

Service Express Régional Métropolitain du bassin de mobilité 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

SOMMAIRE

- 1.* Les mobilités, un enjeu central de l'aire d'attraction la plus dynamique de France
- 2.* Le SERM, un système de transports intégré au service des usagers
- 3.* Le SERM, déployé progressivement sur trois horizons de temps (2028, 2032, 2040)
- 4.* Un cadre partenarial pour déployer le SERM, et ce dès maintenant, pour atteindre l'ambition cible à long terme

1.

Les mobilités, un enjeu central de l'aire d'attraction la plus dynamique de France

Un territoire dynamique avec de forts besoins de déplacements



1,5 million
d'habitants en 2022
avec une croissance
de **+20 000 hab/an**



50 km
rayon moyen
de l'étendue du SERM



19 EPCI
concernés pour un projet
de territoire

Un système de mobilité déjà structurant

6 axes ferroviaires structurants
et **52 gares**

2 lignes de métro existantes
+1 en travaux

50 % du Réseau express vélo
réalisé

+25 % d'usage du vélo

Des enjeux d'aménagement du territoire et environnementaux

1 étoile ferroviaire utilisée au maximum de sa
capacité

Saturation du réseau en ligne en heure de pointe
et **suroccupation** des trains

750 000 personnes exposées à un **dépassement**
de l'objectif de qualité en particules fines

Des **infrastructures routières** très sollicitées

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 d'attraction extrêmement dynamique**, dont la population augmente chaque année de plus de 20 000 habitants ;
- Un périmètre composé de **19 intercommunalités associées** 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 urbains, dont le **métro** ;

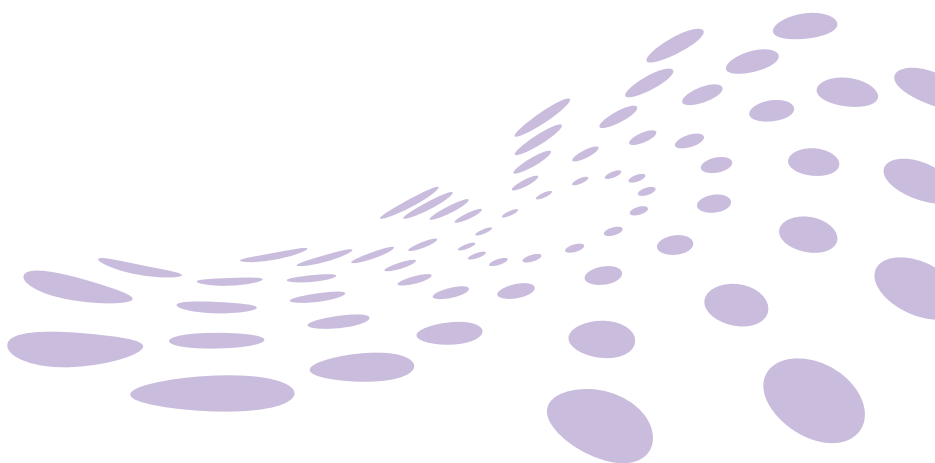
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

- Le **réseau routier** est très emprunté avec des points forts de congestion ;
- L'infrastructure ferroviaire, et particulièrement le **nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau**, est utilisée au maximum de ses capacités en heures de pointe, avec des trains largement occupés (des renforts d'offre ferroviaire conséquents ont été engagés en 2020 et en 2025 sur les axes Toulouse-Agen, Toulouse-Tarbes et Toulouse-Narbonne, conduisant à la saturation de l'infrastructure ferroviaire en heures de pointe) ;

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. Des développements de services ont déjà été consentis comme le renfort d'offre ferroviaire de 2020 et des investissements massifs sont en cours pour des projets d'ampleur au bénéfice de l'agglomération toulousaine : la **ligne C de métro**, et la branche nord de l'étoile ferroviaire avec les **Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)** et le **Réseau express vélo (REV)**, pour un montant consolidé estimé à 5,2 Mds€. L'ensemble de ces réalisations et projets, ainsi que les études en cours, constituent le socle sur lequel une ambition commune est désormais consolidée.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse doit permettre de répondre aux **enjeux démographiques et environnementaux** du territoire, la congestion et les nuisances engendrées par le transport routier étant importantes. Le SERM doit proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, en favorisant un développement équilibré du bassin de mobilité de Toulouse.

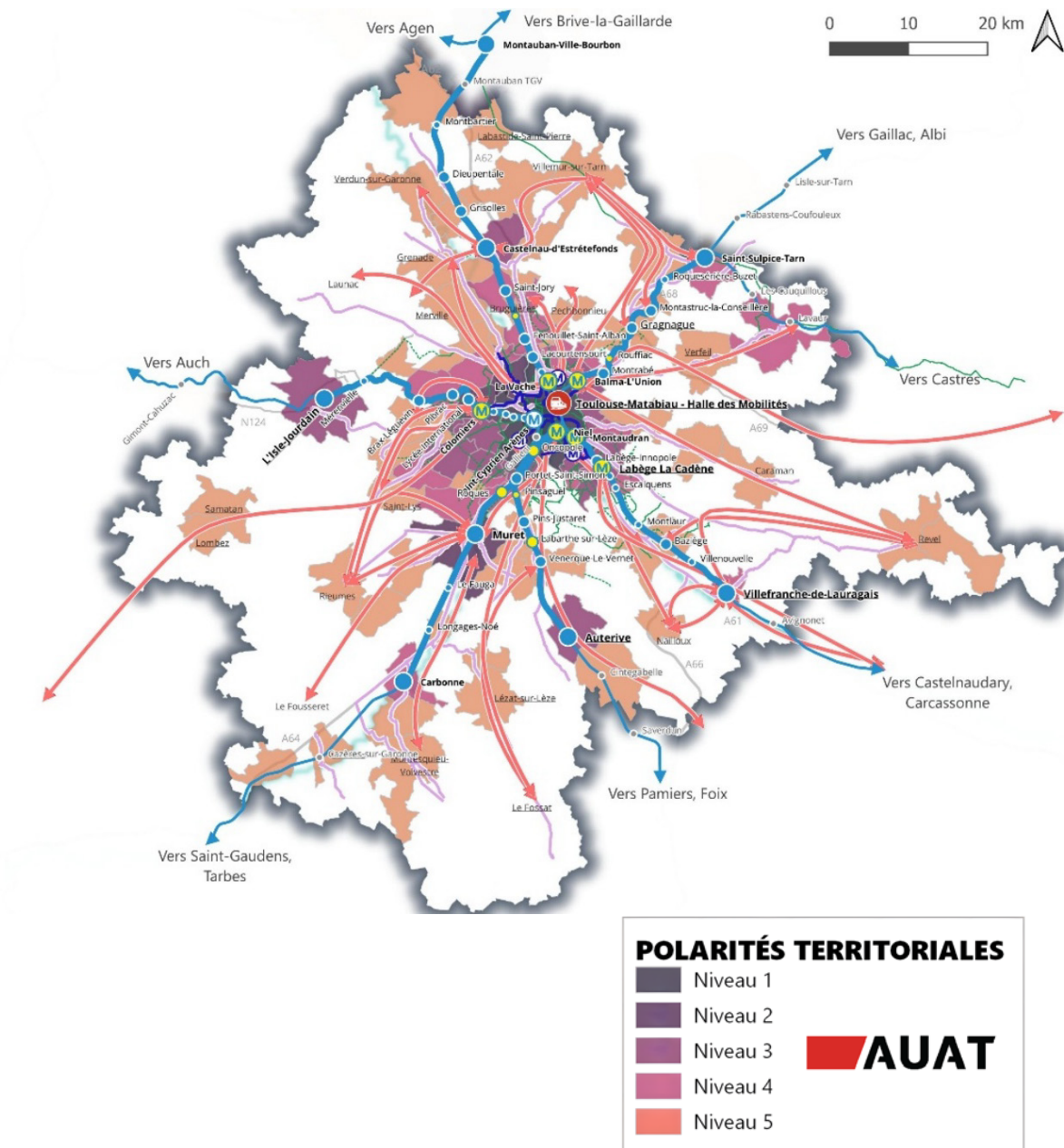
- Proposer de **nouveaux services de mobilité du quotidien**, accessibles pour tous les usagers, dès maintenant, en anticipant les évolutions de long terme avec des solutions alternatives à la voiture individuelle (métro, gares et pôles d'échanges, lignes routières express, réseau cyclable, etc.) ;
- Le besoin d'un **projet d'aménagement du territoire** en luttant notamment contre l'étalement urbain et les inégalités territoriales ;
- Le besoin de **préserver l'environnement** et de lutter contre le changement climatique et ses conséquences.



Le **schéma d'offre cible à horizon 2040 et +** permettrait de couvrir l'ensemble des polarités¹ du bassin de mobilité de Toulouse avec un renfort d'offre adapté et multimodal:

- Au cœur de l'agglomération ;
- Autour des axes ferroviaires ;
- Le long des axes routiers.

Le SERM constitue une **opportunité pour développer un projet de territoire** qui renforce l'articulation entre mobilités et développement urbain.



¹ Ces polarités ont été travaillées par l'Agence d'Urbanisme de Toulouse dans le cadre des Etudes Multimodales qui ont nourri la démarche de préfiguration du SERM. L'analyse de ces principales polarités territoriales a été réalisée en prenant en considération 4 items : populations, emplois, niveaux d'équipements, niveau de desserte en transport en commun (niveau 1 : Toulouse, niveau 2 : Blagnac, Colomiers, Muret, niveau 3 : 13 communes, niveau 4 : 22 communes, niveau 5 : 60 communes). La démarche conduite s'est basée sur cette approche pour proposer un véritable projet de territoire et d'aménagement.

Inscrit dans le cadre de la procédure de consultation des services de l'Etat
031-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

2.

Le SERM, un système de transports intégré au service des usagers

L'ambition cible du SERM à long terme

Pour consolider cette vision partagée de la transformation des mobilités attendues à l'échelle du bassin de mobilité, les partenaires (Région Occitanie, Toulouse Métropole, Département de la Haute-Garonne, Tisséo Collectivités) se sont rassemblés, après plusieurs phases d'études menées sur le territoire, autour d'une démarche partenariale de préfiguration du SERM.

Le système de transports intégré est multimodal et articulé autour de nouveaux services offerts à l'utilisateur. L'ensemble de ce système a été pensé pour répondre de manière fluide aux besoins de déplacement des habitants du bassin de mobilité. L'ensemble du **système de mobilité** est organisé autour de **pôles d'échanges multimodaux** dimensionnés en fonction du territoire à desservir et proposant toutes les fonctions d'intermodalité facilitant le parcours voyageur :

- Les **portes d'entrée du SERM** permettront d'accéder à une offre ferroviaire fiabilisée, robuste et régulière grâce à des investissements réalisés sur le réseau, une préoccupation constante rappelée par les EPCI lors du dialogue territorial ;
- En cœur de métropole, renforcer les interconnexions entre le réseau ferroviaire et les transports urbains structurants : création de 8 « **pôles de convergence urbaine** » (dont 5 en interconnexion avec la ligne de métro C) dont le rôle est de fluidifier et de rendre plus efficace l'interface entre le train et le métro pour l'utilisateur.

L'objectif est de renforcer et de fiabiliser **l'offre ferroviaire à terme** en rajoutant jusqu'à 2 trains par heure et par sens en heures de pointe. Le choc d'offre ferroviaire conduira à une fréquence moyenne au quart d'heure en heures de pointe, voire à 10 minutes. L'amplitude horaire sera élargie de 5h à 23h sur chaque branche pour proposer une offre attractive tout au long de la journée. L'objectif est de ne pas accroître la saturation de la gare de Toulouse-Matabiau et de consentir des investissements pour renforcer la robustesse de l'exploitation et la fiabilité du réseau ferroviaire.

Cette armature ferroviaire est complétée par une **offre de lignes express routières performantes** (autocars et autobus) soit sous forme de desserte « radiale », soit en rabattement sur les pôles d'échange « portes d'entrée » du SERM retenant ainsi le flux en amont du cœur d'agglomération et des zones de congestion routière associées.

Le **covoiturage** s'inscrit également dans le SERM toulousain dans une logique de complémentarité d'offre de services avec notamment 4 lignes expérimentales.

L'accent est particulièrement mis sur les **modes actifs**, et notamment le **vélo**, avec des itinéraires cyclables en complément des axes de transports ferroviaires et routiers, en rabattement vers les pôles d'échange, et en diffusion en cœur de métropole. Ce schéma cyclable structurant se centre sur la mise en service complète du « Réseau Express Vélo ».

Les portes d'entrée du SERM

- 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.
- situées à une distance suffisamment lointaine du cœur d'agglomération pour être attractive et correspondant principalement aux **terminus des missions SERM** injectées sur chacun des corridors, elles bénéficient 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 pôles d'échanges multimodaux (PEM) structurent à grande échelle les bassins de vie ouverts sur les corridors SERM.

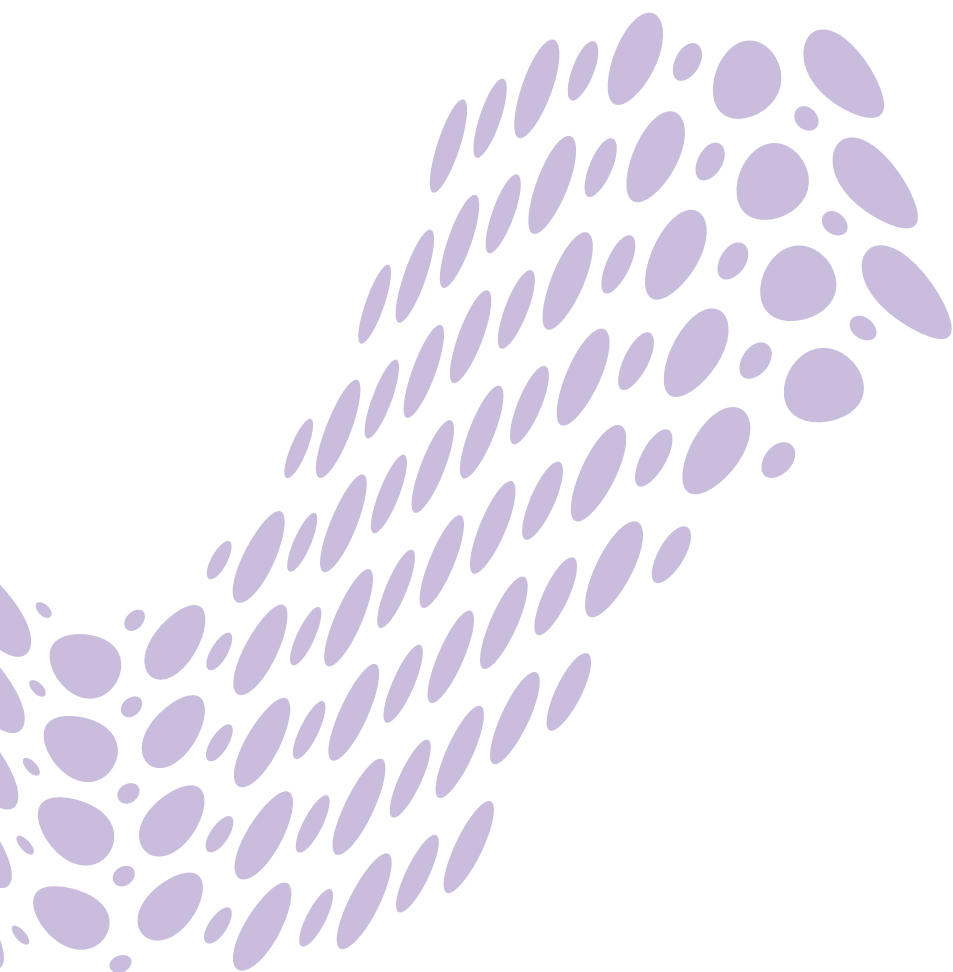
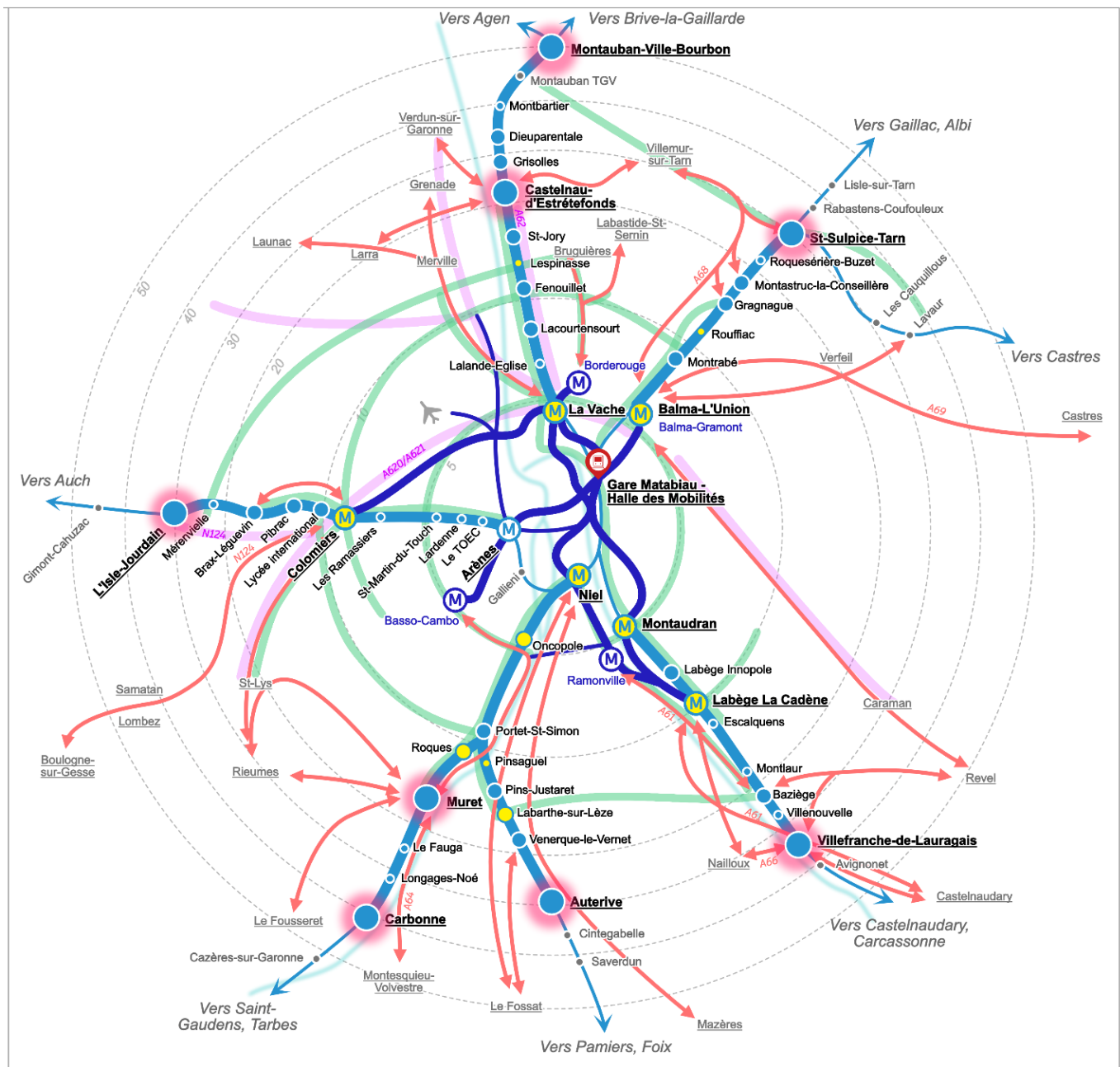


Schéma de l'offre cible du SERM du bassin de mobilité de Toulouse



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

- Renfort de l'offre covoiturage

NOUVELLE OFFRE VÉLO

- Réseau cyclable structurant (existant)
 - - - Réseau cyclable structurant (créé)

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

Accuse de réception en préfecture
084-253100986-20260213-20260211-3-1D-DE
Date de télétransmission : 13/02/2026
Date de réception préfecture : 13/02/2026

Ce **schéma d'offre cible** permet :

- De **coordonner** des projets concrets d'infrastructures de transports (ferroviaire, routier et urbain) en garantissant leur interconnexion via des pôles 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 aux nouveaux services ;
- D'**améliorer et de fiabiliser l'offre de services** pour les usagers :
 - En fréquence et en amplitude : avec le train au quart d'heure, une amplitude horaire élargie, des nouvelles interconnexions entre le métro, le ferroviaire et les lignes express routières,
 - En fluidité pour faciliter le parcours des voyageurs, notamment une meilleure coordination entre les horaires des bus et des trains, la promotion des dispositifs de tarification multimodale déjà existants et le développement à venir de solutions communes de billettique et de services.

Les pôles de convergence urbaine

Maillon fort de la chaîne de déplacement, ces pôles d'échanges multimodaux 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 en transport en commun.

Situés en **zone urbaine au cœur du territoire** du SERM, ces pôles d'échanges multimodaux sont l'opportunité de créer de nouvelles polarités urbaines dans un contexte métropolitain en forte croissance. Ils concentrent l'ensemble des offres urbaines de mobilité mais aussi interurbaine routière structurante. Le traitement qualitatif et performant en particulier des **correspondances trains <-> métro** y est central pour des voyageurs qui devront bénéficier de temps et de distances particulièrement attractifs et confortables grâce à une organisation des fonctions d'intermodalité resserrées et adossées à une bonne lisibilité et facilité de parcours. 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.

Des infrastructures adaptées

6 axes ferroviaires structurants développés (dont la branche nord **AFNT-LNSO**)

6 Portes d'entrées du SERM pour développer des conditions d'intermodalité attractives en amont de la zone de congestion routière

18 lignes routières express

5 nouveaux pôles de convergence urbaine en connexion avec le métro

Fréquentation attendue des 5 stations de métro : 70 000 voyages / jour

4 lignes expérimentales de covoiturage

52 gares et PEM ferroviaires concernés par le projet

100 % du Réseau express vélo réalisé

Pour une offre de services améliorée

120 000 emplois à moins de 10 minutes à pied d'une station de la ligne C de métro

930 000 habitants

seront à moins de 15 min d'une gare à vélo dont **140 000** sous le seuil de pauvreté et **500 000** hors Toulouse

390 000 habitants

seront à proximité de lignes routières SERM

1/4 heure

Fréquence moyenne des trains en heures de pointe

5h – 23h

Amplitude horaire élargie sur tous les axes ferroviaires

soit : **+2 trains** par heure et par sens en heures de pointe et **+8 nouvelles gares ou haltes ferroviaires** créées

Un projet consolidé grâce à un dialogue territorial continu

Dans le cadre de la préfiguration du SERM, les **19 intercommunalités du territoire** ont activement contribué à la démarche à travers des entretiens bilatéraux et des ateliers de coconstruction, qui ont enrichi la réflexion collective. Les acteurs économiques, institutionnels et associatifs ont également pris part aux échanges.

Dans cette dynamique, les Comités des Partenaires des Autorités Organisatrices de la Mobilité, les conseils de développement ainsi que les maires du périmètre concerné sont associés et informés de l'ambition portée par le SERM.

Ce dialogue territorial, déjà solidement engagé, se poursuivra et s'intensifiera après l'obtention du statut de SERM.

Anticiper les réserves foncières, une préoccupation des intercommunalités

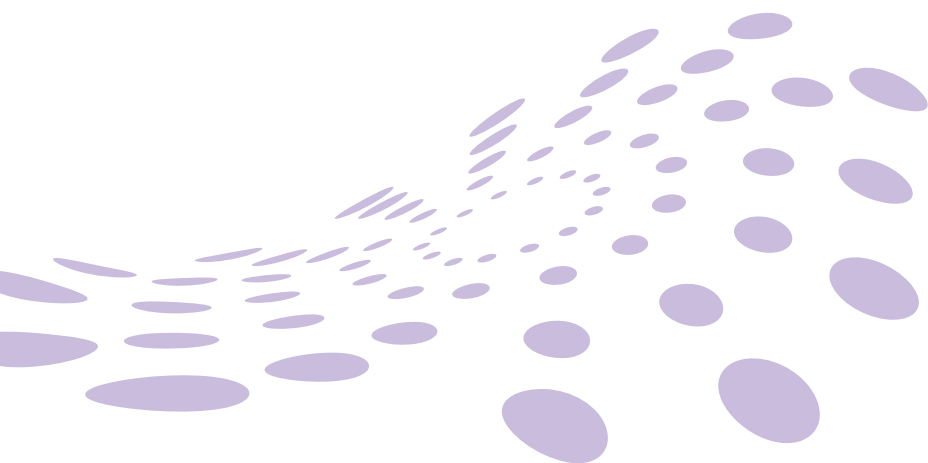
Le SERM permettant d'articuler projets de mobilités et **aménagement du territoire**, les élus des intercommunalités ont rappelé l'importance de pouvoir anticiper dans le cadre de l'élaboration de leurs **documents de planification** afin de pouvoir réserver les fonciers nécessaires au déploiement du SERM.

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. Les deux autorités organisatrices de la mobilité ont déjà renforcé l'accessibilité des mobilités :

- 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 **Région Occitanie** s'est fortement investie, notamment dans les gares et le déploiement d'un parc de matériel roulant accessible (100% du parc) ainsi que la formation des agents d'accueil.
- Sur le réseau urbain de **Tisséo Collectivités**, toutes les stations du métro, du tramway et du téléphérique Téléo sont accessibles (ainsi, à fin 2024, 79% des points d'arrêts de bus 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.

Le SERM permettra la poursuite de la mise en accessibilité globale. Cet enjeu devra être pris en compte dans toutes les phases à venir du SERM, en lien avec les associations, afin de permettre une accessibilité continue tout au long du parcours des voyageurs, y compris lors des correspondances entre modes. Les obligations réglementaires seront respectées et le travail de co-construction d'un réseau plus inclusif et praticable, au-delà des normes, sera poursuivi.



3.

Le SERM, un système de transports déployé progressivement sur trois horizons de temps (2028, 2032, 2040)

Trois horizons pour le déploiement de l'offre de service

Le SERM sera déployé **progressivement** – dès la fin **2028**, pour être au rendez-vous de l'arrivée de la ligne C du métro, puis d'ici **2032**, avec les améliorations de services permises par les travaux sur la branche ferroviaire nord de Toulouse (AFNT), 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.

	Court terme D'ici à 2028	Moyen terme D'ici à 2032	Long terme 2040 +
	↑ Services en heures creuses et/ou flancs de journée ↑ Capacité d'empont ↑ Fiabilité Commande centralisée du réseau	• Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) et services associés	• Gares nouvelles • Nouvelles fonctionnalités ferroviaires
	• Mise en service de la ligne C de métro • Ligne B étendue et Ligne aéroport	• Projets d'interconnexion métro / gare	• Projets d'interconnexion métro / gare
	• 50 lignes routières express et de diffusion • 4 aires de covoiturage et lignes expérimentales	• Création de lignes express et d'aménagements complémentaires et de lignes de covoiturage	• Rabatement des lignes express organisé vers les gares aux nouvelles fonctionnalités
	• Aménagements des pôles d'échange pour des interconnexions efficaces avec la ligne C	• Pôles d'échanges multimodaux pour des interconnexions efficaces avec les AFNT	• Pôles d'échanges multimodaux sur l'ensemble du SERM
	• ~180km de réseau express vélo	• Poursuite réseau express vélo • Aménagements cyclables en rabattement	• Poursuite réseau express vélo

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

Une ambition évaluée à 4,8 Mds€ en investissement, jalonnée en 3 horizons

L'ambition commune nécessite des investissements très importants à l'horizon 2040 +, qui avaient été pré-identifiés dans le dossier de labellisation. Dans le cadre de la mission de préfiguration, les coûts ont été consolidés, et une analyse a été conduite pour estimer les investissements nécessaires à la mise en œuvre de cette ambition commune.

Aujourd'hui, au-delà des investissements déjà massifs consentis, **l'ambition cible à horizon 2040 + est évaluée à 4,8 Mds€ en investissement et 124 M€ en coûts annuels d'exploitation induits**. Cette estimation globale sommaire devra être précisée dans la suite des études.

La trajectoire financière permettant d'atteindre l'ambition-cible du SERM est conditionnée par la mise en place de nouvelles ressources de financement, au regard en particulier des contraintes pesant sur les finances publiques.

2028	~200 M€ INVESTISSEMENT	+ ~27 M€/an EXPLOITATION
2032	~910 M€ INVESTISSEMENT	+ ~44 M€/an EXPLOITATION
2040+	~3,7MD€ INVESTISSEMENT	+ ~124 M€/an EXPLOITATION

La première phase du SERM : un plan de financement à finaliser pour les projets de très court terme indispensables à l'atteinte de l'offre de service cible à horizon 2040 +

La ligne C du métro, qui assurera dans quelques années la desserte directe de 120 000 emplois et sera connectée à l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire, et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), constituent deux opérations très structurantes qui renforcent l'attractivité et la pertinence des services ferroviaires, préfigurant le SERM et ses avantgares, et appelant son déploiement rapide. A ce titre, des objets prioritaires ont été identifiés par les partenaires pour renforcer le dispositif à court terme au bénéfice des usagers.

Le tour de table financier de ces projets reste à finaliser avec les financeurs locaux (certains projets sont inscrits au CPER). Il s'agit de :

- L'allongement des quais de la branche ouest pour qu'ils accueillent des trains plus capacitaires ;
- La construction d'une nouvelle halte à Labège La Cadène ;
- La réalisation des PEM de Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourtenourt, Lalande-Eglise, Lespinasse ;
- La création d'un terminus partiel à La Vache – Route de Launaguet.

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

Opérations pour préparer l'arrivée de la troisième ligne de métro, la ligne C	Montant	Reste à financer
Allonger les quais de la branche ouest pour qu'ils accueillent des trains plus capacitaires et pour assurer aux nombreux nouveaux usagers de la ligne C l'accès à des trains (notamment à Colomiers)	17M€ courants	7M€ (hors CPER – 10M€)
Construire une nouvelle halte ferroviaire à Labège La Cadène pour améliorer la desserte de la zone d'activités de Labège et permettre aux usagers de combiner métro et train	28,5M€ courants	11,7M€ (hors CPER – 16,8M€)

Opérations pour accompagner l'évolution de l'offre ferroviaire du quotidien sur la branche nord à l'occasion des AFNT	Montant	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 PEM de : → Castelnau d'Estrétefonds (y compris foncier) → Saint-Jory, Fenouillet-St Alban, Lacourtenourt, Lalande-Eglise (y compris foncier) → Lespinasse	112M€ dont : 49M€ 2025 49M€ 14M€	112M€ dont : 49M€ 2025 49M€ 14M€
Assurer l'interconnexion avec le métro et éviter un engorgement supplémentaire de Toulouse Matabiau → Créer un terminus partiel à La Vache – Route de Launaguet	22,9M€ courants	9,4M€ (hors CPER – 13,5M€)

La conclusion d'un accord politique de l'ensemble des partenaires dans le courant de l'année 2026 sur cette première phase, aboutissant à un programme d'opérations partagé et un plan de financement engageant matérialisera la poursuite effective de la démarche SERM. Il s'agira alors de la première étape opérationnelle consécutive à l'octroi du statut, indispensable à la poursuite de la démarche.

Au-delà de ces 4 objets prioritaires, des projets de court terme indispensables à l'atteinte de l'offre de service cible à horizon 2040 +

Réaliser dès à présent les projets cités dans le tableau ci-dessous permettrait d'atteindre l'ambition cible à court, moyen et long terme :

Projets à lancer dès que possible en complément des 4 objets prioritaires	
Démarche SERM	Etudes socio-économiques et environnementales Priorisation et phasage des projets post-2032
Schéma ferroviaire	Développer l'offre ferroviaire à infrastructures constantes : plages horaires élargies et plus de trains en heures creuses
	Acquérir du matériel roulant dans la perspective des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)
Schéma lignes routières	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
	Poursuivre les études ferroviaires niveau études préliminaires (EP) puis Avant-Projet (AVP)
Vélo	Lignes routières express régionales et urbaines : études et mise en place de renforts d'offres à horizon 2028/2032
	Etudes de faisabilité d'aménagements pour faciliter la circulation des services routiers
Covoiturage	Poursuivre le Réseau Express Vélo
Services	Expérimenter 4 lignes de covoiturage
	Premières briques de l'interopérabilité de la billettique et de l'information voyageur pour fluidifier l'expérience et le parcours voyageurs, et d'autres services communs

4.

Un cadre partenarial pour déployer le SERM, et ce dès maintenant, pour atteindre l'ambition cible à long terme

Les partenaires ont décidé d'un cadre commun partenarial pour assurer le déploiement du SERM. Ce cadre permet d'affirmer leur volonté politique, de 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.

Les grands principes du cadre partenarial

1. L'affirmation d'une **volonté politique de coopération** en faveur du développement du SERM ;
2. 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 ;
3. Un **développement cohérent et intégré des mobilités** structurantes à l'échelle du ressort géographique du SERM du bassin de mobilité toulousain ;
4. Une **implication mutuelle** des partenaires au service du projet, compte-tenu de leurs champs de compétence respectifs ;
5. 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.

Garantir un pilotage collectif et efficace, ainsi qu'une coordination opérationnelle

Un cadre de gouvernance pour piloter collectivement et efficacement le SERM.

- Une **gouvernance stratégique**, permettant d'assurer la cohérence de la vision cible, de l'ajuster en tant que de besoin, et d'évoquer les enjeux de financement et de coordination en associant l'ensemble des partenaires et notamment les 19 EPCI du territoire ;
- Dès l'obtention du statut de SERM, la mise en place d'une **structure locale de coordination**, telle que prévue par la loi, pour assurer la coordination des maîtres d'ouvrage en charge des opérations liées au déploiement du SERM. Cette structure prendra d'abord un format souple, type comité de pilotage (COPIL)/ comité technique (COTEC), et une réflexion pourra être engagée sur des formats de type Groupement d'Intérêt Public (GIP) dans un second temps, une fois les conditions réunies.

Un conseil stratégique pour piloter collectivement

Instance de **dialogue** regroupant Etat, Région, Tisséo Collectivités, Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, opérateurs de l'Etat et gestionnaires d'infrastructure.

Missions : actualiser l'ambition du service, traiter les enjeux d'offre, de financement et de coordination.

Format : Conseil stratégique (élus), Comité stratégique (services), Groupe de travail si besoin.

Peut être **élargi** à une **Conférence du SERM** avec les 19 intercommunalités et autres partenaires locaux.

Une Structure Locale de Coordination (SLC) pour le suivi opérationnel

Coordonner les maitrises d'ouvrage, assurer la cohérence avec la feuille de route du SERM, en mettant en place un corpus conventionnel clair pour piloter et assurer le reporting auprès des financeurs, et en mettant en place une **capacité d'ingénierie coordonnée**.

Possibilité de **territorialiser** cette coordination, pour être au plus près des projets.

Mise en œuvre phasée :

- o Phase 1 : sans personnalité morale, organisation souple (COPIL/COTECH)
- o Phase 2 : possibilité d'évolution en GIP si pertinent

**Mise en place post-obtention
du statut de SERM**

Une priorisation et un phasage des investissements à venir en fonction de leur intérêt socio-économique

Dans le cadre partenarial défini, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités ont décidé de **lancer des études de trafic en utilisant un outil de modélisation partenarial (Camino-T) mis à jour fin 2025**. L'évaluation socio-économique, issue des données de la modélisation de trafic, guidera la priorisation et le phasage des projets afin d'affiner l'ambition cible du SERM.

Le SERM du bassin de mobilité de Toulouse sera aussi pris en compte dans la démarche "Demain Mobilités !" visant à élaborer un plan de mobilité pour l'agglomération toulousaine. Cette démarche, qui doit permettre de définir la feuille de route mobilité pour la période 2030 – 2040, a fait l'objet d'une concertation préalable entre novembre 2024 et février 2025 pour discuter de l'état des lieux de la mobilité et pour débattre des enjeux et des orientations du plan. 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.



toulouse
métropole



Société
des Grands
Projets

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