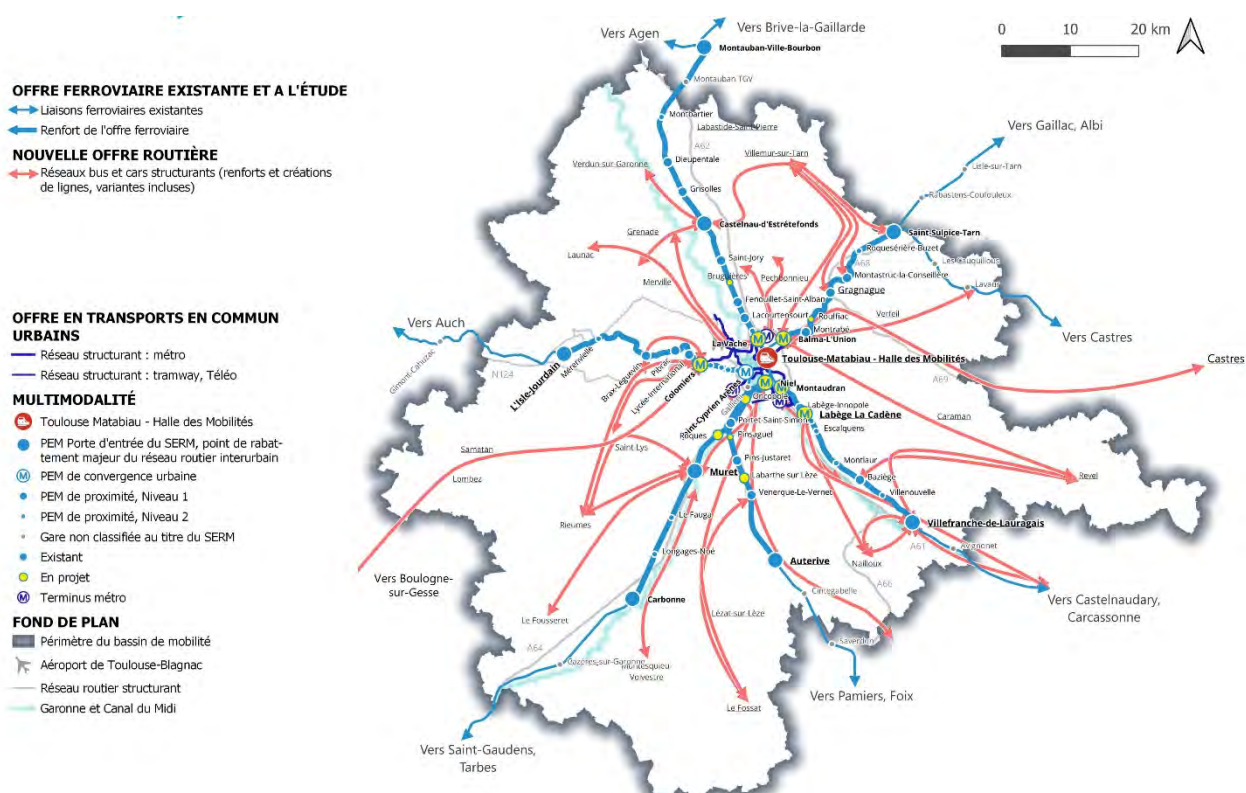
Dans les PEM de Convergence Urbaine, où les services du SERM sont en connexion avec le réseau lourd de Tisséo, la fréquence élevée du métro (jusqu'à 1 minute 30 en heure de pointe) et son amplitude large permettent de s'affranchir de la contrainte des horaires.

Sur les PEM Portes d'Entrées du SERM et sur les PEM de proximité accueillant des offres de rabattements dimensionnantes, il y a par contre un enjeu fort pour les AOM à proposer aux usagers des grilles horaires qui permettent une intermodalité efficace entre les bus, les autocars et le train.

Les deux AOM (Région et Tisséo Collectivités) travaillent de concert sur cette thématique en partageant notamment les contraintes inhérentes aux différents modes de transports : rigidité des horaires des sillons ferroviaires dans le réticulaire de l'étoile, horaires de dessertes spécifiques de certains générateurs pour les cars et les bus (scolaires...).

L'intermodalité fer-route

Dans le schéma cible, l'intermodalité car-train est réalisée le plus en amont possible de Toulouse et sa métropole, afin d'arrêter les voitures en amont du réseau routier de périphérie de Toulouse qui est actuellement saturé, en proposant des offres combinées suffisamment attractives pour en faire des alternatives à la voiture particulière.



L'intermodalité entre l'offre cible de cars et bus express et le train est assurée autour de plusieurs PEM, qui sont souvent des PEM "Porte d'entrée" du SERM : Castelnau-d'Estrétefonds au Nord, Villefranche-de-Lauragais au Sud-Est, Muret au Sud-Ouest... mais pas seulement, car cela peut aussi être le cas des PEM de proximité de Niveau 1.

- Sur la branche Ouest, le PEM de Colomiers sera un lieu de très forte intermodalité, rassemblant ainsi l'offre ferroviaire, l'offre en bus et cars, et l'offre en transports en commun urbains structurant (futur métro C).
- Sur la branche Sud, le PEM de proximité de Venerque-le-Vernet pourrait avoir à assurer une correspondance entre une ligne de car et le train.
- Sur la branche Nord-Est, au moment de la rédaction de ce dossier, aucun PEM n'a été identifié pour assurer le rabattement des cars sur le train entre les PEM de Saint-Sulpice-Tarn, Montastruc-la-Conseillère, Gragnague et Balma-L'Union. Le choix du ou des PEM d'intermodalité cars-train dépendra des opportunités et des capacités de chaque PEM, dans un territoire présentant des caractéristiques géographiques et d'urbanisation ne permettant pas de faire émerger des lieux évidents de rabattement.

Le déploiement de l'offre de rabattement autocar vers les gares ferroviaires est prévu en cohérence avec la mise en oeuvre progressive de l'offre ferroviaire SERM. Pour que l'offre ferroviaire puisse jouer son rôle d'accélérateur de l'offre car, il est nécessaire que le rabattement se mette en place une fois le saut d'offre ferroviaire réalisé sur les branches concernées.

L'intermodalité fer-covoiturage est aussi assurée par les PEM, où certaines places de parkings sont réservées à la pratique du covoiturage, ainsi que par les aires de covoiturage à proximité des gares (voir chapitre sur l'offre de covoiturage).

Enfin, les corridors de covoiturage agissent en complémentarité des réseaux ferroviaires et routiers de la Région, soit en maillage sur des territoires non desservis par l'offre de transports collectifs régionaux, soit en intervenant en renfort d'une offre de transports autocar afin de proposer une plus grande flexibilité au niveau des horaires et des arrêts (voir chapitre sur l'offre de covoiturage).

La complémentarité entre le vélo et le train

Le territoire a une forte ambition d'inciter la pratique de la multimodalité entre le vélo et le train. En effet, les projets de PEM incluent la présence de zones de stationnement sécurisées pour les vélos et des projets d'aménagements cyclables sont pensés pour desservir les PEM. Des efforts significatifs sont également mis en oeuvre pour adapter les ouvrages d'art et assurer les continuités cyclables aux abords des PEM.

La Région a aussi lancé en 2025 l'expérimentation d'un dispositif vélo+train, qui est un service de location de longue durée d'un vélo pour les usagers réguliers des trains liO (voir chapitre sur l'offre vélo).

4. Les services aux usagers

Les services aux voyageurs, qu'il s'agisse d'information ou de tarification, constituent un aspect essentiel de la réussite de la dimension intermodale du SERM. La Phase 2 des EMM comporte à ce titre deux actions répondant à l'enjeu de faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport (urbains et régionaux) et de fluidifier le parcours voyageurs au sein des PEM.

Billettique et tarification

Dans le cadre du SERM, les deux AOM ont l'ambition de proposer aux voyageurs des transports collectifs un ensemble de services coordonnés afin de faciliter l'intermodalité et une mobilité sans couture sur le territoire du bassin de mobilité.

Cette ambition se traduit par différentes démarches et études partenariales engagées par les AOM à travers la phase 2 des études multimodales. L'objectif est de définir des actions communes et un programme visant à garantir une interopérabilité pour la billettique et l'information voyageur.

Etat existant de la tarification des transports collectifs

La politique de tarification des transports collectifs relève des deux AOM du territoire : Tisséo Collectivités sur son ressort territorial et la Région Occitanie sur le périmètre régional.

Réseau Tisséo

Sur le réseau Tisséo, 4 supports de titres transports sont actuellement utilisés :

- Le ticket rechargeable : Mis en service en mars 2025 et remplaçant le ticket magnétique jetable (le ticket magnétique en papier rigide, disposant d'une bande magnétique a disparu définitivement en juin 2025),
- La carte Pastel : la carte sans contact en plastique disposant d'un système électronique, support interopérable avec le réseau liO train et le réseau liO car sur le bassin du SERM, de technologie arrivant en fin de vie
- Le téléphone portable avec l'application Tisséo,
- La carte bancaire (open payment),

En mars 2025, Tisséo Voyageurs a par ailleurs lancé une expérimentation innovante permettant le paiement des titres de transport en cryptomonnaie (achat de titres dématérialisés).

La gamme tarifaire accessible inclut des achats pour des déplacements à l'unité ou des abonnements de différentes durées (gamme tarifaire juillet 2025).

Type de support→	Support magnétique	Carte Pastel	Titres sur smartphone	Titre avec carte bancaire
Type de déplacement ↓				
1 déplacement bus dernière minute	2,50 €			
1 déplacement	1,80 €	1,80 €		1,80 €
10 déplacements	15,70 €	15,70 €	15,70 €	
Ticket planète	3,00 €	3,00 €	3,00 €	
Journée	7,00 €	7,00 €		
3 jours	14,10 €	14,70 €		
7 jours		17,50 €		
31 jours		58 €	58 €	
30 jours 30 déplacements		40,00 €		
Annuel		606,10€ ou 50,50€/mois		

Réseau liO

Plusieurs supports sont utilisés sur le réseau liO (fer et car) :

- La carte sans contact liO (car) ;
- Billets SMS (train) ;
- Carte Pastel pour les achats monomodaux (train) et combinés train / car + Tisseo ;
- Billets digitaux imprimables ou e-ticket (train) ;
- Ticket papier ;
- M-ticket Smartphone pour le car (via l'application liO) ;
- Smartphone avec l'application Fairtiq pour le train et le car.

Pour les trajets en autocar (liO Car), la grille actuelle propose plusieurs tarifs, en fonction du support :

Type de déplacement	Tarif	Titre unitaire	Carte sans contact	Smartphone
1 voyage	2 €	X	X	X
Carnet 10 voyages	15 €	X	X	X
Abonnement mensuel tout public			X	X
Abonnement mensuel jeunes -26 ans			X	X
Abonnement annuel tout public			X	X
Abonnement annuel jeunes			X	X

Pour des trajets uniques en train (liO train), le tarif dépend du trajet effectué et de la distance. Les supports peuvent être un ticket papier ou le smartphone (QR code) ou la carte Pastel. Il existe un tarif préférentiel pour certains trains en heures creuses, nommé « Avantagio' Futé » (certains trains identifiés dans la journée sont à un tarif unique de 3€ jusqu'à 40 km, 5€ de 41 à 80 km, 10€ de 81 à 200 km), ainsi qu'un tarif Avantagio' 1€ contingenté sur tous les trains. L'offre Week-end 1€ permet également de voyager en train pour 1€ par trajet chaque 1er week-end du mois (hors juillet-août). Le train est accessible à 1€ pour les jeunes en été.

Type d'offre	Tarif	Support	Tarif	Conditions
+ = 0	Variable	Application Fairtiq	Variable	Entre 12 et 26 ans
+ = Flex	Variable		Variable	Entre 27 et 59 ans
+ = -	Variable		Variable	À partir de 60 ans
Frequencio'	Variable	Carte Pastel	Variable	
Avantagio' Futé (trajet sans abonnement)	Variable	Smartphone ou ticket papier	Variable	

L'offre pour la partie abonnement train et car+train est présentée ci-dessous, toujours à un tarif variable selon le trajet effectué :

- Les offres + =, en post-paiement via l'application mobile Fairtiq, sont basées sur le principe simple de « plus je voyage moins je paye », pouvant aller jusqu'à la gratuité à l'usage pour les - de 26 ans. A l'inverse des abonnements il n'y a pas d'origine destination imposée. Plusieurs formules sont proposées suivant le profil du voyageur et sont valables sur tous les cars et trains liO hors transport scolaire :
 - + = 0 : dispositif de gratuité à l'usage pour les jeunes de 12 à 26 ans. Pour les 10 premiers trajets du mois, -50% sur liO Train et 1€ en liO car, puis gratuit à partir du 11^{ème} trajet. Du 21^{ème} au 30^{ème} trajet chaque trajet génère une cagnotte utilisable le mois suivant ;
 - + = Flex : tarification dégressive à l'usage (2^{ème} trajet 20% de réduction, 3^{ème} 30%, 4^{ème} 40% ; etc..) sur un mois pour les 27 à 59 ans avec un prix plafonné à 95€/mois et une cagnotte de 20% du montant des déplacements du mois précédent crédité à partir de 20 trajets par mois sur 2 mois consécutifs ;
 - + = - : tarification dégressive à l'usage selon les mêmes principes que + = Flex sur un mois pour les plus de 60 ans, sauf 1^{er} trajet à 10% de réduction et un trajet offert tous les 10 trajets effectués sur 12 mois ;
- Abonnement de 12 mois, valable sur les liO train (appellation commerciale Fréquencio, valable sur une OD prédéfinie) ou car. Nombre illimité de déplacements sur un même trajet de son choix en Occitanie (l'abonnement est amorti dès 5 allers-retours par mois) ;
- Il existe également des abonnements monomodaux liO Cars à 20€/mois et 195€/an pour les jeunes (-26 ans) et 44€/mois et 420€/an pour tout public.

Offres combinées existantes

Différentes offres combinées entre les réseaux des deux AOM existent et permettent d'ores et déjà des trajets multimodaux. L'utilisation de ces titres est notamment permise par la Carte Pastel, support billettique commun à Tisséo et à liO.

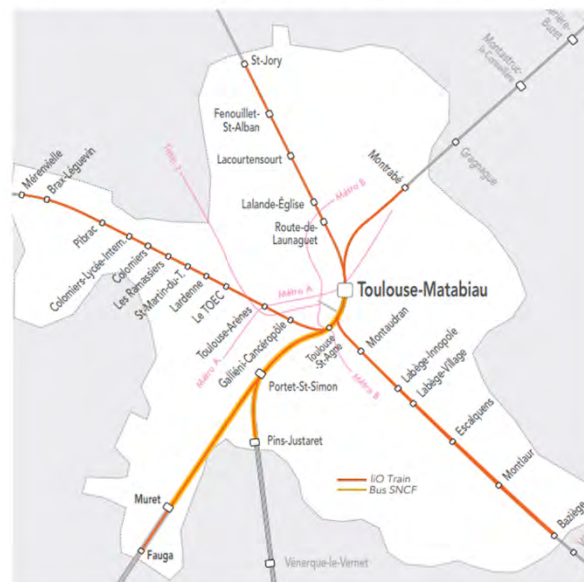
Réseaux combinés	Nom de l'abonnement combiné	Tarif	Support
liO + Tisséo	Abonnement Fréquencio' 31 jours + Tisséo	Variable	Pastel
	Abonnement Fréquencio' 7 jours + Tisséo	Variable	Pastel
	Combi 31 jours	65 €	Pastel
	Pastel+ 31 jours - zone 1	75 €	Pastel
Acceptation tarifaire		Tarif de déplacement en vigueur Tisséo	Pastel, ticket magnétique, smartphone

- **Abonnements Frecuencio' 31 ou 7 jours + Tisséo** : Ils permettent de cumuler l'abonnement Frecuencio' (un même trajet liO) et l'utilisation du réseau Tisséo. Hébergé sur la carte Pastel, cet abonnement doit être acheté à un distributeur automatique de ticket régional ou en guichet de gare. Le trajet doit avoir pour origine et destination une gare ou une halte dans le ressort territorial de Tisséo (carte ci-dessous).
- **Combi 31 jours** : Cet abonnement rend possible l'utilisation du réseau de cars liO de Haute-Garonne et le réseau Tisséo. Disponible sur la carte Pastel, cet abonnement doit être acheté au choix dans les circuits de distribution Tisséo (appli, distributeurs de billets, agences) ou dans les circuits de distribution liO (gare routière Pierre Sémard de Toulouse ou à bord des cars).
- **Pastel+ 31 jours** : Tarif multimodal, il permet d'utiliser en illimité sur la période le réseau liO train au sein du Ressort Territorial de Tisséo Collectivités (carte ci-contre) ainsi que le réseau urbain Tisséo et le réseau liO cars. Hébergé sur la carte Pastel, cet abonnement peut être acheté auprès des réseaux de distribution de Tisséo ou dans les gares.
En 2024, 15 800 ventes de titres Pastel+ ont été effectuées, représentant plus de 405 000 déplacements⁶.
- **Acceptation tarifaire du titre urbain** : Les tarifs Tisséo sont acceptés sur les trains liO entre St Cyprien Arènes et Colomiers.

PÉRIMÈTRE D'UTILISATION DE L'ABONNEMENT PASTEL +

L'ABONNEMENT PASTEL + EST UTILISABLE :

- SUR TOUS LES BUS, TRAMS ET MÉTROS DU RÉSEAU TISSÉO (HORS FLYBUS) ;
- SUR TOUS LES liO Train, AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES GARES SITUÉES SUR LES LIGNES ROUGES ET JAUNES DU SCHÉMA CI-DESSOUS.



Perspective d'évolution vers une tarification commune

Dans le cadre de la phase 2 des Etudes Multimodales Métropolitaines visant à accompagner la démarche de SERM de l'agglomération toulousaine, les partenaires des EMM (Etat, Région, Tisséo Collectivités, Département, Toulouse Métropole) ont engagé une action (action n°1), co-pilotée par les deux AOM Tisséo Collectivités et la Région Occitanie, sur la tarification commune des transports en commun sur le périmètre du SERM.

Cette action se traduit par le lancement d'une étude sous Maitrise d'Ouvrage de la Région visant à proposer plusieurs scénarios de tarification commune des transports et analyser leurs impacts. L'objectif est d'évaluer et identifier des scénarios de tarification commune simple et facile d'utilisation pour des usagers profitant ou envisageant une offre multimodale pour leur parcours : Réseau ferroviaire et/ou routier et/ou urbain Tisséo.

Le contenu de la mission prévoit :

- 1/ L'identification et l'analyse de l'offre tarifaire actuelle des deux AOM, dont les offres combinées existantes, afin de mettre en évidence les principales forces et faiblesses actuelles de la tarification ;
- 2/ La proposition de différents scénarios de tarification complémentaires sur l'ensemble du périmètre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, mais aussi sur un périmètre d'influence qui englobe les villes moyennes à 1h de Toulouse.

⁶ Déplacements comptabilisés sur le réseau Tisséo.

3/ Pour chacun de ces scénarios, l'ensemble des éléments d'exploitation et de tarification seront analysés : fréquentation, recettes, distribution et billettique, contrôle, information voyageurs...

L'étude a démarré en juillet 2025 et doit livrer ses conclusions dans le courant de l'année 2026. Les résultats de l'étude permettront de fournir les éléments d'aide à la décision pour retenir un scénario et proposer un plan d'action à mettre en œuvre.

L'objectif sera ensuite de pouvoir traduire cette tarification commune dans un dispositif de billettique interopérable entre les différents réseaux Tisséo et liO (train et car).

Information voyageurs

Les outils d'information existants et leurs développements en cours

Les services d'information aux voyageurs sont mis en place par les AOM sur leurs réseaux respectifs.

Information voyageurs sur le réseau Tisséo

Tisséo dispose de 3 grands relais de service de l'information : le site internet (et l'e-agence), l'application mobile, et les agences physiques.

Depuis mars 2022, Tisséo a mis en place une application mobile unifiée permettant une seule interface pour les usagers pour l'achat, la recharge et l'information du réseau. L'ensemble des fonctionnalités suivantes sont disponibles aussi bien sur l'application mobile que sur le site internet :

- Achat, recharge et validation des titres de transport
- Informations sur l'offre de services : plan interactif du réseau, horaires des prochains passages, alertes et informations en temps réel
- Organisation des déplacements : calcul d'itinéraires, géolocalisation, accès métro via ascenseurs et escaliers mécaniques, disponibilité des parkings relais (P+R)



Plus particulièrement, l'information voyageurs de Tisséo permet les fonctions suivantes :

- Calcul d'itinéraire : depuis mars 2023, les calculs d'itinéraires présents sur l'application et le plan interactif du site Tisséo ont évolué. Ils intègrent désormais des itinéraires vélo, des itinéraires voitures en rabattement vers les P+R, des trajets de covoiturage KAROS, l'offre liO trains (horaires théoriques) ;
- Consultation des fiches horaires, plans, plan interactif ;
- Prochains passages : Les deux prochains passages en transport en commun (bus, métro, tram, Téléo), la disponibilité des vélôToulouse ainsi que la disponibilité des places P+R sont visualisables en temps réel. Aussi, les bornes d'information voyageurs aux abris bus ou les écrans sur les quais des métros permettent l'affichage en temps réels des lignes en question ;
- Informations sur le réseau (travaux, perturbations, événements particuliers) ;
- Arrêts favoris, accès station, parc relais ;
- La possibilité de créer un compte client afin de faciliter la gestion des abonnements, informations, démarches...

Le site ou l'application permet également d'accéder aux informations concernant des services de mobilité complémentaires :

- VélôToulouse, la flotte de vélos classiques et électriques en libre-service accessibles 24h/24 ;
- Covoitéo, la solution de covoiturage opérée par Karos et disponible sur le calculateur d'itinéraire multimodal ;
- L'autopartage Citiz ;
- Les trajets en train liOtrain.



Information voyageurs sur le réseau liO

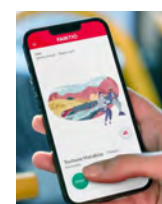
Modernisée fin 2019, l'application liO intègre :

- Un calculateur d'itinéraires permettant de planifier les trajets liO cars et liO trains en temps-réel, ainsi que la quasi-totalité des réseaux urbains (en temps réel lorsque c'est disponible) ;
- L'information en temps réel (liO trafic) : Les usagers peuvent consulter les horaires actualisés des trains et cars régionaux, les perturbations éventuelles et les alertes trafic, rendant l'information globale plus fiable ;
- L'achat de titres de transport par M-ticket (QR Code) uniquement pour liO Cars.



L'information voyageurs est également disponible sur le site internet, par téléphone et aux guichets en gare.

Depuis 2023, une application de vente pour les liO trains et cars (Fairtiq) permet d'avoir des tarifs avantageux. Il n'y a cependant pas de liaison entre les deux fonctionnalités de distribution liO (M-ticket sur l'application liO pour les cars et application Fairtiq pour les trains et cars).



La Région poursuit le développement de l'application liO avec plusieurs réflexions en cours :

- L'intégration du TAD, et d'une brique de covoiturage à plus long terme ;
- La volonté d'intégrer les perturbations des réseaux urbains présents dans l'application ;
- La création d'un compte unique notamment avec les réseaux urbains ;
- La possibilité d'intégrer Fairtiq dans une application tierce (application liO et dans des applications tierces de réseaux urbains).

Information voyageurs en gares : SNCF G&C a développé un site internet et une application MaGareSNCF qui permet d'avoir accès aux informations essentielles telles que :

- Les horaires des trains en temps réel, avec les informations liées au train, pour les départs et les arrivées ;
- Le détail des services et des informations pratiques du fonctionnement de la gare (y compris l'état des équipements d'accessibilité en temps réel) ainsi que la possibilité de déclarer en ligne un objet perdu ;
- Les informations d'intermodalités (bus, vélo, taxi, covoiturage, parking, covoiturage).



En complémentarité, l'application et le site SNCF Connect permettent de préparer son voyage de bout en bout en proposant différentes alternatives de transport en commun (train, métro, bus).

Les démarches en cours pour une information voyageurs commune

La phase 2 des Etudes Multimodales, visant à accompagner le SERM, met l'accent sur les services aux usagers. Dans ce cadre, une action co-pilotée par Tisséo Collectivités et la Région (action n°2 de la phase 2 des EMM) a été lancée afin de définir la coordination des actions visant à assurer une meilleure fluidité du parcours voyageurs et assurer une expérience voyageurs de qualité.

Le constat qui ressort de l'état des lieux de l'existant est que les deux AOM ont déjà mis des outils digitaux fournis et clairs. L'enjeu n'est donc pas de proposer un outil supplémentaire à l'échelle du SERM, mais de travailler à une complémentarité des services et une meilleure interface entre les deux outils pour une information multimodale plus visible.

L'action porte ainsi sur l'amélioration et la complémentarité des parcours voyageurs, suivant deux axes :

Axe 1 : Le parcours dématérialisé (préparation du voyage, information pendant le voyage)

Cet axe de travail a pour objectif de :

- 1/ Identifier les besoins des voyageurs dans les situations de correspondance,
- 2/ Définir les synergies à prévoir entre les outils digitaux des AOM (Région et Tisséo) pour fluidifier les parcours,
- 3/ Recueillir les besoins des partenaires sur les services digitaux.

Le travail s'organise autour d'un partage des feuilles de route digitales de la Région et de Tisséo afin d'identifier les besoins d'interfaces et de développement, notamment en ciblant les besoins des voyageurs en situation de correspondance entre plusieurs modes.

Axe 2 : Le parcours voyageurs physique (orientation dans les lieux d'interconnexion pour réaliser les correspondances)

Cet axe de travail particulier vise à :

- 1/ Identifier les types de lieux d'interconnexion et définir les niveaux de service attendus associés,
- 2/ Définir une information cohérente et harmonisée sur les lieux d'interconnexion à travers différents canaux (signalétique, panneaux d'information dynamiques...),
- 3/ Définir un référentiel d'aménagement des lieux d'interconnexion.



Amélioration du parcours voyageurs dans les lieux d'interconnexion (source Tisséo, 2024)

Après un premier temps de travail partenarial sur la définition des besoins, le partage de l'existant et des feuilles de route Tisséo et Région, le travail se poursuit avec des enquêtes (enquêtes de terrain dans les PEM et enquête par questionnaire en ligne) et focus group permettant d'éclairer les besoins des usagers en situation de correspondance. Ces enquêtes sur les pratiques intermodales des voyageurs doivent permettre de mieux comprendre les freins aux pratiques intermodales et d'identifier les besoins des voyageurs pour améliorer leurs parcours.

Ce recueil de données, réalisé à l'automne 2025 sous maîtrise d'ouvrage de Tisséo Collectivités, doit permettre d'arbitrer sur les besoins à prioriser dans les feuilles de routes digitales des AOM et de définir des axes de travail sur le parcours physique dans les lieux d'interconnexion. La suite du travail en commun sera engagée à partir de fin 2025.

5. Des lignes express routières pour le SERM du bassin de mobilité de Toulouse

1. Les principes de l'offre de service express routier du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Selon la note fournie par la DGITM⁷, un service express routier (aussi appelé ligne de « car express ») est un service public de transport par autocar, éventuellement complété par une ligne de covoiturage, mis en œuvre par l'autorité organisatrice de la mobilité compétente sur le ressort territorial qui englobe la ligne. Il doit offrir un tracé direct privilégiant les voies rapides, idéalement réservées, avec peu d'arrêts et plusieurs connexions, un service disponible tout au long de la journée et idéalement tous les jours de la semaine, un intervalle de temps réduit entre deux cars, et un parcours client facilité.

Ainsi, les lignes de car express doivent répondre aux objectifs suivants :

- **Desservir les couronnes les plus éloignées des métropoles** (2^{ème} ou 3^{ème} couronne, voire les autres pôles urbains inclus dans le périmètre du SERM), entre-elles ou avec le cœur de la métropole, en particulier en l'absence de desserte ferroviaire ;
- Répondre à un large panel de besoins de déplacements autour du **domicile-travail**, mais aussi des **études**, des **loisirs** et du tourisme, de la **santé**... ;
- Proposer des **dessertes rapides et directes** ;
- Lutter contre le sentiment de solution dégradée par rapport au train ;
- **Décarboner les transports**, en s'appuyant sur le réseau routier structurant existant, et en étant vigilant sur le type de motorisation du matériel roulant en privilégiant le moins carboné.

Dans le cadre de la mission de préfiguration du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, les deux AOM Tisséo Collectivités et la Région Occitanie ont défini les caractéristiques de l'offre routière express structurante du SERM du bassin de mobilité toulousain. L'offre routière repose sur deux types de services distincts : des bus urbains de Tisséo Collectivités et des autocars interurbains liO, en fonction du périmètre considéré et des contraintes et réglementations du transport de voyageur correspondantes. Cependant, même si les matériels roulants seront nécessairement différents, les principes de définition du service tendent à converger autour des critères communs suivants :

- **Vitesse, temps de parcours, gains de temps**
 - Le nombre d'arrêts est limité pour assurer une vitesse commerciale compétitive et rejoindre le plus rapidement possible les terminus une fois la zone de chalandise en 2^e et 3^e couronne desservie.
 - L'objectif est d'avoir un temps de parcours proche en heures de pointe et en heures creuses. Pour cela, il est nécessaire d'utiliser les infrastructures existantes (autoroutes, sites propres existants) et de rechercher éventuellement des aménagements complémentaires pour fiabiliser les temps de parcours (VRTC, priorité, etc.) en fonction des besoins identifiés.
 - L'intermodalité avec le train permet également de bénéficier d'un effet d'accélération du temps de parcours en réorganisant les lignes autour du réseau ferré là où l'offre est suffisamment dimensionnée (par exemple à Muret en situation actuelle, avec la volonté de déployer cette approche au fur et à mesure de la mise en œuvre de l'offre SERM sur les axes ferroviaires).
- **Fréquence, cadencement**
 - En heure de pointe : un passage toutes les 30 minutes minimum, jusqu'à 15 minutes selon les lignes ou en hyper-pointe si besoin d'absorption de la charge.
 - En heure creuse : fréquence à l'heure voire à la demi-heure.

⁷ Les services express routiers : une offre de transport attractive et rapidement déployable, 03 décembre 2024

- **Amplitude**
 - Amplitude ciblée de 5-6h – 22-23h (liO) à 5h - 23h (Tisséo).
- **Matériel roulant**
 - Utilisation de matériels standards bus et autocars selon les réseaux considérés (en raison des différences de parcours des lignes urbaines ou interurbaines).
 - Garantie de l'accessibilité PMR des bus et cars express.
- **Information voyageurs**
 - Malgré l'utilisation de matériels différents, les deux AOM souhaitent engager une réflexion pour disposer puis mettre en œuvre une identification voyageur du matériel roulant spécifique au SERM et commune aux deux échelles Tisséo et liO.
 - Information voyageurs SERM harmonisée pour l'ensemble des services express routiers.
- **Intermodalité vélo**
 - L'intermodalité vélo est traitée aux points d'arrêt stratégiques (stationnement vélo aux PEM).
 - Il n'est pas prévu d'emport de vélos dans les cars et bus car cela pénaliserait fortement les temps de parcours et génère des problématiques de sécurité.
- **Intermodalité transports en commun**
 - Les destinations des lignes sont généralement ciblées sur les PEM pour permettre les échanges multimodaux : pôles métro, futures gares du SERM...
 - Il n'y a pas de détour systématique en cours de route pour desservir un PEM intermédiaire, à moins d'en avoir démontré l'intérêt en termes d'opportunité de parcours pour les voyageurs.
 - Un travail sur la coordination horaire entre les services (modes) est réalisé partout où cela a du sens, afin de favoriser les correspondances. A l'inverse, la fréquence importante de certaines offres urbaines (métro, linéo) permet de s'affranchir de cette contrainte.
- **Décarbonation du parc roulant**
 - Des feuilles de route sur le renouvellement du matériel roulant sont en cours d'élaboration par les 2 AOM.

2. L'offre de service actuelle

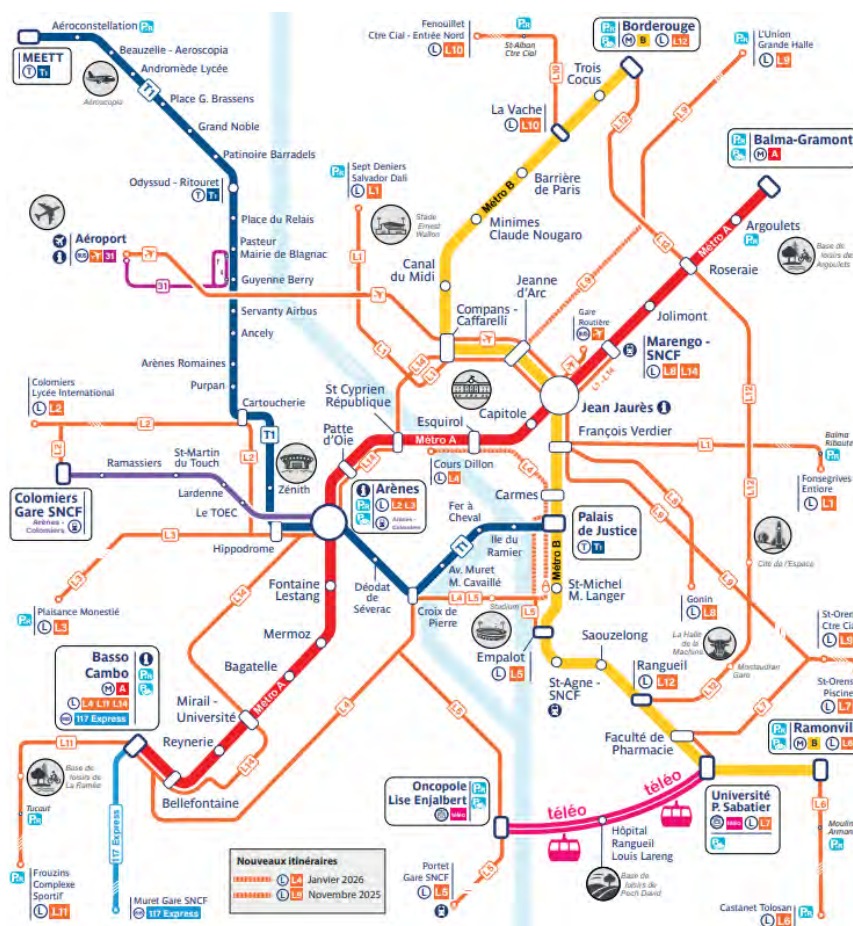
L'offre actuelle est assurée à la fois par les lignes autocars liO de la Région Occitanie et les lignes de bus structurantes de Tisséo desservant la périphérie du ressort territorial de Tisséo. Le réseau liO actuel a déjà fait l'objet d'une évolution de l'offre en septembre 2024.



De nombreuses lignes routières sont actuellement construites en étoile autour de Toulouse, avec des terminus dans le centre de la ville, notamment à la gare routière de Toulouse-Matabiau, ou en proche périphérie.

Sur le réseau actuel liO il existe d'ores et déjà une **typologie particulière de lignes express** sur le périmètre de la Haute-Garonne (lignes anciennement nommées « Hop ») qui répondent à certains critères de lignes express. Il s'agit de 4 lignes (301, 302, 303 et 304) ciblées sur les besoins de desserte domicile-travail avec une fréquence à la 1/2h en pointe, 1 seul arrêt par commune et une utilisation systématique des autoroutes pour se connecter à des PEM de convergence urbaine en périphérie.

L'offre routière structurante de Tisséo est actuellement constituée de 13 lignes nommées Linéo, les deux dernières (Linéo 7 et Linéo 12) ayant été mises en service le 1er septembre 2025.



L'offre Linéo repose sur une fréquence renforcée en heure de pointe (un bus toutes les 7 à 9 minutes suivant les lignes), une amplitude élargie de 5h15-5h30 à 00h15-00h30 (identique au métro et au tramway) et des temps de parcours optimisés avec l'utilisation de voies réservées sur une partie de leur itinéraire et la priorité aux carrefours à feux. Les lignes Linéo bénéficient de matériels roulants avec une identité visuelle particulière, climatisés, équipés de prises USB et d'écrans d'information voyageurs et circulant au gaz naturel. Les arrêts Linéo sont spécifiquement équipés de quais couverts et d'écrans indiquant en temps réel les prochains passages.

3. L'offre cible de services express routiers et son déploiement

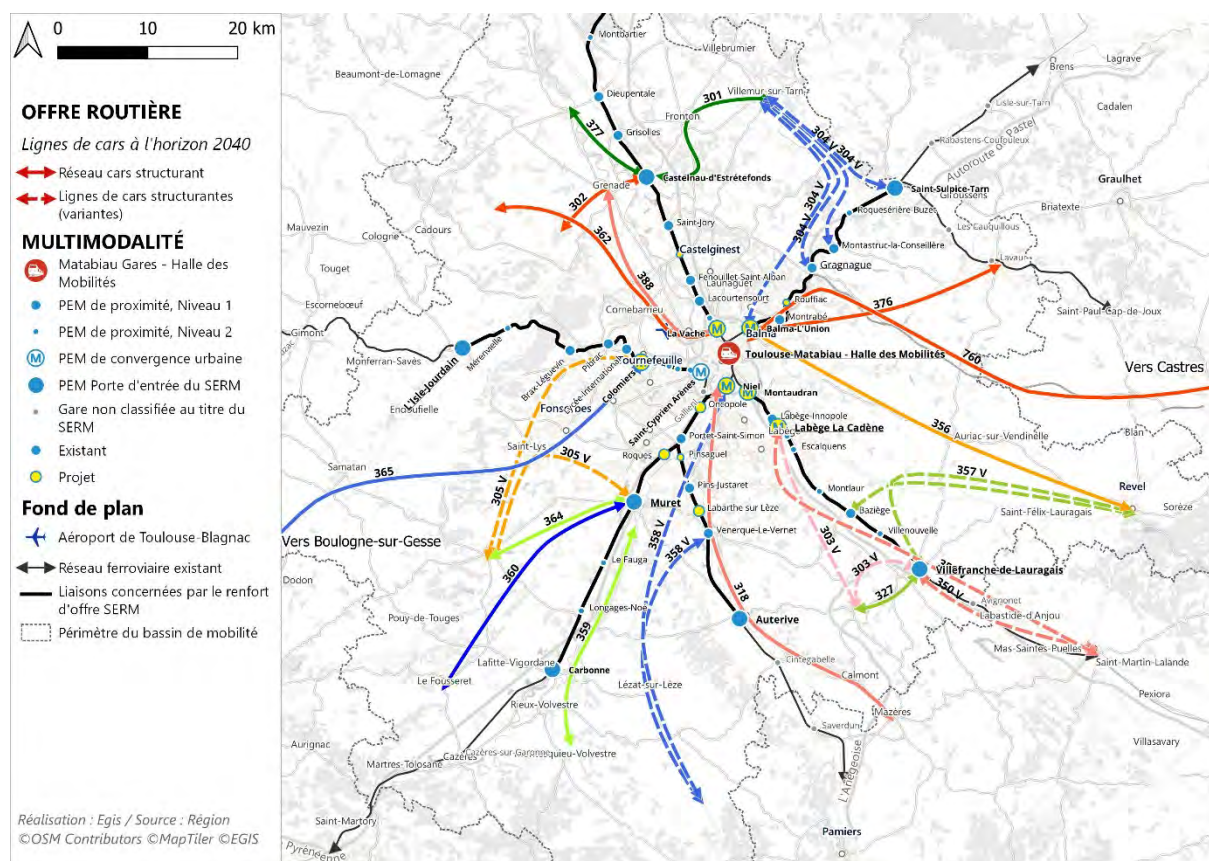
La construction de l'offre cible routière du SERM repose sur les stratégies d'évolution des offres de la Région sur le réseau liO et de celles de l'offre Tisséo. Leur consolidation dans le cadre des études de préfiguration permet d'aboutir à une offre globale sur le territoire, cohérente avec les objectifs et les critères de l'offre services express.

Sur le réseau autocar liO, le déploiement de l'offre autocars SERM se base sur une restructuration de l'offre d'autocars interurbains avec plusieurs principes :

- La recherche d'un rabattement de certaines lignes autocar - dont certaines avec un niveau de service de type Car express - vers le ferroviaire, autour de trois points majeurs de connexion entre le fer et le car, phasé dans le temps au gré des développements des infrastructures et donc de l'offre ferroviaire : Muret sur l'axe Sud-Ouest (première phase opérationnelle depuis septembre 2024), Castelnau-d'Estrétefonds sur l'axe Nord et Villefranche de Lauragais sur l'axe Sud-Est. L'évolution de l'offre ferroviaire, plus cadencée, permet ainsi de nouvelles perspectives à ces lignes routières, offrant des possibilités de rabattement sur des PEM en amont de Toulouse.

- Une complémentarité sur les secteurs hors corridors ferroviaires avec des axes radiaux pénétrants en correspondance avec le métro sur les PEM de convergence urbaine en périphérie. Des lignes de type « express » ou structurantes desservent ces territoires et possèdent un potentiel de développement de leur niveau de service au regard des axes de flux importants sur lesquels elles sont positionnées.

Cette transformation du réseau liO est encore en cours de réflexion. A ce stade, une vingtaine de lignes existantes sont concernées, avec un séquençage dans le temps au fil des concrétisations des aménagements ferroviaires et urbains. Ces lignes sont les suivantes :



Dans le cadre de la mission de préfiguration du SERM, la Région a dressé une typologie des lignes de services express identifiées :

- **Les lignes radiales SERM** : avec un **niveau de service équivalent à celui du train**, elles viennent **compléter l'étoile ferroviaire** et constitue le **réseau principal structurant**. Ces lignes pourraient être catégorisables « **cars express** » sur certaines sections :
 - amplitude : 5-6h – 22-23h,
 - fréquence à l'heure voire la ½ heure en heure creuse et jusqu'au ¼ d'heure en heure de pointe,
 - services à bord (wifi, prises, tablettes, etc.) et aux points d'arrêt (stationnement, abris vélos, abris voyageurs...),
 - un temps de parcours performant avec un maximum de linéaire en site propre et peu d'arrêts.
- **Les lignes de « rabattement »** : elles doivent **apporter une « sécurité » aux voyageurs qui empruntent une correspondance train**. Elles doivent être travaillées en complément du co-voiturage de rabattement. Le niveau de service envisageable pourrait être allégé par rapport aux radiales mais avec un rabattement sur le premier et le dernier train de la journée, et une offre tout au long de la journée (à minima un rabattement sur un train sur 2 en heure de pointe).

et un train sur 3 en heure creuse). Certaines peuvent être catégorisables « **cars express** » selon la densité des déplacements observés.

- Les lignes de « maillage » : ces lignes complètent le dispositif et viennent répondre à d'autres enjeux plus locaux, qui ne dépendent pas de l'attraction toulousaine, comme le maillage local ou la desserte des établissements scolaires.

La mise en synergie des offres routières et ferroviaires permet de développer une architecture de réseau intermodale axée sur le gain de temps offert aux usagers sur les parcours longs. Une restructuration a notamment été mise en place autour de Muret à la rentrée 2024.

La typologie des lignes n'est pas figée et s'inscrit en cohérence avec la logique de déploiement progressif du SERM, et notamment de sa composante ferroviaire. Ainsi, une ligne radiale directe vers Toulouse peut évoluer en ligne de rabattement au fil des échéances et du déploiement de l'offre ferroviaire SERM sur les différentes branches de l'étoile.

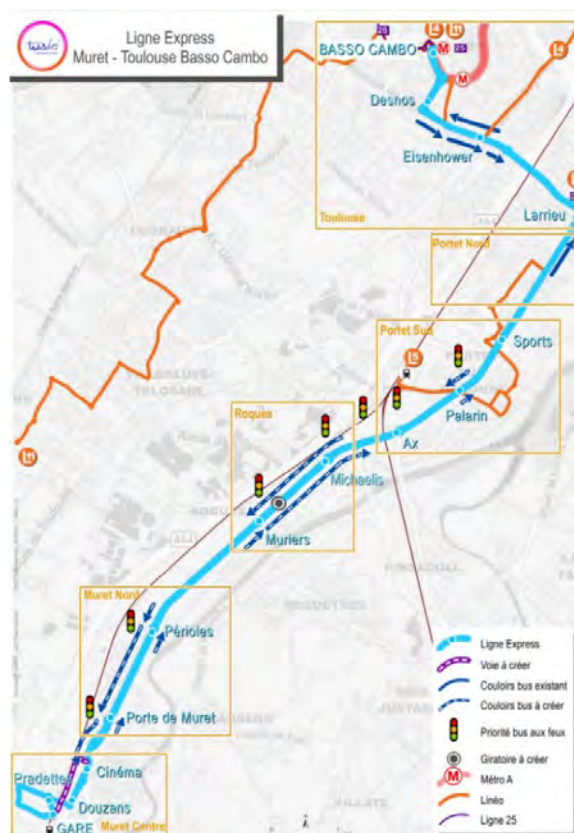
Sur le réseau Tisséo, une première ligne routière express entre Muret et Basso-Cambo (nommée 117 Express) a été mise en service le 1er septembre 2025.

Cette ligne de 17km relie la gare de Muret au terminus de la ligne A du métro au PEM de Basso-Cambo en 35 minutes grâce à un tracé très direct et des aménagements en site propre sur 30% de son itinéraire. Elle a une fréquence de passage toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 à 60 minutes en heures creuses, sur une amplitude de 6h à 21h.

Cette ligne longe la voie ferrée sur une partie de son tracé mais dessert un bassin de vie important et offre un service complémentaire au ferroviaire (desserte intermédiaire et accès aux zones d'emploi de Portet, Roques, Basso-Cambo et au terminus de la ligne A).

Cette première ligne express mise en œuvre par Tisséo Collectivités s'inscrit dans les objectifs de l'offre routière express structurante du SERM retenue par les partenaires de la préfiguration.

Sa fréquentation atteignait en moyenne 1750 voyages par jour de semaine en novembre 2025, avec un maximum de près de 2 000 voyages.



Deux autres nouvelles lignes sont entrées en service le 1er septembre 2025. Il s'agit de lignes qui viennent en préfiguration de lignes express mais qui ne bénéficieront pas dans un premier temps d'aménagements dédiés. L'objectif est de lancer dans un premier temps l'offre de service, puis d'améliorer leur attractivité par la suite en réalisant des aménagements visant à améliorer leur temps de parcours (et pouvant servir à plusieurs lignes) :

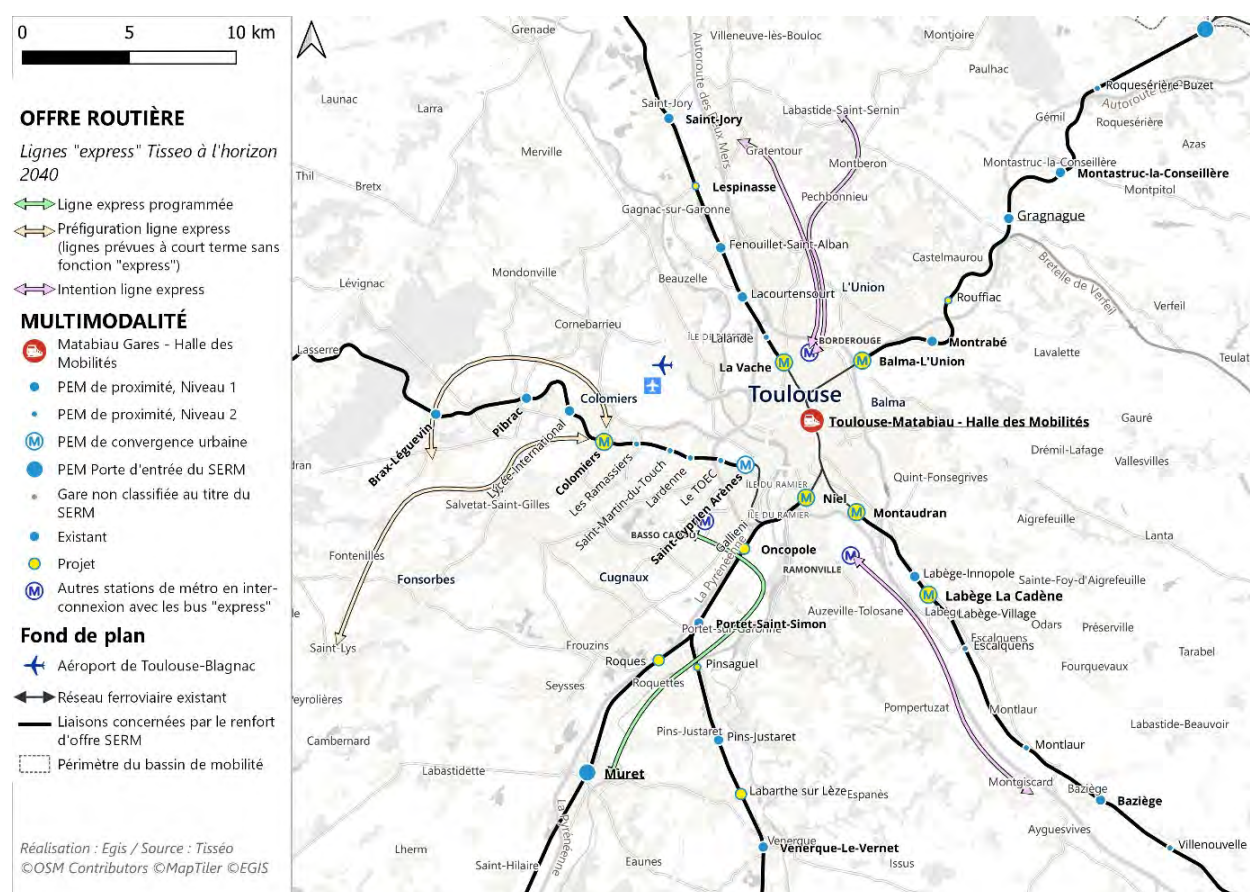
- Ligne Saint-Lys – Fonsorbes – Colomiers : cette ligne dessert un bassin de 30 000 habitants et rabat vers la gare et le PEM de Colomiers, en préfiguration de l'arrivée de la ligne de métro C en 2028. Cette ligne pourra par la suite faire l'objet d'aménagements permettant d'améliorer son attractivité en termes de temps de parcours avec deux options envisagées : la réalisation d'une voie réservée aux TC sur la RN124 ou la réutilisation de délaissés ferroviaires pour créer une voie TC en site propre entre la ZA d'En Jacca et la gare de Colomiers.

- Ligne Léguevin-Colomiers via la RN124, mise en service en septembre 2025 à la suite de l'entrée de Léguevin dans le ressort territorial de Tisséo. Cette ligne pourrait également bénéficier d'une voie réservée sur la RN124.

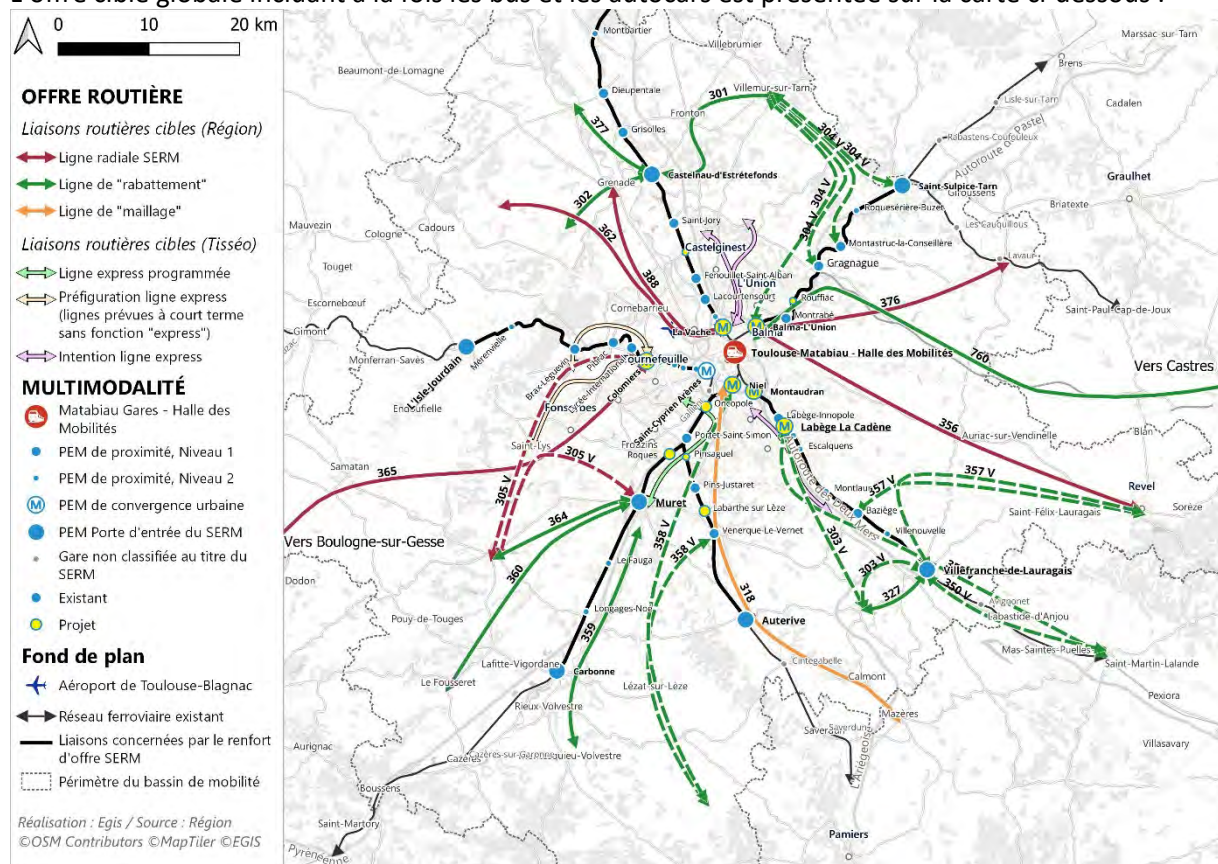
Deux autres secteurs à enjeux sont identifiés par Tisséo pour des développements ultérieurs (intention de projets) :

- Ligne Sud-Est : ligne desservant les secteurs d'Ayguevives et Montgiscard (voir plus en amont du ressort de Tisséo) et empruntant l'autoroute ou les RD aménagées. La destination du point de rabattement vers Labège ou Ramonville est à étudier ;
- Ligne Nord : permettant de desservir les secteurs de Pechbonnieu, Gratentour, Bruguières et Castelnest vers le PEM de Borderouge (terminus ligne B). Cette ligne nécessiterait un projet d'aménagement permettant de faciliter l'accès à Borderouge et pouvant également servir pour des lignes interurbaines régionales liO venant de plus loin (projet de « Voie Nord »).

La ligne 117 express, les préfigurations et intentions de lignes express de Tisséo Collectivités sont représentées sur la carte ci-après.



L'offre cible globale incluant à la fois les bus et les autocars est présentée sur la carte ci-dessous :



L'offre cible de lignes routières de services Express régionaux est ainsi composée de :

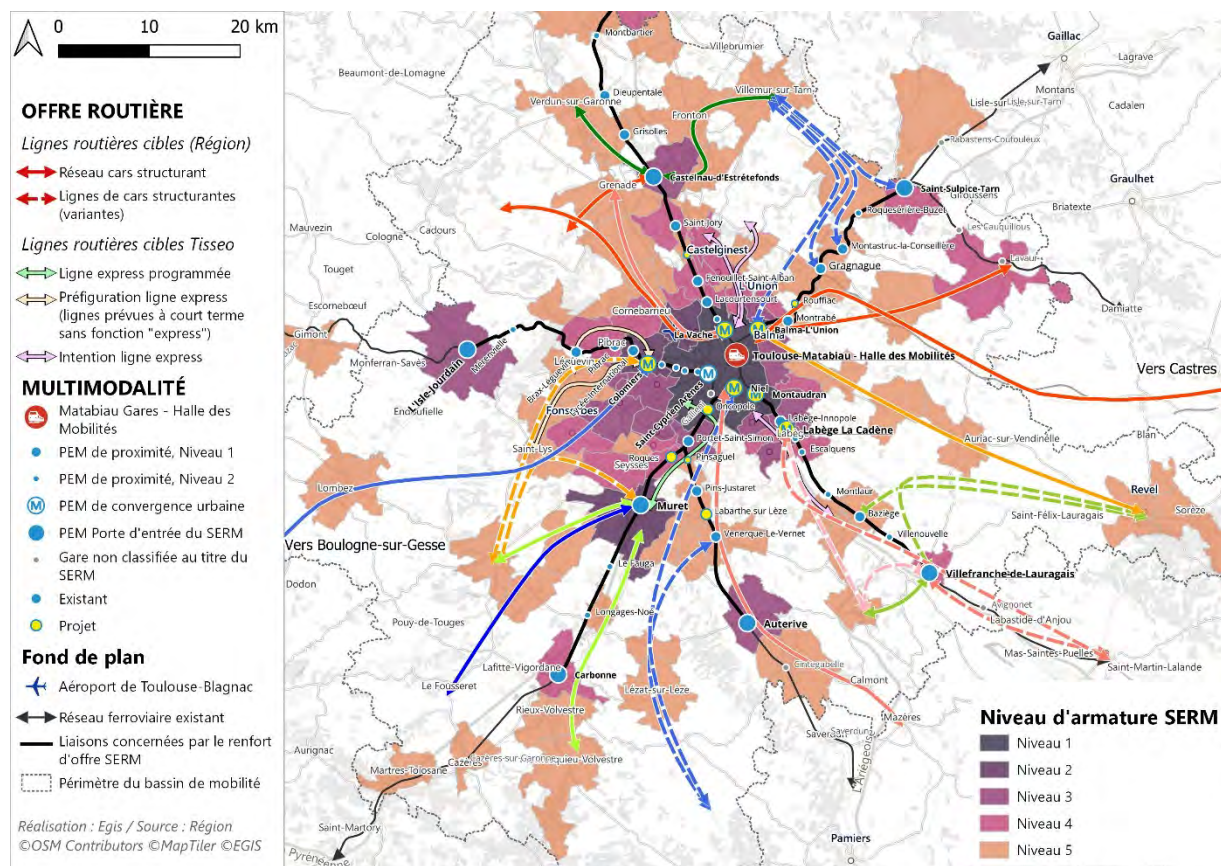
- Lignes radiales en connexion directe avec le métro aux pôles de convergence urbaine ou aux terminus des lignes de métro, au lieu d'entrer dans la ville de Toulouse : Labège La Cadène, Balma-L'Union, La Vache, Colomiers, Basso-Cambo... ;
 - Lignes liO cars 388, 376, 365, 362, 356, 305, 760
- Lignes transformées en lignes de rabattement vers des PEM ferroviaires : Villefranche-de-Lauragais, Montastruc-la-Conseillère (ou St-Sulpice, ou Balma), Castelnau-d'Estrétefonds, Muret, et dans une moindre mesure Venerque-le-Vernet ;
 - Lignes liO cars 377, 359, 358, 357, 350, 327, 304, 303, 302, 301, 318

Selon les études d'opportunité à mener, les lignes 358, 304 et/ou 318 pourraient se rabattre vers le pôle de convergence urbain de Niel.

Ces nouvelles lignes agissent en complémentarité des lignes et intentions de lignes de bus express Tisséo, dont le but est de desservir des grands bassins de population dans leur ressort territorial et d'assurer une connexion directe avec le métro.

L'offre cible de services Express est adaptée à l'armature territoriale du périmètre du SERM (niveaux d'armature de 1 à 5). L'offre cible routière permet ainsi de couvrir la desserte de la plupart des pôles structurants non desservis par l'offre ferroviaire SERM :

- Au Nord : Villemur, Fronton, Verdun/Garonne, Grenade ;
- À l'Ouest : St-Lys, Fonsorbes, Samatan ;
- Au Sud et au Sud-Ouest : Rieumes, Lherm, Montesquieu-Volvestre, Rieux-Volvestre, Lézat/Lèze ;
- Au Sud-Est : Nailloux, Ayguesvives, Revel (-Sorrèze), Caraman, Lanta, Drémil-Lafage ;
- Dans l'Est et le Nord-Est : Lavaur (desserte par le ferroviaire liO), Verfeil, Bessières, Buzet/Tarn.



4. Des voies réservées sur autoroute et des aménagements de voiries

La performance de l'offre routière de Cars Express repose en partie sur l'attractivité et la fiabilité des temps de parcours face à la VP. Ces temps de parcours doivent en particulier être garantis aux périodes de congestion en heures de pointes, ce qui nécessite des aménagements de voiries permettant de soustraire les services TC aux aléas de la circulation générale.

Le principe retenu est celui de viser l'aménagement d'accélérateurs en travaillant sur des verrous ciblés permettant de bénéficier à plusieurs lignes. Cette démarche répond à la fois à un enjeu financier et d'acceptabilité.

Par ailleurs, il y a un enjeu particulier à rechercher une synergie entre les réseaux Tisséo et liO afin de développer des aménagements partagés, ainsi que des aménagements conjoints avec le vélo (notamment dans le cadre de la mise en place du Réseau Express Vélo).

La recherche et la caractérisation de ces aménagements accélérateurs s'appuient pour partie sur les différents travaux précédemment réalisés concernant l'opportunité et la faisabilité de voies réservées.

Etat des lieux des réflexions sur la faisabilité de voies réservées sur les principaux axes structurants

Dans le cadre de la phase 1 des études multimodales de l'agglomération toulousaine (EMM), plusieurs études concernant la création de voie réservées ont été réalisées avec pour but de proposer des solutions d'aménagements permettant de répondre aux problèmes de congestion sur les Voies structurantes d'agglomération (VSA) et d'inciter au report modal de l'autosolisme vers les transports collectifs ou le covoiturage, tout en limitant l'impact sur les temps de parcours pour l'ensemble des usagers. Ces études ont porté à la fois sur l'étude de projets de Voies Réservées aux Transports Collectifs (VRTC)⁸ et de Voies Réservées au covoiturage et aux transports collectifs (VR2+)⁹.

Etude de potentiel pour la mise en place de voies réservées

Une première analyse a été réalisée en 2019 sous maîtrise d'Ouvrage de la Région Occitanie avec une étude sur le potentiel des voies structurantes de l'agglomération toulousaine pour la mise en place de VRTC et VR2+. Cette étude avait pour but d'identifier des axes où des VRTC ou des VR2+ pouvaient être mises en place à court terme (horizon visé 2030) sur la base de projets d'adaptations d'infrastructures légers, sans aménagements lourds.

Le périmètre de cette étude concernait l'ensemble des voies structurantes de l'agglomération radiales vers Toulouse.

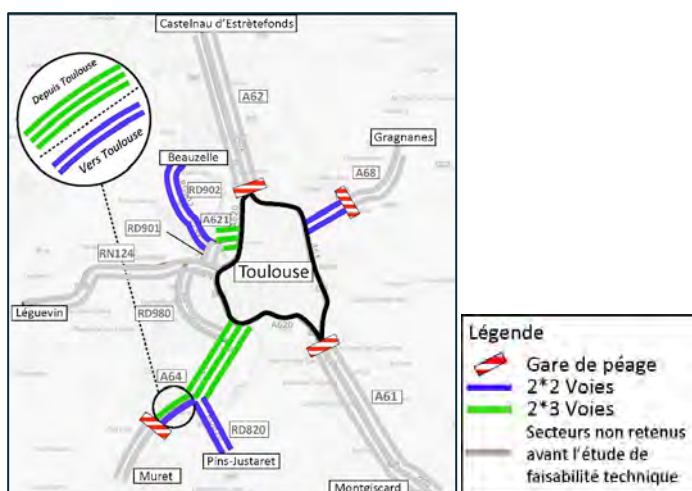
L'analyse du potentiel de transport en covoiturage ainsi qu'en transports collectifs par axe a été effectuée pour déterminer les axes à retenir pour une analyse de faisabilité d'une voie VR2+ ou VRTC :

- Saturation des axes ;
- Temps de parcours ;
- Offre des aires de covoiturage du département ;
- Potentiel de covoiturage par axe (étude spécifique pilotée par le Conseil Départemental dans le cadre des études multimodales) ;
- Offre de transport interurbaine régionale et de l'offre ferroviaire ;
- Localisation des pôles d'échanges multimodaux.

Une analyse multicritère a conduit à retenir les axes suivants : A64, A68, RD902/A621 et RD820. La RN124 n'avait pas été retenue à cause d'emprises insuffisantes pour une mise en place d'une VRTC sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) et d'un nombre de voies insuffisant pour la mise en place d'une VR2+ à court terme. Cet axe a fait l'objet d'une étude de faisabilité plus détaillée avec un horizon de long terme.

⁸ Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour créer une voie dédiée aux transports en commun

⁹ Utilisation d'une voie existante (de gauche de préférence) réservée au covoiturage et aux transports collectifs



Etudes affinées sur certains axes

A la suite de cette première étude de potentiel, différentes études plus affinées ont également été conduites sur les axes pré-identifiés :

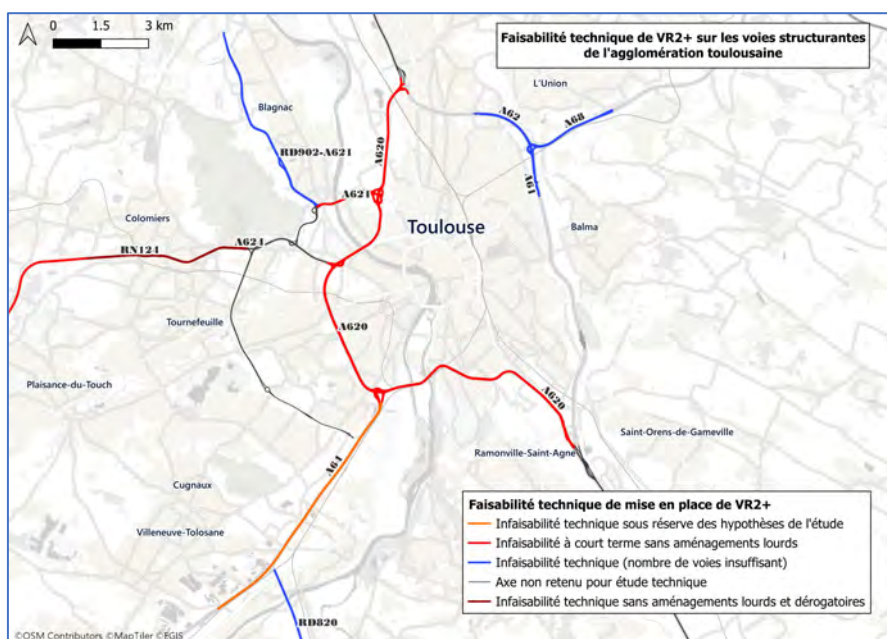
- Voies réservées expérimentales sur le périphérique Ouest A620 et principales pénétrantes (A621 et A624) : à la suite de la loi Climat et Résilience, une étude pilotée par la DIR-SO a été lancée pour explorer la mise en place de voie réservées sur le périphérique Ouest. Cette étude visait la possibilité de mettre en place des voies expérimentales rapidement à l'horizon 2024-2025 sans aménagements lourds.
- Possibilités d'aménagements à court terme sur les autoroutes A64 et A68 : études de faisabilité conduites par Vinci Autoroutes, incluant des simulations dynamiques de trafics afin d'évaluer les impacts sur les temps de parcours pour les différentes catégories d'utilisateurs.
- Etudes de faisabilité approfondies conduites par la DIR-SO sur la RN124/A624 entre l'échangeur de Pujaudran et l'A620 pour des aménagements de voies réservées à un horizon long terme permettant la réalisation d'aménagements significatifs.

Synthèse sur la faisabilité de voies réservées

Les différentes analyses de faisabilité réalisées tant pour des aménagements de VR2+ que de VRTC ont conduit aux conclusions suivantes.

Concernant l'aménagement de potentielles VR2+ :

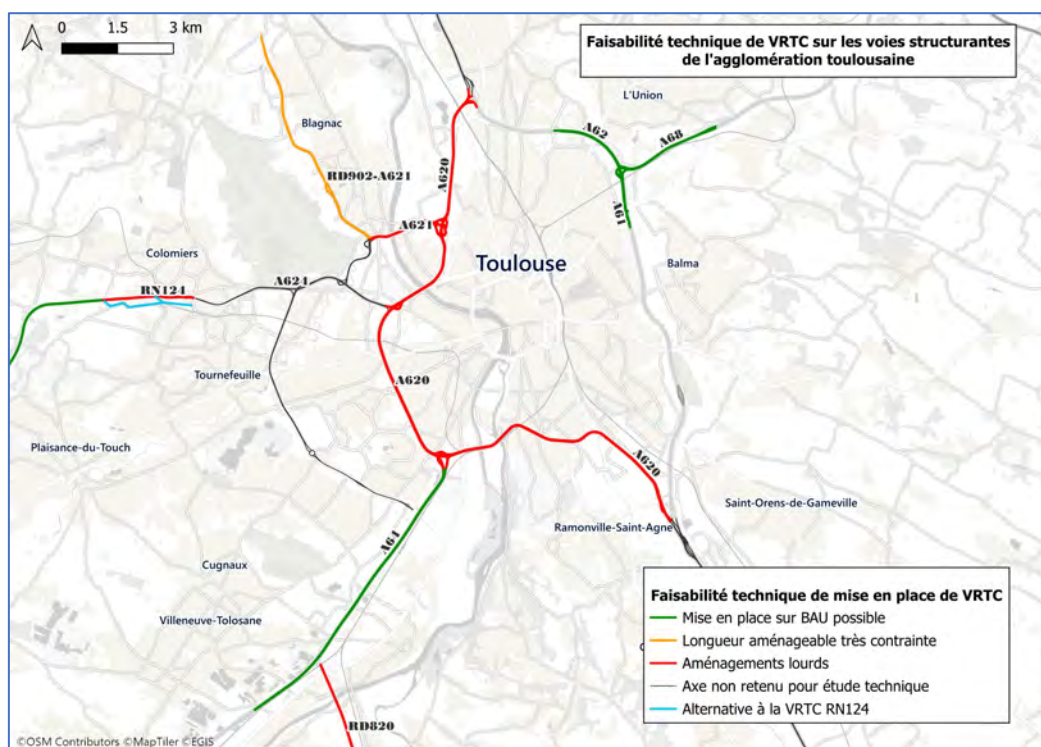
- Sur le périphérique A620 et A621/A624, la création d'une VR2+ sur la voie de gauche générerait une congestion débordante qui perturberait fortement les VSA en amont et le réseau urbain connexe. Les études n'ont pas été poursuivies ;
- En ce qui concerne, l'A64, les études approfondies ont montré que l'aménagement d'une VR2+ nécessite l'aménagement d'une quatrième voie pour que les usagers de la voie profitent de gains de temps. Les études n'ont pas été poursuivies ;
- Sur les axes A68, RD902/A621 et RD820, la configuration des axes à 2x2 voies rend impossible la création sur une VR2+, sauf aménagements lourds de mise à 2x3 voies. Les études n'ont pas été poursuivies ;
- Sur la RN124, l'implantation d'une VR2+ sur un axe à 2x2 voies nécessiterait un élargissement à 2x3 voies. Une étude de faisabilité a été conduite avec un horizon long terme et a conclu que cette option impliquerait des aménagements lourds sur l'ensemble du linéaire. A partir de l'échangeur 6 jusqu'à la M980, les impacts urbains sont très importants et nécessiteraient en outre une modification de la vitesse et des dispositions dérogoires.



Source : Synthèse des études de voies réservées, Etudes Multimodales

Concernant l'aménagement de potentielles VRTC :

- Sur le périphérique A620 et A621/A624, compte tenu de la configuration de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) des VSA concernées (largeur généralement insuffisante, structure douteuse pour supporter le trafic des bus), il s'avère impossible d'y positionner une VRTC à titre expérimental sans de lourds aménagements et donc dans les délais impartis par la loi "Climat et résilience" à l'époque. Les études n'ont pas été poursuivies ;
- Sur A68, les études complémentaires et les simulations dynamiques réalisées ont montré qu'il était techniquement possible d'aménager une VRTC avec des gains de temps pour les usagers des TC ;
- Sur l'A64, les études réalisées ont fait ressortir des gains de temps potentiels pour les usagers mais une absence d'offre TC envisagées sur cet axe : le corridor Sud-Ouest fait déjà l'objet de ligne 117 Express Muret-Toulouse et des renforcements d'offre sur l'axe ferroviaire, de plus la question se pose du point d'accroche potentiel pour une offre TC sur A64 ;
- Sur la RD820, les études de faisabilité ont montré une impossibilité technique sans de lourds aménagements. Sur la RD820, les temps gagnés ont été jugés insuffisants au vu des coûts des travaux ;
- Sur la RD902-A621, la longueur aménageable de VRTC est très contrainte à cause du manque d'emprise sur voie et la proximité des échangeurs (longueur aménageable de VRTC d'à peine 500 m) ;
- Sur la RN124, la mise en place d'une VRTC n'est pas problématique sur les sections en rase campagne. Cependant à l'arrivée dans un tissu urbain plus dense, à partir de l'échangeur 7 et surtout à partir de l'échangeur 6, la proximité des échangeurs entraînent une quasi-infaisabilité de VRTC pour atteindre le PEM de Colomiers. Une option alternative pourrait être une liaison en site propre entre l'Ech.6 et le PEM de Colomiers en réutilisant les délaissés ferroviaires de la zone d'En-Jacca (solution à étudier).



Source : Synthèse des études de voies réservées, Etudes Multimodales

Les conclusions de ces différentes études apportent un premier éclairage sur les différents aménagements de voies réservées sur lesquels il serait possible de s'appuyer pour accompagner et renforcer la mise en place de l'offre cible routière du SERM.

Les besoins d'aménagements ciblés en lien avec l'offre de service express routière

La mise en place de l'offre cible routière du SERM permet d'identifier les aménagements prioritaires suivants.

- Quadrant Nord :
 - Aménagement accélérateur pour accéder aux PEM de Borderouge. Cet aménagement s'inscrit dans le cadre du projet de « Voie Nord » pour lequel Toulouse Métropole a engagé une étude en 2025.
- Quadrant Nord-Est :
 - Aménagements sur A68 après le péage de L'Union vers le périphérique et le PEM des Argoulets ou de Gramont (selon le projet de voie réservée aux TC étudié par ASF) ;
 - Sur ce corridor, il est également possible d'envisager d'utiliser le TCSP en projet sur la M112 (projet de Toulouse Métropole conjoint avec le déploiement du REV18 entre Toulouse et Beaupuy et pour lequel une concertation a été menée en 2025).
- Quadrant Sud-Est :
 - Aménagement de l'échangeur de Montgiscard ;
 - Aménagements de points d'arrêts sur autoroute sur A61 et connexion au PEM de Labège (à considérer suivant les variantes de desserte retenues pour les lignes du quadrant).
- Quadrant Ouest :
 - Aménagement accélérateur avec voie réservée aux TC sur RN124 (selon le projet de voie réservée aux TC étudié par la DIR-SO) ;
 - Réutilisation des délaissés ferroviaires d'En-Jacca (alternative à la voie réservée à étudier) ;

- Aménagements nécessaires à l'accès à la gare de Colomiers depuis la RN124 ou depuis les délaissés ferroviaires d'En Jacca, ainsi que la création d'un pôle d'échange bus au sud de la gare avec une liaison piétonne sud-nord.
- Quadrant Nord-Ouest :
 - Opportunité d'un nouveau franchissement de la Garonne (projet en cours d'étude sous pilotage de Toulouse Métropole en partenariat avec le Conseil Départemental de la Haute-Garonne) ;
 - Aménagement accélérateur permettant la pénétration des offres routières (à mutualiser avec le projet de REV13 sur la route de Grenade jusqu'à Seilh).

Quadrant	Projet	Horizon	Maître d'ouvrage	Coût (M€)	Note
Nord	Aménagement accélérateur Voie Nord	Moyen terme	Toulouse Métropole	-	Etude en cours
Nord-Ouest	Nouveau franchissement de la Garonne au Nord	Long terme		300 à 400 M€ selon le scénario	Études préliminaires en cours. Fortes contraintes environnementales nécessitant un approfondissement des études
Nord-Ouest	Aménagement accélérateur sur la route de Grenade				
Ouest	Aménagement accélérateur Ouest Voie réservée TC sur RN124			54 M€	Source : Etude EMM Scénario VRTC sens entrant uniquement
Ouest	TCSP délaissés ferroviaires d'En-Jacca			-	
Ouest	Aménagements accès gare de Colomiers Création d'un pôle d'échange bus au sud avec liaison piétonne			-	
Sud-Est	Echangeur de Montgiscard		ASF	-	
Sud-Est	Points d'arrêts sur A61		ASF	-	
Nord-Est	Aménagement voie réservée sur A68 (et accès PEM Gramont)	Moyen terme	ASF	18 M€	Source : Etude EMM
Nord-Est	TCSP M112	Moyen terme	Toulouse Métropole	22,2 M€	Source : Dossier concertation Inclus aménagement REV18

5. Les études complémentaires à poursuivre

Le travail partenarial autour de la mise au point du schéma cible de l'offre de services express routiers du SERM a également permis de mettre en évidence le besoin de poursuivre un certain nombre de réflexions. Les études listées ci-dessous permettront d'affiner les caractéristiques de l'offre cible en termes de potentiel de certaines lignes envisagées et de stratégie de rabattement vers le ferroviaire :

- Étude sur le rabattement de l'offre routière du Quart Nord-Est vers les gares ferroviaires entre Toulouse et St-Sulpice ;
- Étude de potentiel pour la ligne 356 Caraman-Toulouse et les besoins d'infrastructures afférentes ;
- Étude sur le retour d'expérience de la reconfiguration des lignes routières autour du PEM de Muret ;
- Étude sur le point de connexion optimal de la ligne 357 (vers Villefranche, Baziège, Labège) et besoins d'infrastructures afférentes ;
- Étude d'opportunité pour la ligne 350 et besoins d'infrastructures afférentes (échangeur Montgiscard, points arrêts A61) ;
- Étude sur le potentiel d'utilisation du TCSP RD120 par l'offre liO routière ;
- Étude de l'aire d'attraction du pôle d'emploi autour de Colomiers ;
- Étude des aménagements accélérateurs à l'ouest (VR RN124 vs délaissés ferroviaire d'En Jacca) ;
- Étude de l'accès à la gare de Colomiers depuis la RN124 ou depuis les délaissés ferroviaires d'En Jacca, ainsi que la création d'un pôle d'échange bus au sud de la gare avec une liaison piétonne sud-nord ;
- Étude d'un aménagement accélérateur pour les TC sur la route de Grenade, en lien avec le projet de REV13 ;
- Étude du potentiel d'aménagements urbains avec le réseau structurant Tisséo ;
- Études sur les infrastructures d'interconnexion liO-Tisséo autour de la ligne C.

6. Le réseau express vélo, armature cyclable du SERM

1. Le vélo, un mode indispensable du SERM

Selon la loi de décembre 2023, un SERM est *a minima* composé de trois réseaux qu'il convient d'articuler : le ferroviaire, le transport en commun routier (bus, cars, covoiturage) et le réseau cyclable.

En effet, l'article L. 1215-6 du code des transports dispose qu'un SERM « est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire [qui] **intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables** ». Selon le même article, un SERM est par ailleurs constitué de pôles d'échanges qui comprennent « **des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des [...] vélos** ». Enfin le SERM « **est intégré aux autres réseaux de transports sur les territoires concernés, notamment aux réseaux de transports urbains et routiers et aux réseaux cyclables.** »

Le SERM englobe à la fois un réseau de transport en commun structurant ainsi qu'un réseau cyclable qui s'y greffe, le complète et le seconde. Les itinéraires cyclables et les stationnements sécurisés des vélos, ainsi positionnés dans la définition du SERM, font du vélo un mode de transport incontournable du SERM, au même titre que le transport en commun routier.

Une approche spécifique a été suivie pour intégrer la composante cyclable des SERM à partir des usages. Cette approche traite les trois piliers essentiels qui composent un réseau cyclable : **les aménagements, les équipements et les services.**

Le réseau cyclable du SERM s'articule autour de deux usages, qui peuvent se superposer sur un même tracé.

- Une utilisation du vélo en intermodalité avec les transports en commun via le réseau structurant de rabattement ou de diffusion au niveau des pôles d'échanges
- Un usage du vélo comme mode de déplacement à part entière via un réseau cyclable à haut niveau de service ou réseau express vélo

Pour permettre ces usages, le réseau cyclable du SERM doit répondre à **trois fonctions** :

Maillage structurant de rabattement ou de diffusion sur les pôles d'échanges

Itinéraires permettant le rabattement ou la diffusion des flux cyclables au niveau des pôles d'échanges. L'objectif est d'amplifier l'aire d'influence des pôles de transport dans un rayon de 5km.

Dans le cas du SERM du Bassin de Mobilité de Toulouse, les PEM concernés sont :

- les **pôles de convergence urbaine** : ce sont les PEM situés en zone urbaine permettant de relier le grand territoire au réseau urbain lourd en favorisant les correspondances train / car – métro ;
- les **portes d'entrée** du SERM : situés à une distance suffisamment lointaine du cœur d'agglomération, ces PEM permettent le rabattement des voyageurs bien en amont de la zone dense et de la congestion routière qui caractérise les différents corridors d'accès routiers et le péri-phérique toulousain, assurant un rôle de retenue des flux automobiles ;
- les **pôles de proximité**, jalonnant les territoires le long des branches du SERM, jouent un rôle plus local qui réside dans l'attractivité tenant en grande partie à la qualité des liens avec l'environnement urbain. Les PEM de proximité sont catégorisés suivant deux niveaux : les PEM de Niveau 1 ont une aire de chalandise relativement importante tandis que les PEM de Niveau 2 présentent un rayonnement plus modeste. La desserte à vélo de ces PEM n'en demeure pas moins importante : ce mode constituera l'alternative privilégiée à la voiture dans un territoire peu dense où le maillage en transports en commun peut être faible.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

L'intégration des pôles d'échange dans le SERM est décrite plus précisément dans le chapitre dédié.

Réseau cyclable à haut niveau de service

Itinéraires qui se développent en complémentarité des transports collectifs, offrant plusieurs alternatives modales pour rejoindre une même destination. Cette fonction est également assurée lorsque ces itinéraires couvrent des axes importants non desservis par les transports en commun.

Maillage complémentaire circulaire ou tangentiel

Ce maillage, positionné en appui d'un réseau radial structurant, permet de connecter les territoires périurbains entre eux, au-delà des logiques de rabattement vers le centre métropolitain. Il facilite l'accès au réseau cyclable principal en étoile et répond à des besoins de déplacement transversaux.

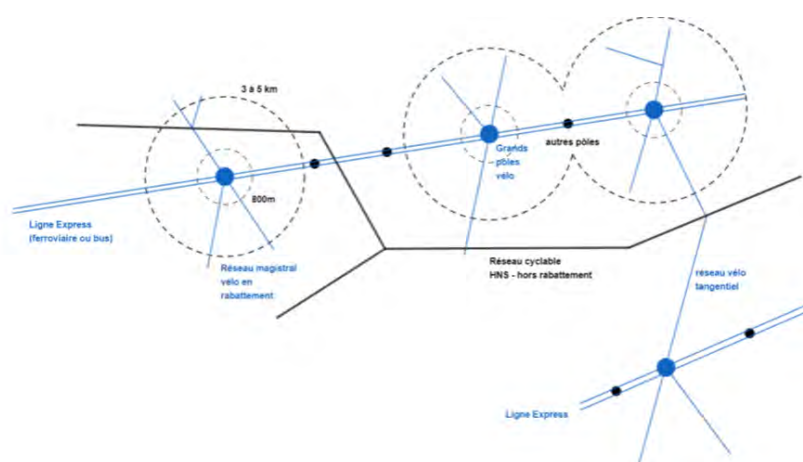


Schéma des fonctions d'un réseau vélo SERM (source : Société des grands projets)

Méthodologie type pour traiter le volet cyclable des SERM

L'offre cyclable existante et projetée sur le territoire est analysée à l'aune de ces trois fonctions. Cette grille de lecture permet d'identifier les éventuels manques du réseau cyclable et d'en orienter les compléments à intégrer dans le cadre de l'élaboration du SERM.

Plus précisément sur les pôles d'échanges, l'objectif au stade de la préfiguration est de cibler les principaux pôles où développer l'intermodalité vélo - transports en commun ainsi que quelques axes magistraux qui rendent possibles le rabattement cyclable à 5 km ou 15 minutes autour de ces pôles. L'identification fine de ces axes cyclables à aménager nécessite un travail au cas par cas qui devrait être complété dans les études ultérieures du SERM.

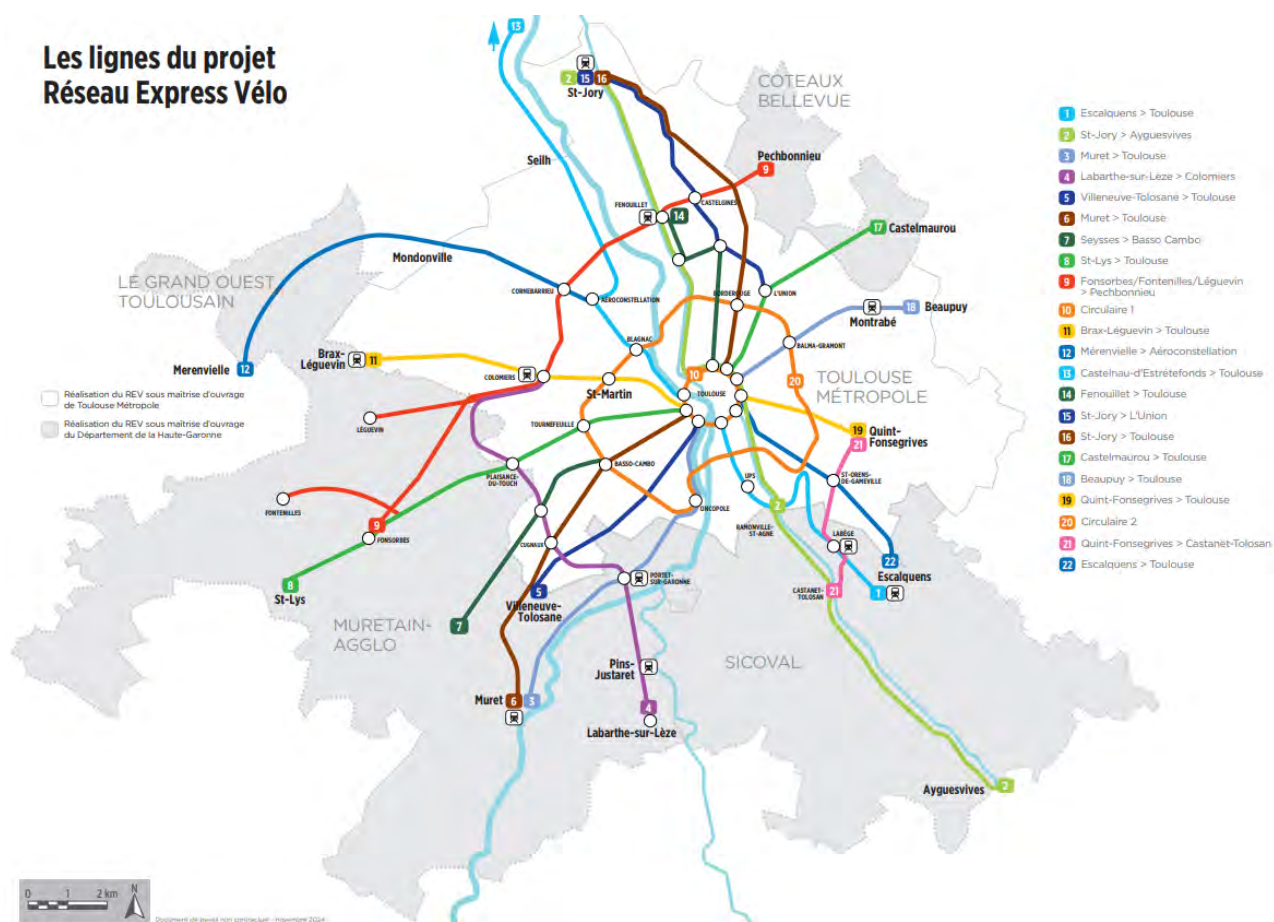
Le volet vélo du présent dossier vise à établir une **cartographie simplifiée** des axes d'un réseau cyclable SERM et des pôles d'échanges où développer l'intermodalité avec le vélo ainsi que les types de services à déployer sur le territoire du SERM. Les études ultérieures définiront plus finement les voiries où déployer les infrastructures cyclables du réseau express et de rabattement ainsi que le niveau de service vélo de chaque pôle d'échanges. Le **Schéma Directeur des Aménagements cyclables** lancé en 2026 à l'échelle départementale ira dans ce sens en permettant l'articulation de l'ensemble des politiques en lien avec le vélo, une structuration prospective de l'action départementale et le soutien des ambitions des intercommunalités du territoire

2. L'offre cyclable structurante actuelle et projetée

Sur le périmètre du SERM, plusieurs projets de réseaux cyclables structurants sont portés.

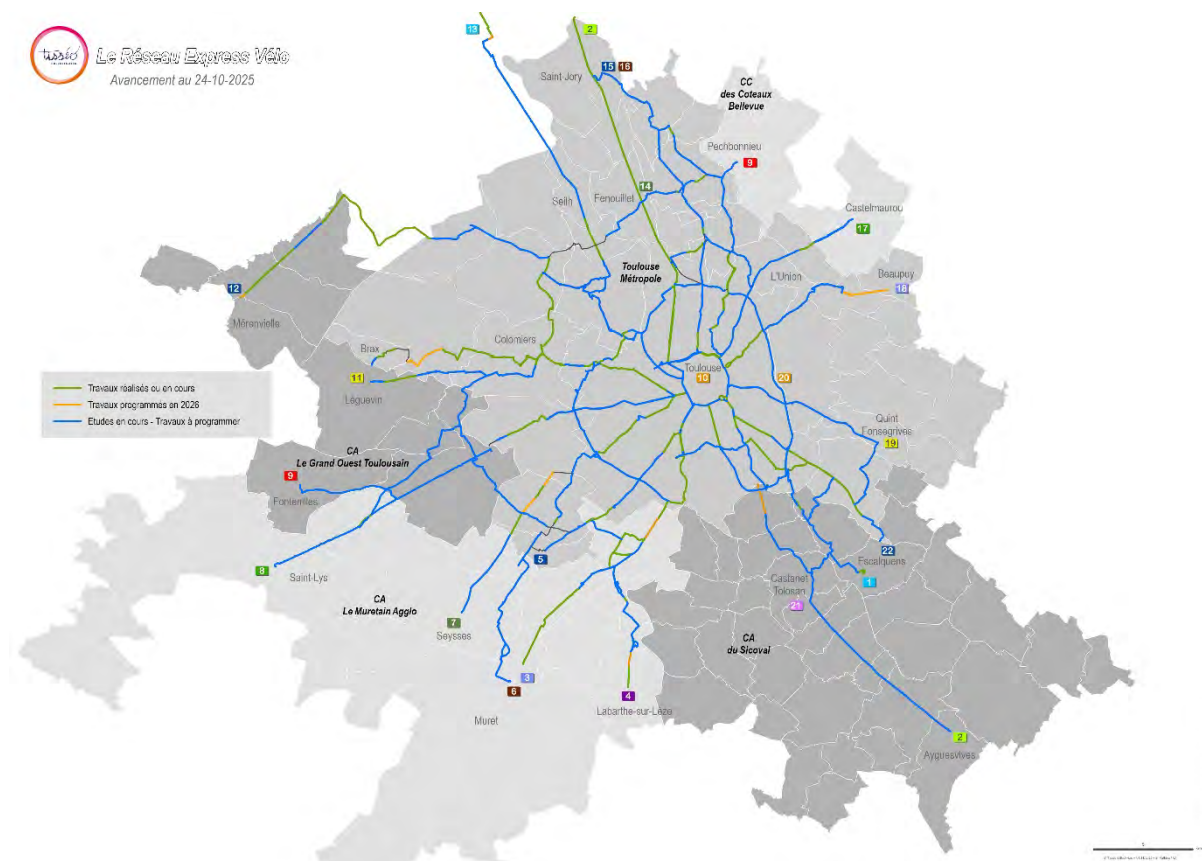
Le projet de Réseau Express Vélo (REV) est le réseau cyclable prévu dans le schéma directeur cyclable d'agglomération, sous pilotage de Tisséo Collectivités dans son rôle d'AOM, du CD31 et de Toulouse Métropole. Il a pour objectif d'étoffer l'offre cyclable structurante du ressort territorial de Tisséo. Il comprend au total 22 itinéraires cyclables, offrant des conditions optimales de circulation de bout en bout (sécurité, lisibilité, confort de roulement), un itinéraire jalonné et praticable toute l'année. Le Réseau Express Vélo renforcera la place du vélo comme véritable alternative à la voiture en centre-ville comme dans les communes périphériques.

Le réseau se compose de **18 lignes radiales** complétées de **deux lignes circulaires** (REV 10, REV 20) et de **deux lignes tangentielles** : une dans le nord toulousain (REV 9) et une à l'est (REV 21).



Réseau Express Vélo (source : Toulouse Métropole, Réseau Express Vélo | Tisséo Collectivités)

Le REV se déploie ensuite, en termes de projets d'infrastructure, sous une double maîtrise d'ouvrage entre Toulouse Métropole sur son périmètre et le Département de la Haute-Garonne pour les tronçons des lignes REV hors Métropole. Le Conseil départemental a fait le choix de proposer également sur les territoires des délégations de maîtrise d'ouvrage pour accélérer les réalisations.



A ce Réseau Express Vélo il convient d'ajouter le **réseau structurant de Toulouse Métropole hors REV**, composé majoritairement de voies vertes et de pistes cyclables. Hors Toulouse Métropole, les EPCI du territoire du SERM portent également différents projets d'aménagements cyclables d'un niveau structurant.

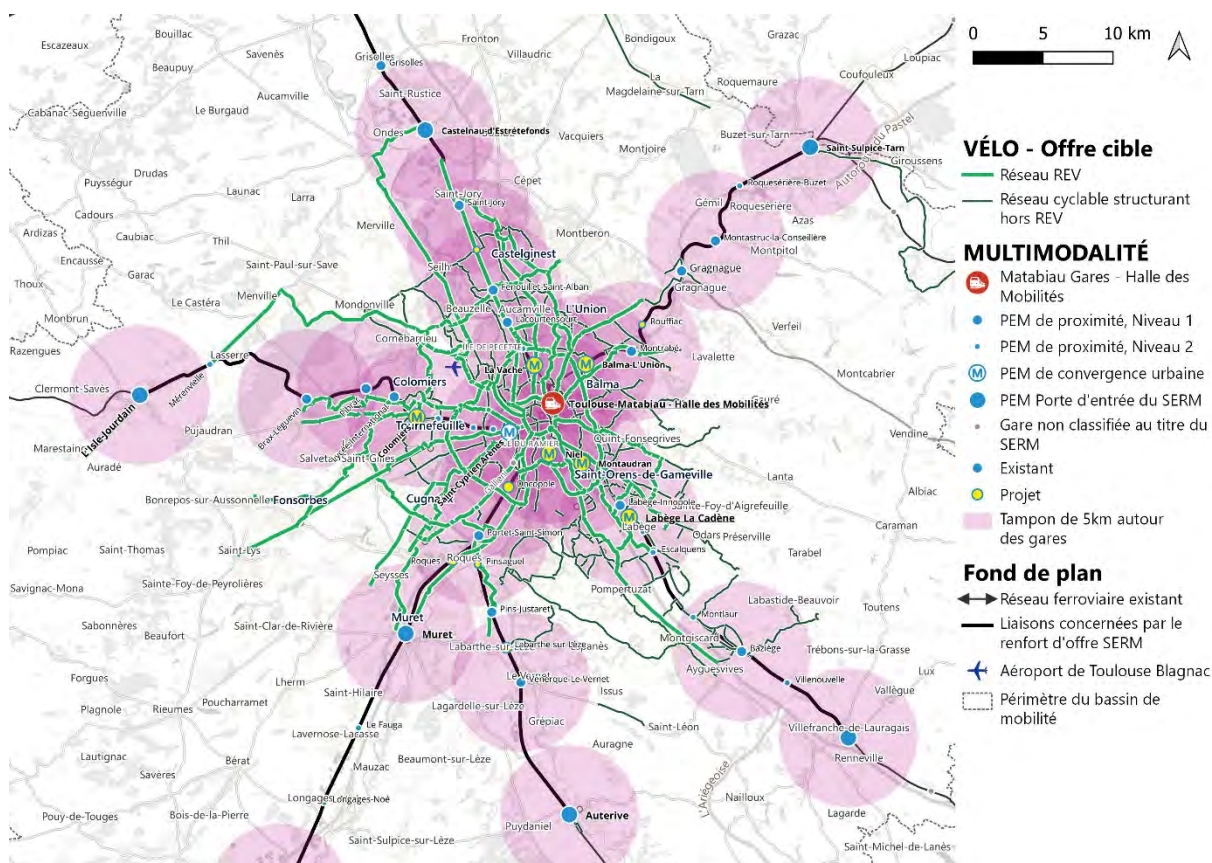
Le Conseil départemental de la Haute-Garonne accompagne financièrement les territoires pour la réalisation de leur maillage de proximité, maillage qui viendra alimenter le réseau structurant.

3. Analyse de la cohérence de l'offre cyclable avec le périmètre et les enjeux du SERM

Cette partie vise à s'assurer que l'offre et les projets cyclables structurants existants (REV et hors REV) répondent aux fonctions attendues du réseau cyclable du SERM.

1^{ère} fonction - maillage structurant de rabattement ou de diffusion au niveau des pôles d'échanges, vers les réseaux de transports en commun pour amplifier l'aire d'influence de ceux-ci dans un rayon de 5km (environ 15 min à vélo).

L'offre cyclable structurante est identifiée SERM lorsqu'elle est comprise dans un rayon de 5 km autour des PEM compris dans l'offre SERM. Ici, l'analyse du réseau cyclable est réalisée autour des portes d'entrée du SERM, des pôles de convergence urbaine, et des pôles de proximité de niveau 1 (tels que définis par la Région dans leur classification). Ainsi, les pôles de proximité de niveau 2 ne sont pas inclus dans l'analyse du réseau cyclable pour l'instant, bien que ces PEM aient eux aussi un enjeu important d'accessibilité vélo.



Réseau cyclable structurant (source : Tisséo Collectivités, Open Data Toulouse Métropole)

Le Réseau Express Vélo, complété du réseau cyclable structurant hors REV, couvre une grande partie de Toulouse et des communes situées en première et deuxième couronne. Les PEM n'étant pas couverts apparaissent plutôt en troisième couronne, bien que le réseau figurant sur la carte ci-dessus ne reflète pas l'ensemble des plans vélo et des aménagements cyclables réalisés par les communautés de communes du bassin de mobilité toulousain.

Le tableau suivant liste les lignes cyclables structurantes traversant le périmètre de 5km autour du PEM, et informe sur la desserte ou non du PEM par le réseau cyclable structurant (autrement dit, s'il y a une connexion directe entre le PEM et une ligne du réseau cyclable structurant).

Gare	Hiérarchisation du PEM (source : Région)	Lignes cyclables structurantes incluses dans le tampon de 5km autour du PEM	Connexion directe du PEM avec le réseau cyclable structurant
Toulouse Matabiau – Halle des Mobilités	PEM de convergence urbaine	1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, lignes hors REV	Oui
Labège – La Cadène	PEM de convergence urbaine	1, 2, 20, 21, 22, lignes hors REV	Oui
La Vache	PEM de convergence urbaine	2, 3, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, lignes hors REV	Oui
Montaudran	PEM de convergence urbaine	1, 2, 3, 5, 8, 10, 18, 19, 20, 21, 22, lignes hors REV	Non

Niel	PEM de convergence urbaine	1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, lignes hors REV	Oui
Balma	PEM de convergence urbaine	2, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, lignes hors REV	Oui
Arènes	PEM de convergence urbaine	1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, lignes hors REV	Oui
Colomiers	PEM de convergence urbaine	4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 20, lignes hors REV	Oui
Castelnau-D'Estrétefonds	PEM porte d'entrée du SERM	2, 13	Oui
Saint-Sulpice-Tarn	PEM porte d'entrée du SERM	Lignes autres que REV	Oui
Villefranche-de-Lauragais	PEM porte d'entrée du SERM	<i>Non desservi par le REV</i>	Non
Auterive	PEM porte d'entrée du SERM	Lignes autres que REV	Oui
Muret	PEM porte d'entrée du SERM	3, 5, 6, 7	Oui
Carbonne	PEM porte d'entrée du SERM	<i>Non desservi par le REV</i>	Non
L'Isle-Jourdain	PEM porte d'entrée du SERM	<i>Non desservi par le REV</i>	Non
Oncopole	PEM de proximité de Niveau 1	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 20, 22, lignes hors REV	Oui
Fenouillet – Saint-Alban	PEM de proximité de Niveau 1	2, 9, 13, 14, 15, 16, 20, lignes hors REV	Oui
Saint-Jory	PEM de proximité de Niveau 1	2, 13, 15, 16, lignes hors REV	Oui
Montrabé	PEM de proximité de Niveau 1	15, 17, 18, 20, lignes hors REV	Non
Montastruc-la-Conseillère	PEM de proximité de Niveau 1	<i>Non desservi par le REV</i>	Non
Baziège	PEM de proximité de Niveau 1	2, lignes hors REV	Oui
Portet-Saint-Simon	PEM de proximité de Niveau 1	3, 4, 5, 6, 7, 20, lignes hors REV	Oui
Venerque-le-Vernet	PEM de proximité de Niveau 1	4	Non
Pibrac	PEM de proximité de Niveau 1	4, 9, 11, 12, lignes hors REV	Oui
Brax-Léguevin	PEM de proximité de Niveau 1	9, 11, lignes hors REV	Non
Roques	PEM de proximité de Niveau 1	3, 4, 5, 6, 7, lignes hors REV	Non

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Pins-Justaret	PEM de proximité de Niveau 1	3, 4, lignes hors REV	Oui
Labarthe-sur-Lèze	PEM de proximité de Niveau 1	4, lignes hors REV	Oui
Colomiers - Lycée International	PEM de proximité de Niveau 1	4, 8, 9, 11, 12, 20, lignes hors REV	Non
Grisolles	PEM de proximité de Niveau 1	<i>Non desservi par le réseau structurant</i>	Non
Dieuparentale	PEM de proximité de Niveau 1	<i>Non desservi par le réseau structurant</i>	Non
Gragnague	PEM de proximité de Niveau 1	17, lignes hors REV	Oui
Lacourtenourt	PEM de proximité de Niveau 1	2,9, 12, 13, 14, 15, 16, 20, lignes hors REV	Oui
Labège Innopole	PEM de proximité de Niveau 1	1, 2, 19, 20, 21, 22, lignes hors REV	Oui

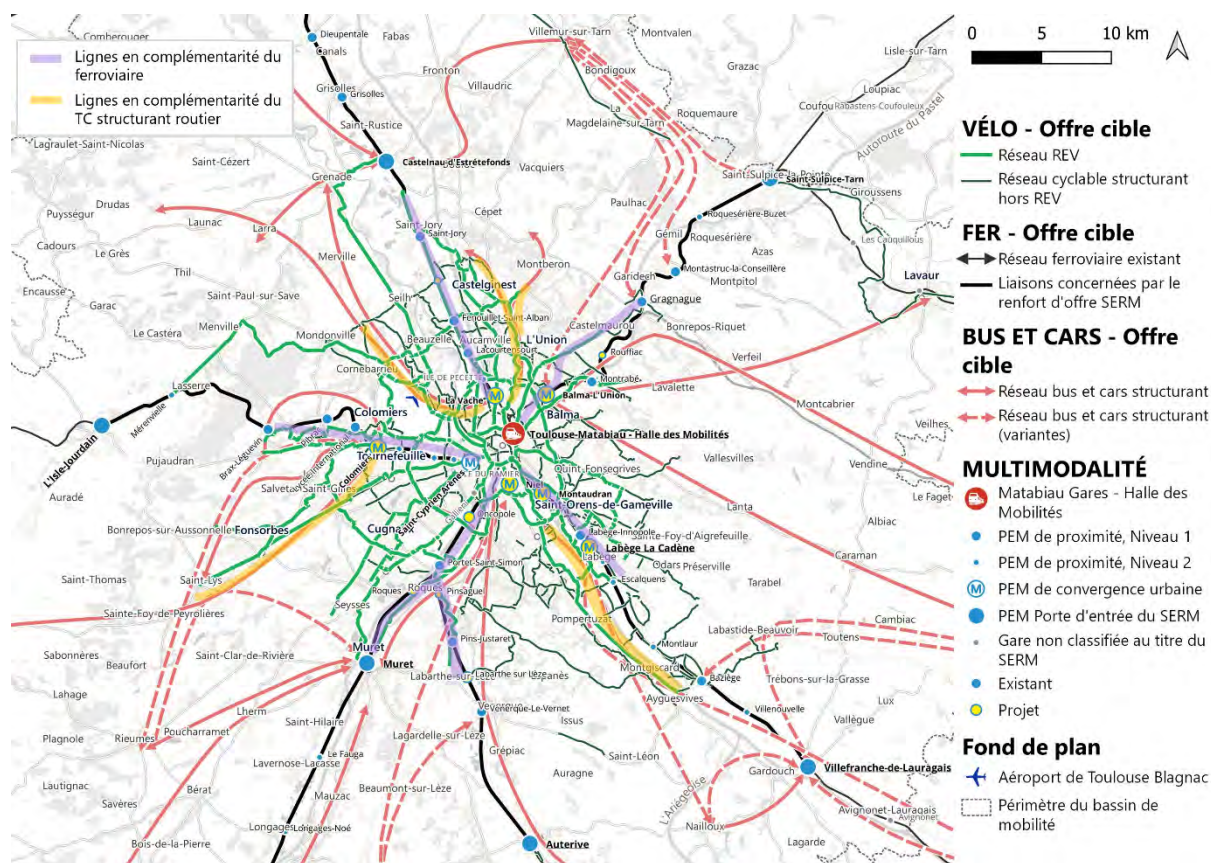
Liste des PEM et niveau de connexion avec le réseau cyclable structurant

Réalisation : Egis / Source : AUAT, Toulouse Métropole, Département de la Haute-Garonne, Région

Pour la plupart des pôles analysés, les buffers de 5km croisent des lignes du réseau structurant. Cependant, les tracés de ces lignes ne permettent pas systématiquement d'assurer un rabattement direct vers la gare. Par conséquent, les enjeux du SERM résident, soit dans le prolongement des tracés vers les pôles, soit dans la création de nouvelles connexions entre le réseau structurant et le PEM. Ce travail sera mené dans le cadre du déploiement du SERM en lien avec les EPCI concernés.

2^{ème} fonction - réseau cyclable à haut niveau de service qui se déploie en complémentarité des réseaux de transports en commun ou en couverture des axes importants qui ne sont pas desservis en TC

Afin d'identifier les tracés qui répondent à cette deuxième fonction, l'offre cyclable structurante du territoire est, dans un premier temps, confrontée à l'offre ferroviaire et routière structurante afin d'identifier les itinéraires cyclables complémentaires à ces réseaux de transports en commun, c'est-à-dire qu'ils en suivent le tracé.



L'ensemble des axes de l'étoile ferroviaire sont au moins en partie doublés par un itinéraire cyclable structurant :

- L'axe du Nord est couvert par les lignes REV 2, REV 14 et REV 15 jusqu'à Saint-Jory ;
- L'axe Ouest est couvert par la ligne REV 11 jusqu'à Brax ;
- L'axe Sud-Ouest est couvert par les lignes REV 3 et REV 5 jusqu'à Muret ;
- L'axe Sud est couvert par les lignes REV 3 et REV 4 jusqu'à Labarthe-sur-Lèze ;
- L'axe Sud-Est est couvert par les lignes REV 1 et REV 22 jusqu'à Escalquens ;
- L'axe Nord-Est est couvert par la ligne REV 18 jusqu'à Montrabé.

L'offre cyclable structurante vient aussi en complémentarité d'une partie des liaisons routières :

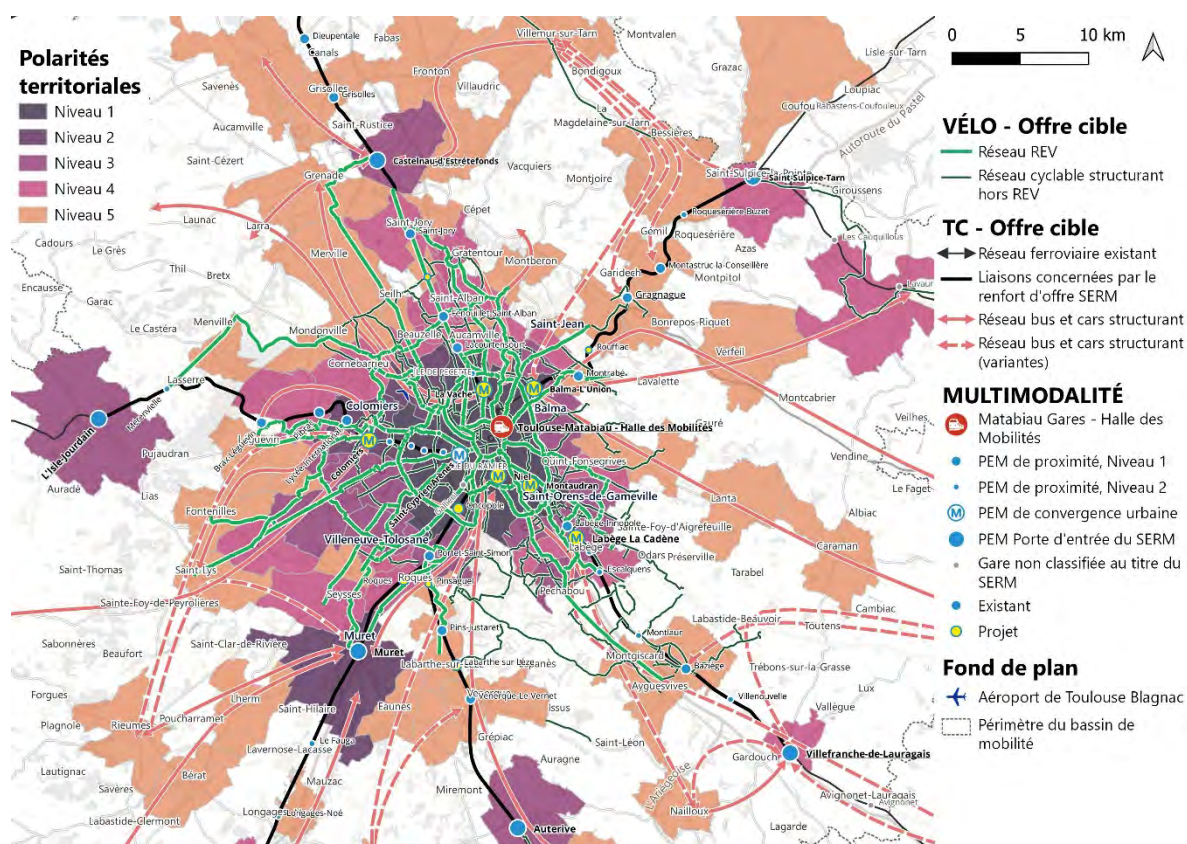
- Les liaisons Borderouge – Launaguet – Castelnest – Gratentour et Borderouge – Launaguet – Castelnest – Pechbonnieu, couvertes par le REV 16 et le REV 9 ;
- La liaison Ramonville – Montgiscard, assurée par le REV 2 le long de la RD813 et la voie verte « Canal du Midi » ;
- La liaison Colomiers – Fonsorbes – Saint-Lys, couverte par le REV 8 et le REV 9 ;
- La liaison Blagnac – Aussonne, couverte par le réseau structurant hors REV.

Sur la base des données disponibles, nous pouvons noter que les itinéraires cyclables structurants sont majoritairement déployés dans le périmètre de Toulouse et sa première couronne.

Les aménagements cyclables structurants prévus couvrent peu les liaisons en transports en commun structurantes dans les quadrants Est et Sud-Est, ce qui est dû notamment à la présence de côtes rendant plus difficile la pratique du vélo pour une fonction autre que sportive, mais aussi à la faible densité de ces territoires.

A plus grande distance du cœur de la métropole, notamment dans les territoires ruraux, les liaisons cyclables structurantes (hors rabattement vers les gares) apparaissent moins pertinentes au regard des besoins de déplacement des habitants (distance des déplacements plus longue, sécurité des déplacements sur un réseau où la vitesse des VP est plus élevée...).

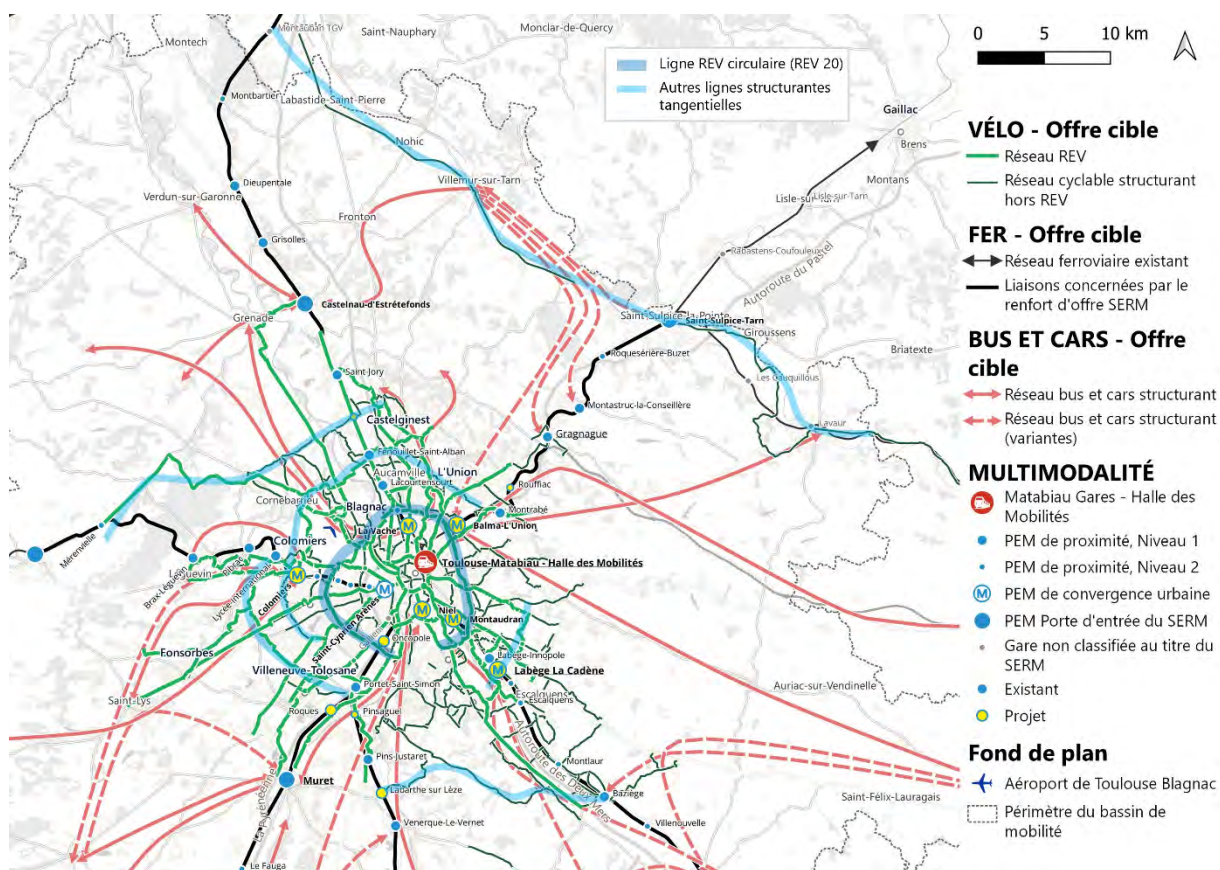
Dans un second temps, l'offre cyclable est confrontée à l'armature territoriale du périmètre du SERM (analyse de l'AUT), afin de vérifier si les aménagements cyclables permettent un maillage plus dense du territoire et de ses polarités structurantes.



Les polarités territoriales étant plutôt bien couvertes par les itinéraires en transports en commun (ferroviaire ou routier), les itinéraires cyclables structurants viennent surtout densifier l'offre dans la proche périphérie de Toulouse et apporter un complément aux transports en commun, via des lignes radiales suivant leur tracé, ou via des lignes transversales (voir point suivant).

3^{ème} fonction : Complément circulaire ou tangentiel d'un réseau structurant radial de TC

Les lignes cyclables tangentielles offrent une complémentarité au réseau de transports en commun, qui est majoritairement construit en radiales centrées autour de Toulouse. Plusieurs axes du réseau structurant identifié permettent d'assurer cette fonctionnalité.



Premièrement, la ligne circulaire REV 20 permet de faire le tour de l'extérieur de Toulouse au complet, sauf entre l'Oncopole et l'université Paul Sabatier : ceci est dû à la présence d'obstacles (la Garonne, la colline de Pech David) difficiles à franchir à vélo. Cependant, ces obstacles peuvent être franchis grâce au téléphérique urbain Téléo, où les vélos sont acceptés à bord. Cette ligne profite aux usagers habitant ou travaillant dans les communes à l'extérieur de Toulouse, qui ont besoin d'emprunter un itinéraire performant à l'entrée de la ville, sans en passer par le centre.

En complément de cette ligne circulaire, des lignes transversales passent au travers des communes situées en proche périphérie de Toulouse :

- La ligne REV 9 entre Colomiers et Pechbonnieu, connectée au réseau structurant hors REV qui prolonge l'offre à l'Est jusqu'à L'Union ou Montrabé, et à l'Ouest jusqu'à Tournefeuille et l'entrée de Cugnaux ;
- La ligne REV 4 entre Colomiers et Portet-Saint-Simon en traversant Plaisance-du-Touch, Cugnaux... ;
- La ligne REV 21 entre Castanet-Tolosan et Saint-Orens-de-Gameville ;
- Le réseau structurant hors REV entre Mondonville et Lespinasse
- La liaison cyclable entre Labarthe-sur-Lèze et Baziège prévue dans le SDC du Sicoval
- La grande liaison traversant la Vallée du Tarn qui connecte l'axe ferroviaire Nord à Saint-Sulpice, Lavaur et au-delà

La ligne circulaire et les lignes transversales font donc le lien entre l'ensemble des lignes radiales cyclables, et une grande partie des lignes de transports en commun radiales, sauf quelques lignes desservant le quart Est – Sud-Est. En effet, les liaisons transversales sont moins présentes dans ce périmètre, ce qui est dû notamment à la présence des côteaux.

Au-delà du ressort territorial de Tisséo, d'autres transversales apparaissent en deuxième, voire en troisième couronne :

- Le plan guide du Sicoval prévoit l'aménagement d'un itinéraire permettant de relier l'axe ferroviaire du Sud-Est (au droit du PEM de Baziège) et l'axe du Sud (au droit du PEM de Pins-Justaret et Labarthe-sur-Lèze en vision cible) ;
- La Véloroute « Vallée du Tarn » permet de relier Villemur-sur-Tarn à Saint-Sulpice à vélo, sur un itinéraire quasi-exclusivement en voie verte ;
- La Véloroute « Vallée de l'Agout Castres-Saint-Sulpice » est un itinéraire existant traversant Saint-Sulpice et Lavaur.

Sur la base des données disponibles, nous pouvons noter que les itinéraires cyclables structurants sont majoritairement déployés dans le périmètre de Toulouse et sa première couronne.

4. Les services autour du vélo

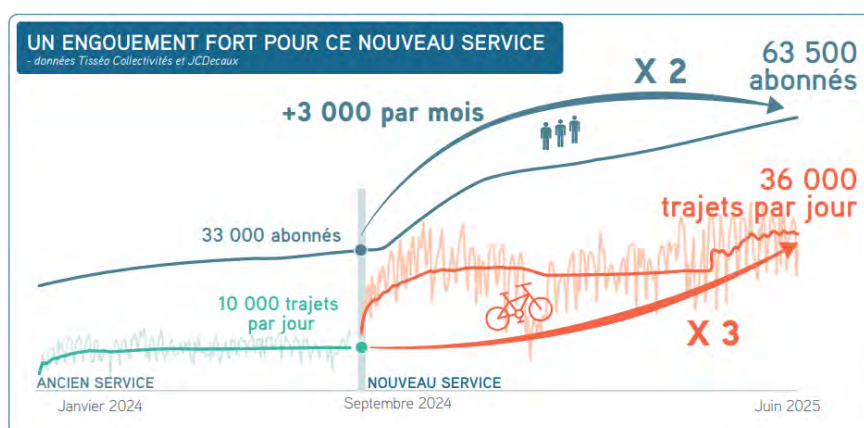
Essentiels pour faciliter et encourager la pratique du vélo, plusieurs services associés au vélo sont déployés sur le territoire et régulièrement améliorés.

Dans la ville de Toulouse, ainsi que certaines communes limitrophes, les usagers ont à leur disposition un service de vélos en libre-service appelé **VélôToulouse**, instauré en novembre 2007.

Selon JCDecaux, exploitant du mobilier urbain associé à ce service, VélôToulouse enregistrait entre 2007 et 2020 un total de 44 000 abonnés longue durée par année calendaire et de 310 000 abonnés courte durée. En 2019, 3,92 millions de locations de vélos ont été enregistrés¹⁰.

Depuis le 30 août 2024, Tisséo Collectivités gère le service en application de la LOM, ce qui lui permet de faire évoluer l'offre : une augmentation du nombre de stations (+117, soit 400 en tout), et de vélos en libre-service (+700, soit 3 300 en tout), avec une flotte désormais composée de 50% de vélos à assistance électrique. Cette évolution permet "d'élargir le domaine de pertinence du service (longueur et dénivelé des trajets) ainsi que le public cible"¹¹.

Ce nouveau service a connu un fort engouement : entre septembre 2024 et juin 2025, un total de 9,14 millions de trajets ont été enregistrés sur le nouveau périmètre de VélôToulouse, soit près de 3 fois plus qu'il y a 5 ans. Le service enregistre en moyenne 36 000 trajets par jour et a multiplié par 2 le nombre d'abonnés en moins d'un an (63 000 abonnés en juin 2025)¹².



Source : AUAT, Observatoire du Schéma directeur cyclable de l'agglomération toulousaine

¹⁰ Source : JCDecaux, communiqué de presse, 19/11/2020, <https://www.jcdecaux.fr/communiqués-de-presse/velotoulouse-toujours-plus-ple-biscite-13-ans-apres-son-lancement>.

¹¹ Source : Demain Mobilités Tisséo

¹² Source : AUAT [La dynamique du vélo se consolide dans l'agglomération toulousaine en 2024](#)

Le service est déployé depuis le 30 septembre 2025 dans les communes périphériques comme Aucamville, Balma, Blagnac, Labège, Tournefeuille et Ramonville. Toulouse bénéficiera quant à elle de 12 stations supplémentaires. Dans un second temps, les villes de L'Union et Saint-Orens déploieront chacune une station¹³.



Carte Vélô Toulouse (Source : Tisséo Collectivités)

Sur les axes ferroviaires, la Région a lancé en 2025 l'expérimentation d'un dispositif vélo+train. En ce qui concerne la **location de vélos longue durée**, la Région propose aux usagers réguliers de liO Train un nouveau service de location complété d'une solution de stationnement sécurisée. Au moment de la rédaction du présent rapport, le service est au stade d'expérimentation sur deux lignes à forte fréquentation : Montauban / Toulouse (inclus dans le périmètre du SERM) et Sète / Montpellier, et 200 vélos sont proposés à la location pour la rentrée de septembre 2025.

Le service comprend la location d'un vélo, au choix entre un vélo classique (15€/mois) ou un vélo à assistance électrique (à partir de 25€/mois), une solution de stationnement sécurisée (box individuel ou abri collectif avec un code), un casque et un antivol. La location est possible pour 6, 9 ou 12 mois¹⁴. Ce service vise à amplifier la pratique du vélo et du train et à favoriser l'intermodalité entre ces deux modes, tout en évitant le transport de vélos dans les trains (qui peut impacter négativement la capacité des rames et pour lequel les opérations de chargement/déchargement peuvent impacter les temps de parcours et la fiabilité).

Parmi les autres mesures incitatives, la **Maison du Vélo** est un lieu destiné à promouvoir l'usage du vélo, situé à proximité de la gare Toulouse Matabiau. Elle propose des cours d'apprentissage, des ateliers de réparation, ainsi que des formations professionnelles autour du vélo. Elle possède aussi un service de location de vélos pour une courte ou une longue durée¹⁵.

D'autres démarches similaires sont déployées sur le territoire :

- A Labège, la **Station V**, conçue par Tisséo Collectivités et le Sicoval et située à proximité de la gare Labège Innpole, propose de nombreux services pour faciliter les déplacements à vélo des usagers : locations de vélos, parc de stationnement sécurisé, ateliers d'entretien et de réparations, réparations sur devis, animations, solutions d'immatriculation vélo... La Station V prône aussi l'intermodalité en proposant la vente de titres de transports Tisséo¹⁶ ;
- A Plaisance-du-Touch, le Grand Ouest Toulousain a ouvert le 2 juillet 2025 la Maison des Mobilités, un espace dédié aux solutions alternatives à la voiture individuelle. Parmi les nombreux services que propose cet espace figure par exemple la location de vélos longue durée¹⁷ ;

¹³ Source : Tisséo Collectivités

¹⁴ Source : liO Occitanie, Abonnés liO Train : louez un vélo à prix réduit

¹⁵ Source : Maison du Vélo Toulouse, Accueil - La Maison du Vélo

¹⁶ Source : Maison des mobilités cyclables, Station V de Labège - Station V de Labège

¹⁷ Source : Maison des mobilités [Grand Ouest Toulousain - Maison des mobilités](#)

- L'agglomération du Muretain a implanté au coeur du PEM de Muret un espace d'accueil, appelé E-mob, dans lequel un grand nombre de services liés au vélo sont proposés (ateliers mécaniques, apprentissages à la conduite...). Depuis le 1er septembre 2025, il est désormais possible d'y louer un vélo électrique longue durée¹⁸.

Les PEM autour des gares proposent tous du **stationnement extérieur** de type arceaux et pour la plupart un stationnement sécurisé de type box individuel ou local sécurisé. Le service de parking vélo autour des gares est mis en place soit historiquement par SNCF Gares et Connexions mais aussi par la Région Occitanie et sur certaines gares, complété par des équipements de Toulouse Métropole. Ce service est en cours d'adaptation dans le cadre du plan vélo suivi par la Région Occitanie et mis en œuvre par SNCF Gares et Connexions.

Dans le cadre des études radar menées par SNCF Gares et Connexions, une projection du besoin de stationnement a été réalisée suivant deux niveaux de service possible : un premier niveau respectant les attentes de la LOM (4% des montants) et un second niveau plus ambitieux pour répondre à la demande de déplacement lié aux modes actifs sur la base de 10% des voyageurs montants journaliers. Cette étude est à affiner avec les conclusions des études menées par l'AUAT (action 6, EMM phase 2).

La **Vélo Station, située en gare de Toulouse Matabiau**, est un local sécurisé de grande capacité pour le stationnement des vélos (668 places). D'autres services sont présents au sein de la Vélo Station : station de gonflage et de petit entretien, rechargement des batteries des vélos à assistance électrique, consignes pour petits objets (casque, gilet jaune...), fontaine à eau...

Le service s'adresse avant tout aux "navetteurs", c'est-à-dire aux usagers quotidiens du train. En effet, tous les usagers de la Vélo Station paient un abonnement pour accéder au local, mais les abonnés liO trains bénéficient d'un tarif préférentiel¹⁹ : cette possibilité leur évite alors d'embarquer leur vélo dans les trains aux capacités limitées ou encore de le garer à l'extérieur où le risque de vol est accru.

La future **Halle des Mobilités** prévoit une Vélo Station en souterrain de plus grande envergure, d'une capacité de 1000 places. Cet espace fermé et sécurisé, financé par Toulouse Métropole, bénéficiera de services en utilisation autonome et de prestations de réparation, ainsi que d'un espace dédié à l'information et aux services vélos²⁰.

Le Département de la Haute-Garonne mène également une politique d'équipement en **stationnements vélos sécurisés au niveau de ses aires de covoiturage** dans une volonté d'avoir une approche plus globale des mobilités. A ce jour, ce sont six consignes individuelles par site qui ont été installées soit 30 places créées.

7. Le covoiturage en complément des autres modes

1. Le covoiturage en tant que brique du SERM

L'article L. 1215-6 du code des transports dispose qu'un SERM « est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services [...] de covoiturage, [...] ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ».

¹⁸ Source : Muretain Agglo [Agglo Muretain - E-mob votre espace mobilités à la gare de Muret](#)

¹⁹ Source : SNCF Gares & Connexions, [Vélo Station | Gares & Connexions](#)

²⁰ Source : Région Occitanie, [A Toulouse, une nouvelle Halle des mobilités sur le quartier Marenco - Région Occitanie](#)

Selon ce même article, un SERM est par ailleurs constitué de pôles d'échanges qui comprennent « des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage ».

Sur les projets de SERM, la trajectoire de réduction du trafic routier sur les axes concernés « tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage, notamment par la création de lignes de covoiturage express, et des mobilités actives. »

Le covoiturage est donc positionné dans la définition du SERM à travers la notion de service, de stationnement dans les pôles d'échanges, et la création de lignes de covoiturations express. Contrairement à d'autres modes, comme le ferroviaire et le vélo, le covoiturage n'est pas une composante obligatoire du SERM.

En ce qui concerne la façon d'intégrer le covoiturage aux projets de SERM, la note de la DGITM sur les services express routiers définit une ligne de covoiturage express comme une ligne où le covoiturage est organisé entre des arrêts prédéfinis, le long d'axes routiers à fort trafic. Elle constitue une solution complémentaire aux cars express, permettant d'étendre le maillage et d'améliorer la fréquence :

- En heure de pointe, en cumulant les capacités des deux offres ;
- En heure creuse, lorsque l'attente d'un car peut être plus longue ;
- En proposant des arrêts supplémentaires non desservis par le car.

La diversité de l'offre interurbaine (cars et lignes de covoiturage) améliore la résilience de l'offre, car elle permet la substitution d'un service à l'autre en cas de défaillance. Par exemple, le car cadencé peut jouer le rôle de « garantie départ » pour un usager d'une ligne de covoiturage. A l'inverse, la ligne de covoiturage peut proposer un renfort de fréquence en complément du car, en particulier en journée en dehors des heures de pointe.



Lignes de covoiturage et de « cars express » au sein de la route multimodale

Source : L'Institut Paris Région, 2023

2. Les lignes de covoiturage sur le SERM du bassin de mobilité de Toulouse

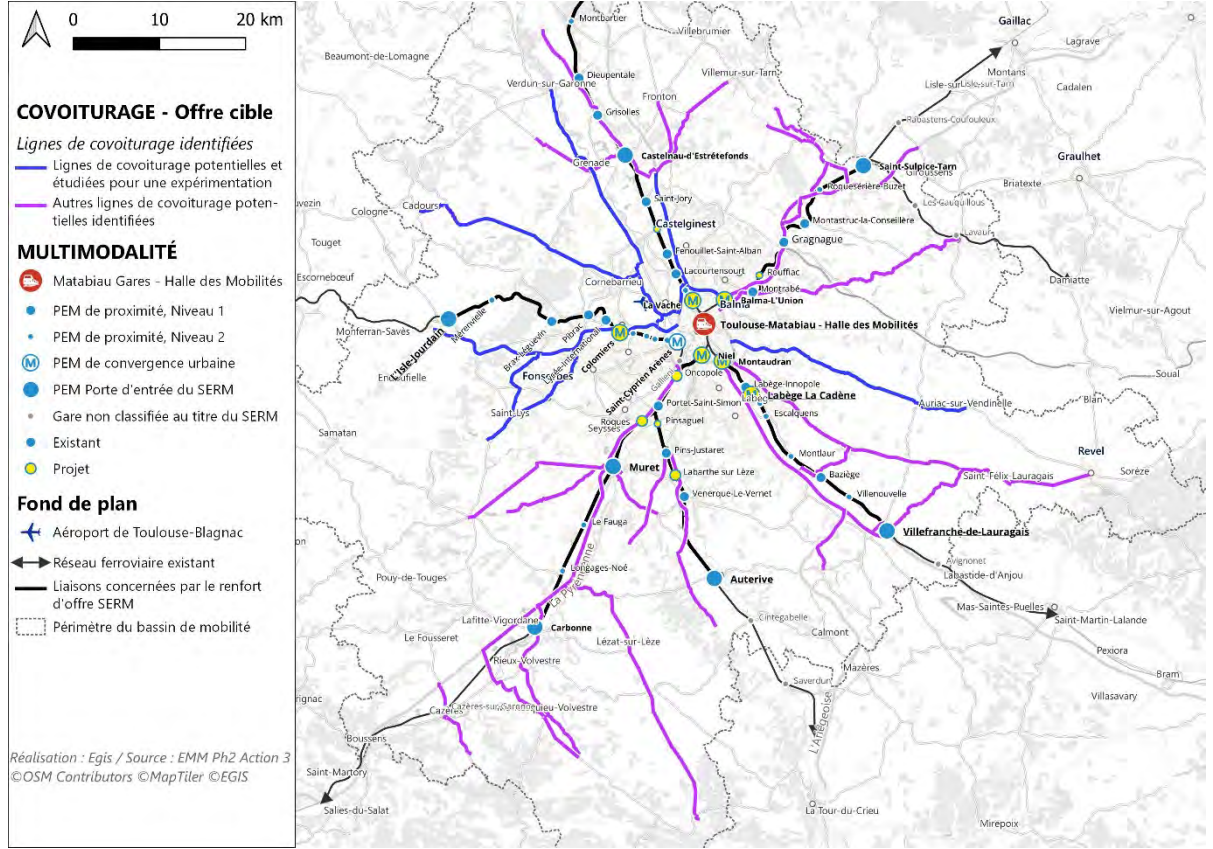
Dans le cadre du programme d'action de la phase 2 des Études Multimodales toulousaines visant à accompagner le SERM, les partenaires des EMM ont lancé une action transversale de coordination sur le covoiturage (action n°3) animée par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et regroupant les différents acteurs concernés à travers un groupe d'échanges sur le covoiturage associant le Département, la Région, Toulouse Métropole, Tisséo, l'Etat, les gestionnaires de voirie ainsi que plusieurs EPCI, le CEREMA et l'AUAT. Ces échanges ont permis le lancement d'une étude de faisabilité pour la mise en place de lignes de covoiturage sous Maîtrise d'Ouvrage du Conseil Départemental.

Les premières phases de travail de cette étude²¹, confiée au bureau d'études Ecov, ont permis d'identifier 36 corridors à enjeux pour le covoiturage sur le périmètre du SERM. 10 de ces corridors ont fait

²¹ Source : EMM Phase 2, Action 3 – Covoiturage, Phase 2 : Analyse des corridors, Ecov, 23/01/2024.

l’objet d’une analyse multicritère détaillée afin de sélectionner 4 corridors prioritaires pour lancer une expérimentation.

La carte ci-dessous présente les 36 lignes potentielles de covoiturage identifiées sur le périmètre du SERM, dont les 4 lignes priorisées pour mener une expérimentation à court terme.



La définition des autres lignes sera à réinterroger à l’issue de la phase d’expérimentation et du retour d’expérience obtenu.

En lien avec les principes retenus pour l’étude de faisabilité, les lignes de covoiturage intégrées au SERM répondent à l’un de ces critères :

- Ligne de covoiturage sur axe structurant, notamment organisées en complémentarité d’un car express (renfort d’offre permettant d’étendre le maillage et d’améliorer la fréquence, et proposition d’arrêts supplémentaires non desservis par le car) ;
- Ligne de covoiturage express à destination directe d’un PEM situé en entrée de ville ou d’une zone d’emploi (par exemple sur des RD peu desservies) ;
- Ligne de covoiturage de rabattement vers une gare ferroviaire ou un PEM routier.



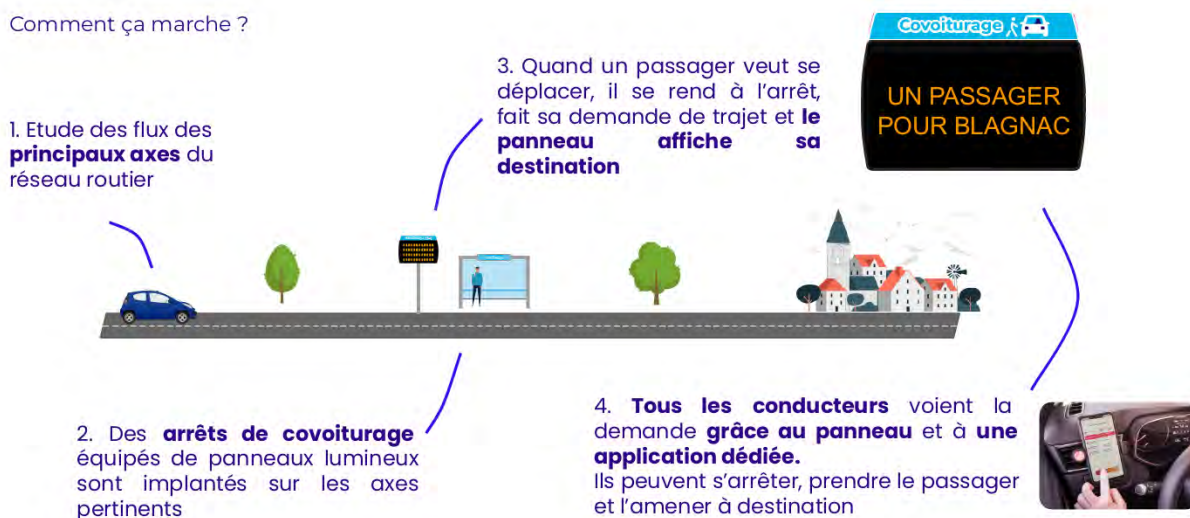
Source : Etude de faisabilité pour la mise en place de lignes de covoiturage (CD31, 2024)

- Ligne sur axe structurant - voie rapide
- Ligne sur voie départementale à destination de TC et de ZA (sélection)
- Ligne de rabattement vers gare

Accusé de réception en préfecture
03125810098620260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Les lignes de covoiturage retenues ont été identifiées selon des principes similaires à une ligne de transport public, avec des arrêts aménagés (aires et arrêts de covoiturage identifiés) et des horaires d'ouverture. Sur ces axes, la recherche d'un conducteur doit pouvoir être réalisée de manière instantanée sans réservation, mais une application de mise en relation des covoitureurs (conducteurs et passagers) pourrait éventuellement être mise en place.

Comment ça marche ?



L'offre covoiturage du SERM est également complétée par l'aménagement d'aires de covoiturage permettant à la fois d'alimenter les lignes de covoiturage et de mailler les territoires non desservis par des lignes, ainsi que les services (applications, incitations des AOM...) visant à développer la pratique.

Les 4 lignes de covoiturage retenues comme prioritaires pour faire l'objet d'une expérimentation à court terme sont :

- L'axe de la RN124 entre L'Isle-Jourdain et Toulouse avec des branches complémentaires en rabattement (vers Ste-Foy, St-Lys, Fonsorbes, Fontenilles) ;
- Les lignes Verdun/Grenade- Blagnac et Cadours/St Paul-Blagnac (il s'agit de deux branches considérées comme un seul corridor avec une mutualisation importante dans le secteur de Blagnac et de la zone aéroportuaire) ;
- La ligne Eurocentre-Toulouse via l'A62 ;
- La ligne Caraman-Toulouse.

Le tableau ci-dessous rappelle la synthèse de l'analyse multicritère ayant conduit à la sélection des 4 lignes prioritaires retenues.

Corridor	Synthèse de l'analyse
N124 L'Isle-Jourdain > Toulouse	La ligne présente des potentiels passager et conducteur importants. Les arrêts ne nécessitent pas d'aménagements structurants mais sont parfois situés hors des densités. La ligne dessert plusieurs ZA majeures et permet une correspondance avec les navettes ferroviaires liO trains à Colomiers et le futur métro C. Bien que certaines origines soient desservies par les trains liO, la congestion importante sur la N124 traduit le besoin d'offre TC complémentaire sur cet axe. Les arrêts complémentaires en origine au Sud de la N124 permettraient de construire une nouvelle offre de transport. Point d'attention sur la gouvernance, 3 arrêts ne sont pas dans le département de Haute Garonne.

Eurocentre - Toulouse	La ligne permet de dégager des arrêts principaux et complémentaires pour desservir plusieurs ZA majeures et le métro C avec de bons potentiels conducteurs, ce qui complète la desserte offerte par le car express. Les deux arrêts en entrée d'autoroute permettent d'envisager un potentiel passager important en s'appuyant notamment sur les aires de covoiturage à proximité des péages. Le rabattement modes doux est toutefois peu envisageable. Un relais d'usage via un rabattement en car ou via une ligne de covoiturage permet d'envisager une ligne à fort potentiel (en partie conditionné à la mise en place d'un PEM à Eurocentre). Des aménagements proches des péages seraient nécessaires pour optimiser le service avec des arrêts sur le flux (surtout à Saint Jory).
Verdun / Cadours > Blagnac/ Toulouse	Les deux branches vers Grenade/Verdun sur Garonne et vers St-Paul/Cadours présentent un réservoir d'actifs important et un très bon flux conducteur, qui bénéficie d'un réservoir passager supplémentaire conséquent avec les arrêts complémentaires. Elles permettent une bonne desserte de l'aéroport côté Blagnac et une possible intermodalité à Dewoitine. L'espace est cependant contraint à Aéroconstellation pour prévoir un arrêt sur le flux. Une desserte complémentaire vers Colomiers est à préciser mais semble intéressante. La faisabilité de l'arrêt à Mondonville est à confirmer. Le car liO peut assurer au moins en partie une garantie départ à partir de Grenade. De même en direction de Cadours, la ligne de covoiturage peut agir en renfort d'offre du car liO, actuellement peu fréquent (1 car/heure). A partir de Mondonville, les bus Tisséo (74 et 75) desservent quelques destinations potentielles de la ligne à une fréquence autour de 1 bus/demi-heure. Point d'attention sur la gouvernance, car la ligne vers Verdun-sur-Garonne chevauche 2 départements différents si les arrêts complémentaires Verdun et/ou Aucamville étaient retenus.
D1 Caraman > Toulouse	La ligne présente un potentiel conducteur intéressant et un potentiel passager modéré. Il existe un certain risque de concurrence d'itinéraire avec les RD parallèles. Les arrêts du retour nécessitent 1-2 aménagements structurants. la ligne fonctionne en complémentarité du car liO 356 (les covoitureurs pourront alors bénéficier une garantie TC). Elle est en correspondance avec la Linéo 1 et pourrait desservir les zones d'activité de Balma.

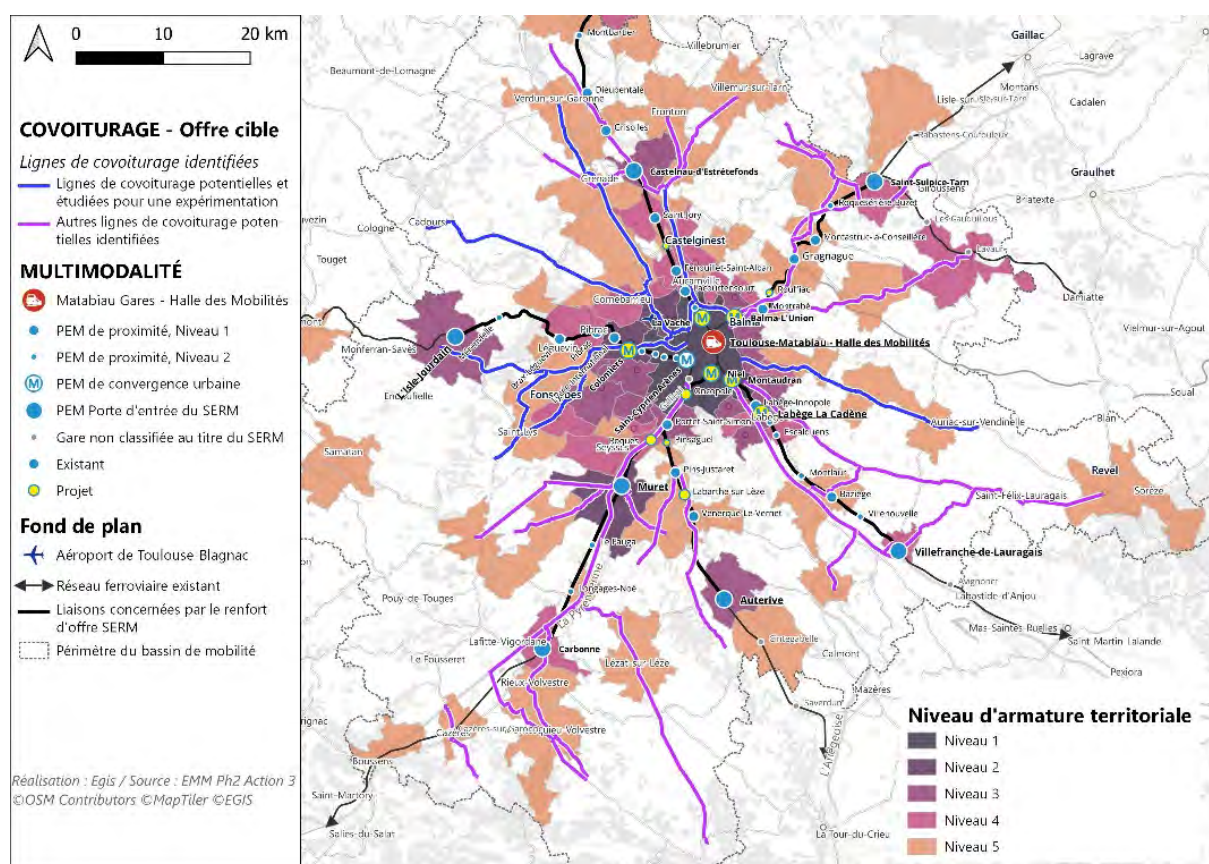
Source : Etude de faisabilité pour la mise en place de lignes de covoiturage (CD31, 2024)

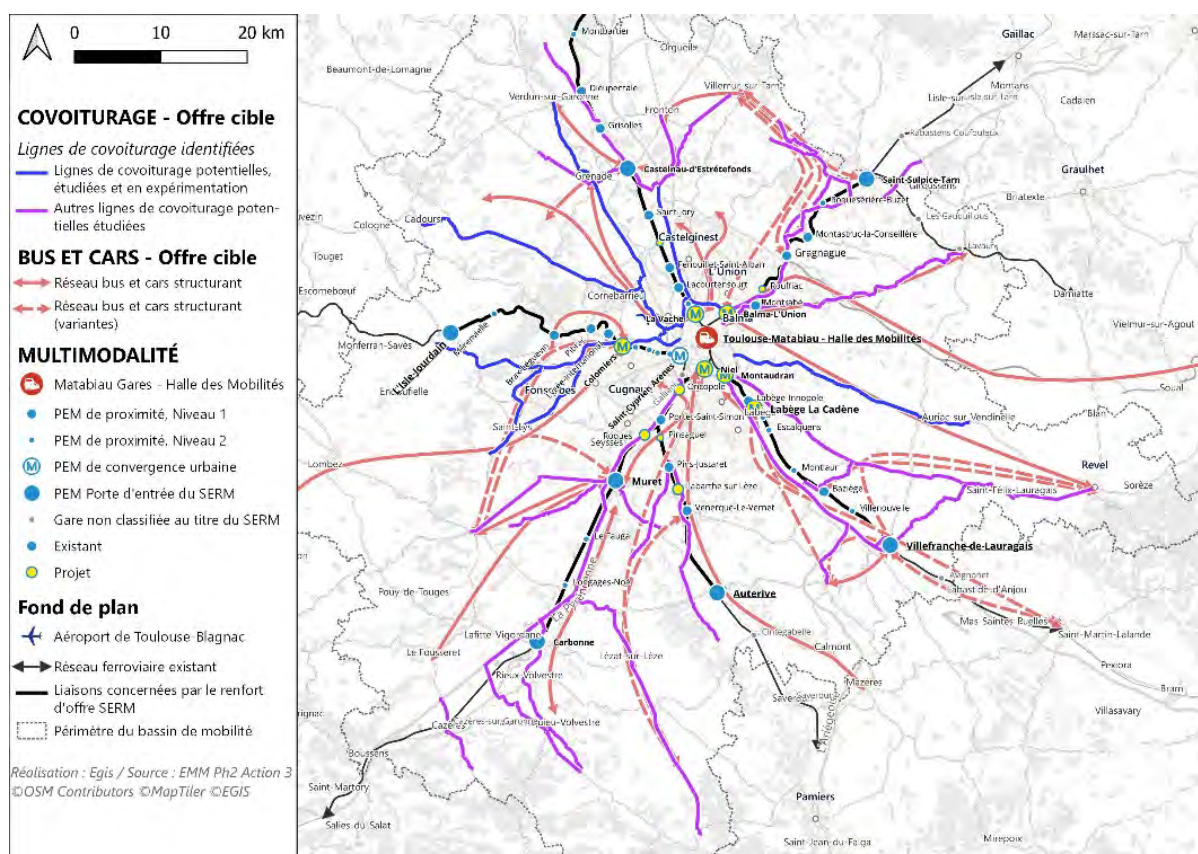
L'étude sur les lignes de covoiturage est en cours, la localisation précise des arrêts sur chaque ligne en expérimentation ayant été restituée en juin 2025. Elle se poursuivra dans le cadre de l'Etape 1 par une étude des potentiels conducteurs et passagers et du chiffrage des lignes, menant à une synthèse qui a été présentée le 3 octobre 2025 en groupe d'échanges covoiturage.

L'étape 2 concerne la restitution de la stratégie d'accompagnement du covoiturage et de gouvernance du projet et l'étape 3, l'évaluation des impacts à l'aide du modèle Camino-T de deux scénarios : le premier avec les quatre lignes en expérimentation, le deuxième avec le réseau complet. Le travail d'échange avec les parties prenantes se poursuit, avec un objectif de mise en œuvre en 2026-2027.

A la suite de l'expérimentation proposée sur les 4 lignes à court terme, des approfondissements pourront être réalisés pour développer l'offre de lignes de covoiturage. Les 36 corridors potentiels identifiés à long terme couvrent une grande partie des polarités du territoire identifiées dans l'analyse de l'armature territoriale du SERM, réalisée par l'AUT dans le cadre de l'Action 6 des EMM Phase 2.

Les quadrants Est et Nord sont particulièrement bien desservis. Dans le quadrant Sud, seules les communes d'Auterive et Cintegabelle ne sont pas desservies par une ligne de covoiturage. Dans le quadrant Ouest, quelques communes en première couronne ne sont pas desservies, mais sont incluses dans le ressort territorial de Tisséo (Cugnaux, Seysses, Frouzins...). En grande périphérie, la commune de Lombez n'est pas non plus desservie par une ligne de covoiturage.





Les corridors de covoiturage agissent en complémentarité des réseaux ferroviaires et routiers de la Région, étant donné que plusieurs d'entre eux suivent le tracé des cars ou des lignes ferroviaires sur des origines-destinations fréquentes. Dans un sens, le covoiturage permet aux usagers une meilleure flexibilité au niveau des horaires, dans l'autre sens le car ou le train peut garantir le retour en cas d'imprévu. Enfin, certains corridors de covoiturage permettent de mailler davantage le territoire qui n'est pas desservi par les offres routières ou ferroviaires du SERM, comme c'est le cas de villages comme Finhan, Bessens...

3. Des services visant à favoriser la pratique du covoiturage

Tisséo a lancé sur son ressort territorial un service visant à favoriser l'utilisation du covoiturage au quotidien. Ce service est opéré par Karos sous forme d'application pour mettre en relation les covoitureurs, nommé Covoitéo²². Un salarié d'une entreprise signataire d'un contrat "Covoitéo Pro" peut bénéficier d'une participation de son employeur.

De plus, près de 100 arrêts minute de covoiturage ont été aménagés par Tisséo Voyageurs. Matérialisés par des poteaux type arrêt de bus identifiés par un panneau de covoiturage, et implantés à proximité d'arrêts de transports en commun, ils favorisent l'intermodalité avec le réseau en transports en commun urbains.

La Région a mis en œuvre depuis juillet 2022 un Plan régional de Covoiturage basé sur 4 grands principes :

- La définition d'un covoiturage d'intérêt public : ouvert à tous, le covoiturage d'intérêt public est complémentaire aux transports collectifs et évaluable. Il met tout en œuvre pour sécuriser les covoitureurs et il est exercé dans le respect des lois et règlements ;
- Une adaptation aux territoires via un accompagnement technique ;

²² Source : dépliant Covoitéo, Tisséo. Covoitéo, la solution de covoiturage de Tisséo Voyageurs opérée par Karos

- L'évaluation dans le cadre de l'Observatoire de la Mobilité ;
- Un plan d'action qui agit sur tous les leviers de la politique publique : la tarification, les services, la communication et les infrastructures.

Les mesures du plan d'action sont les suivantes :

- **La tarification** : la Région dispose d'une mesure incitative pour les trajets de moins de 30 km réalisés sur le ressort territorial régional, soit dans le cas du SERM, tous les trajets entrants, sortants, ou en-dehors de Tisséo Collectivités. Cette incitation consiste en une participation au partage de frais qui garantit au conducteur une rémunération minimum de 2 € et qui allège la participation du passager. L'objectif est de rendre le covoiturage attractif sur les courtes distances pour inciter notamment au rabattement sur les transports en commun (gares et arrêts de cars liO). Cette incitation est distribuée directement aux usagers via une convention multi-opérateurs signée par BlaBlaCar Daily, Karos, Atchoum, Mobicoop. La Région a bénéficié d'un soutien financier de l'Etat au lancement du dispositif via le Fonds vert en 2023 ;
- **Les services** : la Région délègue sa compétence aux EPCI souhaitant mettre en place un service adapté à leur besoin. Cette réflexion est portée dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité à l'échelle de chaque bassin ;
- **La communication** : une charte de covoiturage avec liO a été établie pour aider les territoires ayant des délégations de compétences. Pour promouvoir l'incitation régionale, un kit de communication est téléchargeable sur le site de la Région et un plan média constant intègre ce mode. Il est prévu d'intégrer en 2026 l'ensemble des offres de covoiturage de courte distance dans l'application liO ;
- **Les infrastructures** : la Région a mis en place une base de données partagée avec les départements. Celle-ci est publiée sur l'Open Data et l'observatoire national vient s'alimenter sur cette dernière.

4. Des aires de covoiturage supplémentaires

Dans le cadre de sa politique bifurcation écologique qu'il a engagée depuis 2017 pour lutter contre le réchauffement climatique²³, le Conseil départemental de Haute-Garonne mène une politique d'aménagement d'aires de covoiturage sur son territoire, en se donnant pour objectif de mettre à disposition 3000 places de covoiturage à l'horizon 2030.

En 2018, il s'est donc doté d'un Programme d'Aménagement des Aires de Covoiturage (PAAC)²⁴, qui vise plusieurs objectifs :

«

- Donner une vision intégrée de l'ensemble des projets de covoiturage en cours mené par le département, et dans la mesure du possible par les autres acteurs (Vinci, Région) ;
- Définir des principes d'aménagement et d'équipement d'aires de covoiturage qui permettent de proposer des aires qualitatives à même de faciliter la pratique ;
- Identifier et sélectionner des emplacements pertinents pour compléter l'offre d'aires de covoiturage et mailler le territoire ;
- Étudier la faisabilité des aires de covoiturage et programmer les travaux d'ici à 2030.

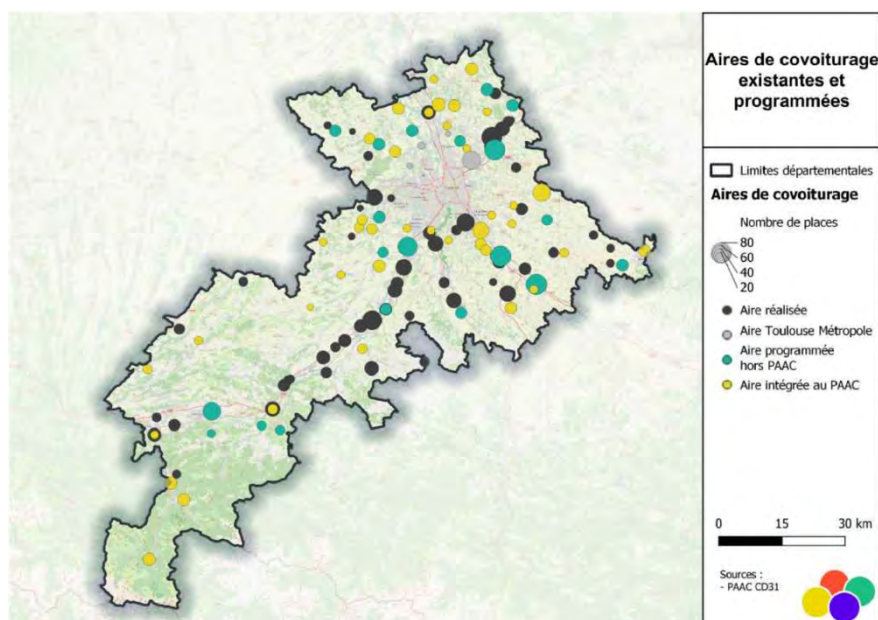
»

En complément des 1350 places existantes (réparties sur 54 aires) et des 21 aires déjà programmées représentant un total de 730 places, le PAAC prévoit la création de 734 places supplémentaires d'ici 2030, réparties sur 40 aires différentes. Ces aires sont catégorisées de la manière suivante :

²³ Source : site de la Haute-Garonne. Covoiturage en Haute-Garonne | Haute-Garonne

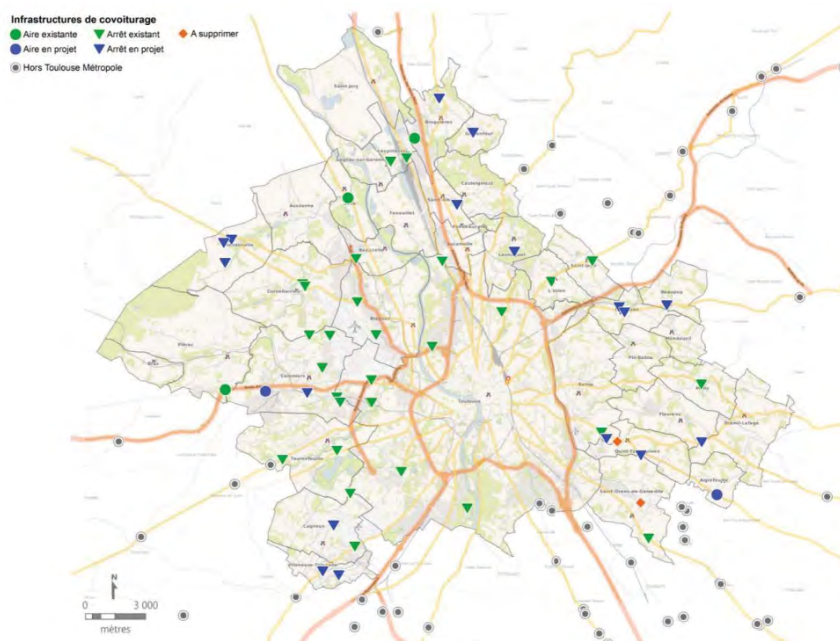
²⁴ Source : Programme d'aménagement des aires de covoiturage de Haute Garonne, Haute-Garonne/ECOV/URB

- Les aires de proximité : elles répondent à des enjeux de maillage du territoire, avec une emprise parcellaire relativement contrainte définie pour leur aménagement. La capacité estimée de ces aires est d'environ de 10-15 places. Le PAAC prévoit la réalisation de 11 aires de proximité ;
- Les aires intermédiaires : elles regroupent les aires situées sur des axes routiers structurants avec un rayonnement supérieur aux aires de proximité. Leur capacité est ainsi plus élevée (entre 25 et 40 places). L'intermodalité est recherchée en favorisant la desserte en transports en commun et les liaisons piétons et cycles. Le PAAC prévoit la réalisation de 10 aires intermédiaires ;
- Les aires structurantes : elles correspondent aux aires pour lesquelles la demande est élevée, assurant ainsi une capacité totale de stationnement supérieure à 50 places. Le PAAC prévoit la réalisation d'une aire structurante à Escalquens ;
- Les aires labellisées : la labellisation correspond à la transformation d'une aire de stationnement existant en aire de covoiturage l'objectif étant de limiter au maximum l'impact de nouveaux aménagements en matière d'artificialisation des sols. Le PAAC prévoit la labellisation de 15 zones de stationnement existantes ;
- Les extensions d'aires : 3 aires de covoiturages existantes sont concernées par le PAAC.



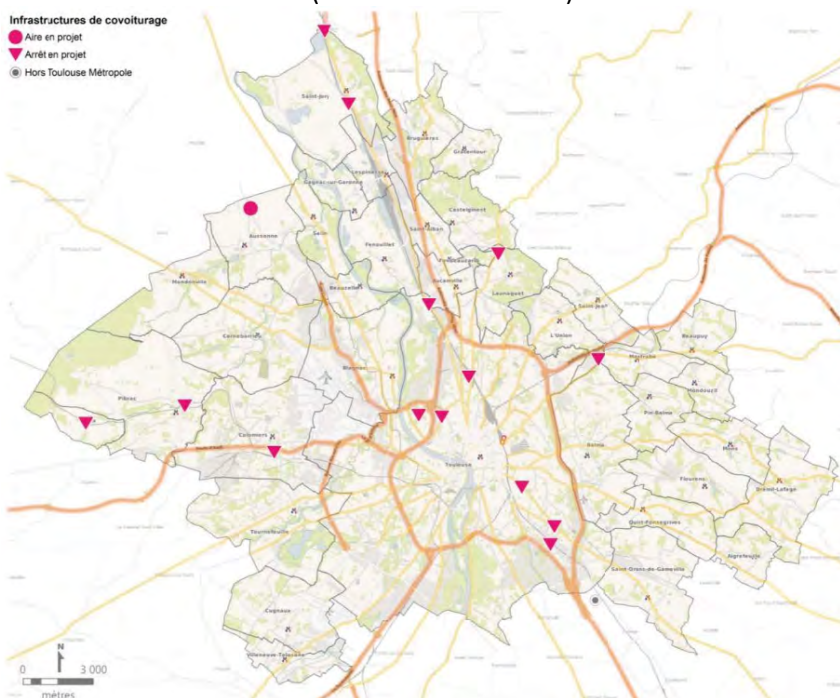
Toulouse Métropole mène aussi une politique en faveur du covoiturage et de son développement, en dressant une feuille de route des infrastructures covoiturage avec deux échéances distinctes :

- 2024-2026 pour les projets prioritaires ou pouvant être réalisés rapidement (nécessitant simplement du marquage, de la signalétique et/ou du jalonnement). Outre les opérations relevant de marquage de places de covoiturage, deux aires de covoiturage sont prévues : une à Colomiers et une à Aigrefeuille (les travaux devant débuter fin 2025).



Feuille de route 2024-2026
Source : Toulouse Métropole

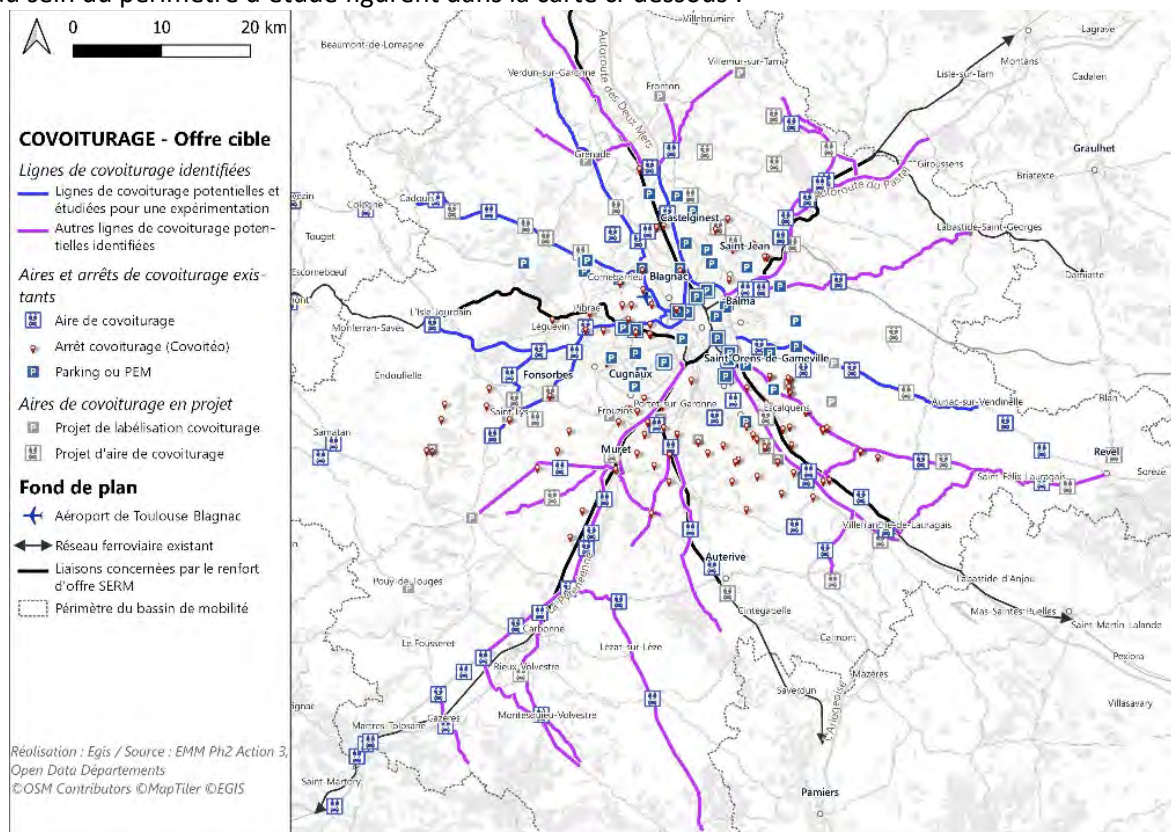
- Au-delà de 2026 pour les projets nécessitant une étude et des travaux plus conséquents et/ou nécessitant une acquisition foncière (bien que les études pourront être réalisées sur le mandat en cours). Les projets sont surtout concentrés autour des stations de métro Ligne C. Deux projets sont actuellement à l'étude (Aussonne et L'Union).



Feuille de route au-delà de 2026
Source : Toulouse Métropole

De cette feuille de route sont sorties des réalisations récentes d'aires de covoiturage à Bruguières, Tournefeuille, Seilh et Pibrac. Dans le futur, de nouvelles demandes pourront également être intégrées au fur et à mesure et en fonction des capacités financières et programmatiques.

L'ensemble des aires, existantes et en projet (incluses dans le PAAC) complétées des arrêts Covoitéo au sein du périmètre d'étude figurent dans la carte ci-dessous :



Les aires et arrêts de covoiturage couvrent une grande partie des lignes de covoiturage identifiées : chaque ligne bénéficie d'au moins une aire de covoiturage sur son tracé. Certaines lignes bénéficient d'aires plus nombreuses, et/ou qui sont mieux réparties sur le tracé (dans le quadrant ouest notamment) que d'autres, où les aires sont rares et plutôt centrées dans Toulouse Métropole ou sa première couronne : c'est le cas des lignes de rabattement sur l'axe du Nord ou dans les quadrants Est et Sud. Le déploiement des aires de covoiturage est enfin à relier à l'aménagement des PEM.

8. L'accessibilité : une priorité pour tous les partenaires du SERM

L'accès à la mobilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap constitue une priorité pour tous les partenaires du SERM.

Ainsi, Tisséo Collectivités renforce chaque année l'accessibilité de son réseau et mène de nombreuses actions concrètes pour faciliter la mobilité des personnes en situation d'handicap, qu'il soit moteur, visuel, auditif ou cognitif, avec l'aide des différentes associations membres de la Commission Accessibilité du Réseau Urbain Tisséo (CARUT). Plus d'une vingtaine d'associations y participent, apportent leurs expertises techniques et d'usage, se font le relais des besoins des personnes en situation de handicap et se montrent vigilantes sur le respect des engagements de la collectivité. A titre d'exemple, toutes les stations du métro, du tramway et du téléphérique Téléo sont accessibles. Concernant le réseau autobus, à fin 2024, 79% des points d'arrêts étaient accessibles. Depuis 2016, 1 388 points d'arrêt ont été aménagés. Au global, plus de 99% des voyages du réseau urbain se font au départ d'un arrêt accessible.

Sur le plan ferroviaire, l'objectif est de poursuivre la mise en accessibilité aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), en garantissant une chaîne de déplacement accessible, de l'amont jusqu'aux services en gare et sur les quais.

La mise en accessibilité repose sur plusieurs cadres législatifs, notamment la loi Handicap de 2005, l'ordonnance Ad'AP de 2014, ainsi que des directives européennes (STI PMR) et nationales (Loi Pacte ferroviaire 2018).

La Région s'est fortement investie dans la mise en œuvre de son Ad'AP ferroviaire (31 gares, 92,8 M€ dont 67,8 M€ de contribution régionale soit 90% de l'Ad'AP réalisé), le déploiement d'un parc de matériel roulant accessible (100% du parc) et la formation des agents d'accueil. Au-delà des obligations réglementaires, un Comité de Suivi regroupant les associations représentantes des personnes en situation de handicap est tenu tous les trimestres pour inscrire l'accessibilité dans une démarche d'amélioration continue au-delà des normes et réglementations en vigueur.

Dans le cas d'un projet de développement, comme une augmentation significative de la fréquentation, la mise en accessibilité peut s'imposer ; elle est systématique pour tous nouveaux projets d'investissement. Sur le domaine ferroviaire, pour répondre au niveau d'accessibilité attendu, les obligations réglementaires seront tenues et le travail de co-construction d'un réseau plus inclusif et praticable, au-delà des normes, engagé avec le Comité de Suivi sera poursuivi.

Cet enjeu devra être pris en compte dans toutes les phases à venir afin de permettre une accessibilité continue tout au long du parcours des voyageurs, y compris lors des correspondances entre modes (par exemple, le REV pourrait constituer un support sécurisé de déplacement pour les PMR). On peut raisonnablement affirmer que le SERM sera un déclencheur pour poursuivre une mise en accessibilité globale.

Phaser (2028, 2032, 2040+) et réaliser les opérations du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Le SERM sera déployé progressivement – dès la fin 2028, pour être au rendez-vous de l'arrivée de la ligne C du métro, puis 2032, avec les améliorations de services permises par les travaux sur la branche ferroviaire nord de Toulouse, puis à plus long terme à horizon 2040 et + avec l'ambition d'un système complet favorisant l'émergence d'alternatives efficaces à l'autosolisme (offre ferroviaire, lignes structurantes routières, réseau vélo express, lignes de covoiturage).

Des objets prioritaires ont été identifiés par les partenaires. Le tour de table financier de ces projets reste à finaliser avec les financeurs locaux (certains projets sont inscrits au CPER) :

- Allonger les quais de la branche ouest pour qu'ils accueillent des trains plus capacitaires
- Construire une nouvelle halte à Labège La Cadène
- Réaliser les PEM de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourten-sourt, Lalande-Eglise, et, si possible les gares et PEM de Lespinasse
- Créer un terminus partiel à La Vache – Route de Launaguet.

1. La définition des horizons de déploiement du SERM : 2028, 2032, 2040

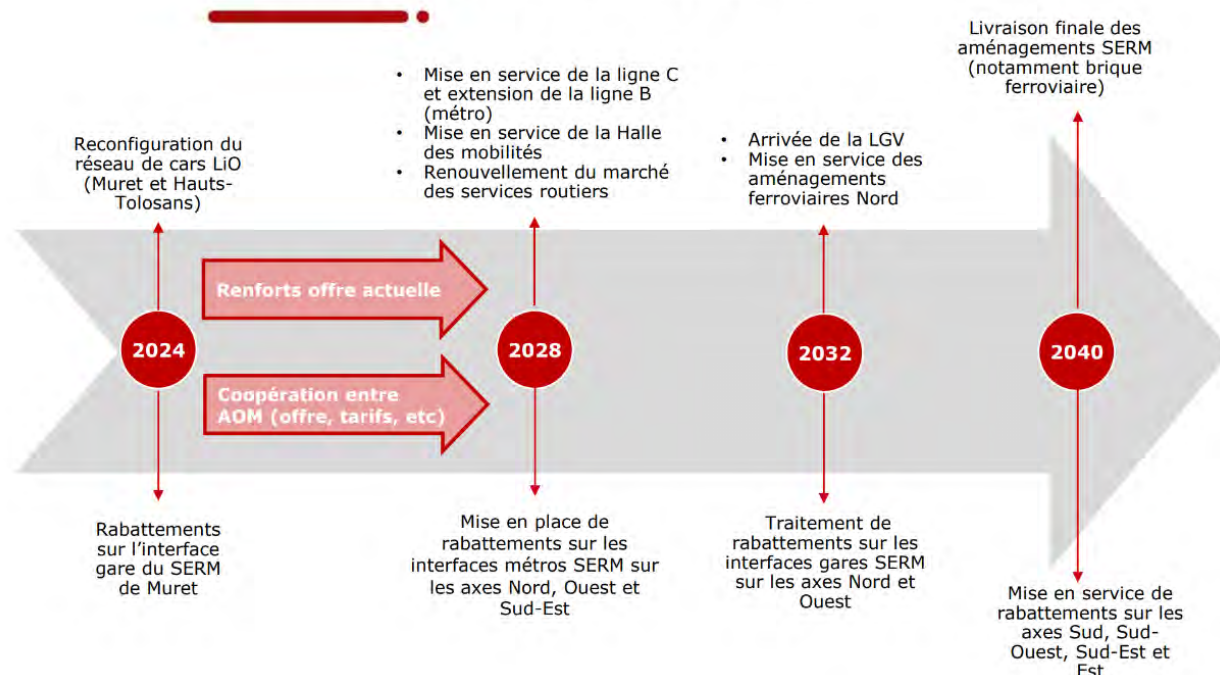
Pour planifier la montée en puissance progressive du SERM, les projets à mener ont été classés selon trois horizons temporels (2028, 2032, 2040). Ces jalons correspondent aux échéances court, moyen et long terme retenues pour échelonner le déploiement du SERM, en cohérence avec les délais de réalisation des infrastructures et services envisagés.

- **Horizon 1 - 2028 - court terme** : la mise en service prévue de la troisième ligne de métro conduit les partenaires à anticiper les aménagements nécessaires pour à la fois répondre aux flux additionnels de voyageurs et offrir une qualité de service de transport avec une expérience voyageur à la hauteur des attentes des administrés. Il s'agit donc de mettre en œuvre les améliorations les plus urgentes et rapidement réalisables.
- **Horizon 2 - 2032 - moyen terme** : cette échéance intermédiaire correspond à la réalisation des premières grandes infrastructures structurantes du SERM : la ligne nouvelle sud-ouest -LNSO- et les Aménagements Ferroviaires du Nord toulousain – AFNT –. Les projets connexes (PEM, lignes routières de rabattement, intermodalité de la billettique et de l'information voyageur par exemple) sont identifiés pour assurer le saut d'offre rendu possible par ces nouvelles infrastructures.
- **Horizon 3 - 2040 - long terme** : il s'agit d'un horizon de planification, au-delà de 2032, qui marque l'ambition portée par les partenaires de s'engager sur le long terme. Les années 2040 ont été retenues pour donner une vision cible du réseau métropolitain régional à déployer. Ce délai intègre la réalisation d'infrastructures lourdes ferroviaires restant à engager, ainsi que l'extension graduelle des services sur l'ensemble du bassin de mobilité (lignes structurantes routières, réseau express vélo, lignes de covoiturage).

Cette grille en trois horizons assure une lecture coordonnée et partenariale des priorités temporelles : elle distingue ce qui relève de l'action immédiate, de l'étape intermédiaire à consolider, puis de la vision finale du SERM. Chaque échéance a été choisie en fonction de sa pertinence opérationnelle (projets livrables à cette date) et stratégique. Cette séquence temporelle graduée sert de cadre pour phaser les investissements et maintenir une dynamique continue du projet SERM sur 15 ans. Le détail du phasage au-delà de 2032 restera à affiner selon les résultats des études en cours, mais l'établissement de ces horizons balise dès à présent la trajectoire du projet.

L'offre cible routière a vocation à se déployer progressivement dans le temps, au fil des concrétisations, des aménagements ferroviaires et urbains, suivant les trois mêmes horizons principaux : 2028, 2032 et 2040. Le statut et la typologie des lignes actuelles pourra ainsi évoluer dans le temps jusqu'au réseau cible à horizon 2040.

LES PRINCIPAUX JALONS TEMPORELS



Source : Région, *Eléments de réflexion pour la brique routière régionale*, juin-juillet 2024, mise à jour février 2025

Il en est de même pour le déploiement du réseau vélo structurant (dont le réseau express vélo) et des lignes de covoiturage.

2. La première phase du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

1. Phase 0 – Projets et études déjà lancés hors enveloppe à financer SERM : « le SERM avant le SERM »

La **phase 0** regroupe les opérations déjà engagées ou financées indépendamment du budget SERM, mais qui constituent le socle indispensable au futur réseau ou de premières réalisations. Concrètement, il s'agit d'opérations d'ores et déjà réalisées ou de grands chantiers programmés à court terme (d'ici 2028 et 2032) **hors enveloppe SERM**, par exemple :

- La mise en service de la **ligne C** de métro (3^e ligne de Toulouse), composante essentielle de l'offre de SERM ;
- La nouvelle ligne de bus 117 express **Muret-Basso-Cambo** ;
- Les « **Aménagements ferroviaires du Nord Toulousain** » (AFNT) ;
- De même, plusieurs **pôles d'échanges multimodaux (PEM)** ou haltes nouvelles concourant au SERM sont déjà en phase d'étude ou de réalisation, sans pour autant être définis ou dimensionnés pour répondre aux flux générés par le SERM.

Concernant la consistance de l'offre ferroviaire, cette phase 0 a été atteinte dès 2020, avec un important renfort de l'offre ferroviaire sur plusieurs axes de l'étoile ferroviaire et un déploiement de l'amplitude de desserte (de 6h à 21h voire 2h sur Muret). La capacité de l'infrastructure de l'étoile ferroviaire avait été préalablement portée à son maximum en heure de pointe sur l'ensemble de ses axes, et son utilisation à plein s'est traduite par un niveau d'offre de 4 trains/h, dans le sens des flux dominants (vers Toulouse le matin et inversement le soir), sur une partie des 6 branches de l'étoile.

- Toulouse-Muret ;
- Toulouse-Montauban ;
- Toulouse-Saint-Sulpice ;
- Arènes-Colomiers.

En heure de pointe, au-delà de ces sections (Boussens, Albi, L'Ilse jourdain ou Foix) c'est d'ores et déjà une desserte via 2 trains par heure dans le sens des flux dominants qui circulent, là encore utilisant la totalité de la capacité de l'infrastructure ferroviaire allouée aux trains régionaux. En heure creuse, cette fréquence est assurée par 1 train par heure ou aux 2 heures selon les lignes.

Outre ces opérations, d'importants efforts ont également été réalisés pour déployer du matériel plus confortable, performant, fiable et plus capacitaire.

De plus, plusieurs lignes du réseau express vélo ont déjà été réalisées dans la perspective d'un réseau complet dont le déploiement est à poursuivre.

2. Phase 1 – Projets prioritaires 2025–2028

La **phase 1** couvre les projets prioritaires à lancer dès 2025, jugés strictement nécessaires au fonctionnement du SERM. En phase 1, on retrouve donc les opérations *non financées* à ce stade : ces actions nécessitent un bouclage des financements dans le cadre d'un pilotage SERM avant de pouvoir démarrer.

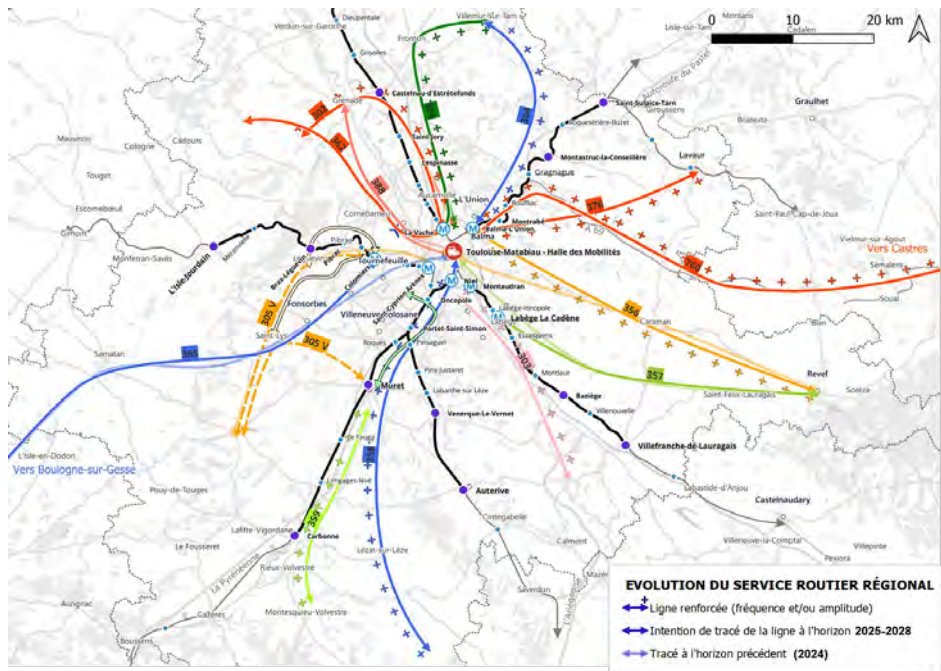
Il est important de souligner que tous les projets planifiés à court terme ne relèvent pas de la phase 1. Par exemple, la ligne C et les AFNT, bien qu'inscrits dans la période 2025–2028, sont exclus de la phase 1 car déjà financés (phase 0). À l'inverse, la phase 1 ne comprend que les compléments jugés **incontournables** pour la mise en place du SERM, qui doivent être dimensionnés ou lancés (études, maîtrise d'œuvre, etc.) en amont de 2028. En résumé, la phase 0 est un socle préalable, tandis que **la phase 1 associe les priorités supplémentaires à engager d'ici 2028.**

	Projets
Schéma ferroviaire	Développement de l'offre ferroviaire à infrastructures constantes Allonger les quais de la branche ferroviaire Ouest pour les rendre compatibles avec des trains régionaux thermiques plus longs (des Régiolis 4 caisses en unités multiples de deux éléments pour une longueur de quai de 150 mètres utiles). L'objectif attendu est l'augmentation de la capacité d'emport de 30% des trains sur la ligne, à offre constante, répondant à la hausse attendue de la fréquentation résultant du gain d'attractivité de la ligne Auch - Toulouse générée par la mise en service de la ligne C à Colomiers Gare fin 2028. Ce projet prévu au CPER 2023 / 2027 et financé en études par l'Etat et la Région a pour ambition d'être la première brique du SERM prioritaire. Les travaux de réalisation sont estimés à 17 M€ courants à l'issue de l'AVP, le tour de table financier pour la phase Réalisation reste à engager. Création de haltes en lien avec l'arrivée du métro (ligne C), dont la nouvelle halte de Labège interconnectée au métro. Acquisition de matériel roulant dans la perspective des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) Opérations de désaturation du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau, et sur les autres axes ferroviaires (réduction du nombre de mouvements techniques, optimisation des zones de maintenance et de leurs accès, augmentation de la capacité en gare) Poursuite des études préliminaires du SERM à niveau Avant-Projet (AVP)

Accusé de réception en préfecture
 AVP 253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
 Date de réception : 13/02/2026
 Date de réception préfecture : 13/02/2026

Pôles	Accueillir les nouveaux usagers de la ligne C du métro à la nouvelle halte ferroviaire de Labège La Cadène. Ce projet de création de nouvelle halte a pour objectif d’être, à sa mise en service, en interconnexion avec le futur terminus de la ligne C du métro du réseau Tisséo. Ce projet prévu au CPER 2023 / 2027 a pour ambition d’être aussi une première brique du SERM. Estimé à 28,5M€ à l’issue de l’AVP, le tour de table financier pour la phase Réalisation reste à engager. Assurer aux usagers l’accès aux gares desservies sur la branche ferroviaire nord et à son offre renforcée par les AFNT (Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourten-sourt, Lalande-Eglise) La création d’une gare et d’un PEM à Lespinasse, non retenue initialement, a été étudiée ; les acteurs du territoire y sont favorables. L’opportunité et la faisabilité de l’ajouter en complément au programme des AFNT doit être actualisée en 2026. Assurer l’interconnexion avec le métro et éviter un engorgement supplémentaire de Matabiau en créant un terminus partiel à La Vache-Route de Launaguet (estimé à 22,9 M€)
Lignes rou-tières ex-press	Lignes routières express régionales : études et mise en place de renforts d’offres à horizon 2028/2032 Aménagements voies bus « accélérateurs »
Vélo	Poursuite du Réseau Express Vélo
Covoiturage	Expérimentation de 4 lignes de covoiturage
Services	Premières briques de l’interopérabilité de la billettique et de l’information voyageur

Offre routière à horizon 2025-2028 : l’offre liO car a été reconfigurée en 2024 autour de Muret et sur le secteur des Hauts-Tolosans. L’offre actuelle est renforcée progressivement entre 2025 et 2028 avec une coopération entre les AOM (offre, tarification …). En 2028, la ligne de métro C et l’extension de la ligne B sont mises en service ainsi que la Halle des Mobilités. Les rabattements sont mis en place au niveau des pôles de convergence urbaine (interconnexion fer/métro) sur les axes Nord, Ouest et Sud-Est.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

	N° ligne	Horizon 2025-2028
QUADRANT NORD	301	Augmentation de l'amplitude ou de la fréquence Possibilité de rabattement ligne C - La Vache (2028)
	304	Augmentation de l'amplitude et/ou de la fréquence
QUADRANT NORD-OUEST	302	Augmentation de l'amplitude ou de la fréquence Possibilité de rabattement sur La Vache (2028)
	362	Rajouter point de connexion OU Rabattement ligne C métro (2028)
	388	Rajouter point de connexion OU Rabattement ligne C métro (2028)
QUADRANT SUD-EST	356	Possibilité de rabattement sur métro ligne A (Balma-Gramont) Augmentation de l'amplitude ou de la Fréquence entre Caraman et Toulouse
	357	Rabattement sur Labège-La-Cadène (2028)
	350	Maintien desserte fine dans le cadre coopération Tisséo/Région OU Passage en ligne express sur le PTU via l'A61
QUADRANT SUD	303	Augmentation de la fréquence
	117 Express	Ligne 117 Express Muret – Basso-Cambo
	358	Augmentation de la fréquence (1 ou 2 AR/jour max) Utilisation prévue TCSP Tisséo RD 120 (2026)
	359	Augmentation de la fréquence
QUADRANT SUD-OUEST	305	Rabattement sur Colomiers ou Muret (en fonction des études OD, 2028)
	365	Rabattement sur Colomiers (2028)
	Tisséo	Ligne St-Lys – Fonsorbes – Colomiers Ligne Léguevin-Colomiers via RN124
	Reste des lignes	Augmentation de la fréquence
QUADRANT NORD-EST	376	Augmentation de l'amplitude et/ou de la fréquence
	760	Augmentation de l'amplitude ou de la fréquence

Déploiement des lignes de cars à l'horizon 2025-2028 (Source : Région et Tisséo Collectivités)

Note : les lignes 301, 304, 760 (en partie), 356 (en partie), 350 (selon l'option), 303 et 302 surlignées en violet peuvent atteindre le niveau de service "car express" défini en introduction du document.

3. Le renforcement progressif de l'offre de service d'ici 2032

Offre envisagée à infrastructure constante, dans un horizon de 5 ans

Le principe de base est de proposer un développement du service ferroviaire à **infrastructure constante** par rapport au SA 2025 incluant cependant :

- La création des points d'arrêt de Labège La Cadène et Route de Launaguet – La Vache ;
- L'allongement des quais sur l'axe Toulouse – L'Isle-Jourdain – Auch.

Les développements d'offre porteront sur la **semaine complète**, intégrant ainsi l'offre du week-end.

Le développement d'offre ne peut s'envisager que hors heures de pointe, ce qui se traduit par le rajout de services ferroviaires supplémentaires en **creux de journée** et/ou permettant un élargissement de **l'amplitude horaire**.

En heure de pointe seul le **renforcement de la capacité d'emport** des trains pourra ponctuellement être mis en œuvre.

La faisabilité technique de ces développements a déjà été engagée par l'exploitant ferroviaire, les études restent à conduire par les gestionnaires des infrastructures et des gares, notamment sur les

031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

modalités de réalisation de la maintenance courante des infrastructures qui, sans évolution, empêcheraient la mise en œuvre de tout ou partie de ces développements.

En outre, ces dessertes relevant pleinement de la démarche du SERM, leur financement et organisation devra relever du cadre partenarial propre à ces services.

A date, les développements suivants sont imaginés.

Axe Nord

- En 2027, la halte de La Vache – Route de Launaguet sera créée. Il pourrait être envisagé qu'elle soit desservie au passage par certains liO trains actuels, cela reste à confirmer considérant la capacité réduite des infrastructures du fait des travaux. Pour mémoire, les travaux AFNT et leurs incidences demeureront sur l'axe jusqu'en 2032.

Axe Ouest

- Elargissement de l'amplitude horaire (arrivée avant le 1er départ TGV pour Paris le matin en gare de Toulouse Matabiau / départ après 23h le soir).
- Développement d'offres le week-end.

A ce stade, les études en cours portent sur :

- La création de 13 circulations supplémentaires en JOB ;
- Le week-end, le prolongement d'une partie des missions Arènes-Colomiers jusqu'à Brax ;
- 4 nouvelles circulations le samedi ;
- 7 le dimanche.

Nombre de circulations ferroviaires Vision à 5 ans	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Arènes - Colomiers	50 (+6)	16 (-14 mais prolongées Brax)	17 (-9 mais compensé par les prolongées Brax)
Toulouse - L'Isle Jourdain	14 (+1)	1 (+1)	3 (+1)
Arènes - L'Isle-Jourdain	5 (+4)	-	-
Arènes-Brax	2 (+2)	17 (+17)	15 (+15)
Toulouse - Auch	22	16	14
TOTAL	93 (+13)	50 (+4 et celles prolongées Brax)	49 (+4 et celles prolongées Brax)

Axe Sud-Ouest

- Elargissement de l'amplitude horaire (arrivée avant le 1er départ TGV pour Paris le matin en gare de Toulouse Matabiau / départ après 23h le soir).
- En variante : passage d'une fréquence à l'heure sur les missions de trains Toulouse – Boussens ou Muret.

A ce stade, les études en cours portent sur :

- La création de 13 circulations supplémentaires en JOB ;
- La création de 19 circulations supplémentaires le samedi et le dimanche.

Nombre de circulations ferroviaires Vision à 5 ans	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse - Muret/Boussens	43	32	32
Toulouse - Montréjeau/Luchon/Tarbes/Pau	32	24	24
TOTAL	75	56	56

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe Sud

- Elargissement de l'amplitude horaire (arrivée avant le 1er départ TGV pour Paris le matin en gare de Toulouse Matabiau / départ après 23h le soir).
- Développements d'offre le week-end

A ce stade, les études en cours portent sur :

- La création de 5 circulations supplémentaires en JOB ;
- La création de 9 circulations supplémentaires le samedi et le dimanche.

Nombre de circulations ferroviaires Vision à 5 ans	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – Auterive	2 (+2)	9 (+9)	9 (+9)
Toulouse – Pamiers	2 (+1)	-	-
Toulouse – Foix	20 (+3)	5	6
Toulouse – Ax-les-Thermes	9	7	6
Toulouse – Latour-de-Carol	10	10	10
TOTAL	42 (+5)	31 (+9)	31 (+9)

Axe Sud-Est

- Desserte systématique de Labège La Cadène par l'ensemble des liO trains desservant l'axe.
- Renforts d'offre pour accroître l'amplitude de fonctionnement de la ligne ainsi qu'en milieu de journée.

A ce stade, les études en cours portent sur :

- La création de 8 circulations supplémentaires en JOB ;
- La création de 11 circulations supplémentaires le samedi ;
- Et 12 nouvelles circulations le dimanche.

Nombre de circulations ferroviaires Vision à 5 ans	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – Narbonne	40	23	21
Toulouse - Carcassonne	11 (+7)	11 (+11)	12 (+12)
Toulouse - Castelnaudary	1 (+1)	-	-
TOTAL	52 (+8)	34 (+11)	33 (+12)

Axe Nord-Est

- Renforts et meilleure ordonnancement des dessertes, en particulier sur l'axe Toulouse- Albi.
- Déploiement de navettes Toulouse-Saint-Supplie en début/fin de journée et lors de quelques creux ponctuels de journée.

A ce stade, les études en cours portent sur :

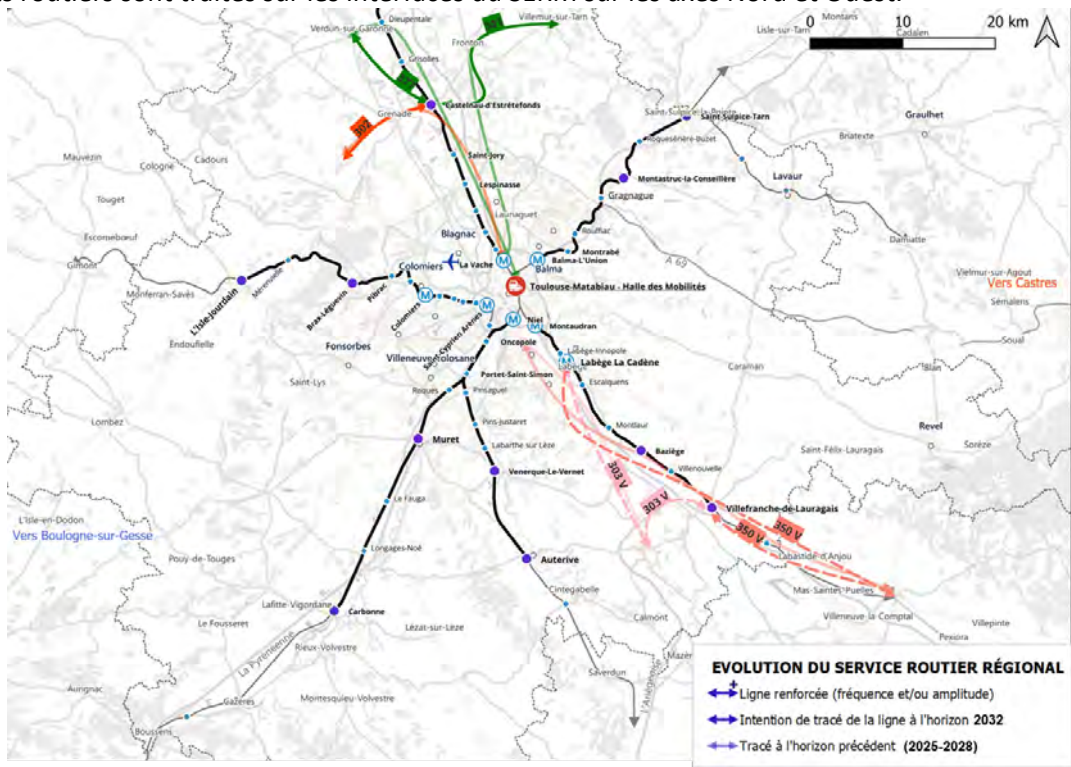
- La création de 16 circulations supplémentaires en JOB ;
- La création de 24 circulations supplémentaires le samedi ;
- Et 21 nouvelles circulations le dimanche.

Nombre de circulations ferroviaires Vision à 5 ans	En semaine (JOB)	Le samedi	Le dimanche
Toulouse – St-Sulpice	12 (+12)	13 (+13)	14 (+14)
Toulouse - Castres/Mazamet	24	16 (+3)	14 (+1)
Toulouse - Albi/Carmaux/Rodez	39 (+4)	30 (+7)	28 (+6)
Toulouse - Figeac/Aurillac/Clmt	12	9 (+1)	10
TOTAL	87	68	66

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Cet horizon de temps intègre le projet de développement engagé dans le cadre des travaux de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO). Le projet LNSO-AFNT permettra de disposer en heure de pointe entre Castelnau d’Estrétefonds et la commune de Toulouse de 6 fréquences en train régional par sens, dont 2 fréquences créées grâce aux aménagements d’infrastructures qui permettront également de desservir 3 nouveaux points d’arrêts.

L’horizon 2032 correspond à la mise en service de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO). Les rabattements routiers sont traités sur les interfaces du SERM sur les axes Nord et Ouest.



	N° ligne	2032
QUADRANT NORD	301	Possibilité de rabattement sur Castelnau-d’Estrétefonds
	Tisséo	Ligne Nord : Pechbonnieu, Grattentour, Bruguières et Castelginest vers le PEM de Borderouge
QUADRANT SUD-EST	350	Possibilité de rabattement sur une gare SERM (Villefranche-de- Lauragais ou Labège-la-Cadène)
QUADRANT SUD	303	Possibilité de rabattement sur une gare SERM (Villefranche-de- Lauragais ou Labège-la-Cadène)
QUADRANT NORD-OUEST	302	Possibilité de rabattement sur Castelnau-d’Estrétefonds
	377	Possibilité de rabattement sur Castelnau-d’Estrétefonds

Déploiement des lignes de cars express à l’horizon 2032 (Source : Région et Tisséo Collectivités)

Note : Les lignes surlignées en violet correspondent à des lignes considérées comme des AOM.

services express par les
Accuse de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

4. Les aménagements nécessaires pour l'atteinte de l'ambition cible (horizon 2040)

Sur cet horizon, les études actuelles ne permettent pas d'avoir une vision précise du nombre de circulations envisageables compte-tenu du caractère très amont du projet. Il s'agira donc de raisonner sur la base d'une fourchette de nombre de services ferroviaires envisageables.

Les études préliminaires actuelles se basent sur l'ajout de 2 trains/heure et par sens sur le périmètre du SERM, venant s'ajouter à l'offre périurbaine (et de desserte régionale) existante dont la structuration pourrait évoluer notamment en termes de politiques d'arrêts pour atteindre la fréquence de desserte cible SERM ; l'offre régionale de moyenne distance ne change pas dans sa structure. De nouveaux points d'arrêts sont également intégrés, tout comme les besoins en installations de maintenance et de remisage du matériel roulant. Les aménagements ferroviaires sont ainsi identifiés pour répondre au besoin de capacité de l'infrastructure en heure de pointe.

En considérant une offre SERM de 5h à 23h, le nombre théorique de circulations supplémentaires par axe varie de + 45 à + 100 par rapport à la situation actuelle. Au regard de l'offre ferroviaire préexistante, de la typologie des différents axes et de la connaissance du réseau, l'AOM régionale a procédé à une estimation de la déclinaison en volume axe par axe.

1. Les aménagements en gare et l'ajustement de la longueur des quais

Les propositions des aménagements à réaliser en gare représentent des éléments qui peuvent servir à former un début de programmation en vue du déploiement du SERM. De la même façon, les estimations de coûts sur la base de ratio standards, bien que comportant à ce stade des provisions significatives, peuvent donner une première idée du chiffrage des travaux à venir pour les gares actuellement en exploitation. Les aménagements étudiés sont orientés autour de 6 critères :

- gestion des flux et capacité ;
- sécurité ;
- accessibilité et services aux PMR / PSH (personne en situation de handicap) ;
- offre de services voyageurs ;
- enjeux environnementaux ;
- insertion urbaine et intermodalité (part vélo et voiture).

Les premiers chiffrages sont séparés en deux : une **partie Travaux de Gare** et une **partie Aménagement de l'intermodalité**. Cependant, la partie Intermodalité n'étant pas encore assez mûre, les coûts associés sont à manipuler avec prudence. Ces estimations ne prennent pas en compte un certain nombre de poste de dépense comme le prix du foncier à acquérir, les coûts de libération du foncier nécessaire, les surcoûts environnementaux ou le coût du matériel. Un chiffrage plus précis sera à réaliser dans une phase ultérieure d'étude dans l'avancement du projet. Les estimations sur les parties **Travaux en Gares** donnent les résultats suivants :

	Montants en M€ courants
Axe Nord	41 M€
Axe Ouest	83 M€
Axe Sud	79 M€
Axe Sud-Est	65 M€
Axe Nord-Est	34 M€
Total Opération	302 M€
dont coût travaux	215 M€

Pour assurer la compatibilité entre les quais et les trains, les hypothèses retenues sont les suivantes : pour les axes non électrifiés, la composition prise en hypothèse est une UM2 de Régiolis, avec mesures conservatoires pour une desserte en UM3 Régiolis. Les études techniques en cours analysent donc la faisabilité et estiment le coût des infrastructures avec deux hypothèses de longueur utile de quai : respectivement 175 mètres et 150 mètres pour les axes électrifiés et non électrifiés, et les mesures conservatoires à 220 mètres pour chaque point d'arrêt desservi par le SERM.

En complément des études techniques, le volet environnemental fait également partie des études à conduire. Les travaux d'aménagements apportent plusieurs points à étudier sur le plan environnemental. Les points les plus récurrents correspondent aux impacts sur les sols liés aux différents projets d'extension de parking, ainsi qu'un résumé des procédures environnementales à suivre par gare selon les travaux à réaliser.

A contrario, toutes les études pour la création des 10 haltes qui sont identifiés dans les études multimodales n°14 et dans les études préliminaires de SNCF Réseau ne sont pas encore engagées sauf pour les quelques cas particuliers suivants :

- **Montauban Bressols** : prévue dans le cadre de LNSO (ex-GPSO) ;
- **Labège La Cadène** : projet engagé en avance de phase pour assurer l'interconnexion avec la nouvelle ligne de métro C de Tisséo ;
- **Balma l'Union et Niel** : projet d'étude d'opportunité pour la création d'avant gare sur les branches Nord-Est et Sud ; SNCF G&C et SNCF Réseau participent à l'action 4 des études multimodales phase 2, pilotée par Tisséo Collectivités. Des études gares restent cependant à prévoir pour confirmer le dimensionnement des espaces et les services associés.

2. Les modifications de l'infrastructure ferroviaire par axe

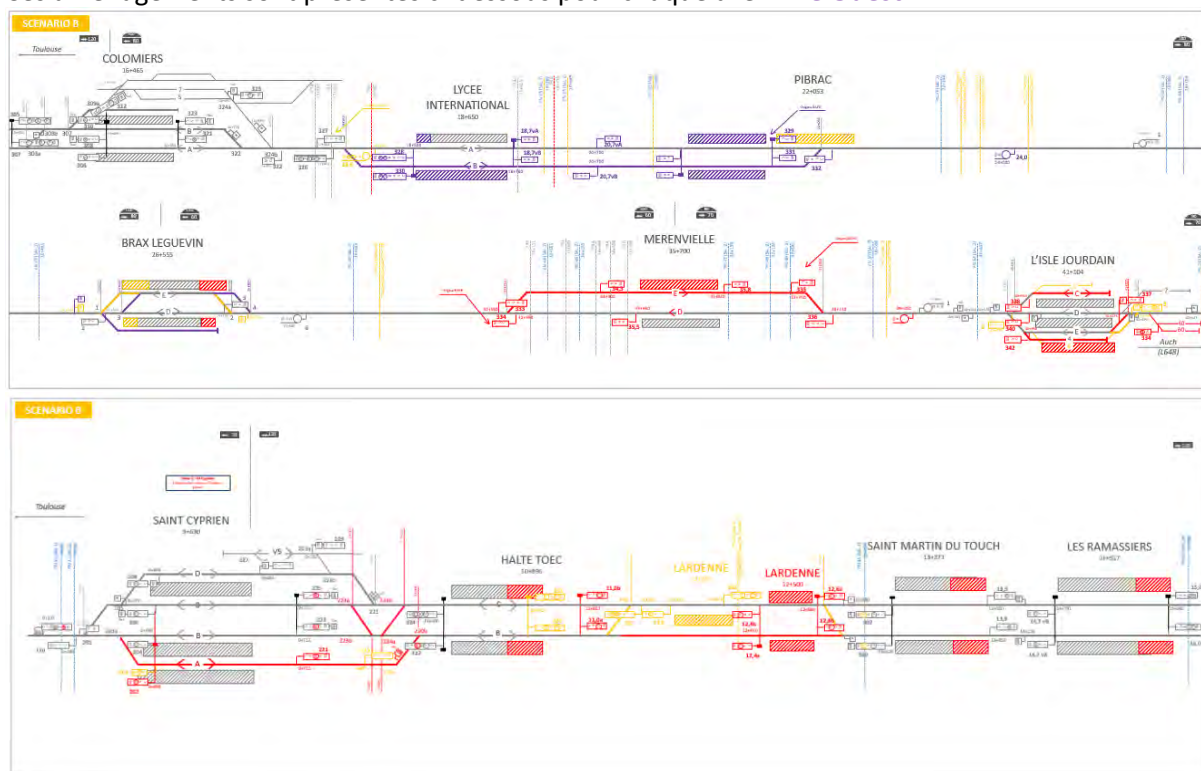
Pour assurer l'offre cible, il est nécessaire de prévoir des aménagements ferroviaires permettant la circulation des trains aux intervalles souhaités.

Les tableaux ci-dessous font apparaître les coûts de mise en place de chaque aménagement. Les coûts estimés dans la synthèse des études techniques ainsi que dans les analyses multicritères sont estimés en M€ HT euros constants aux conditions économiques de janvier 2024. Ceux-ci ont été réalisés avec un niveau de précision correspondant aux études de préfaçabilité, soit un intervalle de confiance [-30 % ; +0 %], et méritent donc d'être détaillés dans les phases postérieures d'études. Ces coûts représentent les investissements nécessaires pour la mise en place des aménagements de l'infrastructure ferroviaire. Les coûts des différentes études amonts à la construction de ceux-ci sont pris en compte dans les estimations données dans les études techniques et les analyses multicritères. En revanche, les estimations ne comprennent pas les coûts liés aux éléments suivants :

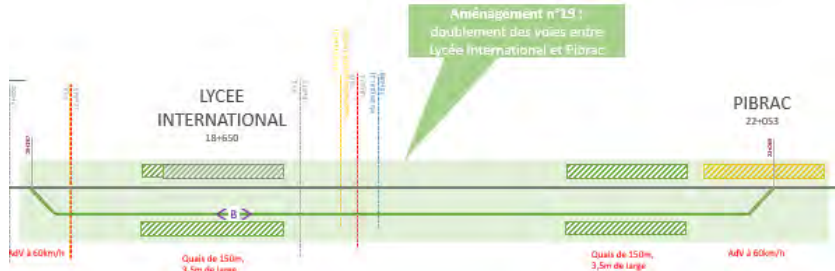
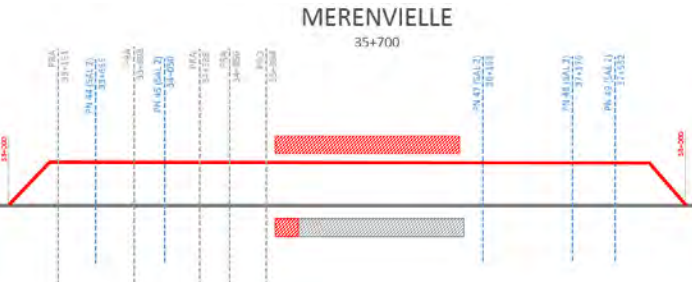
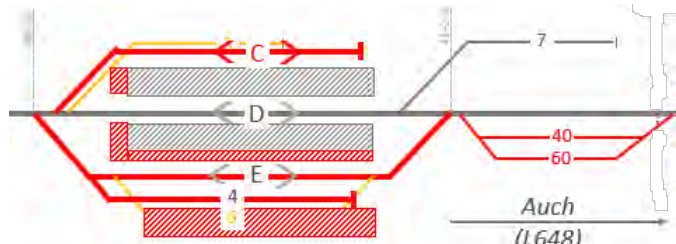
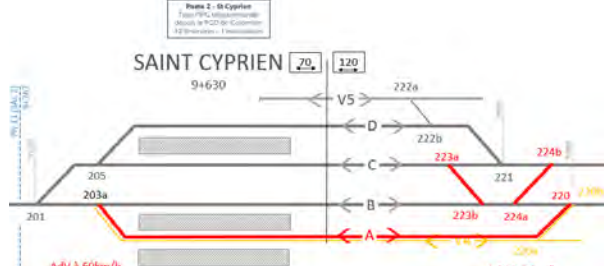
- Matériel Roulant ;
- Besoin en maintenance et remisage, y compris les coûts opérationnels ;
- Potentiel redimensionnement ou de renforcement de la traction électrique ;

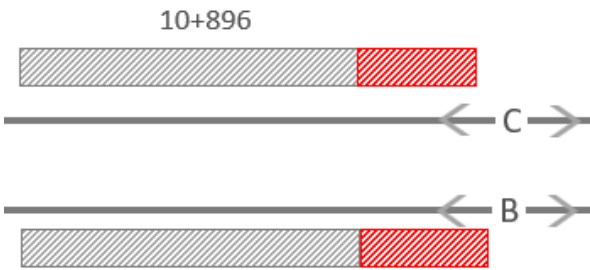
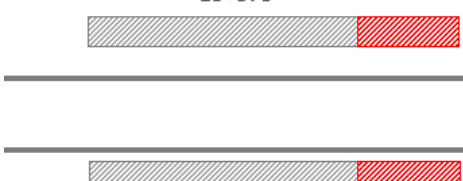
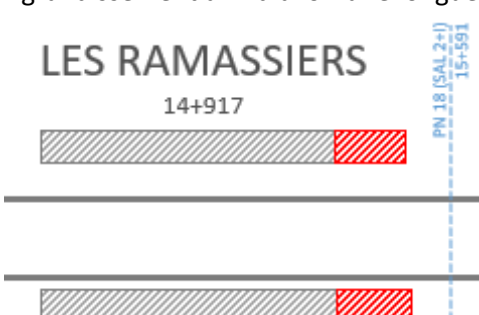
- Aménagement ou suppression de Passages à Niveau (PN) rendus nécessaires du fait de l'augmentation du moment au PN (choc d'offre ferroviaire + évolution des trafics routiers) ;
- travaux relevant du périmètre Gares & Connexions (seuls sont intégrés aux coûts SERM les travaux de prolongement de quais, de création de circulations verticales et horizontales vers les quais créés pour les besoins du SERM) ;
- Aménagements de l'intermodalité, des parvis de gare ;
- Effets inflationnistes liés à un report ou un allongement des délais de réalisation des travaux.

Ces aménagements sont présentés ci-dessous pour chaque axe : **Axe Ouest**

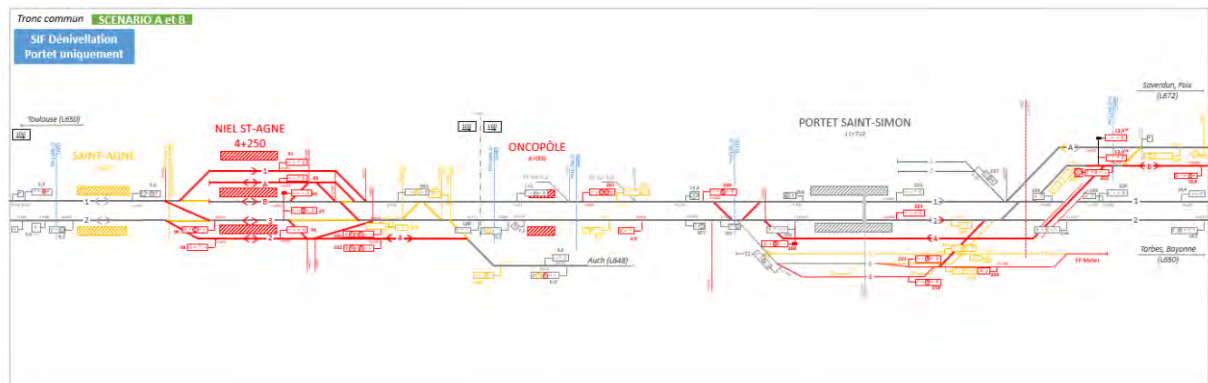


Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°18 : Double voie entre Halte TOEC et St-Martin-du-Touch et modification de Lardenne 34.1 M€	Déplacement de la gare de Lardenne de 200m à l'ouest, accès par un nouvel Ouvrages d'Art (OA) en remplacement du PN15 Construction de deux quais latéraux de 150m, le long des nouvelles voies Suppression des communications Création d'un nouvel ouvrage en parallèle du Point Rail (PRA) 11+260
N°19 : Doublement des voies entre Lycée International et Pibrac	Création d'une deuxième voie en amont de Lycée International jusqu'à Pibrac En gare de Lycée International, le quai existant sera rallongé de 150m, et un quai sera créé le long de la nouvelle voie. A Pibrac, le quai existant, situé au niveau de la communication créée, sera

45 M€	déplacé vers l'est. Un quai est également construit sur la nouvelle voie. 
N°21 : Création d'un évitement dynamique à Mérenvielle 69 M €	Création d'une voie supplémentaire de 5km, entre les PK 33+000 et 38+000 Création d'un nouveau quai Prolongement du quai actuel pour atteindre 150m de long Dépose du Pont Route (PRO) 35+384 et réalisation d'un nouveau PRO au même emplacement Ajout d'une passerelle PMR reliant les quais 
N°22 : Création de deux voies terminus latérales à l'Isle-Jourdain 23 M€	Création de deux voies terminus latérales en gare de L'Isle Jourdain sur l'emprise d'actuelles voies de service Rétablissement des voies de service à l'ouest de la gare Création d'un nouveau quai Prolongement d'un quai et prolongement/élargissement de l'autre Ajout d'une passerelle PMR reliant les 3 quais 
N°28 : Ajout de deux communications à Saint-Cyprien et principalisation de la voie 4 18.1 M€	Ajout de deux communications entre la voie B et la voie C Principalisation de la voie A avec suppression de l'impasse de sécurité de la voie A 
N°49 : Prolongement des quais en gare du TOEC	Agrandissement afin d'avoir une longueur de quai de 150m

2.7 M €	HALTE TOEC 10+896 
N°50 : Prolongement des quais en gare de Saint-Martin-du-Touch 2.1 M €	Agrandissement afin d'avoir une longueur de quai de 150m SAINT MARTIN DU TOUCH 13+373 
N°52 : Prolongement des quais en gare des Ramassiers 2.1 M €	Agrandissement afin d'avoir une longueur de quai de 150m LES RAMASSIERS 14+917 

Axe sud-ouest (y compris tronc commun Niel – Portet)

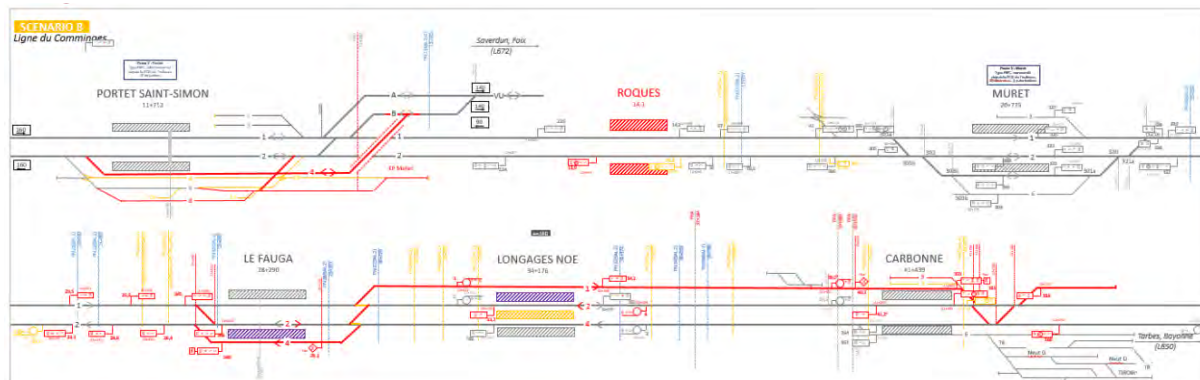
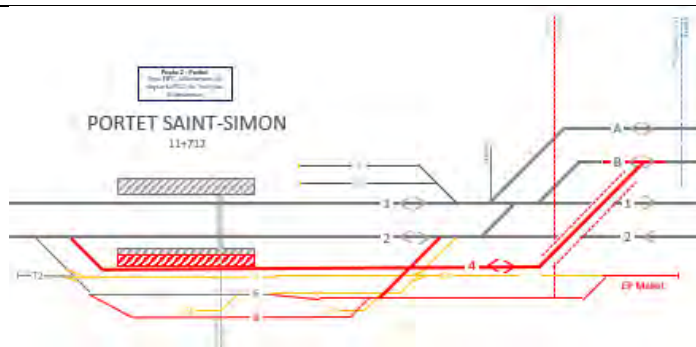


Pour le tronc commun, ci-après le descriptif des aménagements

Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°161 : Terminus partiel de Niel 122.2 M €	Création de deux voies à quais en heurtoir pour permettre le terminus des missions SERM au niveau de la nouvelle gare de Niel et de trois voies transversantes Création de trois quais de 170m prolongeables à 220m à plan de voie constant, dont deux en position centrale Création en fonction des scénarios de voies franchissables à 60 ou 100km/h
N°165 : PU Auch jusqu'à Niel 158.4 M €	Prolongement de la Voie Unique (VU) Auch sur environ 1600m en direction de la ligne 648 000 jusqu'à la gare de Niel pour séparer les flux SERM des axes sud et sud-ouest des missions de l'axe Ouest

N°164 : Dénivellation de la bifurcation de Portet

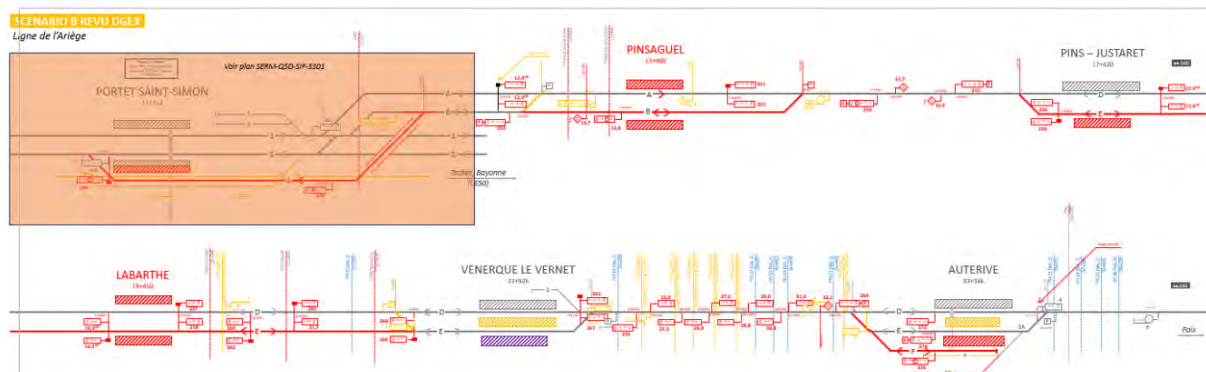
171.7 M €



Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°44 : Création d'une halte à Roques 5.5 M €	Création d'une halte avec deux quais latéraux de 170m au PK 14+000 ROQUES 14
N°331 : Entre Muret et Le Fauga NC M €	Modification de la signalisation entre la gare de Muret et la gare du Fauga (entre les PK 20+775 et 28+290) avec dépose des signaux BAPR et mise en place d'une signalisation BAL pour permettre une augmentation de la capacité sur le périmètre.
N°33 : Entre Le Fauga et Carbonne et création d'une voie tiroir à Carbonne 179.9 M €	Triplement des voies sur 13 500 m entre Le Fauga et Carbonne avec banalisation de la voie centrale En gare du Fauga, remplacement du quai entre les voies 1 et 2 par un quai central entre les voies 2 et la nouvelle voie 4 Création d'un quai central en gare de Carbonne avec élargissement du quai de v1 Création de deux communications et d'une voie tiroir en arrière-gare pour permettre le retournement des missions SERM Pose d'aiguilles en voie centrale franchissables à 160km/h et à 90km/h en voie déviée sur les voies extérieures

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Axe sud

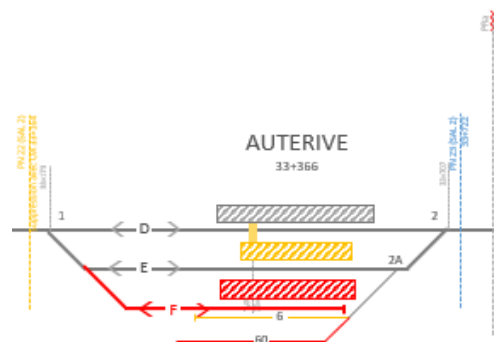


Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°24 : De Portet au PK15 28.8 M €	Création d'une double voie supplémentaire entre Portet et le PK15
N°45 : Nouvelle halte de Pinsaguel 6.9 M €	Création de deux quais latéraux de 170m
N°241 : D Labarthe à Venerque 51.9 M €	Doublement des voies entre la nouvelle halte de Labarthe sur Lèze et la gare de Venerque Le Vernet sur un linéaire d'environ 3 600 m
N°46 : Création de la halte de La-barthe-sur-Lèze 6.4 M €	Création de deux quais latéraux de 170m
N°242 : Doublement entre Pins-Justaret et La-barthe 32.7 M €	Doublement de la voie unique sur 2 200 m environ entre les gares de Pins-Justaret et la nouvelle halte de Labarthe Adaptation de la gare de Pins-Justaret avec la création d'un nouveau quai latéral Création d'une aiguille franchissable à 90km/h en voie déviée

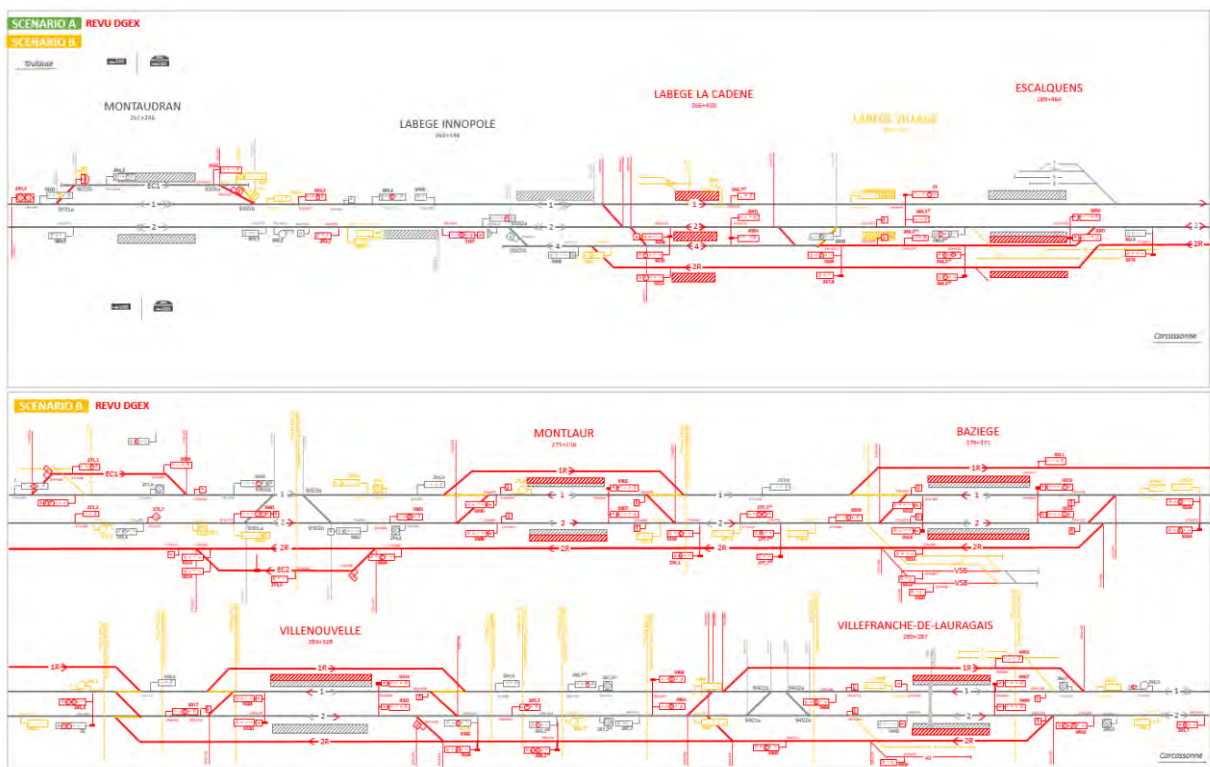
N°26 : Aménagement du nouveau terminus d'Auterive

18.4 M €

Création d'une voie latérale terminus en heurtoir pour la réception des missions SERM à Auterive avec des appareils franchissables à 60km/h
Dépose du quai entre vD et vE pour la création d'un quai central entre vE et vF
Reconstitution de la voie de service vers Foix



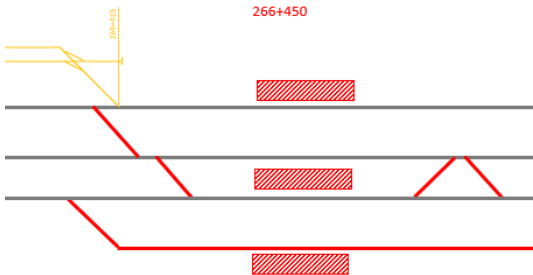
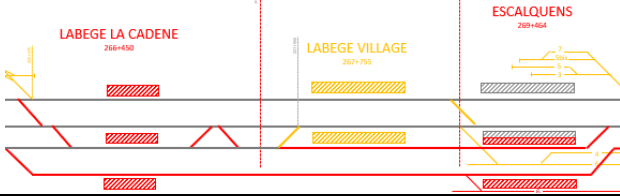
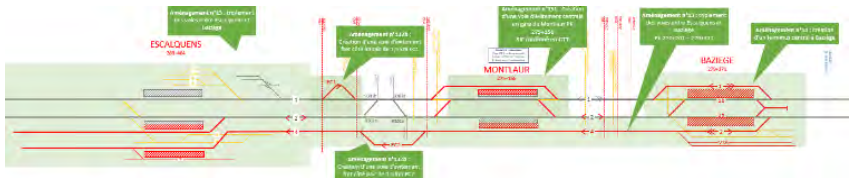
Axe sud-est

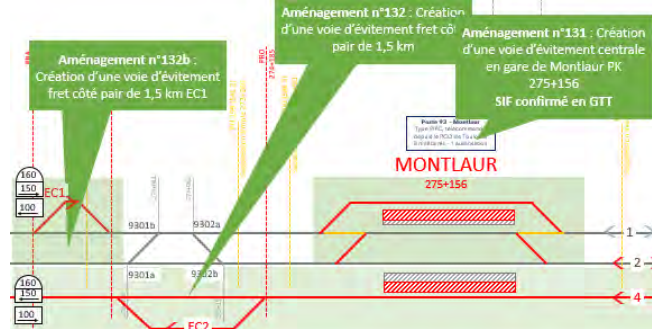
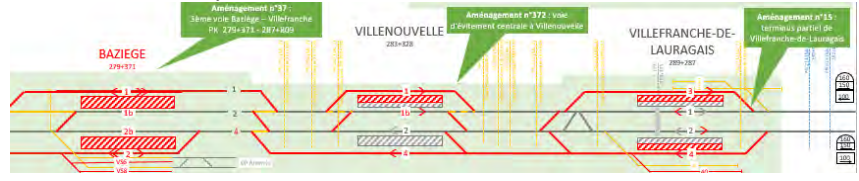
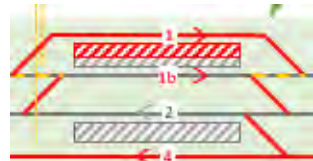
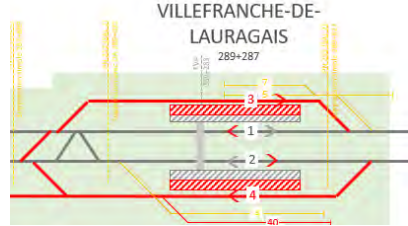


Dans un objectif d’optimisation des infrastructures, il a été proposé lors des études d’exploitation de prévoir une voie dédiée aux circulations SERM (induisant la mise à 3 voies en ligne et à 4 voies en gare). Ce mode d’exploitation permet une certaine étanchéité entre les circulations type SERM et les circulations non SERM pour éviter la propagation d’aléas qui surviendraient sur l’une ou l’autre des deux catégories. Toutefois, les réflexions actuellement menées sur le Plan d’Exploitation Emergent (PEE) antérieur à l’horizon SERM font déjà émerger des besoins d’aménagement ferroviaires au regard des besoins d’accroissement de services nationaux longue distance. Les hypothèses sur lesquelles sont bâtis les aménagements ferroviaires nécessaires au SERM et décrits ci-après seront à réinterroger à l’aune des travaux menés par le PEE.

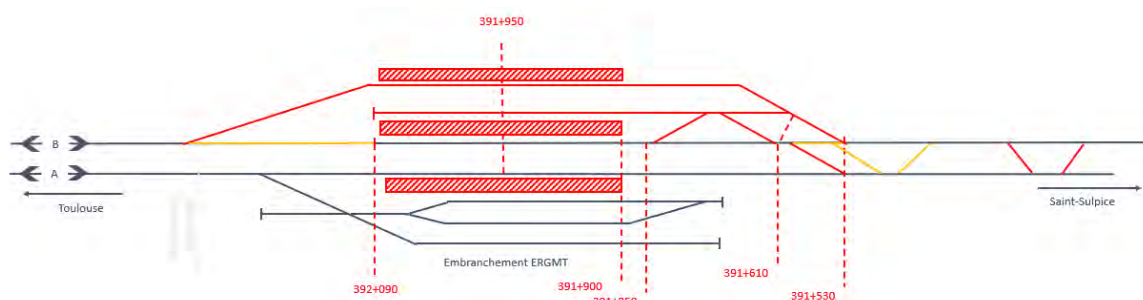
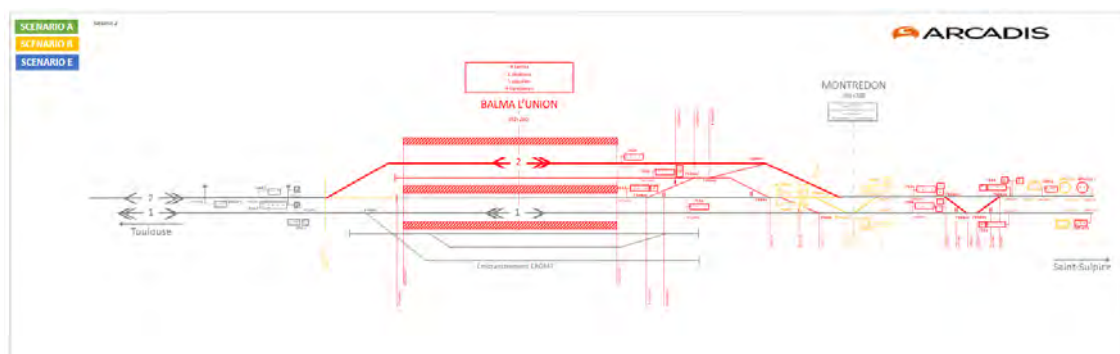
Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°1 : Modification des Appareils de Voie (AdV) pour un passage à 90 km/h en voie déviée 5.8 M €	Augmentation de la vitesse de franchissement des AdV en gare de Montaudran de 60 à 90 km/h ; But : tenir, pour les missions SERM qui desservent le quai voie EC1, le temps de parcours nécessaire au montage horaire Pas de difficulté particulière pour cet aménagement MONTAUDRAN

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

N°2 : Création d'un terminus partiel et d'une nouvelle gare – Labège-La-Cadène 44.7 M €	Raccordement à la future station de métro Labège Gare (Ligne C du Réseau Tisséo) ; Dans un premier temps : création de la halte au passage de Labège-La-Cadène et potentielle suppression de la halte de Labège Village. A terme et pour permettre aux missions SERM de se retourner à Labège : fonctionnalité de la halte en terminus partiel biface pour permettre le départ et l'arrivée des missions SERM venant du nord et du sud ; Création d'un PEM ; Mise en place d'un quai central et de deux quais latéraux avec passage des missions « rapides » sur les quais latéraux ; les voies centrales étant dédiées au SERM. LABEGE LA CADENE 266+450 
N°3 : quadruplement des voies entre Labège et Escalquens 80.9 M €	But : permettre une circulation indépendante des missions SERM sur les voies centrales de la circulation des missions rapides sur les voies latérales (ex. Intercités Bordeaux-Marseille) ; Nécessite une refonte de la gare d'Escalquens avec la transformation d'un quai latéral en quai central, l'ajout d'un nouveau quai latéral ainsi que la reconstitution des usages fret côté pair. LABEGE LA CADENE 266+450 LABEGE VILLAGE 267+755 ESCALQUENS 269+464 
N°4 : triplement des voies entre Escalquens et Baziège 129.9 M €	But : voie centrale préférentiellement circulées par les missions SERM et voies latérales préférentiellement circulées par les missions rapides (ex : TET), permettant de limiter la propagation des aléas d'un type de circulation vers l'autre. Sur cette section, les appareils de voie doivent être franchissables à 90 km/h mini en voie déviée. ESCALQUENS 269+464 MONTLAUR 275+156 BAZIEGE 280+000 
N°5 : Création d'une voie d'évitement centrale en gare de Montlaur 23.1 M €	Passage de 2 à 4 voies à quai en gare de Montlaur et transformation de la gare ; Celle-ci sera un point de croisement pour les missions SERM en voies centrales, les missions rapides transversant la gare de Montlaur par les voies latérales. MONTLAUR 275+156 

N°6 : Création de voie d'évitement côté pair et impair 52.1 M €	L'augmentation du nombre de trains de voyageurs étant important, il est nécessaire de créer des voies d'évitement pour permettre le dépassement des missions fret dans les deux sens de circulation ; Création de 2 voies d'évitement respectivement côté pair et côté impair pour permettre le dépassement des missions fret ; Longueur utile de ces voies : 1,5 km (pour limiter l'impact de la décélération des trains de fret sur le train suiveur) 
N°8 : 3^{ème} voie Baziège – Villefranche 126 M €	Le terminus des SERM est prévu en gare de Villefranche-de-Lauragais ; Pour garantir l'exploitation du plan de transport projeté pour le SERM, il est nécessaire de mettre en place une 3^{ème} voie entre Baziège et Villefranche. Comme au nord de Baziège, les missions SERM circulent sur la voie centrale et les missions rapides sur les 2 voies latérales. 
N°9 : Voie d'évitement centrale à Villeneuve 26.1 M €	Création d'une voie d'évitement latérale en gare de Villeneuve pour permettre le croisement des missions SERM ; Conséquence de l'aménagement 37 ; Circulation des missions SERM en voie centrale. 
N°10 : Terminus partiel de Villefranche-de-Lauragais 31.1 M €	Le terminus des missions SERM sur l'axe Sud-Est est prévu en gare de Villefranche-de-Lauragais ; Configuration prévue : mise en place de 4 quais (au lieu de 2) avec élargissement des quais. Les missions SERM sont terminus en voie centrale. Les missions rapides circulent sur les voies latérales ; Le plan de voie est prévu à 60 km/h. 

Axe nord-est

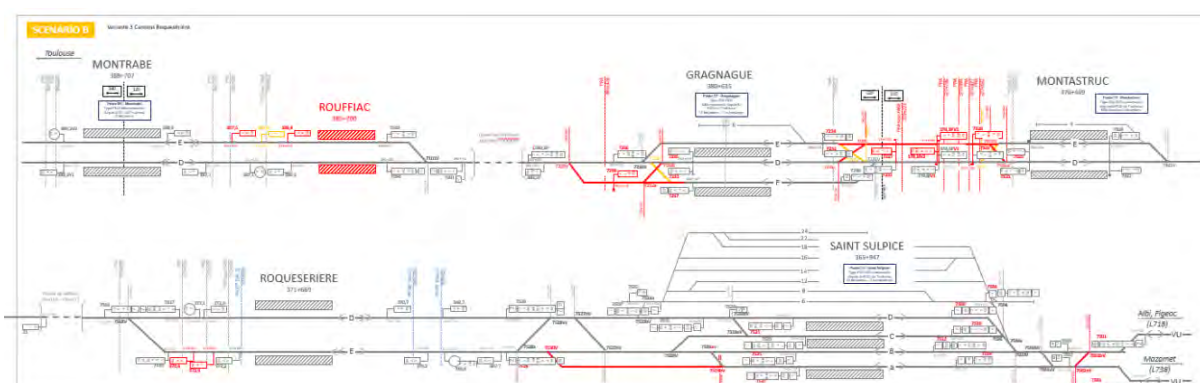


SIF de la création de la gare de Balma-l'Union pour les scénarios A et B

Trois quais seront nécessaires pour accueillir les différentes missions : deux quais latéraux et un quai central, de 150m chacun.

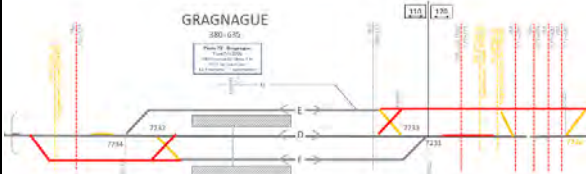
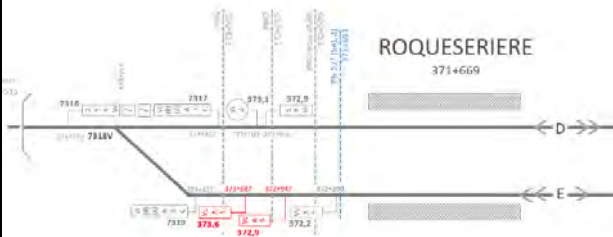
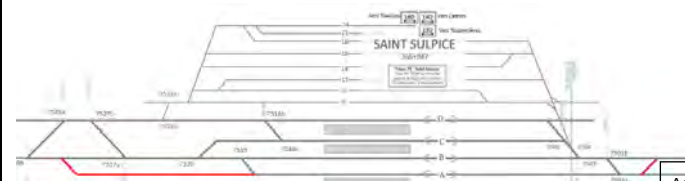
L'implantation finale de cette nouvelle gare reste toutefois à confirmer, en cohérence avec l'efficacité de l'intermodalité du métro et de la desserte ferroviaire permise. Plusieurs scénarios alternatifs sont à l'étude :

- optimisation de l'implantation initiale de Balma l'Union (dans le secteur Gabardie) ;
- création d'une virgule ferroviaire consistant à implanter un terminus partiel à proximité du métro Gramont (induisant une dégradation de l'offre ferroviaire : desserte aux 30 min au lieu du quart d'heure) ;
- prolongement des missions SERM jusqu'en gare Toulouse Matabiau.



Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°5 : Création d'un canton supplémentaire vers St-Sulpice	Entre les signaux 7102 et 388. Permettre la création de 3 cantons entre la gare de Montrabé et le tunnel de Campmas.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

0.7 M €	Augmentation de la robustesse en amont du tunnel et d'améliorer les capacités de la ligne Limitation de l'impact d'un éventuel problème dans le tunnel qui se répercuterait sur les gares amont.
N°6 : Doublement des voies en tête nord Campas – Montastruc 70.9 M €	Doublement des voies de part et d'autre de la gare de Gragnague, soit une longueur de 5,8 km. Implantation de 5 ADV et dépose de 6 ADV (Appareils De Voie) Travaux nécessaires sur 14 PRA. (Ponts Rail) 
N°51 : Création d'une halte à Rouffiac – Tolosane 7.3 M €	- Halte située au PK 385+700 - Création de deux quais latéraux - Accès directement via des rampes reliant chaque quai au Chemin de Pesquies ROUFFIAC 385+700 
N°54 : Electrification de la ligne Toulouse – Saint-Sulpice <i>A évaluer</i>	Electrification du PK 365+700 au 395+167, soit à minima 30km 3 sous-stations pour alimenter l'ensemble du linéaire : Montredon, Gragnague et St-Sulpice Ouvrages possiblement impactés par l'électrification : 12 PRO, (Ponts Route) 2 tunnels, 1 passerelle piétonne
N°8 : Création de deux cantons supplémentaires vers Toulouse 0.45 M €	Entre les signaux 372.2 et 7319 ; Création de deux signaux d'espacement supplémentaires : F373.6 et F372.9 Permet à un train vers Toulouse de se rapprocher davantage du tunnel de Seilhan à voie unique même si celui-ci est encore occupé Permet la circulation de davantage de trains malgré le maintien à voie unique du tunnel de Seilhan. 
N°9 : Reprise du plan de voie de St-Sulpice 8.3 M €	Réception sur les deux voies centrales (B et C) des terminus SERM Côté Toulouse : prolongement de la voie A au-delà de l'ADV 7527. Communication à 60km/h. Côté nord : Ajout d'une communication à 60km/h. 

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

3. Phasage : une vision intermédiaire pour atteindre l’offre cible

Scénario intermédiaire (A) avec terminus plus proches de Toulouse

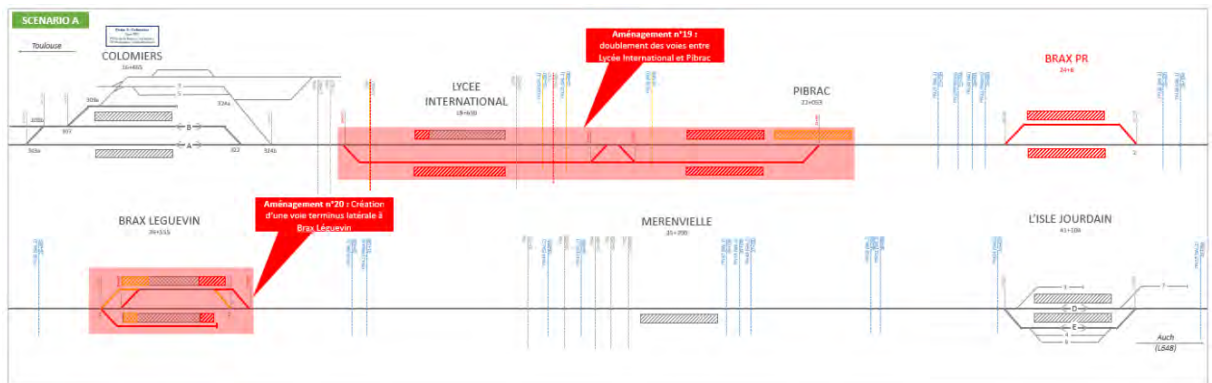
Lors des études précédentes, un scénario (A) prévoyait des terminus des missions SERM plus proches de Toulouse. Ce scénario peut être un point d’étape à la vision cible décrite précédemment. Les modifications d’infrastructures décrites dans cette partie sont les évolutions strictement nécessaires pour ce scénario intermédiaire mais sans utilité pour l’offre cible.

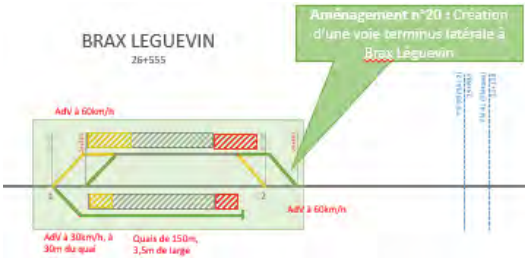
Les évolutions nécessaires au scénario intermédiaire et nécessaires à l’offre cible sont citées mais non décrites (elles sont déjà décrites dans le paragraphe « Modifications nécessaires pour l’atteinte de l’ambition »)

Description par axe

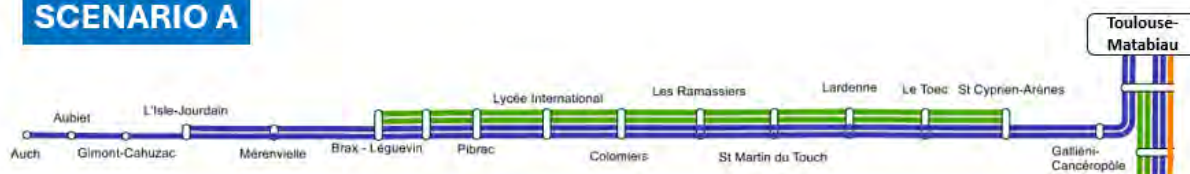
Axe Ouest

- Caractéristique de l’offre : Terminus intermédiaire à Brax-Léguevin

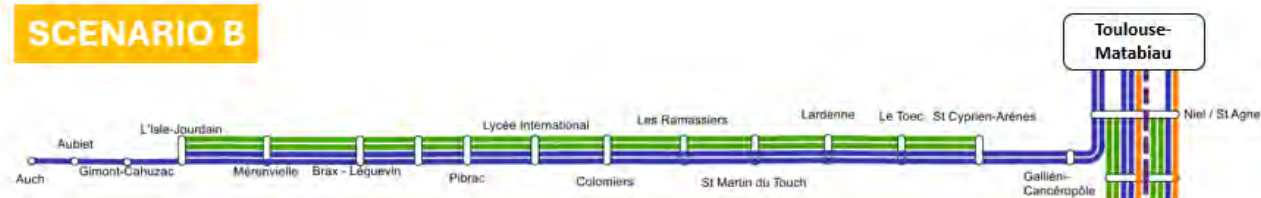


Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°19 : Doublement des voies entre Ly-cée International et Pibrac	Identique au scénario « offre cible »
N°20 : Modification de la gare de Brax-Léguevin 30 M €	L'emplacement des quais et des ADV sont modifiés pour allonger le quai à 150m. Une voie terminus latérale est créée, afin de permettre le retournement des trains en direction de St-Cyprien.  BRAX LEGUEVIN 26+555 Aménagement n°20 : Création d'une voie terminus latérale à Brax-Léguevin ADV à 60km/h ADV à 30km/h à 30m du quai Quais de 150m, 3,5m de large

SCENARIO A

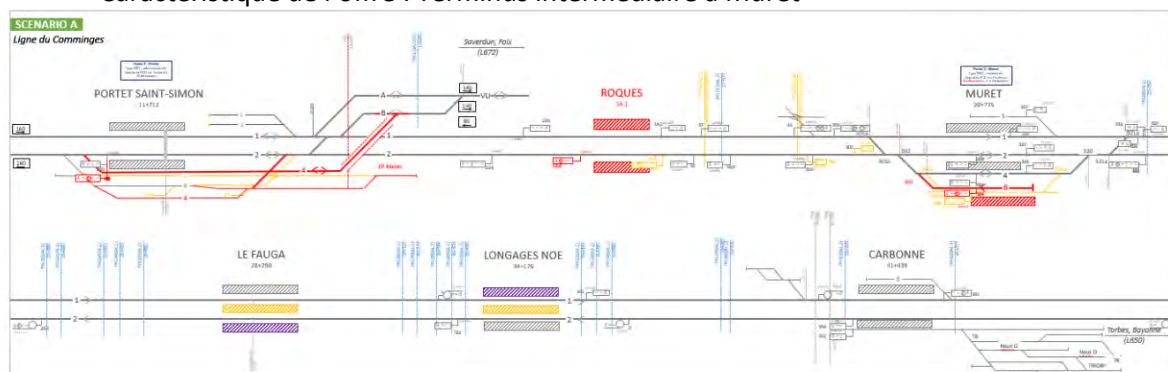


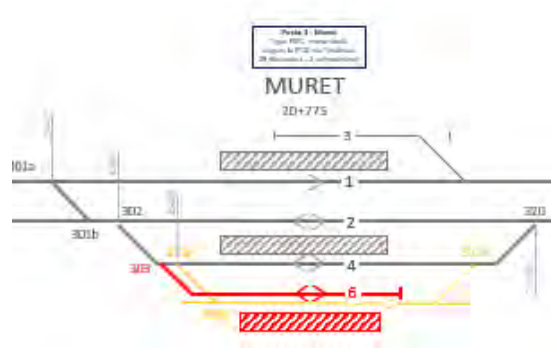
SCENARIO B



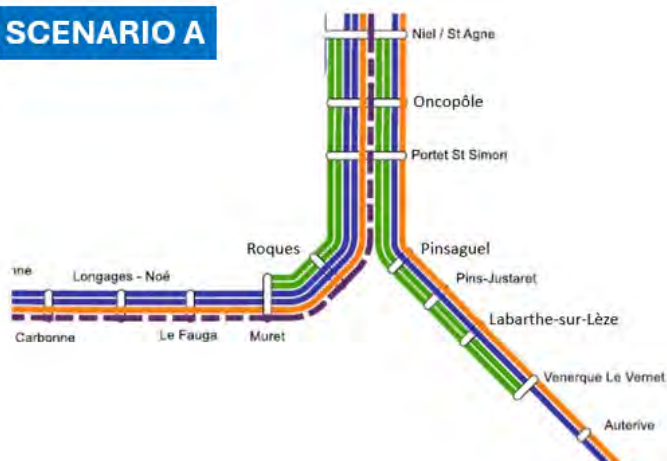
Axe sud-ouest (y compris tronc commun Niel – Portet)

- Caractéristique de l'offre : Terminus intermédiaire à Muret

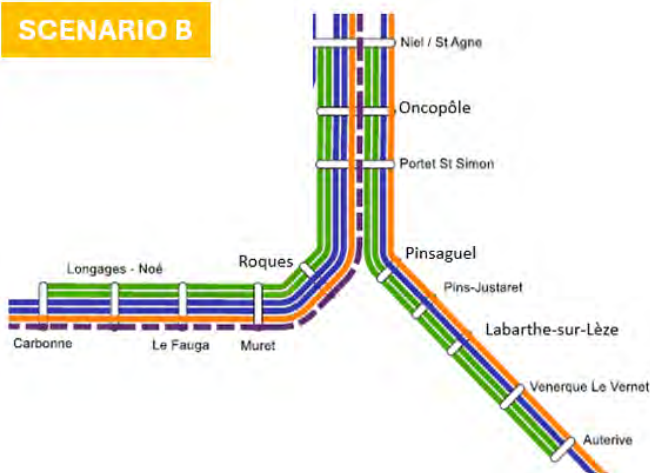


Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°44 : Création d'une halte à Roques	Identique au scénario « offre cible »
N°48 : Aménagement du nouveau terminus de Muret 10.7 M €	Création d'une voie latérale terminus en heurtoir pour la réception des missions SERM à Muret avec des appareils franchissables à 60km/h Création d'un quai latéral de 180m Dépose de la voie de service vs6 

SCENARIO A

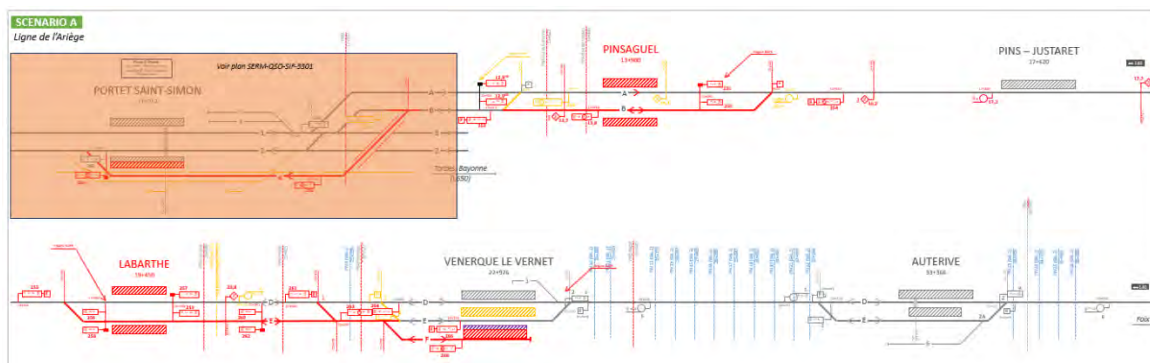


SCENARIO B



Axe sud

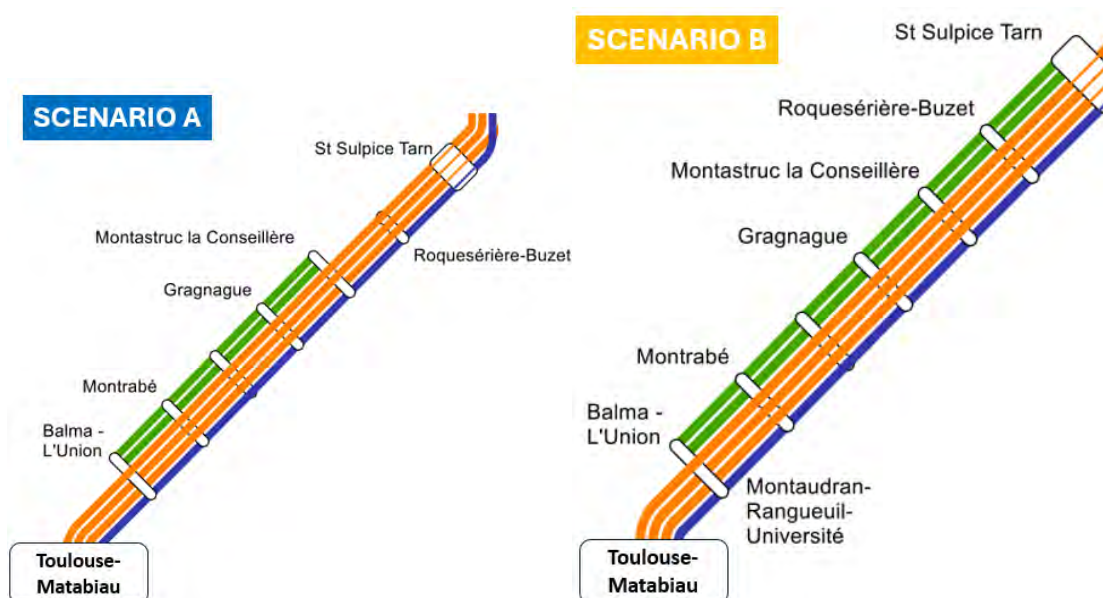
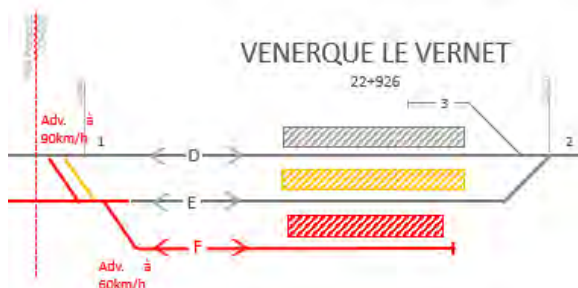
- Caractéristique de l'offre : Terminus intermédiaire à Venerque



Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
<u>N°24</u> : Doublement des voies Portet – PK15	Identique au scénario « offre cible »
<u>N°45</u> : Nouvelle halte de Pinsaguel	Identique au scénario « offre cible »
<u>N°241</u> : Doublement des voies Labarthe - Venerque	Identique au scénario « offre cible »

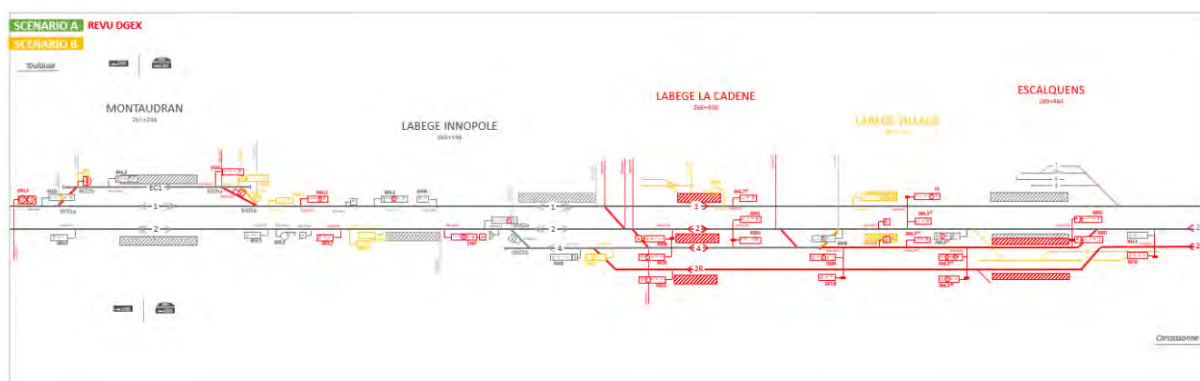
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

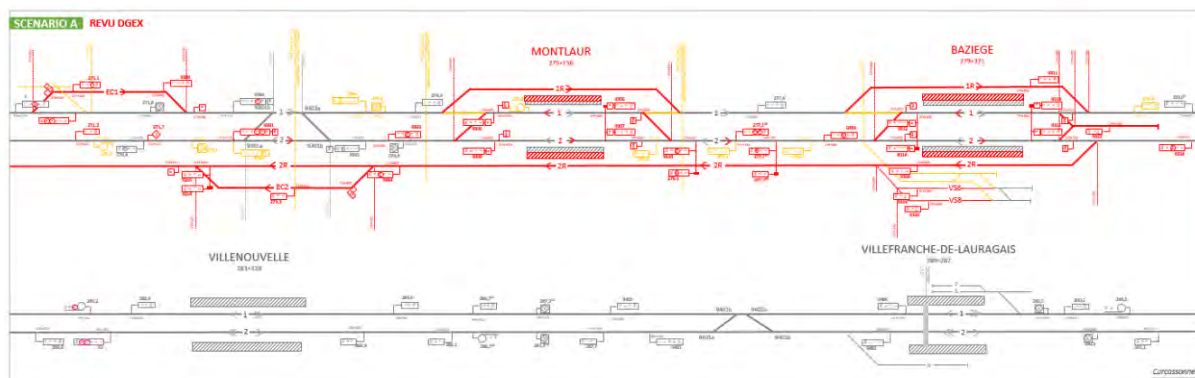
N°46 : Nouvelle halte de Labarthe sur Lèze	Identique au scénario « offre cible »
N°25 : Aménagement du terminus de Venerque 14.1 M €	Création d'une voie latérale terminus en heurtoir pour la réception des missions SERM à Venerque avec des appareils franchissables à 60km/h. Remplacement du quai entre les voies D et E par un quai central entre les voies E et F.



Axe sud-est

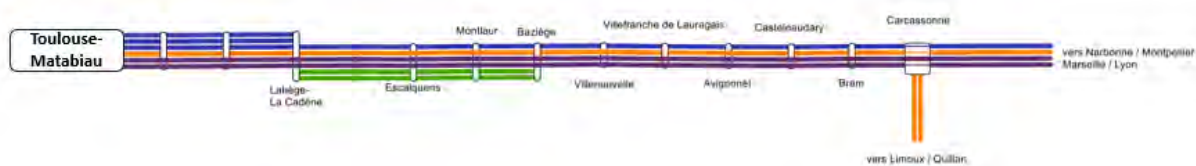
- Caractéristique de l'offre : Terminus intermédiaire à Baziège



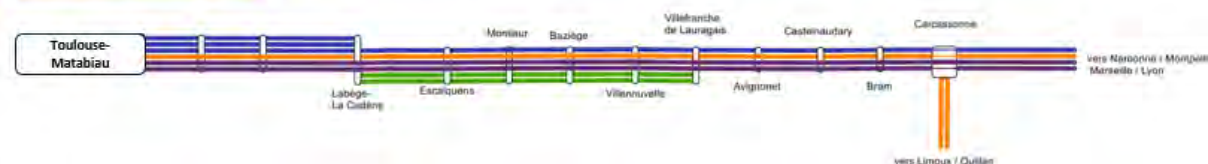


N°1 : Modification des Adv en gare de Montaudran	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°2 : Création d'un terminus partiel et d'une nouvelle gare Labège-La-Cadène	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°3 : Quadruplement des voies entre Labège et Escalquens	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°4 : Triplement des voies entre Escalquens et Baziège	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°5 : Création d'une voie d'évitement centrale en gare de Montlaur	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°6 : Création de 2 voies d'évitement côté pair et impair fret	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°7 : Création d'un terminus central en gare de Baziège 23.4 M €	En scénario A, la gare de Baziège est la gare terminus des missions SERM pour l'axe Sud-Est ; Les missions SERM sont prévues d'être accueillies en voies centrales en gare de Baziège tandis que les missions rapides circulent sur les voies latérales ; Création d'une voie tiroir en arrière gare pour permettre le retournement des missions SERM en gare de Baziège.

SCENARIO A



SCENARIO B



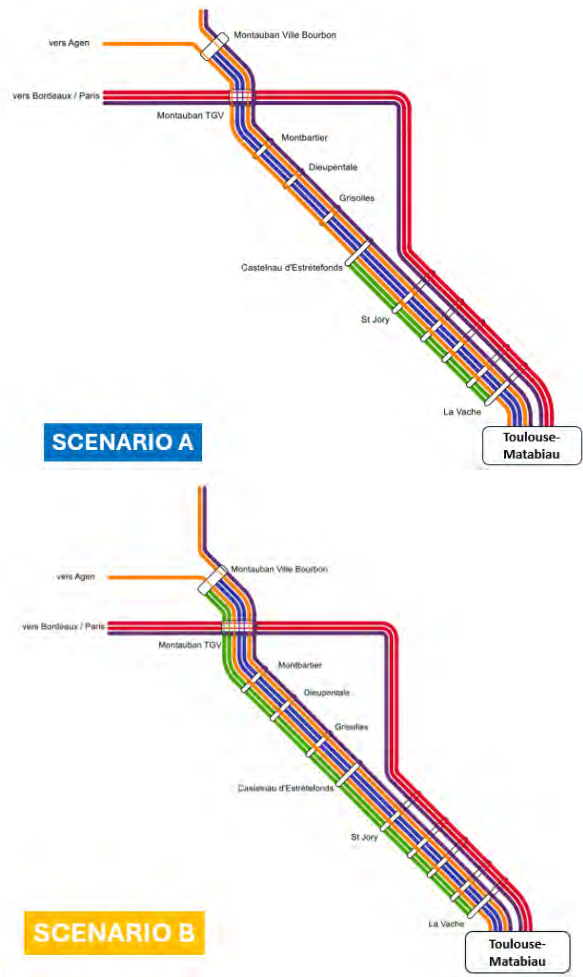
Axe nord-est

- Caractéristique de l'offre : Terminus intermédiaire à Montastruc



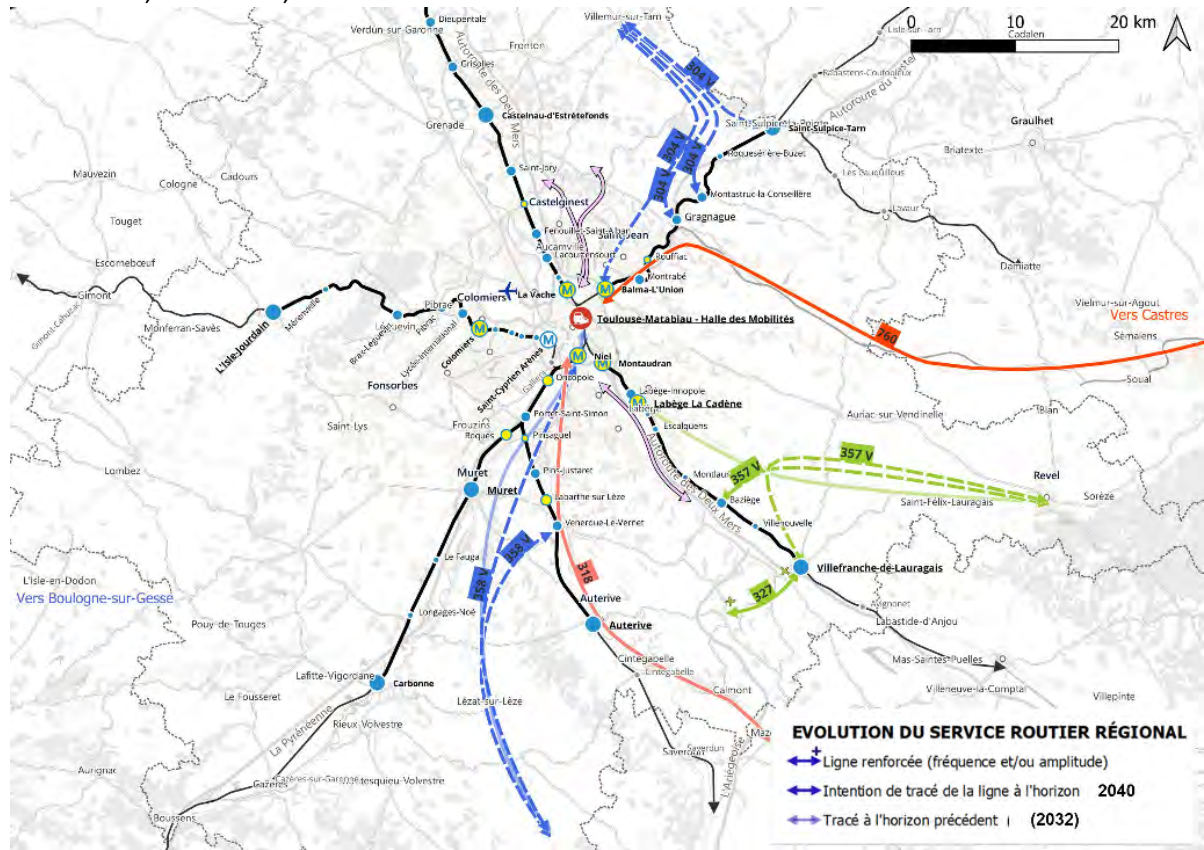
Aménagement et coûts estimés (non complets)	Caractéristiques
N°5 : Création d'un canton supplémentaire vers St-Sulpice	Identique au scénario « offre cible »
N°6 : Doublement des voies en tête nord Campas – Montastruc	Identique au scénario « offre cible »
N°7 : Terminus partiel de Montastruc 16.9 M €	Création de la voie F à quai Mise en impasse de la voie centrale Convergence des voies E et F vers le tunnel de Seilhan Rehaussement du quai central pour l'adapter au matériel roulant

	la MONTASTRUC 376+469 Poste 73 - Montastruc Type PAI 2006 commandé depuis le PCD de Toulouse BAL dans les 2 directions Dépose de l'accès à voie de service n°4
N°51 : Création d'une halte à Rouffiac - Tolosane	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>
N°54 : Electrification de la ligne Toulouse – Saint-Sulpice	<i>Identique au scénario « offre cible »</i>



L'offre routière à horizon 2040

L'horizon 2040 correspond à l'horizon cible du SERM avec la mise en service des aménagements du SERM (dont les éléments de la brique ferroviaire). Cela permet la mise en place des rabattements sur les axes Sud, Sud-Ouest, Sud-Est et Est.



	N° ligne	2040
QUADRANT NORD	304	Possibilité de rabattement sur une des gares de l'axe ferroviaire Saint-Sulpice – Toulouse (y compris gare nouvelle Balma) ?
QUADRANT NORD-EST	760	Possibilité de rabattement sur une des gares de l'axe ferroviaire Saint-Sulpice – Toulouse (y compris gare nouvelle Balma) ?
QUADRANT SUD-EST	357	Rabattement sur Baziège ou Villefranche-de-Lauragais
	Tisséo	Ligne Sud-Est : Ayguesvives et Montgiscard vers Labège ou Ramonville
QUADRANT SUD	318	Rabattement sur Saverdun ou ligne B - Niel ?
	327	Augmentation de la fréquence
	358	Rabattement sur Le Vernet ou ligne B - Niel ?

Déploiement des lignes de cars express à l'horizon 2040 (Source : Région et Tisséo Collectivités)
Note : Les lignes surlignées en violet correspondent à des lignes considérées comme des services express par les AOM.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

L'estimation des effets du SERM en termes de fréquentation et d'enjeux environnementaux

Les partenaires souhaitent porter un SERM composé de projets efficaces, au service des usagers, pour avoir un vrai effet sur les mobilités du quotidien. Ainsi, la préfiguration du SERM a permis d'estimer des premiers effets du SERM, en calculant des indicateurs socio-économiques de desserte du territoire : le schéma cible multimodal du SERM du bassin de Mobilités de Toulouse proposé permettra d'assurer à 6 habitants et 8 emplois sur 10 (soit 930 000 habitants) d'être à proximité d'une gare en 15 minutes à vélo. Dans la poursuite de la démarche SERM, une évaluation avec le modèle partenarial Camino-T permettra d'identifier les projets du SERM qui sont les plus pertinents pour les besoins des usagers. Le SERM doit également prendre en compte les spécificités environnementales du territoire et ses vulnérabilités, afin de lutter contre le réchauffement climatique.

1. L'estimation de premiers effets socio-économiques du SERM

1. Les prévisions de fréquentation du SERM

Le partenariat Camino-T et les outils de modélisation existants sur le territoire

Camino-T est un partenariat rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité. La nouvelle convention du partenariat entrera en vigueur en janvier 2026. Les membres financeurs du dispositif sont : la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole, la CA du Sicoval, la CA du Muretain Agglo, la CA du Grand Ouest Toulousain et la CC des Côteaux Bellevue (les établissements de coopération intercommunale membres de Tisséo Collectivités) ainsi que le SMEAT. Les partenaires associés sont l'Etat (DREAL, DDT et DIR-SO), Vinci Autoroutes, l'AUAT, ATMO Occitanie et le SDEHG. L'animation du partenariat est confiée à Tisséo Collectivités.

C'est à la fois un observatoire des mobilités et un outil commun d'aide à la décision : il produit un état des lieux multimodal des déplacements à l'échelle de l'aire d'attraction toulousaine et permet d'identifier les principales tendances en matière de mobilité.

Le modèle de déplacements de l'agglomération toulousaine est piloté dans le cadre du partenariat Camino-T. Sa gestion est confiée à l'AUAT qui, à ce titre, anime un groupe de travail dédié et réalise les mises à jour intermédiaires (recueil et préparation des données d'entrée, construction et partage des scénarios de référence).

Depuis sa mise en place en 2005, le modèle est un outil clé d'aide à la décision permettant aux partenaires d'évaluer leurs projets en matière de transport, en lien avec le développement urbain. Deux versions principales du modèle se sont succédées au fil des enquêtes de mobilité réalisées sur le territoire en 2004 et 2013.

Tisséo Collectivités et la Région Occitanie ont réalisé, en partenariat avec le Département de la Haute Garonne et l'Etat, une enquête de mobilité certifiée CEREMA (EMC²) sur le territoire toulousain entre septembre 2022 et mars 2023. Cette enquête permet de disposer d'une nouvelle base de données sur les pratiques de déplacements des habitants et d'alimenter le renouvellement du modèle Camino-T.

Un atelier a réuni en 2023 des représentants de collectivités et d'autres partenaires pour discuter de leurs besoins en études de mobilité. Cette initiative visait à intégrer ces attentes dans le cahier des charges de la nouvelle version de l'outil Camino-T en utilisant les données de l'enquête EMC² de 2023. Les principales attentes pour le nouveau modèle concernent une meilleure intégration du vélo, une meilleure prise en compte du mode ferroviaire sur le périmètre métropolitain et de la multimodalité, l'exploration de grandes évolutions sociétales comme le télétravail, et la production d'analyses graphiques plus détaillées.

La nouvelle version de Camino-T (version 3), prévue pour janvier 2026, couvre un périmètre correspondant au bassin de mobilité toulousain (périmètre du SERM) et permettra d'évaluer le projet de plan de mobilité ainsi que d'autres projets de transport dont le SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Egalement, la Région Occitanie a démarré une réflexion visant à se doter d'un modèle multimodal régional. Ce modèle régional doit lui permettre de piloter ses missions d'AOM sur les différents bassins de mobilité mais également d'éclairer les enjeux stratégiques de la mobilité sur le périmètre régional (dont le sujet des SERM).

Des premiers exercices de prévisions de trafic ont été conduits, notamment dans le cadre des Etudes Multimodales (phase 1). Ces premiers travaux doivent être actualisés et complétés pour avoir une vision aboutie du potentiel de fréquentation du SERM dans sa vision cible :

- les prévisions ont été réalisées à partir de la version 2 du modèle Camino-T, basé sur l'Enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2013. Différents travaux d'actualisation ont été menés au fil du temps, cependant les lois de comportement qui régissent le calcul à 4 étapes pour modéliser la demande restent ceux de l'EMD 2013 (notamment les taux de mobilité par mode et les distances moyennes de déplacement). Par ailleurs l'enquête ménage 2013 ne permet pas de disposer d'une représentation fiable des comportements de mobilité des habitants de la périphérie lointaine (non couverte par l'enquête). Lors de la construction du modèle, leurs comportements de mobilité ont été extrapolés d'après celui des habitants de la périphérie couverts par l'EMD. Il y a donc un risque de sous-estimer notamment les distances parcourues. Enfin, la fréquentation des trains liO a connu une croissance très importante entre 2019 et 2024, qui n'est pas prise en compte dans cette version antérieure du modèle (année de calage antérieure) ;
- les modélisations précédentes ont porté uniquement sur la brique ferroviaire du SERM, sans prendre en compte les autres composantes de l'offre SERM (cars express, covoiturage, vélo). Cette non prise en compte limite le périmètre de l'offre SERM et ne permet pas de restituer l'effet de la multimodalité entre les différentes offres avec l'amélioration des rabattements, ce qui restreint fortement le potentiel de report modal permis par le SERM ;
- de la même manière la version 2 du modèle Camino-T ne prend pas en compte les évolutions de l'offre en heures creuses dans le calcul de la demande JOB. Celle-ci est déterminée uniquement à partir d'une combinaison des niveaux de services aux périodes de pointe du matin et du soir ;
- la prise en compte d'une tarification commune des transports collectifs ainsi que la mise en œuvre de services à la mobilité (information, billettique) unifiés à l'échelle du SERM peuvent également favoriser le report modal vers les transports en commun et notamment en ferroviaire ;
- l'offre de transport SERM s'inscrit en cohérence avec un projet de territoire visant à favoriser l'usage des transports collectifs, en particulier dans les secteurs périurbains. Les jeux de données socio-économiques utilisés dans la version 2 du modèle, ne prennent pas en compte des orientations spécifiques à ce niveau.

La version 3 du modèle Camino-T, en corrigeant certaines faiblesses structurelles des précédentes versions, et en développant de nouvelles fonctionnalités, sur la base de données de mobilité actualisées, permettra de conduire une étude de fréquentation prenant en compte complètement les différentes composantes du SERM. Dans le cadre de la phase de préfiguration, la Société des grands projets a produit une note de second regard sur le modèle Camino-T version 3 afin de vérifier son adéquation avec les enjeux spécifiques posés par la modélisation du SERM (multimodalité, périmètre étendu, spécificités des objets de type cars express, etc.).

Les partenaires de la préfiguration du SERM se sont engagés à mener collectivement une étude en la matière dès que le nouvel outil de modélisation sera disponible, à partir de janvier 2026. La mission consistera en l'évaluation de l'effet de la mise en service du schéma cible du SERM du bassin de mobilité de Toulouse sur les trafics tous modes de la zone d'étude (bassin de mobilités des 19 EPCI composant le périmètre du SERM). Cette modélisation s'appuiera sur l'utilisation du modèle partenarial CAMINO-T et permettra d'obtenir des données prévisionnelles de trafic et de fréquentation en fonction des évolutions d'offres envisagées dans le projet de SERM. Ces études socio-économiques dédiées au SERM permettront également d'identifier, de prioriser et d'affiner le phasage des projets contribuant à l'atteinte de l'offre cible. La définition fine du cahier des charges est en cours pour permettre un lancement de cette étude dès début 2026.

2. L'impact du SERM

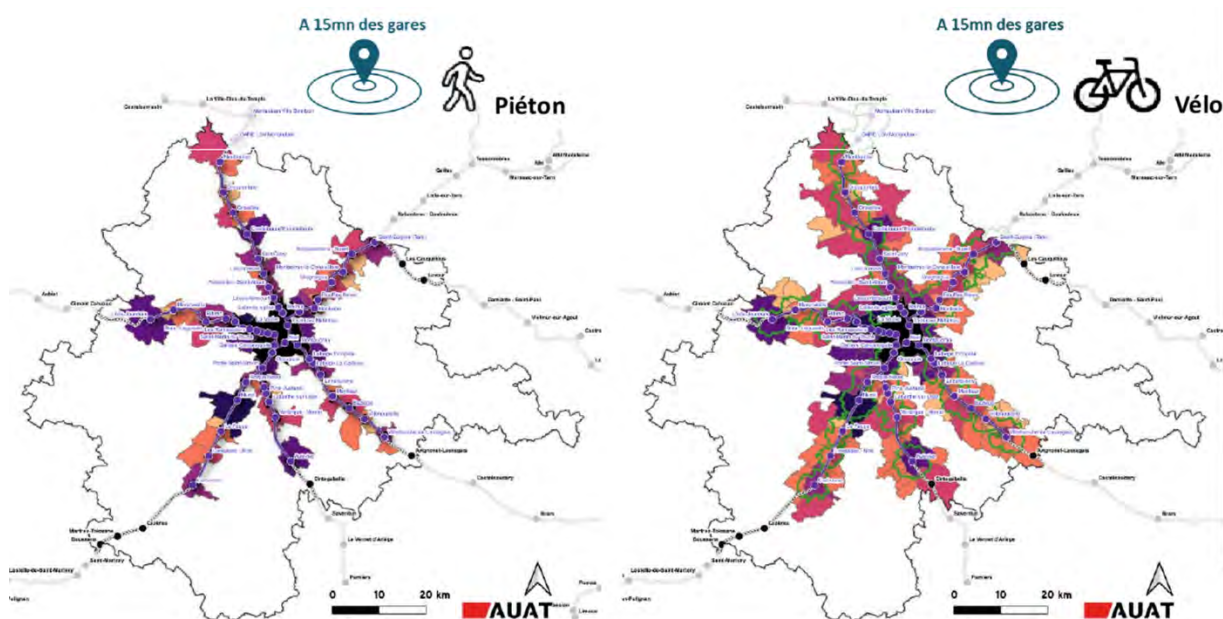
Une évolution de la desserte des territoires

L'analyse conjointe de la population, traduisant un phénomène d'étalement urbain, et de l'emploi, concentré dans le périmètre de Toulouse Métropole et quelques communes adjacentes, permet d'en conclure que la demande en déplacements pendulaires, notamment les déplacements radiaux en direction de la ville-centre, constitue un enjeu de taille sur la gestion de la mobilité sur le territoire. Le SERM a un rôle à jouer en matière de rééquilibrage des dynamiques territoriales et d'aménagement du territoire.

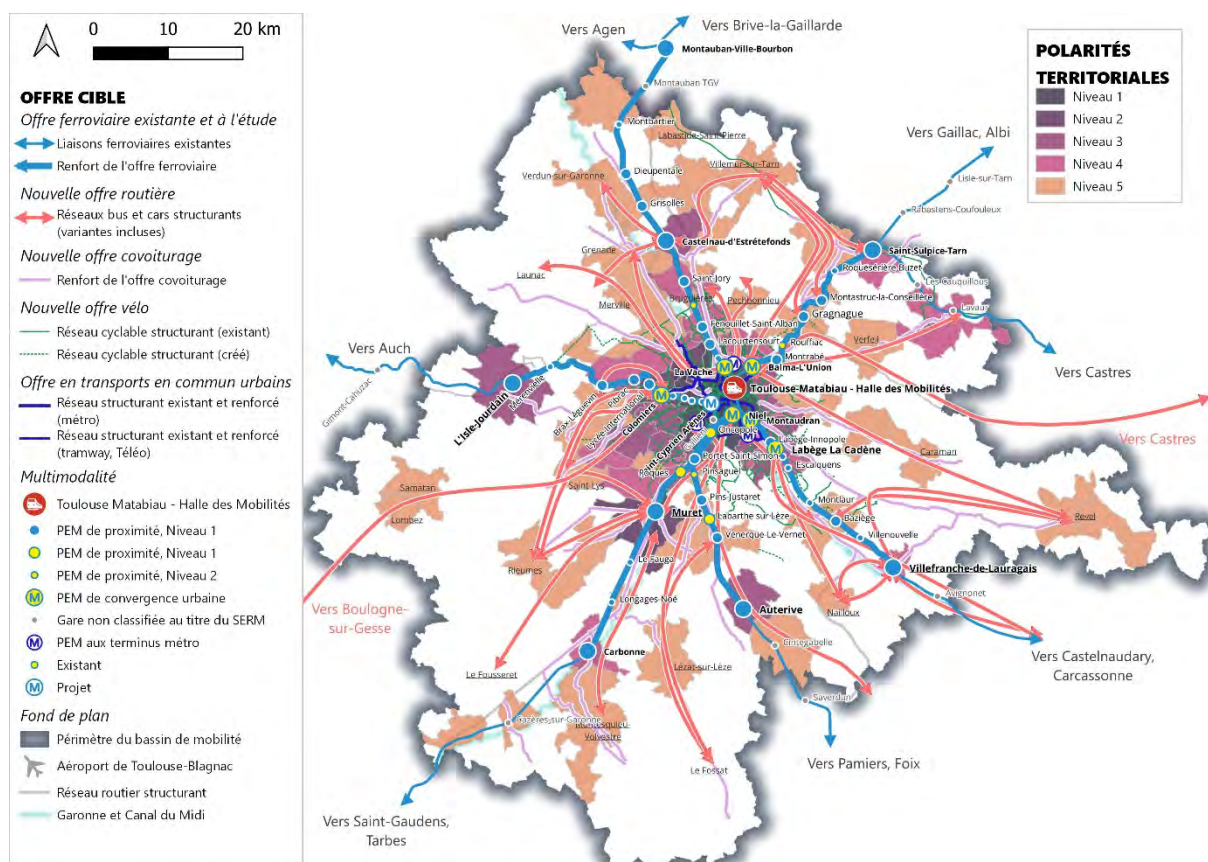
La structure en étoile du réseau ferroviaire permet en grande partie de répondre à cet enjeu, car la population s'est historiquement organisée en grande partie autour des axes ferroviaires. Pour les poches de population s'étant formées loin du réseau ferroviaire (bassin de population Revel-Sorèze, CC Val'Aïgo, CC du Frontonnais...), le réseau de cars express prend le relais. Le réseau de transports en commun urbains structurant, connecté à ces deux réseaux régionaux, permet la diffusion de ces flux vers Toulouse.

L'analyse du territoire menée par l'Auat sur les corridors ferroviaires (action 6 de la phase 2 des Etudes Multimodales) montre un potentiel pour l'offre SERM à travers la mise en oeuvre d'une intermodalité entre les différentes offres de transport et notamment autour de l'offre ferroviaire, qui permet de desservir une part très importante de la population, des emplois et des équipements du périmètre SERM :

- En effet, dans un **périmètre à 15 minutes à pied autour des gares**, on retrouve 2 habitants du bassin de mobilité sur 10, 3 emplois sur 10 et 3 équipements sur 10. Ce résultat témoigne globalement d'une **faible intensité urbaine actuelle autour des gares** avec des aménagements piétons souvent peu sécurisés à proximité et un manque global de traitement qualitatif des espaces publics. Ce résultat renforce également la nécessité et l'importance d'une approche d'intensification urbaine autour des gares dans le cadre d'un projet de territoire cohérent avec le SERM.
- En revanche, un **périmètre de 15 minutes à vélo** autour des gares permet de couvrir plus de 6 habitants sur 10, 8 emplois sur 10 et 7 équipements sur 10. Ce périmètre apparaît donc comme **particulièrement stratégique**, mais au-delà des territoires urbains, très peu d'aménagements cyclables existent actuellement en rabattement vers les gares.
- **L'offre de transport en commun routier permet de compléter** territorialement l'offre ferroviaire, mais avec un niveau de service actuel à améliorer pour atteindre les standards du SERM sur un certain nombre d'axes stratégiques, une qualité de la connexion et de la coordination avec le ferroviaire au niveau des gares à optimiser. En cumulant la desserte routière et les rabattements vers les gares ferroviaires à moins de 15 minutes à vélo, plus de 70% de la population du bassin de mobilité est ainsi couverte par l'offre SERM structurante.



Ainsi, en mettant l'accent sur la multimodalité (avec des liaisons routières en autocar express et par des lignes de covoiturages complémentaires) et le rabattement vers les PEM et gares ferroviaires, le SERM de Toulouse permet de répondre en grande partie aux besoins de déplacements quotidiens des populations, tout en participant au désenclavement de certains territoires isolés du bassin de mobilité. En particulier, l'offre cible multimodale permet d'assurer la desserte des principales polarités du périmètre du SERM, selon la hiérarchisation de l'armature territoriale (cf. chapitre sur l'articulation entre les mobilités et l'aménagement du territoire).



Armature territoriale des communes du bassin de mobilité de niveaux 1 à 5 et desserte par l'offre cible SERM

Un moyen de répondre à l'enjeu social d'enclavement des populations

Sur le périmètre d'étude, les ménages des EPCI les plus éloignés de la ville centre sont ceux qui ont les plus faibles revenus médians. En parallèle, plus on s'éloigne de Toulouse, plus les ménages sont équipés d'une voiture voire de deux voitures.

Le manque d'offre alternative à la voiture dans les territoires périurbains entraîne donc une dépendance à la voiture pour les populations pouvant se permettre d'en posséder une. Mais la voiture étant un moyen de transport coûteux, elle est peu adaptée aux populations les plus défavorisées. On peut alors assister à l'enclavement de territoires où le taux de pauvreté est important. **La diversification des modes de transport depuis ces territoires répond donc à l'enjeu de désenclaver certaines populations défavorisées par le développement de modes alternatifs et moins coûteux que la voiture.**

Outre Toulouse, les poches de pauvreté situées dans les villes moyennes de la couronne périurbaine (Montauban, Auterive, Muret, Carbone, Boussens...) sont desservies par l'offre ferroviaire incluse dans le SERM de Toulouse, mais ce n'est pas le cas des communes comme Revel, Sorèze, Samatan, Lombez, Rieumes.... Par ailleurs, les deux EPCI dont les populations sont les plus touchées par le chômage, à savoir la CC Arize Lèze et la CC Aux Sources du Canal du Midi, ne sont pas traversées par un axe ferroviaire, d'où la nécessité d'un développement de modes alternatifs variés et non centrés seulement sur le mode ferroviaire. Dans ces territoires situés en seconde et troisième couronne, c'est donc le réseau de cars express qui constitue une alternative économique à la voiture.

La desserte des Quartiers prioritaires de la politique de la ville par le SERM

Les différents quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), situés dans le cœur métropolitain et regroupant un total de 68 500 habitants en 2018 dans le périmètre du bassin de mobilité²⁵, sont directement desservis par des offres du SERM ou sont situés à proximité de pôles d'échanges multimodaux majeurs :

- les QPV du Nord de Toulouse et de Blagnac bénéficient des aménagements d'intermodalités avec les PEM prévus par le projet des AFNT (notamment dans les secteurs de Route de Lagnuet-La Vache et Lacourtenourt) ;
- les QPV du centre de Muret voient leur accessibilité améliorée avec les développements d'offre ferroviaire prévus sur l'axe Sud-Ouest et le développement du PEM de Porte d'Entrée du SERM de Muret ;
- dans l'Ouest de Toulouse, les QPV identifiés sont situés le long de l'axe ferroviaire entre les Arènes et le périphérique. Sur le territoire de Colomiers, les QPV peuvent bénéficier des offres routières prévues en rabattement vers le PEM de Colomiers ;
- le QPV d'Empalot est situé à proximité immédiate du futur PEM de Convergence Urbaine de Niel. La frange Ouest des QPV du secteur du Grand Mirail sont desservis par la ligne de bus 117 express Muret – Basso-Cambo ;
- dans le Sud-Est de Toulouse, les QPV autour de Montaudran sont situés directement à proximité du PEM de Convergence Urbaine de Montaudran et des offres de transport associées.

La desserte des EPCI du territoire par le SERM

L'offre cible du SERM, notamment à travers sa composante routière, permet de desservir un certain nombre d'EPCI du bassin de mobilité jusqu'ici éloignées des corridors ferroviaires. Ces EPCI bénéficient grâce au SERM de lignes routières express permettant le rabattement notamment vers les PEM de Porte d'Entrée du SERM et/ou de lignes radiales directes permettant d'accéder aux PEM terminus des lignes de métro.

²⁵ Source : sig.ville.gouv.fr, République française, Agence nationale de la cohésion des territoires

Sept EPCI sont concernées, représentant une population de 152 200 habitants en 2021 (soit 10.3% de la population du bassin de mobilité toulousain).

PÉRIMÈTRE	POPULATION TOTALE DE L'EPCI 2021
CC des Hauts Tolosans : - Lignes routières radiales desservant Launac/Merville et Grenade - Ligne routière de rabattement vers le PEM Porte d'entrée du SERM de Castelnau d'Es-trétefonds	35 400
CC Cœur de Garonne : - Ligne routière de rabattements vers le PEM de Muret - Note : la CC Cœur de Garonne est desservie par plusieurs gares ferroviaires, au-delà du terminus ferroviaire du SERM (Cazères/Garonne, Martres-Tolosane, Boussens)	35 000
CC Aux Sources du Canal du Midi : - Ligne routière radiale desservant Revel - Ligne routière de rabattements vers le PEM Porte d'entrée du SERM de Villefranche de Lauragais	21 700
CC des Coteaux Bellevue : - Lignes routières radiales vers le PEM métro de Borderouge	21 000
CC Val'Aïgo : - Ligne routière de rabattement vers le PEM Porte d'entrée du SERM de Castelnau d'Es-trétefonds - Ligne routière de rabattement vers l'axe ferroviaire Nord-Est	18 300
CC Arize Lèze : - Ligne routière desservant le Fossat, en rabattement vers le PEM de Venerque le Ver-net ou directement vers le PEM de Niel	11 000
CC du Saves : - Ligne routière radiale desservant Lombez/Samatan	9 800

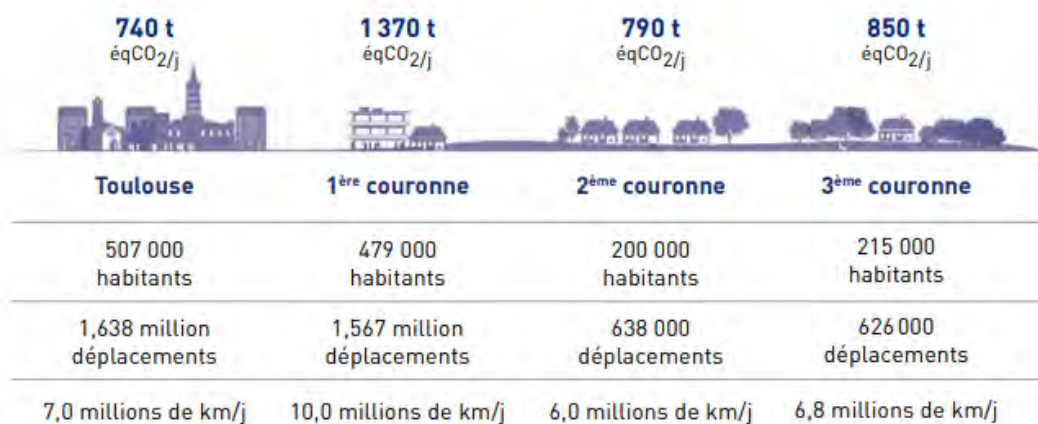
Un potentiel de report modal en réponse aux enjeux environnementaux et de qualité de vie

L'un des grands objectifs du SERM est d'engager une **stratégie de report modal de la voiture vers des modes de transport alternatifs** (trains, cars, vélo, covoiturage...).

D'après les résultats de l'EMC² et parmi les déplacements internes au périmètre toulousain enquêté, les déplacements de deuxième et troisième couronnes réunies sont en deçà du nombre de déplacements de la première couronne, ou du nombre de déplacements des habitants de Toulouse. Pourtant, leurs émissions de CO₂ atteignent 1 640 éqCO₂/j, dépassant ainsi les émissions de la 1^{re} couronne. Les émissions de CO₂ de la 2^e et 3^e couronne réunies font même plus du double de celles de Toulouse.

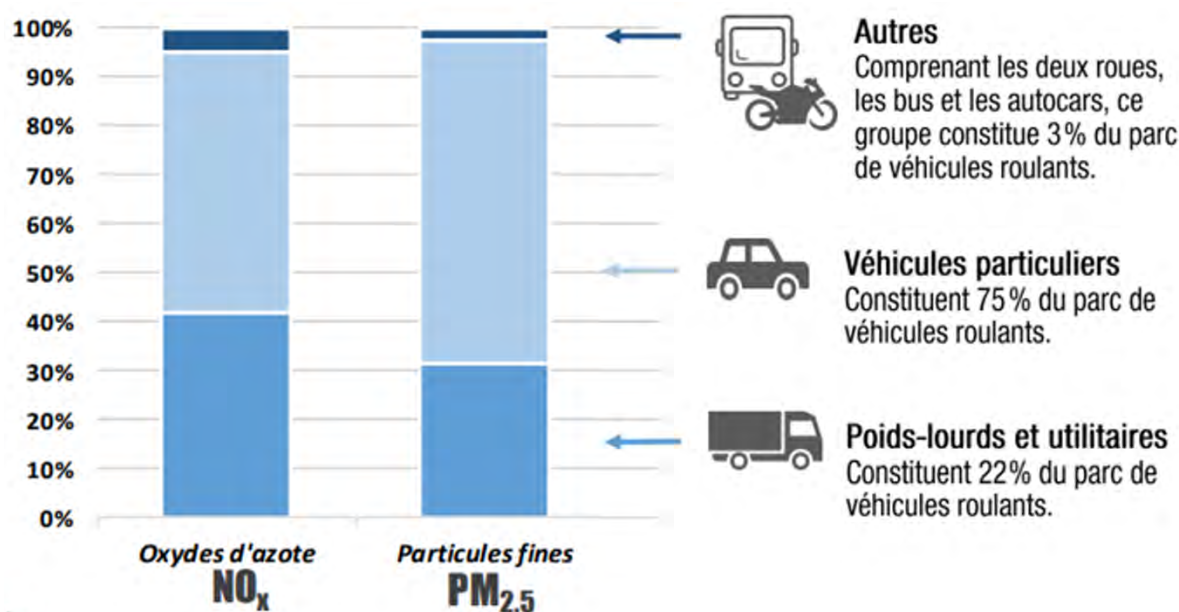
Émissions totales de GES liées aux déplacements internes, selon le lieu de résidence

Base d'analyse : uniquement les personnes mobiles ne réalisant que des déplacements internes au périmètre 2023.



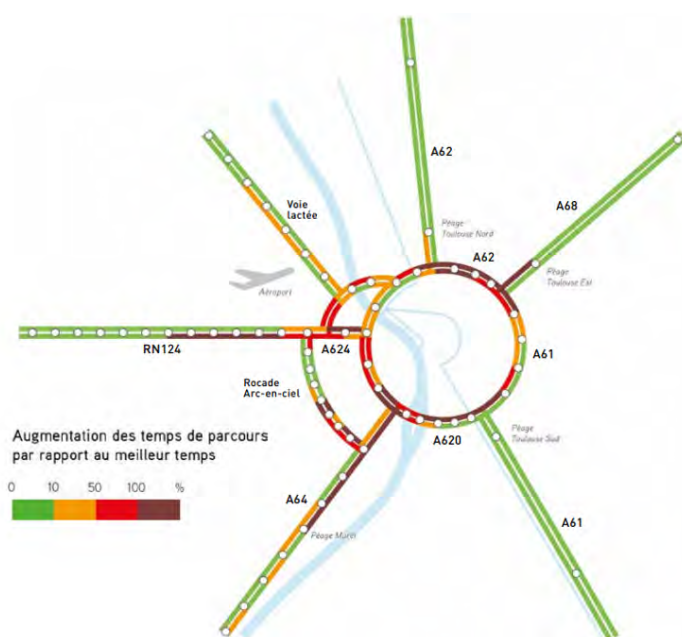
Les enjeux liés à l'environnement et à la santé publique s'appliquent donc particulièrement aux territoires périurbains.

En ce qui concerne la qualité de l'air dans la métropole de Toulouse, bien que les concentrations des principaux polluants atmosphériques soient en baisse, la quasi-totalité de la population est exposée à des valeurs supérieures à l'objectif de qualité pour les particules fines (94%), et une partie de la population est exposée à des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé face aux oxydes d'azote (NO_x).



Contribution des différents types de véhicules aux émissions de polluants en 2021

Source : Evaluation de la qualité de l'air en 2023 sur le territoire de Toulouse Métropole, Atmo Occitanie



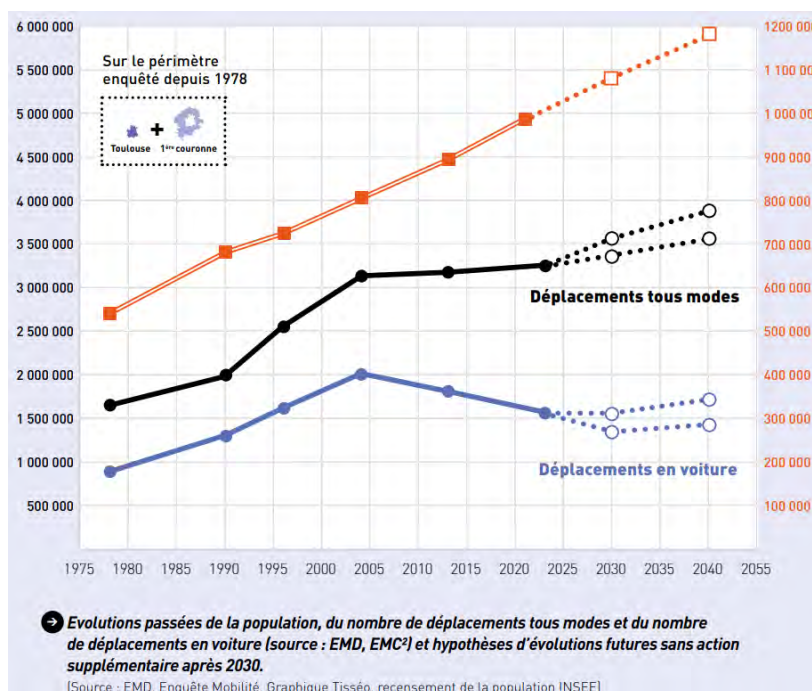
Ecart de temps de parcours entre l'heure de pointe du matin et la période au cours de laquelle les conditions de circulation sont les meilleures

Réalisation : AUAT / Source : données Google mesurées entre novembre 2022 et juillet 2023

Les déplacements radiaux en voiture depuis les couronnes périurbaines contribuent aux phénomènes de congestion sur le réseau routier structurant : en moyenne, un automobiliste se déplaçant en heure de pointe vers Toulouse perd 17 minutes le matin et 11 minutes le soir, par rapport au temps qu'il mettrait en pleine nuit.

La réduction du trafic routier via le report modal contribuerait ainsi à répondre à l'enjeu de décongestion des voies structurées en entonnoir vers Toulouse, ainsi qu'à diminuer le bruit routier.

Enfin, en se basant sur l'évolution des populations de ces dernières années, ainsi que de la mobilité et de la répartition modale des déplacements des habitants du périmètre, Tisséo a établi des hypothèses d'évolutions futures dans les déplacements, dans un scénario « fil de l'eau » :



Réalisation : Tisséo / Source : EMD, EMC², INSEE

Sans action structurante dans les mobilités d'ici 2030, le nombre de déplacements en voiture serait ainsi amené à stagner, voire légèrement augmenter entre 2030 et 2040. Les problématiques liées aux déplacements en voiture rencontrées actuellement devraient donc perdurer, voire empirer dans le futur.

L'étude des impacts du SERM devra être poursuivie dans les phases d'études ultérieures, afin notamment de caractériser l'utilité sociale, économique et environnementale du projet sur la base d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs fiables. Cette analyse s'inscrit dans les poursuites d'études identifiées sur la modélisation des trafics et l'évaluation socio-économique.

A ce stade, la mise en perspective des composantes de l'offre cible envisagée et des enjeux du territoire permet de caractériser un certain nombre d'impacts socio-économiques potentiels pour le SERM :

- l'étoile ferroviaire à 6 branches s'inscrit dans les corridors historiques d'urbanisation du territoire. Son renforcement dans le cadre du SERM permet d'améliorer l'offre de transport alternative à la voiture individuelle pour des territoires marqués par une forte périurbanisation et un étalement urbain ;
- l'intermodalité entre le fer et le réseau de métro permet de multiplier les connexions sur la zone centrale et permet le déploiement de l'offre ferroviaire SERM dans le contexte de la forte saturation du nœud de Matabiau. L'aménagement des PEM de convergence urbaine permettra de garantir la qualité du parcours des voyageurs en situation d'intermodalité ;
- le volet routier du SERM permet de développer la multimodalité en complémentarité avec le ferroviaire. Les lignes de car express et de covoiturage du SERM permettent de desservir les polarités structurantes éloignées des axes ferroviaires ;
- le rabattement vers les axes ferroviaires, via des lignes autocars, du covoiturage ou les réseaux structurants vélo, permet de démultiplier l'effet de l'offre ferroviaire SERM : le train joue alors le rôle d'accélérateur pour les liaisons desservies en rabattement. Dans ce contexte les PEM de porte d'entrée du SERM jouent un rôle majeur pour rendre cette intermodalité effective et attractive ;
- le projet de territoire accompagnant le SERM, en cours de travail dans le cadre des Etudes Multimodales, vise à identifier les leviers de densification urbaine autour du SERM et les outils d'aménagement du territoire en cohérence avec le réseau de transport. Il s'agit d'un axe de travail déterminant en réponse aux tendances d'étalement urbain et de forte périurbanisation ;
- l'accompagnement du parcours voyageur par une tarification commune des transports collectifs, une billettique et une information voyageur interopérables, permettra de garantir une accessibilité du plus grand nombre à la multimodalité offerte par le SERM.

Ces différentes orientations stratégiques du SERM permettent de fournir une réponse adaptée aux besoins de mobilité des habitants des couronnes périurbaines. Les habitants des couronnes périurbaines (particulièrement des deuxième et troisième couronnes) réalisent les déplacements les plus longs, avec une forte attraction vers Toulouse (notamment pour le motif domicile-travail) et une forte dépendance à la voiture particulière faute d'alternative. Ce faisant, ils subissent de façon importante la congestion routière sur le cœur de l'agglomération et le total de leurs émissions de GES quotidiennes pour les déplacements internes dépassent largement celle des habitants de Toulouse. Le schéma d'offres structurantes alternatives à la voiture particulière proposé par le SERM à l'échelle du bassin de mobilité, constitue donc une réponse forte pour :

- améliorer l'accessibilité du territoire dans son ensemble pour les modes de transport alternatifs à la voiture particulière, et en particulier assurer un droit à la mobilité pour tous et notamment pour les populations en situation de fragilité économique et sociale ;
- renforcer l'attractivité des territoires desservis par le SERM ;
- diminuer la part de la voiture individuelle et réduire les distances parcourues ;
- générer un report modal vers les transports collectifs ;
- réduire l'émission de GES, améliorer la qualité de l'air et réduire le bruit routier en réponse aux enjeux sanitaires induits par les nuisances liées au trafic routier ;
- limiter la congestion routière sur les voiries structurantes du cœur d'agglomération ;
- améliorer le confort des usagers et la qualité de vie des habitants dans leurs déplacements du quotidien.

2. Une évaluation des impacts environnementaux du SERM

1. Les incidences globales du SERM et de ses composantes

Les incidences pressenties des aménagements nouveaux du SERM du bassin de mobilité de Toulouse concerneront en grande partie :

- Un risque d'artificialisation des sols. Les aménagements nécessités par la mise en place de l'offre SERM peuvent entraîner une artificialisation des sols entraînant la destruction de sols agricoles, naturels ou forestiers ;
- Un risque sur la biodiversité. Les aménagements nouveaux peuvent également fragmenter les habitats naturels, nécessitant des mesures de compensation écologique ;
- Un risque sur la ressource minérale et déchets. La construction de aménagements nouveaux et l'élargissement de tracés existants entraîneront une consommation importante de ressources minérales et la production de déchets inertes ;
- Une vulnérabilité aux risques majeurs. L'imperméabilisation des sols due aux nouvelles infrastructures augmentera les risques d'inondation par ruissellement.

Les premières études menées sur la brique ferroviaire du SERM ont permis d'identifier les principaux impacts environnementaux liés à la mise en place des aménagements :

- Les remblais du tronc commun du quart Sud-Ouest seront réduits par des soutènements pour en limiter l'emprise globale y compris celle proche de la Rocade et l'impact environnemental ;
- Une vigilance est à apporter sur la dénivellation de la bifurcation de Portet du fait de l'excavation importante de terre ;
- création de canton supplémentaire : Ce type d'aménagement nécessite la mise en place de nouveaux signaux ferroviaires, ce qui représente un impact faible avec des travaux ponctuels, une légère artificialisation, de faibles émissions de carbone ainsi que des nuisances limitées en termes de travaux. Par ailleurs, il n'y aura aucun impact notable sur les milieux naturels ou humains ;
- Création d'une halte en ligne : les impacts liés à ce type d'aménagement seront modérés. En effet, ceci va générer de l'artificialisation des sols (quais, accès, passerelle), des émissions de GES (béton acier), des perturbations des milieux naturels (faune végétation), ainsi que des nuisances chantier et liées à l'exploitation ferroviaire ;
- Doublement de voie, notamment plateforme et ouvrage d'art : les impacts liés à ce type d'aménagement seront très élevés. En effet, le doublement de la plateforme va générer des terrassements lourds, l'artificialisation de linéaire important, une emprise au sol étendue avec un coût carbone élevé ainsi qu'un impact visuel et écologique important. Par ailleurs, cet aménagement peut provoquer une perturbation potentielle des milieux naturels et des ruissellements ;
- Réaménagement de gare : les impacts liés à ce type d'aménagement seront élevés. En effet, celui-ci nécessite des travaux de génie civil en site existant, l'élargissement des quais, une bétonisation supplémentaire. Ceci va provoquer une augmentation de l'imperméabilisation des sols, ainsi que des nuisances en phase chantier avec un impact visuel modéré ;
- Réaménagements légers de plan de voie : les impacts liés à ce type d'aménagement seront modérés. En effet, ceci va nécessiter une adaptation de l'infrastructure existante ce qui engendrera des travaux ponctuels avec des nuisances temporaires et limitées. Cet aménagement n'a pas d'impact notable sur les milieux naturels ni sur le paysage.

2. La proposition de mesures ERC-A

Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement présentées ci-après sont issues de l'évaluation environnementale du CPER Occitanie ainsi que de l'étude environnementale menées par la SNCF, intégrant typologies de mesures ERC-A²⁶.

Fort	Moyen	Faible	Très faible à nul
------	-------	--------	-------------------

Pour chaque impact potentiel identifié, une ou plusieurs mesures sont proposées. Leur typologie est rappelée ci-après :

- Les mesures d'évitement (ME) : essentiellement prises en amont des travaux, lors de la conception pour éviter les zones à enjeux identifiées ;
- Les mesures de réduction (MR) : visent à atténuer un impact potentiel négatif. Elles sont envisagées dès la conception et font partie intégrante du projet ;
- Les mesures d'accompagnement (MA) : peuvent être proposées en complément des autres mesures pour renforcer leur pertinence ou leur efficacité mais ne peuvent en aucun cas s'y substituer. Elles peuvent être des aménagements supports, des actions expérimentales, des actions de sensibilisation, etc. ;
- Les mesures de compensation (MC) : ont pour objet d'offrir une contrepartie à des impacts négatifs inévitables et non réductibles. A ce stade d'avancement, il n'est pas apparu pertinent de prévoir des mesures de compensation, l'analyse des impacts devant être affinée, elles seront définies lors des phases ultérieures.

Pour atténuer les incidences environnementales des aménagements, plusieurs mesures devront être étudiées pour être intégrées à la réalisation des aménagements nécessaires au SERM.

- **Mesures d'Évitement**
 - Intégrer la métrique carbone dans les études et la phase de réalisation.
 - Mettre en place les actions à mener pour atteindre les objectifs de réduction de GES.
 - Diagnostics préalables : réalisation de diagnostics environnementaux pour minimiser les impacts sur les milieux naturels et la biodiversité.
 - Insérer les ouvrages dans leur contexte paysager.
 - Insérer les bâtiments dans leur contexte paysager.
 - Conserver les continuités écologiques tout en assurant la régularité et la sécurité ferroviaire, en posant une clôture de façon générale, et en installant des barrières et des éco-ponts au niveau des points chauds de collisions avec la faune.
 - Assurer un recensement exhaustif des risques naturels et l'intégrer dans l'étude des variantes d'aménagement.
- **Mesures de Réduction**
 - Critères d'émissions de GES : Intégration de critères pour estimer et réduire les émissions de gaz à effet de serre des chantiers.
 - Utiliser du béton bas carbone.
 - Matériaux recyclés : Utilisation de matériaux recyclés et favorisation du réemploi des déchets inertes sur place pour réduire la consommation de ressources minérales.
 - Réutiliser, recycler ou valoriser les matériaux du SERM (ballast, dépose de rail, déblais). De manière générale sur tous les axes ferroviaires, il est prévu de viser autant que possible le réemploi des matériaux. En effet, la dépose de voies ferrées permettra par exemple leur réutilisation pour des voies de service (VS).
 - Respecter les limites réglementaires de nuisance sonore en phase exploitation.

²⁶ E : Evitement, R : Réduction, A : Accompagnement. A ce stade d'avancement, il ne paraît pas opportun de présenter des mesures de compensation. Séquence ERC définie dans le Guide d'aide à la définition des mesures ERC de janvier 2018 du CGDD

- Eviter les nuisances sonores générées par les travaux d'assemblage ou de fabrication en utilisant des bases travaux.
- Acheter uniquement du bois issu de forêts gérées durablement.
- Limiter le recours au béton et asphalte dans l'aménagement des abords : utiliser des revêtements poreux, perméables, drainants et en pavés enherbés.
- **Mesures d'Accompagnement**
 - Projets biosourcés : promotion de projets de construction utilisant des matériaux biosourcés ou des ressources secondaires.
 - Etablir une ou plusieurs stratégies d'achat éco-responsables et locales.
 - Collecte sélective des déchets : mise en œuvre de la collecte sélective des déchets à la source pour améliorer le recyclage et la valorisation des déchets.
 - Prévoir un tri des déchets en fonction de leur nature et les envoyer vers des filières de recyclage, de valorisation ou de traitement adaptées si la réutilisation n'est pas possible.
 - Réduire la consommation d'eau en phase travaux en utilisant des mécanismes de circuits fermés d'eau.
 - Prévoir des bases vie alimentées principalement par panneaux solaires.
 - Choisir les espèces d'arbres à planter en fonction de leur intégration dans le paysage.
 - Faire établir des plans d'action "chantier écoresponsable" par opération (multi-entreprises) avec un suivi.
 - Recréer des espaces de biodiversités sur les délaissés ou les bases travaux.
 - Comprendre l'impact des risques climatiques pour identifier les mesures d'adaptation et de protection des infrastructures ferroviaires, et identifier les études complémentaires à mener pour approfondir cette compréhension du risque.
 - Compenser la destruction d'arbres nécessaire et planter de nouveau individus en plus.

Des mesures complémentaires de suivi et d'adaptation sont également à considérer pour améliorer la prise en compte des impacts (mise en place d'un suivi des incidences environnementales par des ingénieurs écologues. Ce suivi permettra d'ajuster les actions en fonction des résultats obtenus pour minimiser les impacts négatifs).

3. La vulnérabilité au changement climatique

La région Occitanie est vulnérable aux extrêmes climatiques tels que les vagues de chaleur, les sécheresses et les inondations. L'adaptation aux vagues de chaleur et aux événements météorologiques extrêmes est essentielle pour minimiser les impacts sur les populations et les infrastructures et pour rendre le SERM résilient. La gestion des eaux pluviales et la prévention des inondations sont cruciales, surtout avec les épisodes de fortes pluies.

Un diagnostic des vulnérabilités au changement climatique des territoires de la Haute-Garonne, issue d'une étude du Conseil Départemental confiée au CEREMA. Il précise les vulnérabilités identifiées sur les territoires correspondant au périmètre du SERM ainsi que les mesures d'adaptation et de mitigation à envisager.

Le cadre partenarial du SERM du bassin de mobilité de Tou- louse

Les partenaires ont décidé d'un cadre commun partenarial pour assurer le déploiement du SERM. Ce cadre permet d'affirmer 5 principes permettant de confirmer leur volonté politique à faire avancer des projets utiles pour les habitants, en ayant à cœur l'ambition de développer un système intégré à l'échelle du bassin de mobilité toulousain. Aussi, ce cadre permet d'assurer l'implication de tous les partenaires, en tenant compte de leurs compétences respectives. Concrètement, pour poursuivre la démarche SERM, un conseil stratégique sera mis en place pour décider en continu et de manière collective des orientations du projet. Ce conseil pourra être élargi aux acteurs locaux.

Aussi, dans la perspective de l'opérationnalisation des composantes du SERM, une Structure Locale de Coordination sera mise en place pour assurer le bon déploiement des projets.

Approuvé et réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Pour anticiper la mise en œuvre opérationnelle du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, les partenaires préfigureurs du SERM ont collectivement élaboré les déterminants de son schéma de gouvernance. En effet, les partenaires se sont engagés en faveur d'un cadre de gouvernance leur permettant de répondre de manière pérenne aux enjeux de mobilités du quotidien sur le territoire, en associant l'ensemble des acteurs du territoire.

A ce titre, plusieurs échanges ont eu lieu lors des instances de la phase de préfiguration du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, notamment :

- des échanges bilatéraux avec chaque partenaire préfigureur de la phase de préfiguration entre avril et juin 2025 ;
- des échanges en format COTEC entre juin et septembre 2025 ;
- une validation des principes en COPIL de validation le 23 septembre 2025.

Ces différents échanges ont permis de faire émerger :

1. Les principes du cadre partenarial dans lequel les partenaires inscriront leurs actions en faveur du SERM.

- L'affirmation d'une volonté politique de coopération en faveur du développement du SERM ;
- Une priorisation des actions les plus efficaces, en termes d'offres de service pour les usagers et de décarbonation des déplacements à effectuer sur la base d'évaluations socio-économiques et environnementales des projets ;
- Un développement cohérent et intégré des mobilités structurantes à l'échelle du ressort géographique du SERM du bassin de mobilité toulousain ;
- Une implication mutuelle des partenaires au service du projet, compte-tenu de leurs champs de compétence respectifs ;
- Un travail collectif à mener pour aboutir à un financement pérenne et coordonné des projets de mobilité, tout en respectant les compétences de chaque collectivité.

2. Les grands fondements de la gouvernance du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse se distingue par son étendue géographique, son étoile ferroviaire à six branches et la multitude des projets qui le compose. Dans ce contexte particulièrement complexe, les partenaires du SERM du bassin de mobilité de Toulouse ont défini les fondements de sa gouvernance.

- **Fondement n°1 : le SERM constitue un projet stratégique pour le territoire qui traduit une ambition politique partagée à l'échelle du bassin de vie et une vision commune de la transformation des mobilités**

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse porte une **ambition politique forte** de transformation des mobilités à l'échelle d'un bassin de vie élargi, couvrant 19 EPCI. Cette ambition nécessite une **gouvernance partenariale renforcée** permettant aux partenaires de la démarche de construire ensemble une stratégie de mobilité intégrée, cohérente et partagée avec le territoire.

Face aux enjeux de **transition écologique et de cohésion territoriale**, les partenaires affirment leur volonté de dépasser les logiques institutionnelles pour construire et déployer ensemble une stratégie

de mobilités intégrée à l'échelle du bassin de vie, dépassant les périmètres administratifs traditionnels, dans le respect de leurs compétences attribuées par le législateur.

- **Fondement n°2 : le SERM est un projet stratégique vivant qui sera amené à évoluer dans le temps dans le cadre d'une gouvernance collective**

Le SERM constitue un **projet stratégique structurant** pour l'avenir du territoire, dont la définition et le programme précis nécessitent d'être affinés et consolidés par les partenaires en fonction des besoins du territoire, des contraintes techniques et financières, et des orientations politiques, en maintenant une cohérence d'ensemble et dans le respect des compétences de chacun. Cette consolidation continue requiert une **gouvernance adaptée** permettant de **faire évoluer et préciser le projet**, et d'arbitrer collectivement les priorités, les financements et les échéances.

- **Fondement n°3 : une gouvernance articulant une approche stratégique et une approche opérationnelle**

La gouvernance du SERM du bassin de mobilité de Toulouse repose sur :

- une **gouvernance stratégique (décrite en partie 2.)** pour accompagner la poursuite des réflexions et permettant la définition partagée des orientations du SERM, l'arbitrage des priorités, la coordination de l'offre de service et des financements, et l'animation de la dynamique partenariale à l'échelle du bassin de vie ;
- une **gouvernance opérationnelle (décrite en partie 3.)**, qui s'inscrira dans le cadre fixé par la loi relative aux SERM et les dispositions codifiées à l'article L.1215-8 du code des transports, via la mise en place d'une structure locale de coordination (SLC) permettant le suivi concret du déroulement des projets, la coordination des maîtres d'ouvrage et le reporting aux autorités organisatrices de la mobilité et financeurs.

Dans le cadre défini par la loi SERM, la gouvernance doit pouvoir évoluer en fonction de l'avancement du projet, des besoins des partenaires et des enseignements de la mise en œuvre, tout en préservant l'efficacité des prises de décision nécessaires. Elle doit également intégrer une prise en compte du traitement des enjeux liés à l'**exploitation** des services de mobilité et à leur coordination avec les réseaux existants.

- **Fondement n°4 : une gouvernance ouverte et territorialisée**

La gouvernance du SERM du bassin de mobilité de Toulouse doit prévoir des **modalités d'association élargies** à l'ensemble des collectivités du ressort géographique du SERM, qu'elles soient financeurs ou non, ainsi qu'aux acteurs économiques et à la société civile. Cette ouverture vise notamment à garantir l'appropriation collective des enjeux de mobilité à l'échelle du bassin de vie et à faciliter le déploiement partenarial conjoint du SERM.

3. Un Conseil stratégique pour pérenniser le déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse et son portage collectif

Sur la base du fondement N°3, le déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse repose sur la pérennisation d'une instance de dialogue stratégique, capable de décider en continu et de manière collective des orientations du projet. En effet, l'ampleur inédite du SERM à l'échelle du territoire et son caractère multimodal imposent la poursuite d'échanges continus entre les **porteurs historiques du projet**, dont les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

Ainsi, dès la fin de la première phase de préfiguration, un **Conseil stratégique** se réunissant sous un format souple de Conseil stratégique (niveau élus) et de Comité stratégique (niveau services) seront mis en place. Ce Conseil stratégique permet aux partenaires de définir collectivement les grandes orientations du SERM et d'actualiser son ambition de service en fonction de l'évolution des besoins du territoire.

- **Composition** : État, Région Occitanie, Tisséo Collectivités, Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole.
 - Les opérateurs nationaux mobilisés sur le SERM pourront être associés, au titre de leurs missions en phase de préfiguration dans un premier temps puis au titre de leurs compétences définies par la loi une fois le statut de SERM obtenu (à définir par les partenaires : SNCF, Société des grands projets).
- **Objectifs** : définir une vision cohérente et partenariale du projet de mobilité que constitue le SERM à l'échelle du territoire et créer le cadre de la coopération entre les acteurs.
- **Missions** : préciser et mettre à jour l'ambition de service du SERM, traiter les enjeux de financement, de coordination de l'offre de service, etc.
- **Format** : arbitrages politiques (Conseil), arbitrages opérationnels (Comité), et si besoin, mise en œuvre technique (groupes de travail), afin d'assurer l'efficacité, la transparence des décisions et la continuité des travaux engagés.

Ce Conseil stratégique constitue une instance distincte de la structure locale de coordination, qui sera mise en place dès le dépôt du dossier de demande de statut de SERM. Concrètement ce Conseil stratégique constitue le cadre partenarial privilégié d'ici l'obtention du statut de SERM pour le SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

Il est proposé que le Comité de Pilotage de validation de la première phase de préfiguration du SERM puisse constituer le premier Conseil Stratégique.

Ce Conseil stratégique peut être élargi en tant que de besoin dans le cadre d'une « Conférence du SERM » aux acteurs locaux impliqués dans le SERM, en particulier les 19 EPCI du périmètre mais également les associations, acteurs institutionnels ou économiques par exemple. Ce format élargi assure un espace de dialogue permettant de garantir l'ancrage territorial du projet. Ces instances permettront d'appuyer la démarche de dialogue territorial ayant vocation à se poursuivre et à être élargie et développée en continu tout au long de la conception et de la construction du SERM du bassin de mobilité de Toulouse. Les Rencontres de la mobilité durable en janvier 2024 auraient constitué la première « Conférence du SERM », qui a vocation à se réunir à nouveau ultérieurement.

4. La Structure locale de coordination telle que prévue par la loi pour le suivi opérationnel du SERM

Dès l'obtention du statut de SERM, la gouvernance opérationnelle du SERM du bassin de mobilité de Toulouse s'inscrira pleinement dans le cadre fixé par la loi relative aux SERM et les dispositions codifiées à l'article L.1215-8 du code des transports en s'articulant autour des deux dispositifs prévus par la loi relative aux SERM :

- la mise en place d'une structure locale de coordination des maîtres d'ouvrage, structure partenariale dédiée à la mise en œuvre opérationnelle du SERM ;
- la conclusion d'une convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages du SERM.

En outre, le corpus conventionnel qui sous-tend la gouvernance du SERM permet de déterminer les objectifs attribués à chaque maître d'ouvrage responsable de la réalisation d'une ou plusieurs opérations du SERM, ainsi que les modalités de coordination et de suivi de ces objectifs par la structure locale de coordination.

Cela permet :

- d'assurer que les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les financeurs pilotent la mise en œuvre opérationnelle du SERM au moyen de la convention de suivi et maintiennent un lien étroit avec la coordination des maîtres d'ouvrage ;
- un partenariat efficient de l'ensemble des acteurs concourant à la réalisation du SERM.

La Structure locale de coordination (SLC) est **un outil dont la définition est à la main des partenaires locaux** pour assurer le déploiement du SERM depuis la conception (études) jusqu'à sa réalisation (travaux et livraison).

Son **format** peut évoluer en fonction des besoins et de l'avancement du déploiement concret du SERM.

- **Temporalité 1** : à ce stade, une structure sans personnalité morale est retenue (sous format **COPIL/COTEC**). Cette SLC est chargée d'assurer le suivi de la feuille de route du SERM (regroupant les objectifs du SERM déclinés ensuite dans des objectifs par maître d'ouvrage), de coordonner sa déclinaison par maître d'ouvrage (MOA), et de garantir la cohérence d'ensemble avec les orientations arrêtées par les AOM et financeurs au moyen de la convention de suivi. A court-terme, cette structure locale de coordination peut assurer la coopération de l'ensemble des partenaires du SERM sur des composantes de très court terme du SERM afin d'assurer une collégialité, une transversalité et une gestion efficiente des interfaces.
 - o Par exemple, la SLC assure la coordination entre le projet de PEM (sous maîtrise d'ouvrage de Tisséo) et de halte ferroviaire (sous maîtrise d'ouvrage SNCF).
 - o Compte tenu de l'étendue du périmètre géographique du SERM, une organisation territorialisée (par exemple autour des quadrants déjà mobilisés dans le cadre du SERM) pourrait être envisagée à un moment opportun pour que la gouvernance opérationnelle s'effectue au plus près du terrain.
 - o **Composition** : AOM, Financeurs, MOA
 - o **Raison d'être** : loi relative aux SERM
 - o **Missions** : coordonner les MOA
 - o **Format** : arbitrages politique (COPIL), arbitrages opérationnels (COTEC), et si besoin, mise en œuvre technique (groupes de travail), afin d'assurer l'efficacité, la transparence des décisions et la continuité des travaux engagés
- **Temporalité 2** : à moyen terme et selon les volontés des partenaires du SERM, la structure locale de coordination pourrait évoluer vers une structure à personnalité morale, tel que le GIP comme la loi SERM le permet ou la société de financement. Cette évolution permettrait si cela apparaissait nécessaire d'apporter un cadre juridique, particulièrement utile pour conventionner avec un nombre d'acteurs plus important ou dans des phases de travaux particulièrement structurants nécessitant des investissements majeurs. A défaut de mise en place d'une structure de type GIP ou tout autre structure à personnalité morale compatible, la structure en place depuis la phase 1, sans personnalité morale (format comitologie COTEC/COPIL), sera prorogée pour la suite du projet.

1. La feuille de route du SERM : le socle de l'engagement commun des acteurs formalisée dans la convention de suivi prévue par la loi

Dès l'obtention du statut, la gouvernance du SERM du bassin de mobilité de Toulouse reposera sur **la conclusion d'une convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages formalisant la feuille de route du SERM**.

La feuille de route du SERM – document ad hoc élaboré sur la base des éléments définis dans l'arrêté ministériel d'octroi du statut SERM – détermine ainsi :

- l'offre cible en matière de transport (offre de service cible par mode, territoire, etc.) ;
- les objectifs de performance et de qualité ;
- les objectifs de coûts et de délais des opérations ;
- les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

La convention de suivi est conclue - conformément aux dispositions de l'article L.1215-8 du code des Transports - entre la SLC²⁷ d'une part et l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées et les collectivités financeuses du SERM du bassin de mobilité de Toulouse d'autre part. Cette convention - conclue pour une durée de dix ans et actualisée tous les trois ans - est le premier support de l'engagement commun des acteurs du SERM qui en sont signataires, et *a fortiori* des maîtres d'ouvrage à qui sont assignés des objectifs traçant ainsi la feuille de route du SERM.

Ces objectifs du SERM se déclinent ensuite dans des objectifs par maître d'ouvrage, à établir - pour chaque opération du SERM – au travers d'une **feuille de route du maître d'ouvrage**.

Les feuilles de route des maîtres d'ouvrage : déclinaison opérationnelle de la feuille de route du SERM formalisée in fine dans une convention d'objectifs et de moyens avec chaque maître d'ouvrage

Pour être en mesure de mettre en œuvre un suivi des objectifs de chacun des maîtres d'ouvrage du SERM par la SLC, il est nécessaire que soient définis pour chaque MOA un ensemble d'objectifs et les modalités de leur suivi : c'est le rôle de la convention d'objectifs et de moyens, à conclure entre chaque MOA du SERM et la SLC, et à laquelle est annexée une feuille de route du MOA.

La feuille de route du MOA constitue la déclinaison de la feuille de route du SERM à l'échelle de chaque opération. Elle a vocation à déterminer l'ambition de service phasée et l'ensemble des objectifs qui feront l'objet d'un suivi dans le temps par la SLC pour servir de base au pilotage par les AOM et les financeurs. En miroir de la feuille de route du SERM, la feuille de route du MOA devra déterminer - sur chaque opération incluse dans le SERM - les objectifs visant à atteindre les objectifs de la feuille de route du SERM :

- les objectifs de performance et de qualité ;
- les objectifs de délais des opérations ;
- les objectifs de coûts ;
- les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

2. La composition et les missions de la SLC

La SLC assure la coordination des maîtres d'ouvrage du SERM. Elle réunit d'une part les maîtres d'ouvrage du SERM en charge de la réalisation des opérations du SERM identifiées à ce stade et, d'autre

²⁷ Dans le cas d'une SLC constituée sans personnalité morale, sous un format COPIL/COTECH, c'est-à-dire en phase 1 (cf. page 3), il peut également être envisagé que la convention de suivi soit conclue par l'ensemble des MOA du SERM en lieu et place de la SLC.

part, les financeurs du SERM. Cette structure permettra - en fonction de l'avancement des études, puis des travaux, à mener - de réunir au fur et à mesure davantage de maîtres d'ouvrage que ceux identifiés à ce stade.

La SLC permet une relation organisée avec les financeurs du SERM via le corpus conventionnel :

- **convention de suivi** entre la SLC – ou alternativement les MOA du SERM dès lors que la SLC n'est pas dotée de la personnalité morale – et l'État, les AOM concernées par le SERM et les collectivités ou groupements qui participent à son financement, sur la base de la « feuille de route du SERM » ;
- **conventions de financement** dédiées à chaque Opération ;
- **conventions d'objectifs et de moyens** par Maître d'ouvrage (pour plusieurs Opérations) sur la base de la « feuille de route du MOA ». En l'absence d'une SLC dotée de la personnalité morale, il pourrait être envisagé que ces éléments figurent dans la convention de suivi à signer notamment par les MOA.

Le rôle de coordination de la SLC

Sans se substituer aux MOA des différentes opérations du SERM, la SLC s'assurera de la bonne coordination des MOA, conformément aux missions confiées à la SLC prévue par l'article L.1215-8 du code des transports.

Missions principales de la SLC :

- coordonner les maîtres d'ouvrage du SERM dans la mise en œuvre de leurs opérations respectives ;
- s'assurer de la cohérence du projet avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux ;
- assurer le suivi de l'avancement des feuilles de route des MOA ;
- s'assurer du suivi des interfaces structurantes par les MOA concernés et – le cas échéant – mettre en place une procédure de médiation en cas de conflit aux interfaces ;
- produire un reporting consolidé de l'ensemble des opérations du SERM à destination des financeurs ;
- veiller à la cohérence d'ensemble des opérations du SERM avec les orientations arrêtées dans la feuille de route du SERM ;
- Appuyer – si nécessaire – les MOA dans l'instruction des évolutions de la feuille de route du SERM avec les MOA concernés.

La SLC donne aux financeurs vis à vis des MOA les **leviers** suivants :

- 1) Un **levier informationnel** dans le cadre des réunions de l'organe de surveillance, où l'organe de pilotage assure un reporting consolidé de l'avancement de l'ensemble des composantes du SERM.
- 2) Un **levier d'alerte** « en continu » dès lors que l'organe de pilotage est susceptible d'émettre des alertes.

Le **levier de contrôle via le levier financier** demeure à la main des financeurs - sur les opérations qu'ils financent directement – activables dans le cadre des conventions de financement concernées.

Le suivi des feuilles de route des MOA : la SLC assure un suivi régulier, dans le cadre d'un dialogue avec les MOA concernés, des engagements qui ont été pris par ces derniers dans le cadre de leur convention d'objectifs et de moyens auxquelles sont annexées les feuilles de route des MOA.

Le reporting consolidé : la SLC réalise, selon une fréquence à définir, un reporting consolidé de l'avancement du SERM auprès des financeurs, sur la base de ses échanges réguliers avec les MOA du SERM.

Ce reporting fait figurer une information consolidée de l'ensemble des composantes du SERM, tous MOA confondus, concernant :

- le suivi de l'avancement de la passation des principaux marchés nécessaires à la conception et à la réalisation du SERM ;
- le suivi de l'avancement de la maîtrise foncière du SERM ;
- le suivi de l'avancement physique (études, procédures et travaux) de la réalisation du SERM ;
- les coûts et délais avérés à jour ;
- la cartographie des risques identifiés, évalués en coûts et en délais ainsi que des plans d'actions mis en œuvre.

Dans ce cadre, la SLC réalise également le rapport d'activité public prévu à l'article L.1215-8 du code des transports.

La coordination entre les MOA : pour veiller à la bonne articulation des MOA, la SLC tient une cartographie des interfaces structurantes entre les différentes opérations du SERM, et, ainsi, entre les différents MOA, ces derniers demeurant responsables de la mise en œuvre des interfaces concernées.

La trajectoire financière phasée du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Le déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse représente à date et à l'horizon 2040+ : ~4,8Mds€₂₀₂₄ d'investissements supplémentaires et +124M€₂₀₂₄/an de surcoût d'exploitation.

Le financement du déploiement du SERM nécessite des engagements financiers importants dans la durée et phasés, avec des besoins dès le court terme (2028), à moyen (2032) et long terme (2040 et +).

Des modélisations de financement fondées sur un modèle d'ingénierie financière avec recours à l'emprunt ont été menées dans le contexte de la préfiguration du SERM du bassin de mobilité de Toulouse afin de donner des ordres de grandeurs relatifs au besoin en ressources nouvelles suivant plusieurs scénarii. Ces différentes modélisations ont permis d'évaluer le besoin en ressources nouvelles à une fourchette comprise en 31,5M€₂₀₃₀ et 125M€₂₀₃₀ par an à partir de 2030. Les modalités de mise en œuvre de cet outil d'ingénierie financière et des recettes nouvelles y étant dédiées sont à préciser : tous les leviers doivent être regardés (ressource fiscale nationale, locale, à assiette nationale ou locale, progressivité dans le temps, etc.) et des scénarios complémentaires étudiés (progressivité, etc.).

L'ambition cible du Service Express Régional Métropolitain (SERM) du bassin de mobilité de Toulouse présentée *supra* est portée par la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, avec le soutien de l'Etat.

Au-delà de l'enjeu technique développé dans le présent dossier, la mise en œuvre du SERM constitue un choix stratégique et politique fort impliquant des coûts significatifs pour le territoire dans la durée, tant en investissement qu'en exploitation. Cela suppose une mobilisation efficiente, pragmatique et coordonnée tout au long du déploiement du SERM des ressources financières disponibles à l'échelle locale, régionale et nationale.

Le présent chapitre sur le volet financier du SERM du bassin de mobilité de Toulouse est le fruit de réflexions collégiales menées pendant la phase de préfiguration : un travail a été conduit pour consolider une trajectoire financière prévisionnelle des coûts (sur la base d'une consolidation des projets et de leurs coûts associés connus à date), ventilée par nature de dépenses (investissement, exploitation) et par horizon correspondant au schéma d'offre de service défini à date ;

Cela a servi de base pour établir :

- Des modalités de financement des objets de très court terme nécessaires pour concrétiser dès 2026 le déploiement du SERM ;
- Des scénarios théoriques de financement du déploiement du SERM à moyen-long termes.

Enfin, une évaluation préliminaire des ressources de financement locales (qui pourront être complétées par des ressources nationales et européennes) a été réalisée.

1. Des besoins de financement importants pour que l'étoile ferroviaire toulousaine devienne l'armature d'un système intégré de mobilités à horizon 2040+

L'évaluation à date des coûts liés au déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse a été réalisée à partir de l'ambition cible consolidée avec les partenaires du projet. Cette évaluation repose sur la connaissance des projets à date et sera amenée à être précisée dans les phases d'études ultérieures. En effet, afin de déployer le projet le plus efficient, les prochaines études socio-économiques permettront d'identifier, prioriser et affiner le phasage des projets cibles.

Les estimations des coûts ferroviaires ont été réalisées par SNCF Réseau lors des études préliminaires co-financées par la Région Occitanie et l'Etat.

S'agissant des autres composantes, les coûts existants et connus ont été rassemblés avec les partenaires, et en l'absence de chiffrage, ont été réalisées par des estimations à dire d'experts. Aussi, une provision de 400M€ a été intégrée dans l'évaluation pour couvrir les coûts non connus à date et liés à des études en cours (par exemple sur le système de maintenance et de remisage, les passages à niveaux ou les installations fixes de traction électrique – IFTE) – l'état actuel des connaissances ne permet pas d'assurer que cette enveloppe sera suffisante.

Le montant total des investissements lié au déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse est estimé à 4,8Mds€₂₀₂₄ à horizon 2040+. Le montant total des surcoûts d'exploitation est évalué à +124M€₂₀₂₄/an.

1. Opérationnaliser la première phase du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

La liste des objets prioritaires à financer dès 2026 pour concrétiser le SERM et permettre aux usagers de bénéficier des améliorations de service permises par la ligne C et les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse a été définie en phase de préfiguration. Une démarche partenariale visant à finaliser le financement de ces objets via un tour de table élargi est en cours.

Quatre opérations sont considérées extrêmement prioritaires pour 2026 pour un reste à financer total de 140,1M€ :

Opérations pour préparer l'arrivée de la troisième ligne de métro, la ligne C	Montant	Financeurs déjà identifiés	Reste à financer
Allonger les quais de la branche ouest (de Toulouse Matabiau jusqu'à la gare d'Auch – 15 gares) pour qu'ils accueillent des trains plus capacitaires Assurer aux nombreux nouveaux usagers de la ligne C l'accès à des trains (notamment à Colomiers)	17M€ _{courants}	Etat (CPER) Région Occitanie	7M€ (hors CPER – 10M€ déjà inscrits)
Construire une nouvelle halte ferroviaire à Labège La Cadène Accueillir les nouveaux usagers de la ligne C à la nouvelle halte ferroviaire de Labège La Cadène	28,5M€ _{courants}	Etat (CPER) Région Occitanie	11,7M€ (hors CPER – 16,8M€ déjà inscrits)
Opérations pour accompagner l'évolution de l'offre ferroviaire du quotidien sur la branche nord à l'occasion de LNSO-AFNT	Montant	Financeurs déjà identifiés	Reste à financer
Assurer aux usagers l'accès aux gares desservies sur la branche nord et à son offre renforcée par les AFNT Réaliser les Pôles d'échange multimodaux de :	112M€ ₂₀₂₅ dont :	Etat (CPER) Région Occitanie, Toulouse Métropole	112M€ dont :
Castelnaud d'Estrétefonds (y/c provision pour foncier)	49M€ ₂₀₂₅	CD 31 (part à définir)	49M€
Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourtenourt, Lalande-Eglise (y/c provision pour foncier)	49M€		49M€
Gare et PEM de Lespinasse	14 M €		14 M €
Assurer l'interconnexion avec le métro et éviter un engorgement supplémentaire de Matabiau Créer un terminus partiel à La Vache – Route de Languet	22,9M€ _{courants} MES 2031	Etat (CPER) Région Occitanie	9,4M€ (hors CPER – 13,5M€ déjà inscrits)

Pour tous les projets de la phase 1 du SERM du bassin de mobilité de Toulouse venant après ces 4 opérations prioritaires, un travail complémentaire doit permettre d'établir :

- Un plan de financement potentiel projet par projet – en élargissant le tour de table en tant que de besoin ;
- La date butoir pour que la prise de décision permette la réalisation du projet à l'horizon souhaité.

	Typologie	Exemples de projet	Coûts estimés	Tour de table prévisionnel
Exploitation	Ferroviaire	Rehaussement du niveau d'offre ferroviaire	Estimation en cours	Région
	Transports routiers	Renfort d'offre et création de lignes	9,9 M€/an	Tisséo Collectivités
		Nouvelles lignes routières liO	5,5M€/an	Région
Investissement	Démarche SERM	Etudes socio-économiques et environnementales	340k€	Etat (préfiguration part SGP)
	Schéma ferroviaire	Développement d'offre ferroviaire à infra constante Désaturer le nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau, et les axes ferroviaires (réduction du nombre de mouvements techniques, optimisation des zones de maintenance et de leurs accès, augmentation de la capacité en gare) pour améliorer la robustesse de l'exploitation et la fiabilité des services Études d'impact sur les passages à niveaux Acquisition de matériel roulant dans la perspective AFNT Poursuite des études niveau AVP	Estimation en cours	Région, Etat
	Schéma lignes routières	Lignes express régionales : études et mise en place de renforts d'offres à horizon 2028/2032 et lignes Tisséo.	66M€	
		Aménagements voies bus « accélérateurs »	18M€	
	Vélo	Travaux pour faciliter le rabattement vers les PEM + suite du REV	34M€	
	Covoiturage	Expérimentation de 4 lignes de covoiturage	En cours de chiffrage (étude EMM en cours)	
	PEM	Etude « programme PEM » vision d'ensemble	2M€	
	Services	Premières briques de l'interopérabilité de la billettique et de l'information voyageur	A chiffrer (étude EMM en cours)	

2. La trajectoire financière du SERM à court, moyen et long termes

Un ensemble d'engagements ont d'ores et déjà été pris ces dernières années par l'ensemble des parties prenantes au titre du développement de l'offre de mobilité à l'échelle du territoire. Ainsi, près de 5,2 Mds€ ont déjà été financés (ligne C, AFNT, et Réseau Express Vélo (REV) principalement) sur le territoire en faveur de la mutation des mobilités.

Exemples de projets déjà financés	Financeurs locaux	Montants (€)
Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse	Etat, Région Occitanie, Toulouse métropole, Conseil départemental 31	900 M€
Ligne C	Tisséo Collectivités, Etat, Conseil départemental 31	3 151,4 M€
PEM de Labège Lacadène (ligne C)	Tisséo Collectivités, Conseil départemental 31	40M€
Réseau Express Vélo	Toulouse Métropole Conseil Départemental 31	320,5M€
PEM des Halles de Mobilités de Matabiau	Etat, Région Occitanie	65M€
Ligne express Muret Basso Cambo	Tisséo Collectivités, Conseil Départemental 31	13,5 M€

Pour le déploiement du SERM, le schéma d'offre cible s'établit sur **trois horizons** :

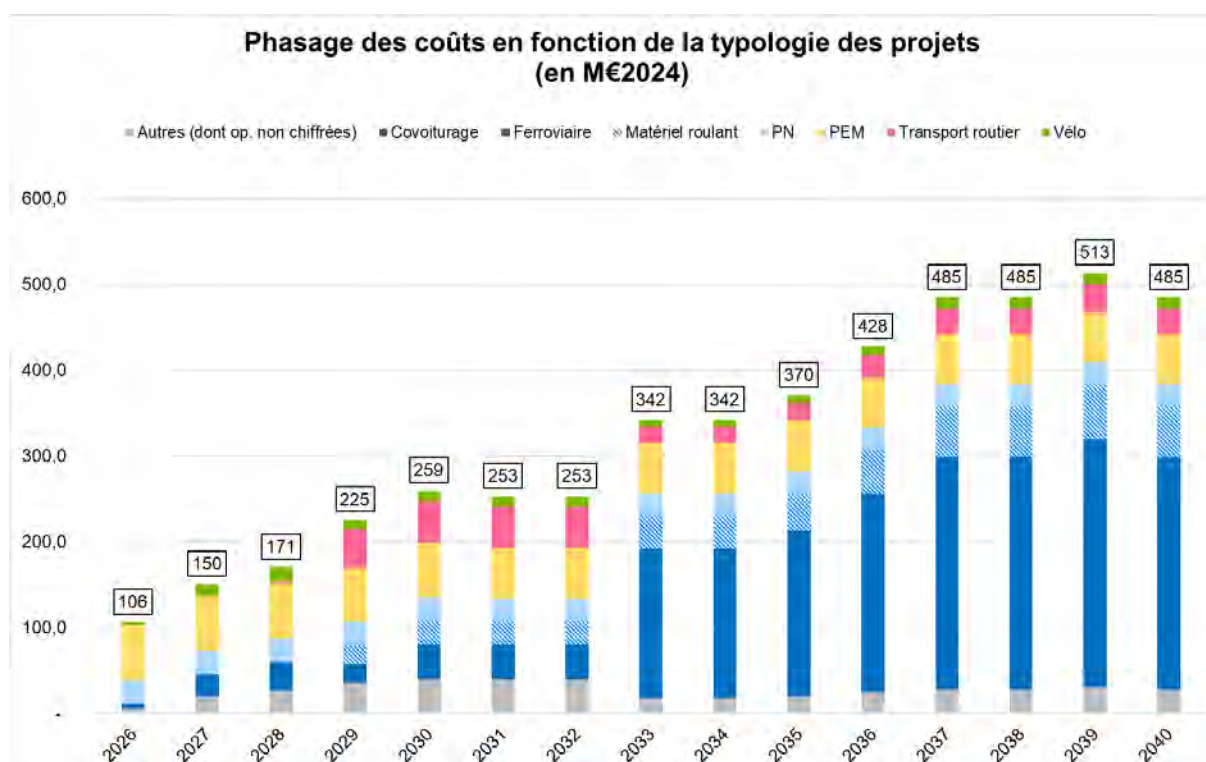
- un horizon de court terme, visant la mise en place **d'ici 2028** d'un premier saut d'offre grâce à la mise en service de la troisième ligne de métro, la ligne C ;
- un horizon de moyen terme, visant une mise en service d'un renfort d'offre complémentaire **d'ici 2032**, en lien avec les aménagements ferroviaires de la branche Nord de l'étoile toulousaine (LNSO-AFNT) ;
- Un horizon de **long terme**, visant une mise en service conforme à l'offre « cible » à l'horizon 2040 et permettant le saut d'offre complet lié au SERM ²⁸.

Evaluation à date des coûts d'investissements

La **trajectoire théorique des coûts prévisionnels d'investissement** « restant à financer » se présente ainsi²⁹ :

²⁸ Nota : cette offre cible à 2040 correspond au « scénario B » étudié par SNCF Réseau dans le cadre des Etudes Préliminaires financées par la Région Occitanie et l'Etat, et dont la synthèse est versée au dossier de demande de statut.

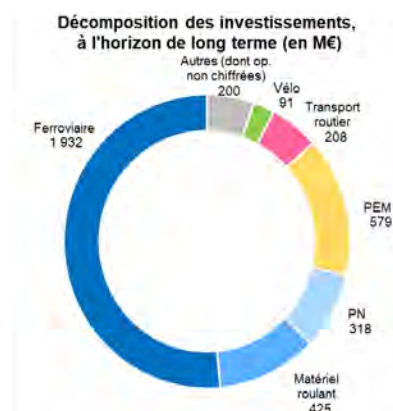
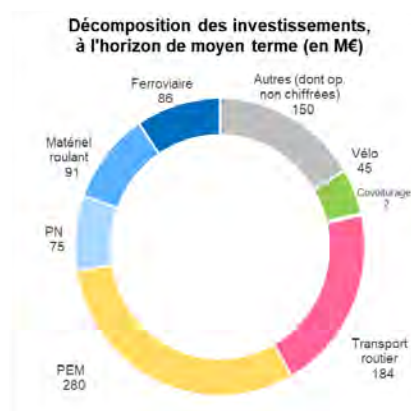
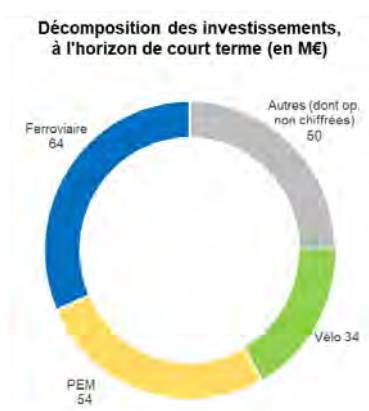
²⁹ Une provision additionnelle pour 400M€ a été retenue afin de couvrir l'ensemble des opérations à financer à date.



Sur cette chronique du « reste à financer » en investissement :

- à court et moyen terme, les investissements principaux à prévoir sont liés aux aménagements de pôles d'échanges multimodaux, en lien avec l'arrivée de la troisième ligne de métro (notamment Colomiers) et la réalisation des PEM des AFNT (Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourtenourt, Lalande-Eglise, Castelnau d'Estrétefonds) ;
- à long terme, les investissements ferroviaires sont massifs (+50%), en lien avec le caractère structurant de l'étoile ferroviaire toulousaine. Concomitamment des investissements liés aux projets multimodaux pour s'assurer du déploiement d'un service de mobilités intégré sont à prévoir.

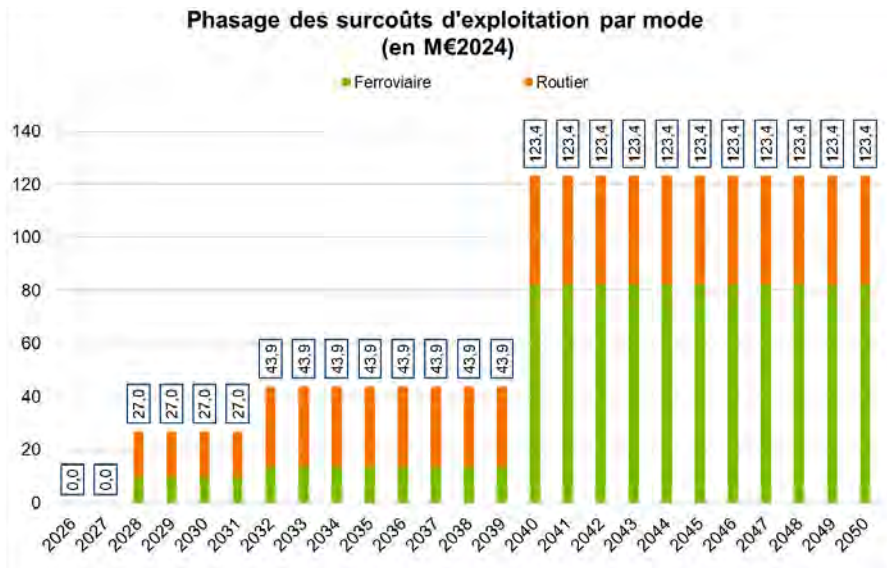
Les graphiques présentant la **répartition des dépenses d'investissement** « restant à financer » totalisées en fonction des horizons de mise en service illustrent également ces propos :



Evaluation à date des surcoûts d’exploitation

Les renforts d’offres progressifs envisagés engendrent des surcoûts d’exploitation, évalués, tout modes confondus³⁰ :

- à partir de 2028, à hauteur de 27 M€₂₀₂₄ ;
- à partir de 2032, à hauteur de 44 M€₂₀₂₄ ;
- à partir de 2040, à hauteur de 123,4 M€₂₀₂₄.



2. Les conditions de mise en place du modèle recourant à l’emprunt (étude de scénarios théoriques de financement)

Des modélisations théoriques d’un financement du déploiement du SERM fondées sur le recours à l’emprunt ont été menées pour évaluer le besoin en ressources nouvelles suivant plusieurs scénarios³¹. La modélisation prévoit un financement mixte des coûts d'investissement du SERM par le biais d’un mécanisme de levée de dette (avec affectation de recettes fiscales dédiées restant à définir) et de ressources budgétaires.

Les hypothèses principales prises sont : une inflation moyenne à 2%, un emprunt à ~3,2% avec un remboursement total 40 ans post-mise en service du SERM.

Exploration des vecteurs de financement	75 % de dotations budgétaires 25 % Ressources nouvelles	60 % de dotations budgétaires 40 % Ressources nouvelles	30 % de dotations budgétaires 70 % Ressources nouvelles	100 % Ressources nouvelles
Montant annuel de la ressource nouvelle à mobiliser sur 50 ans	31,5 M€ ₂₀₃₀ /an	50 M€ ₂₀₃₀ /an	88 M€ ₂₀₃₀ /an	125 M€ ₂₀₃₀ /an

³⁰ Les surcoûts liés au renfort de l’offre routière, chiffrés par la Région Occitanie et Tisséo Collectivités, sont communs à l’ensemble des scénarios ferroviaires et sont intégrés aux surcoûts totaux d’exploitation comme suit :

- A partir de 2028, à hauteur de 17,3 M€₂₀₂₄ ;
- A partir de 2032, à hauteur de 30,2 M€₂₀₂₄ ;
- A horizon 2040, à hauteur de 40,8 M€₂₀₂₄

³¹ NB 1 : hypothèses : inflation moyenne à 2%, emprunt à ~3,2%, remboursement total 40 ans post-mise en service du SERM

NB 2 : par bloc local est entendu, de manière indifférenciée à ce stade : Région et EPCI. Un travail sur les clés de répartition en fonction des bénéfices apportés par le projet et des capacités/volontés de chacun des territoires sera à mener ultérieurement.

La mise en place d'un modèle fondé sur l'emprunt avec affectation de recettes nouvelles dédiées permettrait de faciliter le financement du SERM en donnant de la visibilité à long-terme sur son financement et en s'extrayant des aléas budgétaires annuels :

- En identifiant des ressources nouvelles dédiées affectées au remboursement de l'emprunt à mobiliser dès 2030 (jusqu'en 2080) ;
- Ces modalités de définition (ressource fiscale à assiette nationale ou locale), et de mise en œuvre (modularité dans le temps) restent à préciser.

Ces différentes modélisations ont permis **d'évaluer le montant de ressources nouvelles mobilisables estimé entre 31,5M€ et 125M€2030 par an à partir de 2030.**

3. Les modalités de financement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse et les conditions de mise en place du modèle dédié

Le financement du déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse requiert la mise en place d'ici 2030 d'une ingénierie et de ressources financières dédiées, à même de sécuriser la réalisation du projet dans la durée compte tenu des coûts qu'il suppose en donnant la visibilité financière nécessaire aux partenaires. Seul le financement de la très grande majorité du projet par un modèle fondé sur l'emprunt grâce à une recette nouvelle dédiée apparaît viable.

Dans la poursuite des travaux menés par la conférence nationale Ambition France Transports, les partenaires souhaitent voir étudiés le recours à des **leviers nationaux** pour créer une ressource financière pérenne par exemple via les recettes des quotas carbone (ETS), des concessions autoroutières ou encore d'une écotaxe sur le transit routier international.

Plusieurs scénarios potentiels de financement ont d'ores et déjà été étudiés à titre exploratoire, dans le cadre des travaux de consolidation. Ils n'engagent nullement l'ensemble des parties prenantes au projet et ne préjugent pas des mécanismes de financement susceptibles d'être instaurés en loi de finances et des éventuels engagements de l'Etat. Les conditions permettant la mise en place d'une ingénierie financière fondée sur le recours l'emprunt doivent être définies, au travers d'un travail partenarial permettant d'identifier puis de mettre en œuvre le panier de recettes nécessaires.

Une analyse menée dans le cadre de la phase de préfiguration permet de donner de la visibilité sur les **leviers classiques de fiscalité locale** dont disposent les collectivités territoriales (à droit constant). Cela concerne :

- La taxe foncière (TF) sur les propriétés bâties ;
- La taxe foncière sur les propriétés non-bâties (TFNB) ;
- La taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS) ;
- La cotisation foncière des entreprises (CFE).

A titre d'illustration du potentiel qu'elles recouvrent, le tableau ci-après présente les ordres de grandeur associé à une hausse de 1 point de chacune de ces taxes :

<i>(Montants annuels 2024)</i>	+ 1pt Taxe foncière	+ 1pt TFNB	+ 1pt CFE	+ 1pt THRS
Total sur le territoire	21,1 M€	0,2 M€	7,0 M€	1,1 M€

Le **versement mobilité** a également fait l'objet d'un focus spécifique, en tant que levier classique du financement des mobilités :

- Les territoires de 5 EPCI sur les 19 EPCI du périmètre du SERM sont soumis au prélèvement du Versement Mobilité (au taux de 2%) pour un montant total de près de 340 M€ par an ;
- Par ailleurs, la loi de finances pour 2025 a ouvert la possibilité aux régions de lever un versement mobilité à un taux maximal de 0,15% de la masse salariale. Le taux peut être différencié à l'échelle du territoire régional, permettant d'envisager un taux spécifique au périmètre du SERM, voire une différenciation au sein du périmètre de SERM. La Région Occitanie a délibéré sur l'instauration d'un Versement Mobilité Régional (VMR). Ce dernier a vocation à entretenir la dynamique en faveur des mobilités, notamment pour développer et entretenir le parc de matériel roulant, contribuer au financement des SERM et des travaux d'infrastructures sur le reste du réseau et maintenir une politique de "petits prix attractifs". Un taux de 0,15% est appliqué sur un périmètre défini dans la délibération ;
- En considérant une modification législative complémentaire permettant un relèvement de 0,1 pt du VM sur le territoire du SERM, dédié au financement du projet, mesure ayant été discutée mais non adoptée lors des débats parlementaires récents, le produit total supplémentaire généré avoisinerait +18 M€ par an.

Sur le modèle du financement des *sociétés de projet*, ont également été étudiées à titre illustratif :

- Une **taxe additionnelle à la taxe de séjour** : le produit total de la taxe de séjour nette de ses reversements est estimé fin 2024 à 6,9 M€ à l'échelle des 19 EPCI concernés par le SERM (l'essentiel de ce produit étant levé à l'échelle de Toulouse Métropole (6,1 M€)).

De manière additionnelle :

- un dispositif de taxe additionnelle à la taxe de séjour est d'ores-et-déjà mobilisé au titre de la LNSO à hauteur de 34% (représentant un produit additionnel de 2,3 M€ à l'échelle des 19 EPCI) ;
- une taxe additionnelle départementale de 10% (hors Département du Gers) est également appliquée sur le territoire (0,7 M€ à l'échelle de 18 EPCI).

L'instauration d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour de 10% permettrait dès lors de générer un produit évalué à 0,7 M€ par an sur le territoire de SERM.

- Une **taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement** : un produit total potentiel corrélé aux revenus par habitant (reflet de l'activité et donc du foncier économique) est simulé en fonction des PIB départementaux. Ce potentiel pourrait être confirmé par une analyse plus fine des données relatives aux locaux professionnels. Une taxation de 5€/m² de bureaux, 2,5€/m² de commerces, 1€/m² de stockage et 1€/m² de stationnement permettrait de générer près de 30M€ par an à l'échelle du SERM³².

Plusieurs pistes de financement ont été également évoquées dans une logique d'exploration de l'ensemble des leviers potentiels et pourraient faire l'objet d'approfondissement par des études spécifiques dans des phases ultérieures :

- Une réflexion sur la **tarification** pourrait être engagée, au regard des études de trafic et permettant ainsi une modélisation du produit général susceptible d'être levé. Il convient néanmoins de ne pas surestimer ces recettes potentielles, dans la mesure où, à date, la tarification représentait, en 2023 :
 - o 20 % du total des ressources d'exploitation des transports publics urbains (et 39,7% des dépenses d'exploitation en 2024),

³² Cette estimation s'appuie sur les données d'autres territoires analysés par la SGP pour lesquels une corrélation entre le revenu fiscal des habitants et les bases de foncier économique est identifiée. Au titre du fichier DGF 2025 des communes, les revenus fiscaux déclarés à l'échelle du territoire s'élèvent à 27,3 Mds€ (dont 15,1 Mds€ sur le seul territoire de Toulouse Métropole).

- 18 % des ressources d'exploitation des liO trains en Région Occitanie³³ ;
- La **captation des plus-values foncières** pourrait également constituer une autre source de revenus à mobiliser pour assurer le financement du projet : il s'agirait dès lors de capter une fraction des gains socio-économiques engendrés par l'amélioration de la desserte générée par les investissements réalisés. Cette approche pourrait être permise :
 - Au travers du recours à des outils fiscaux à l'image de l'instauration de Taxe d'Aménagement Majorées ou de la mobilisation d'une part dédiée supplémentaire de DMTO ;
 - Au travers d'une intervention foncière publique, notamment dans les zones gagnant en attractivité du fait du SERM.

Ces recettes nouvelles ne devront pas venir en contradiction avec les intérêts des collectivités partenaires.

Le modèle des sociétés de projets type Société des grands projets (SGP)

Parmi les solutions susceptibles d'être envisagées pour couvrir le besoin de financement en investissement, le modèle des sociétés de projets constitue une piste intéressante, à même de sécuriser la réalisation du projet dans la durée. Dans le cas du Grand Paris Express, le recours à ce modèle constitue l'une des conditions indispensables ayant permis la concrétisation du projet, donnant la visibilité nécessaire à l'ensemble des acteurs impliqués, que ce soient les élus du territoire ou le maître d'ouvrage.

1. Les raisons de l'intérêt du recours au modèle du GPE comme piste de financement de l'investissement.

L'intérêt de ce modèle de financement repose sur l'effet de levier permis par l'emprunt. Plus précisément, l'emprunt sur des durées longues permet de lisser dans le temps la contribution financière sollicitée par les investissements nécessaires. Par ailleurs, le remboursement de l'emprunt sur un horizon de long terme, s'étalant après la mise en service des projets financés, est en cohérence avec la durée d'amortissement des objets financés. Ce modèle permet également une réduction de la contrainte financière des règles d'équilibre assignées aux budgets locaux, avec un lissage du financement du projet et un détachement des seules contributions budgétaires de l'Etat et des collectivités. Enfin, il offre également un accès à des ressources distinctes de celles mobilisées au titre de la fiscalité locale.

A l'instar de l'expérience du Grand Paris Express, le recours à un modèle de société de projet pourrait, dans le cadre du SERM du bassin de mobilité de Toulouse, constituer un levier pour réaliser des investissements significatifs et étant concentrés sur une période relativement resserrée (environ une dizaine d'années). Ce dispositif permettrait d'étaler la contribution financière sur une durée plus longue, en cohérence avec la durée d'amortissement des objets financés. Ainsi, cela assurerait une soutenabilité financière au SERM du bassin de mobilité de Toulouse, permettant sa réalisation.

2. Le mode de fonctionnement

Le modèle de financement du Grand Paris Express pris en exemple se décline en trois phases :

- Une phase de couverture des besoins primaires (dépenses de construction) par l'emprunt jusqu'à la mise en service du réseau ;
- Une phase de refinancement des emprunts dont le capital n'a pas pu être encore remboursé ;
- Une phase d'amortissement de la dette jusqu'à son terme.

Dans le cas du GPE, le remboursement de l'emprunt repose sur une fiscalité affectée à la SGP issue des taxes suivantes : taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, taxe additionnelle à la taxe de séjour, taxe spéciale d'équipement.

³³ Source : ART, Conventions des trains express régionaux. A l'échelle nationale, la Région Normandie est celle ayant le ratio recettes tarifaires / coût total du service le plus élevé (la moyenne nationale étant de 31%).

Les prochaines étapes du SERM du bassin de mobilité de Toulouse

Le dernier **comité de pilotage du SERM du bassin de mobilité de Toulouse** s'est tenu le 23 septembre 2025.

Les représentants des exécutifs des partenaires ont alors :

- validé l'ambition cible du SERM du bassin de mobilité de Toulouse en matière d'évolution à long terme de l'offre de services de mobilités à l'échelle du bassin de mobilités ;
- validé la trajectoire financière préliminaire représentative de cette ambition pour le territoire et pris acte des besoins financiers de l'ambition cible du SERM ;
 - ➔ des échanges politiques et techniques ont été amorcés depuis, pour avancer sur le programme de travail partenarial permettant de boucler courant 2026 les tours de table financiers des objets prioritaires du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.
- validé la poursuite de la préfiguration du SERM du bassin de mobilité de Toulouse avec la réalisation en 2026 d'une étude relative à l'évaluation socio-économique du SERM, grâce au modèle de trafic partenarial Camino-T, dont la coordination est confiée à la SGP et qui aura vocation à permettre d'amender le projet, d'affiner le phasage/priorisation de l'offre cible.
 - ➔ des échanges techniques se sont tenus depuis pour affiner le cahier des charges, contenu méthodologique et le programme de travail de cette mission.
- validé le principe d'un dépôt de ce dossier du SERM auprès de l'Etat en décembre 2025 après une réunion de présentation élargie aux 19 Présidents d'EPCI (tenue le 20 novembre 2025) et un courrier d'information aux Maires du périmètre envoyé concomitamment.

Ainsi, depuis le dernier Comité de Pilotage, les échanges techniques et politiques se poursuivent en continu, dans la perspective de l'obtention du statut et du déploiement du SERM du bassin de mobilité de Toulouse.

