



AUTATE



**ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS
DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAIN ET DE SES ENVIRONS**

Courriel: contact@autate.fr

Le réseau de transport TISSEO : Constats et propositions

Mai 2020

Table des matières

A.	Périmètre et objectifs du document	2
B.	Retour des usagers	3
C.	Etat des lieux du réseau actuel de TISSEO	3
1.	L'offre de transport du réseau Tisseo de bus présente des disparités	4
2.	Les LINEOs : offre peu homogène	6
3.	Disparités suivant la période: hors ou pendant les vacances scolaires	6
4.	Disparité sur la complémentarité transport en commun et vélo	7
D.	Propositions de pistes d'amélioration.....	7
1.	Priorité 1: TEB « Transport express Bus », un réseau de bus complété et rééquilibré.....	8
	Propositions de réalisations :	9
•	Création d'une nouvelle ligne LINEO X.....	9
•	Projet Canal St Martory	10
2.	Priorité 2: un transport de surface performant sur l'ensemble de l'agglomération	11
3.	Priorité 3: un boulevard urbain sur la rocade	11
E.	Outil d'évaluation des améliorations du réseau TISSEO	12

A. Périmètre et objectifs du document

- l'association ne traite que du réseau Tisseo (nous n'avons pas d'adhérents du réseau Arc-en-ciel),
- le réseau SNCF est défendu par l'association Rallumons l'étoile et le réseau vélo par l'association 2P2R. Toutefois, il est important que le partage de l'espace de chaque voie de déplacement se fasse en concertation entre les transports en commun, le vélo et les piétons, afin de développer un réseau de transports harmonieux pour tous.
- il s'agit ici d'établir un état des lieux du réseau de bus TISSEO sur l'agglomération toulousaine (centre Toulouse, première et deuxième couronne) et de faire des propositions d'évolutions.
- Nous n'avons pas de compétences techniques et de ce fait, nos idées sont celles d'utilisateurs formulant des pistes et des besoins. Les questions de solutions « techniques » idéales (tram, bus, trolleybus, métro, etc.) sont donc tout à fait embryonnaires.
- Toutefois, les choix « techniques » doivent être faits en assurant un équilibre de l'offre à l'échelle de l'agglomération: la contrainte budgétaire induite par un choix ne doit pas pénaliser toute une zone au profit d'une autre zone.
- Dernière minute: l'incertitude sur la réalisation de la 3ème ligne de métro (cf. article du Figaro du 12/05/2020 et de la Dépêche du 22/05/20) dégagera le budget nécessaire et accélérera la réalisation de ces propositions.

Constat général :

Les décisions en matière de transport en commun ont toujours été centrées sur la ville de Toulouse; par ailleurs, le réseau a été développé en étoile, ce qui le rend incomplet car mal corrélé avec les besoins, en particulier non adapté aux implantations des entreprises.

Les embouteillages qui sont actuellement concentrés sur la rocade le montrent: les automobilistes se déplaçant de banlieue à banlieue n'ont pas d'autre alternative « raisonnable » que de prendre leurs voitures.

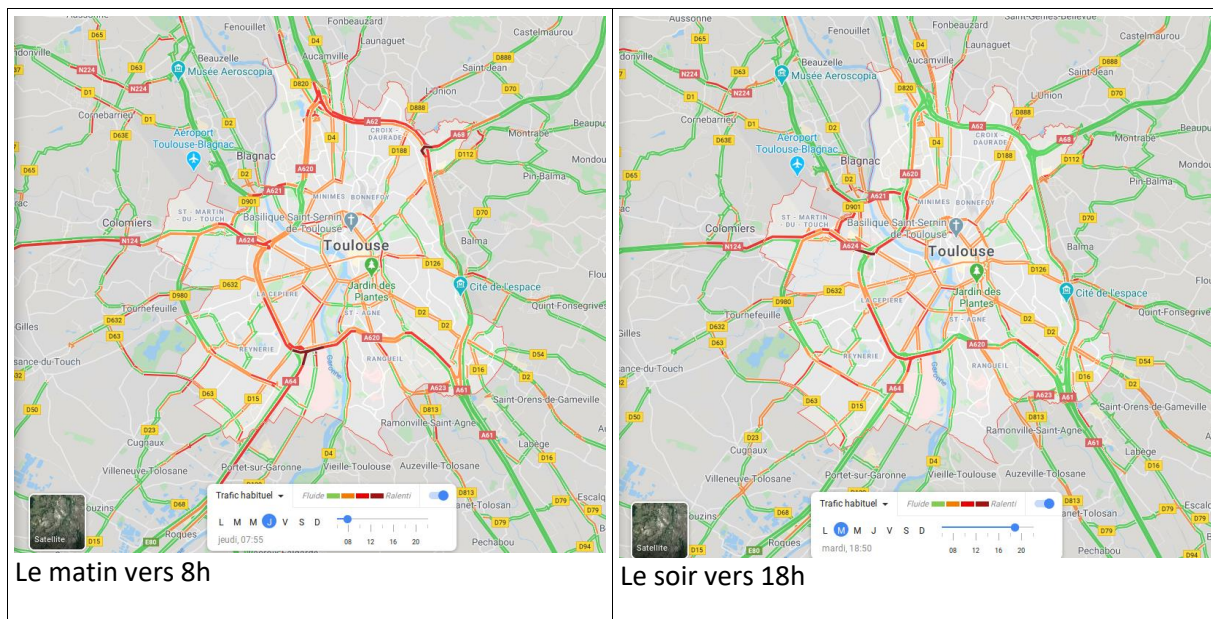


Image 1 : Trafic routier capturé par Google aux heures de pointe des déplacements domicile-travail

B. Retour des usagers

- Les personnes comparent le temps de déplacement en transports en commun avec celui en utilisant leur automobile.

C'est le temps de parcours qui compte: la durée du trajet en [transport en commun + attente au départ et en correspondance] est comparée à la durée du trajet en [voiture + temps pour trouver une place de parking].

Exemple :

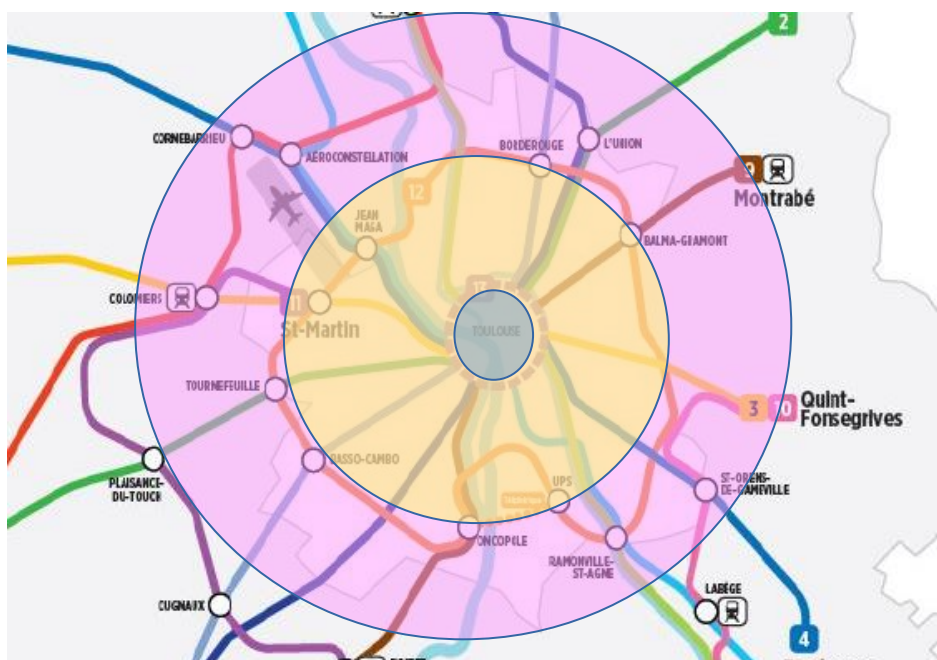
lundi 10 juin 2019 à 8h						
TEMPS DE TRAJET	DEPART	ARRIVEE	RESEAU TISSEO par le calculateur (nombre de correspondances)	heure de départ	Temps VOITURE par Michelin (sans embouteillages) choix rocade (distance)	Ratio voiture/tisseo
BLAGNAC	Mairie	entreprise aéronautique située entre Colomiers et Toulouse Saint- Martin au 322, Route de Bayonne (TOULOUSE)	52 min (1)	8h23	9 min (5,6 km)	5,8
PLAISANCE			1h03 min (1)	8h12	18 min (12,7 km)	3,5
TOURNEFEUILLE			53 min (1)	8h22	8 min (6,6 km)	6,6
RAMONVILLE			1h13 min (1)	8h02	23 min (17,6 km)	3,2
CASTANET			1h22 min (2)	8h28	34 min (19,6 km)	2,4
L'UNION			1h20 min (2)	8h30	27 min (16,9 km)	3,0
BALMA			1h10 min (3)	8h23	19 min (17,8 km)	3,7
PORTET SUR GARONNE			1h34 min (2)	8h16	20 min (15,1 km)	4,7
SAINT-ORENS			1h34 min (2)	8h16	26 min (24,3 km)	3,6
CUGNAUX			1h23 min (2)	8h27	17 min (11,6 km)	4,9
PIBRAC			aucune offre		20 min (9,9 km)	
COLOMIERS			13 min	8h01	7 min (4,9 km)	1,9

Table 1 : temps de parcours entre les villes de la banlieue ouest

- Avec le réseau en étoile de TISSEO, tous les trajets de banlieue à banlieue impliquent un allongement en distance (banlieue A vers le centre de Toulouse puis centre de Toulouse vers banlieue B) avec des correspondances: ce qui se traduit par un temps de parcours supérieur à 1h.

C. Etat des lieux du réseau actuel de TISSEO

Sur l'agglomération toulousaine, nous avons effectué un état des lieux du réseau en considérant 3 zones : Toulouse intra-périphérique (T), Couronne intérieure (Cint), Couronne extérieure (Cext). Ces zones représentent 480000 habitants pour Toulouse intra-périphérique et 560000 habitants pour les deux couronnes intérieure et extérieure.

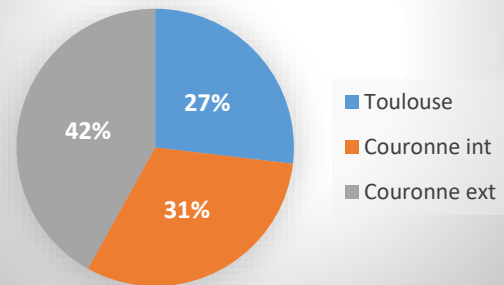


1. L'offre de transport du réseau Tisseo de bus présente des disparités

- Disparités entre les 3 zones : Toulouse intra-périphérique, 1^{ère} et 2^{ème} couronnes

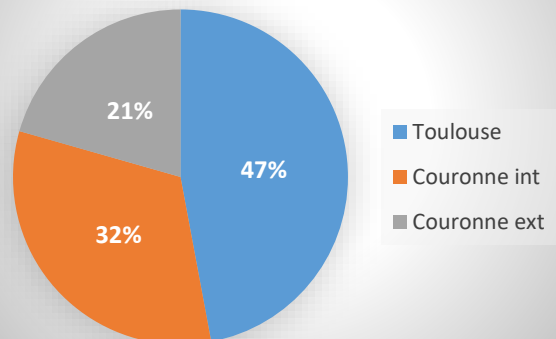
Toulouse centre compte presque autant de lignes de bus que les deux couronnes périphériques, en plus des lignes de métro et de tramway uniquement déployées dans la zone Toulouse centre.

Répartition des lignes de bus hors métro et tram

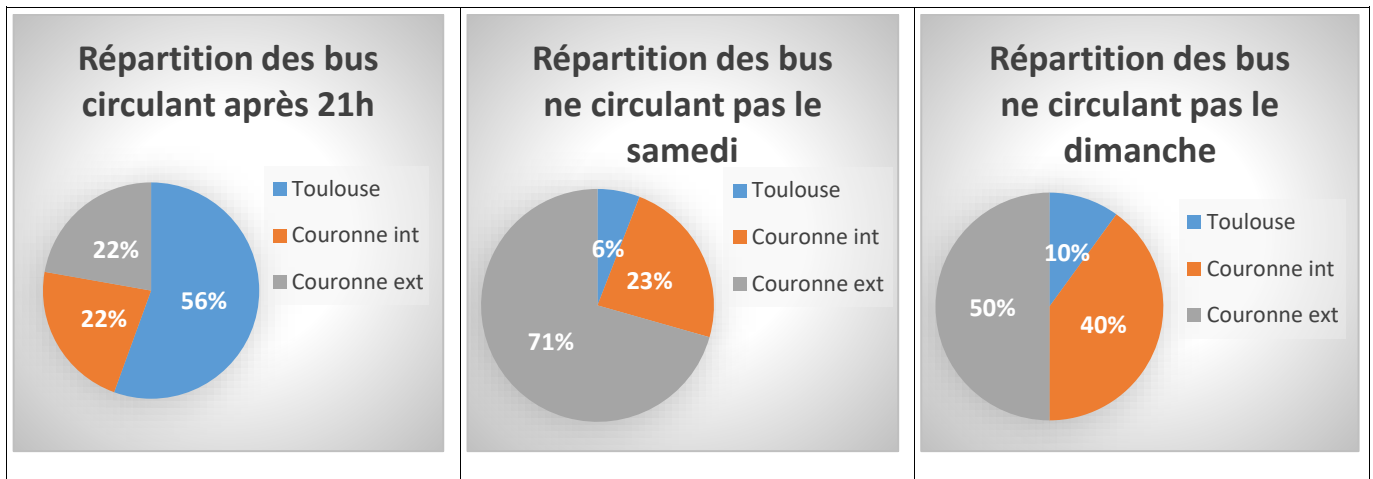


La disparité par zone est très criante quand on zoome sur les lignes de bus ayant une fréquence inférieure à 15 minutes aux heures de pointe: Toulouse centre est très fortement favorisée alors que le métro et le tramway qui sont à ajouter, ont également des fréquences inférieures à 15 minutes.

Répartition des bus de fréquence <15 min

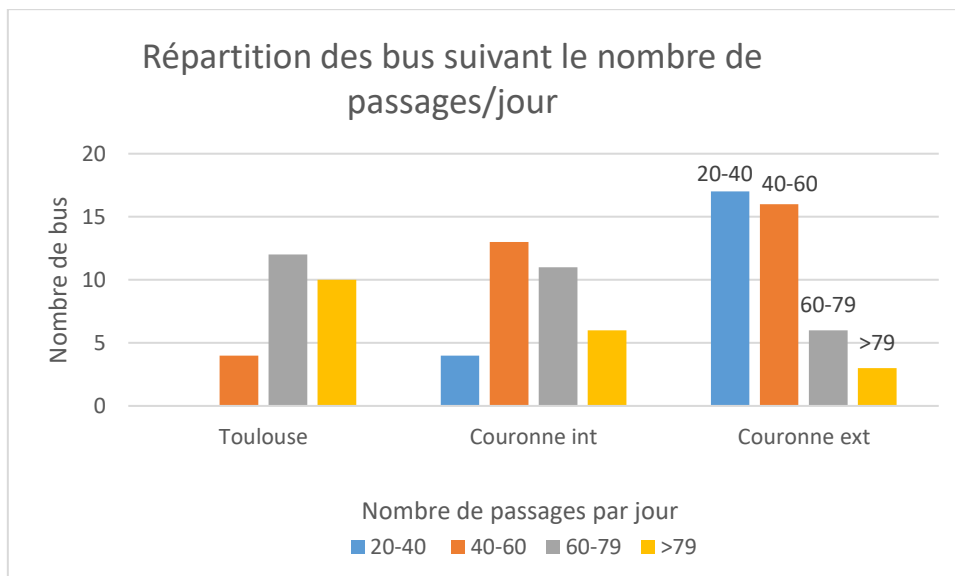


- **Disparité en nombre de services offerts le soir et le week-end**



On constate un nouvel avantage en faveur de Toulouse centre pour les services après 21h. Les deux couronnes intérieure et extérieure sont aussi très défavorisées pour la circulation des bus le weekend.

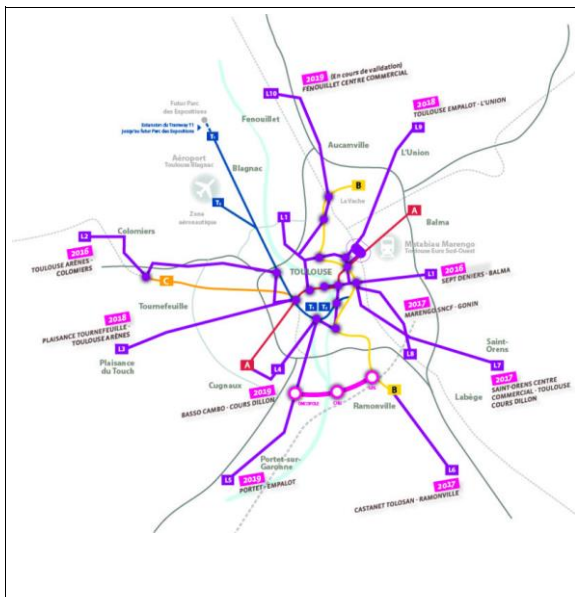
- **Disparités sur le nombre de passages/jour** : Le graphique ci-dessous montre que plus on va vers la banlieue, plus le nombre de passages/jour baisse. En d'autres termes, les services diminuent quand on s'éloigne vers la banlieue :



- **Disparités pour une même zone par quadrant géographique** : l'ouest et le nord des couronnes intérieures et extérieures sont sous-équipés en transports en commun (voir plus bas dans le document §D.1 page 8))

En conclusion : Toulouse hors métro et tram a relativement moins de lignes de bus mais ces lignes sont beaucoup plus fréquentes et plus nombreuses le soir et le week-end.

2. Les LINEOs : offre peu homogène



Le concept Lineo a été présenté comme un principe unique en termes d'amplitude horaire, de jours couverts par les transports, de fréquence, de service aux arrêts (affichage des attentes, arrêts abrités, attaches vélo). Cela n'est pas le cas, car l'état des lieux indique une disparité pour les Lineos qui traversent ces 3 zones (T, Cint. et Cext.),

Les services diminuent en s'éloignant de Toulouse (T) :

- Moins de panneaux alertant de l'heure des prochains passages
- Des arrêts sans abri
- Des fréquences différentes suivant la zone :

	Toulouse	T+Cint.	T+Cext.
Fréquence normale	6-8 mn	7-12 mn	9-13 mn
Vacances scolaires	+ 2mn	+ 5 mn	+ 6 mn

3. Disparités suivant la période: hors ou pendant les vacances scolaires

Toutes les zones sont à égalité sur ce critère : pendant les vacances scolaires, le nombre de bus diminue fortement. Cette réduction a un fort impact aux heures de pointe.

Nous avons des retours réguliers d'utilisateurs se plaignant de la baisse du service dans ces périodes de vacances.

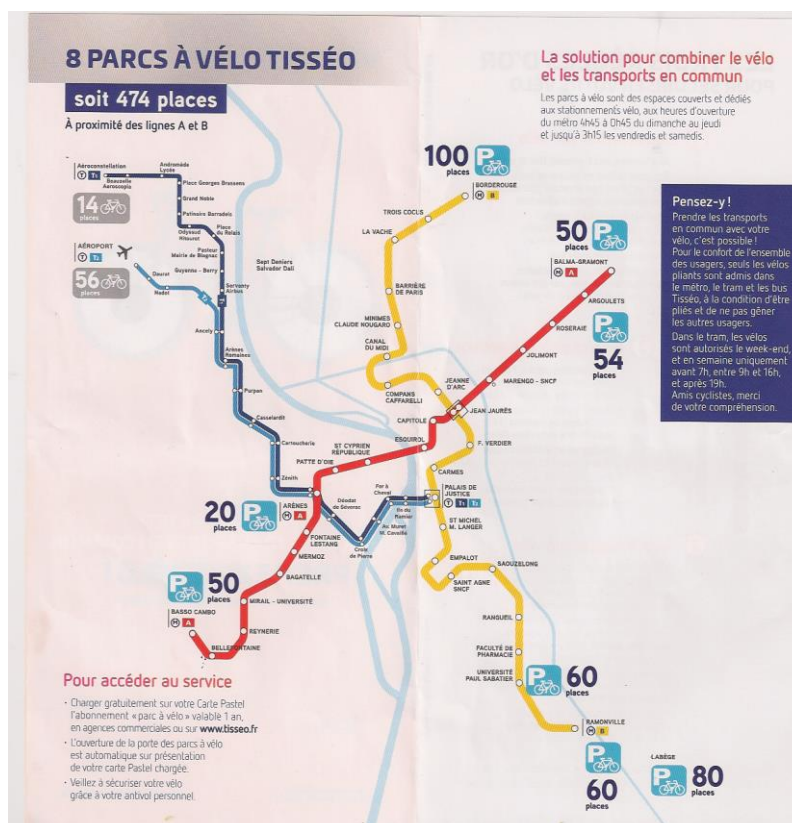
Nous avons relevé :

- Seulement 4 lignes de bus (sur l'ensemble de l'offre Tisséo) pour lesquelles les horaires ne sont pas modifiés en période de congés scolaires.
- Pour les autres, la baisse va de quelques passages à la suppression totale.

4. Disparité sur la complémentarité transport en commun et vélo

Comme indiqué sur la copie d'un plan Tisseo ci-dessous, on constate une disparité dans la distribution des Parcs à vélo sur le réseau Tisseo: 70 places de parc vélos au Nord-Ouest, 70 places au Sud-Ouest, 200 places au sud-est, 100 places au nord et 104 places à l'est.

Et ces places sont uniquement proposées en limite des zones Toulouse-centre et Ceinture intérieure. On n'en trouve pas au cœur de la banlieue.



D. Propositions de pistes d'amélioration

Nous avons raisonné en prenant en compte les urgences ce qui nous a conduit à définir trois niveaux de priorités :

1. Priorité 1: TEB « Transport express Bus », un réseau de bus complété et rééquilibré

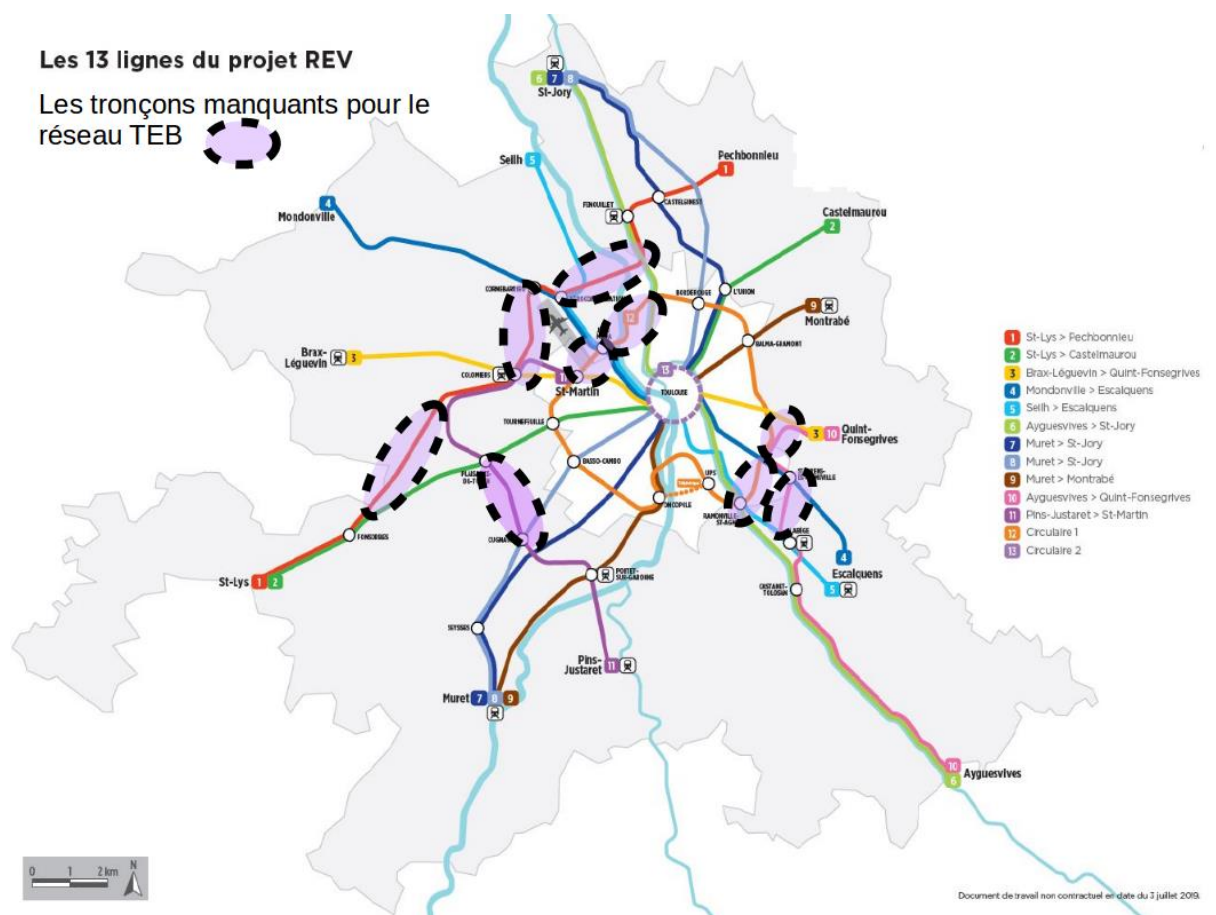
Nous demandons un meilleur maillage du territoire avec la mise en place de lignes (plutôt de bus) transversales.

Le réseau « idéal » que nous avons imaginé se nomme TEB « Transport express Bus » et consiste en un maillage fin du réseau de bus, en toile et de banlieue à banlieue.

On considère que le maillage proposé pour le futur réseau de pistes cyclables REV (Réseau Express Vélo) correspond aux besoins des mobilités domicile-travail - ce maillage a été construit en collaboration entre TISSEO et les associations vélos de l'agglomération.

Le trafic routier capturé par Google (image 1 page 2) confirme que les axes du réseau REV correspondent également aux déplacements domicile-travail des automobilistes.

La plupart des axes de ce maillage TEB sont couverts par des lignes de bus TISSEO, sauf quelques tronçons, les principaux étant situés en première couronne et dans les zones Ouest, Nord et Sud-Est ; nous les avons identifiées dans les bulles mauves dans le schéma ci-dessous :



Notre première priorité est donc la création des tronçons manquants afin de mettre en place le réseau TEB et ainsi rééquilibrer l'offre de transports en commun sur l'agglomération.

Comme précisé en préambule, n'étant pas des professionnels des transports, nous ne pouvons pas définir des solutions techniques abouties; en particulier, nous n'avons pas d'outil de simulation qui nous permettrait d'évaluer les besoins capacitaires, et de proposer les solutions correspondantes

(bus, tramway, métro, ...). Malgré tout, le Prolongement de la Ligne B vers Labège (PLB), comme décrit dans le PDU, nous paraîtrait combler partiellement les tronçons manquant au sud. Nous présentons aussi ci-dessous des propositions concrètes pour réaliser les tronçons manquants à l'ouest : projet « Lineo X » et projet « canal de St Martory » d'un tramway-trolleybus en limite Couronne intérieure - Couronne extérieure :

Propositions de réalisations :

- Création d'une nouvelle ligne LINEO X

Il s'agit de créer une ligne de bus rapide et fréquente entre d'une part, le centre-ville de Tournefeuille et la ligne A du Métro (Basso-Cambo), et d'autre part entre le centre-ville et la future 3^{ème} ligne de métro à Colomiers. Cela nécessite :

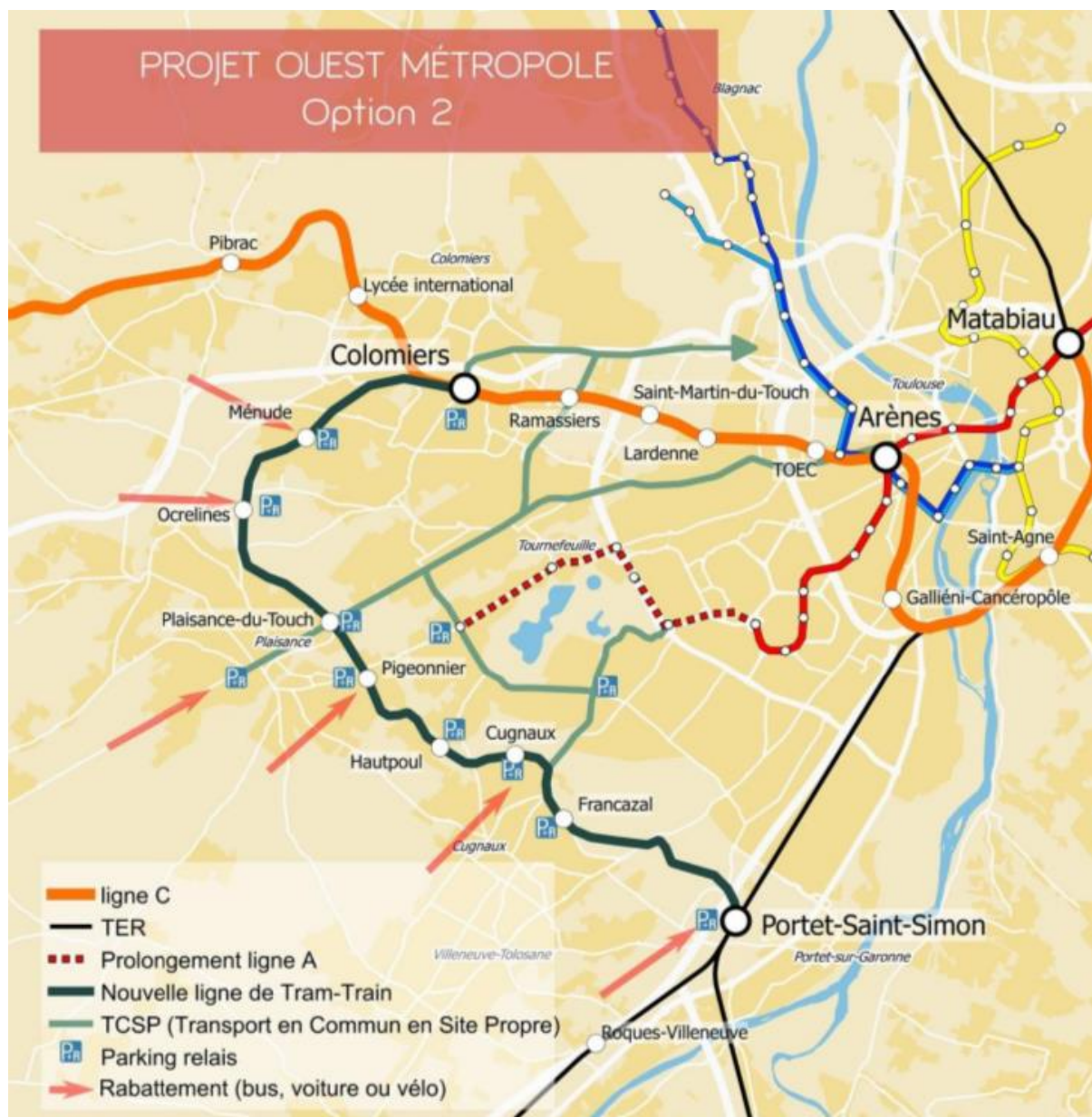
→ Des aménagements de voirie en voies dédiées: avenue du Marquisat, rue du Petit train et Boulevard Jean-Auguste Ingres dans le quartier des Ramassiers à Colomiers.

→ La création d'un Parc Relais sur le terrain de la SOCAMIL pour créer un report modal des automobilistes venant de l'ouest de Tournefeuille, vers les deux lignes de métro, et limiter ainsi la traversée de la ville par les voitures.



- **Projet Canal St Martory**

Pour le tronçon Portet-Cugnaux-Plaisance-Colomiers, nous souhaitons la création d'un tramway/trolleybus (porté par le collectif du désert de l'ouest et de l'AUTATE en 2017)



2. Priorité 2: un transport de surface performant sur l'ensemble de l'agglomération

Nos demandes :

- Des sites propres dédiés et prioritaires pour les lignes de transports en commun qui n'en ont pas (tramway, bus, etc.), afin de réduire la durée des trajets, et améliorer la fiabilité des transports.
- Lancer une étude de la faisabilité de mettre des bus sur les voies de tram
- Augmenter les fréquences de toutes les lignes afin d'avoir un service équitable dans les 3 zones Toulouse-centre, Couronne extérieure, et Ceinture intérieure
- Equilibrer l'offre de service entre les 3 zones le soir et le week-end
- Augmenter l'offre de service pendant les vacances scolaires
- Travailler sur l'offre de parkings relais et de stationnement sécurisés des vélos (en particulier aux terminus des lignes Lineo).
- Compléter le réseau TEB avec les autres liaisons manquantes, et les liaisons fines entre les bus, métros et tram, car nous avons constaté qu'il en manquait encore beaucoup.

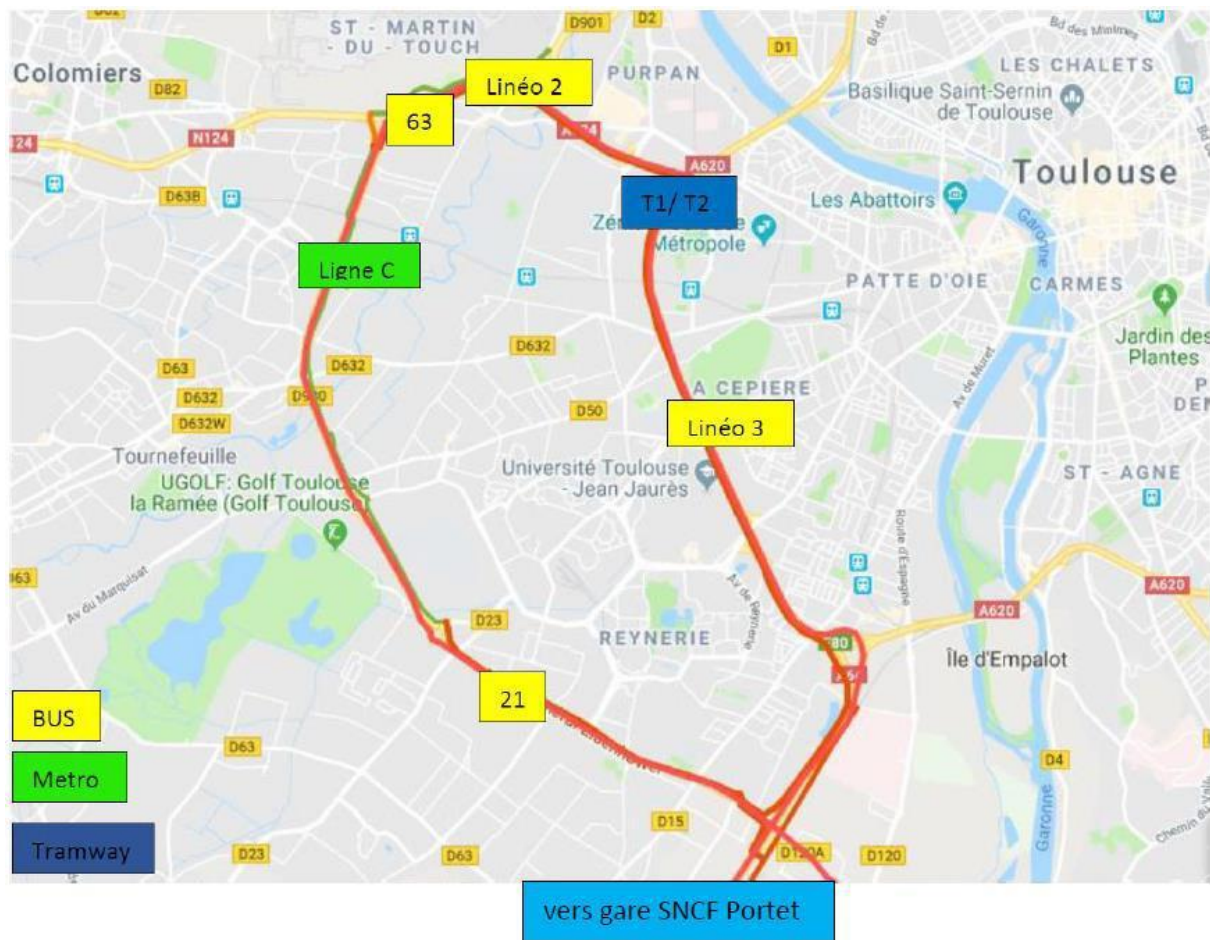
3. Priorité 3: un boulevard urbain sur la rocade

Le constat : Les autoroutes urbaines (périphériques ou rocades) qui étaient jadis une solution de mobilité deviennent une source de problèmes : bruit, pollution, congestion.

Il s'agit ainsi de transformer cet espace en boulevard « modes doux ».

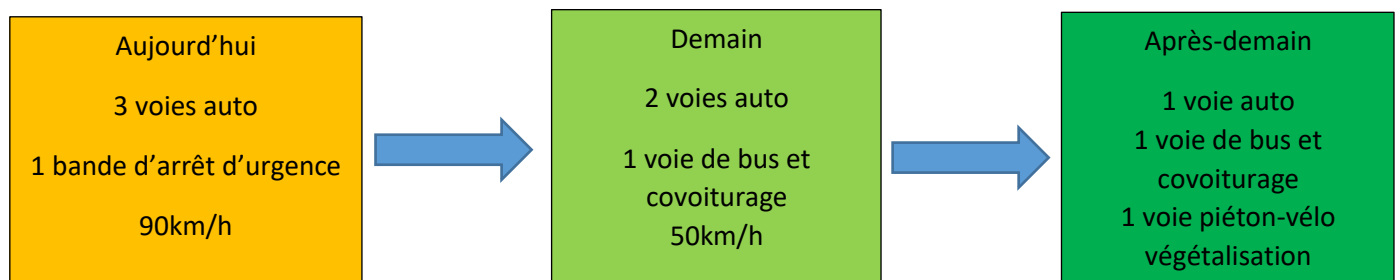
Le groupe de travail composé de membres des associations AUTATE et « Deux Pieds Deux Roues » propose le tracé suivant :

Gare SNCF Portet => A64 => rocade Ouest de Toulouse => A624 => Airbus => Rocade Arc-en-ciel => Boulevard Eisenhower => Gare SNCF Portet ; voir carte ci-dessous :



Le groupe propose d'appeler cette infrastructure : le LASSO au vue de la forme et de l'acronyme Liaison Airbus SudOuest

Quels sont les principes d'une transformation ?



<https://www.2p2r.org/dossiers/amenagements/autres-amenagements/article/plan-anti-bouchons>

E. Outil d'évaluation des améliorations du réseau TISSEO

Comme pour tout projet d'évolution, des critères sont à fixer pour quantifier régulièrement les améliorations.

Nous développons un logiciel de visualisation de la performance du réseau Tisseo nous permettant de disposer d'une cartographie en temps réel de l'offre de transports en TC en fonction des services (fréquences, soir, week-end, vacances scolaires).

Ce logiciel qui utilise les données Tisseo, sera disponible sur le site de l'AUTATE <https://autate.fr/site/>