

Evolution du réseau de transports TISSEO

analyse de décembre 2023 – mai 2024



ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES
TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION
TOULOUSAIN ET DE SES ENVIRONS
contact@autate.fr

Décembre 2023
- Mai 2024

Constat en décembre 2023 :

L'offre de service LINEO est efficace mais son extension aux 118 lignes est trop lente : 11 lignes rebaptisées Lxx et 6 autres lignes. Le déséquilibre de l'offre entre centre ville et première et deuxième couronne n'est pas résorbé et s'accentue. L'alternative à l'usage de la voiture est inexistante ou très insuffisante pour une grande partie des habitants de l'agglomération. La ZFE est stoppée. La ZTL serait-elle plus adaptée ?



Table des matières

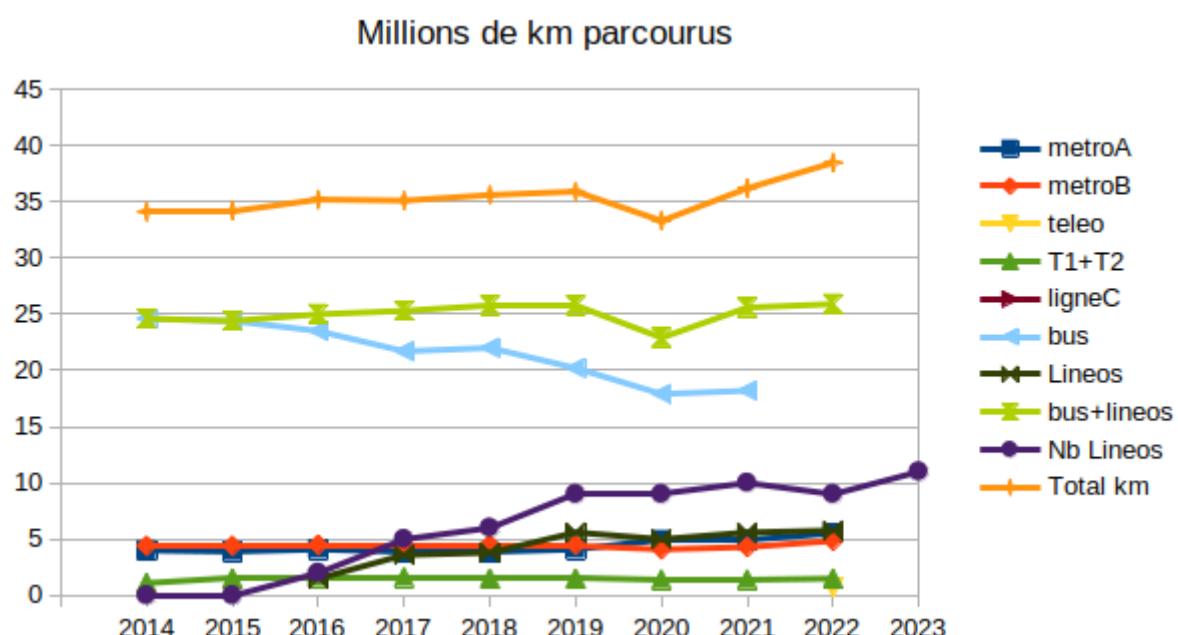
I. Evolution des Transports en Commun depuis 2014	3
A. Métro, Tram, Téléo, Bus Tisseo dont LInéos.....	3
B. Les évolutions du réseau en septembre 2023 :.....	6
C. Bus LIO.....	8
D. Autopartage et covoiturage.....	9
E. Les parcs-relais.....	9
F. Le stationnement.....	9
G. Le vélo.....	9
Les performances par ligne.....	10
A. Temps d'attente :.....	10
B. Les validations et les fréquences de passages.....	11
II. Informations via les commissions territoriales	15
A. 2022 : nouvelle feuille de route,.....	15
B. Zone Ouest :.....	15
C. Zone sud ouest.....	16
D. Zone Nord.....	20
E. Zone Nord Est.....	21
F. Zone Est.....	24
G. Zone Sud Est.....	26
III. Propositions pour des mobilités alternatives : prolonger Lineos ou LEX , correspondances.....	27

IV. ZTL versus ZFE.....	28
H. Objectifs de la ZTL (cf ADEME).....	28
I. Qui peut circuler dans une ZTL ?.....	29
J. Exemples de ZTL :.....	29
V. Annexe : images agrandies.....	30
A. Villes avec/sans service le weekend.....	30
B. Classification des lignes de bus : répartition par secteurs géographiques et centre ville.....	31
C. Durées d'attente.....	32

I. Evolution des Transports en Commun depuis 2014

A. Métro, Tram, Téléo, Bus Tisseo dont LInéos

Les chiffres TISSEO de 2014 à 2022 sur l'évolution du réseau

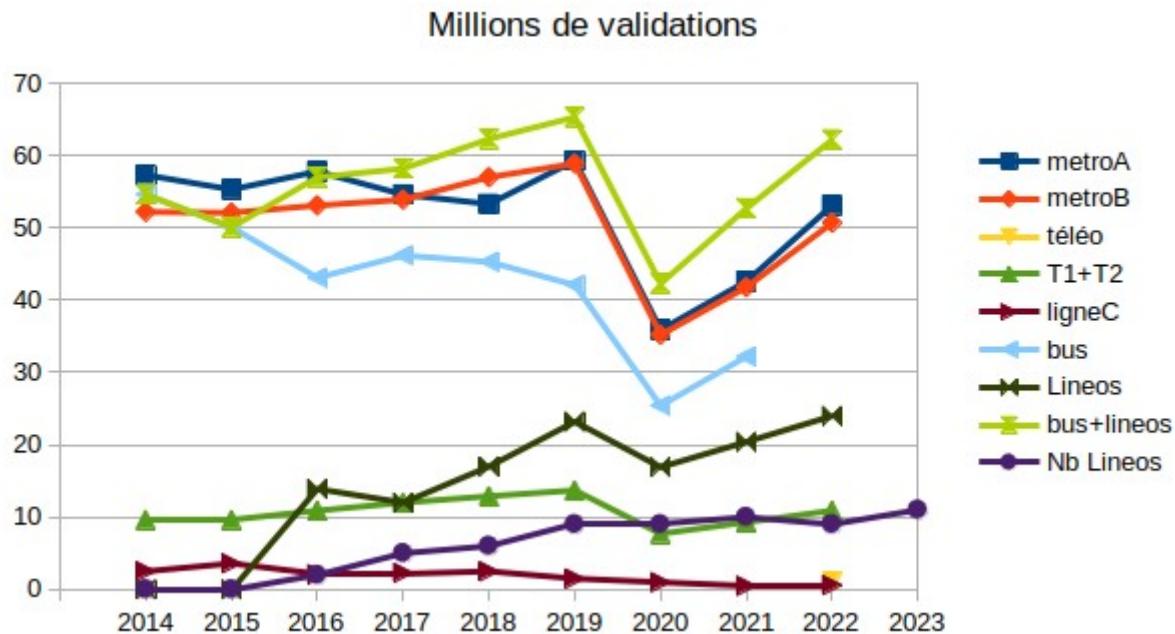


En km parcourus , le total augmente depuis 2021 avec l'offre de service LIneo et l'arrivée du Téléo (en 2022). La répartition par mode de transport donne le palmarès suivant : bus suivis par les métros A et B et le tram.

L'arrivée des services linéos en 2016 (courbe violette) augmente le nombre de km pour les lignes linéos (noir) mais diminution pour les autres lignes de bus (bleu clair).

L'année 2020 est particulière avec le confinement dû au COVID.

En nombre de validations, la chute des validations en 2020 commence à être rattrapée. Le nombre de bus hors Linéos reste assez stable malgré la forte demande de création de lignes en périphérie.



L'ensemble du réseau de surface de bus dépasse les moyens lourds comme une ligne de métro. Les bus Linéos progressent plus fortement que les bus classiques qui chutent significativement.

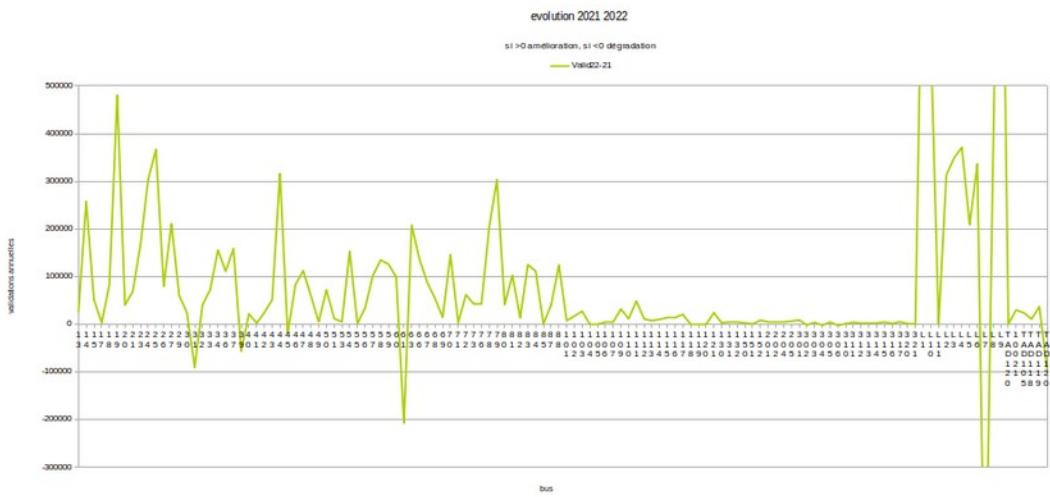
L'efficacité du service linéo (weekend, soirée et autour de 10 min aux heures de pointes et 15 min hors soirée) montre qu'on atteint 50 % des validations du métro pour un nombre de km parcourus équivalent et des coûts d'infrastructure bien plus faibles.

A noter : les Linéos ne sont pas des créations de ligne mais un changement de niveau de service d'une ligne existante. Les graphiques ci-dessus le montrent clairement en comparant les lignes bleu clair (bus non linéos) et les lignes noires (service linéos) : l'une augmente et l'autre baisse.

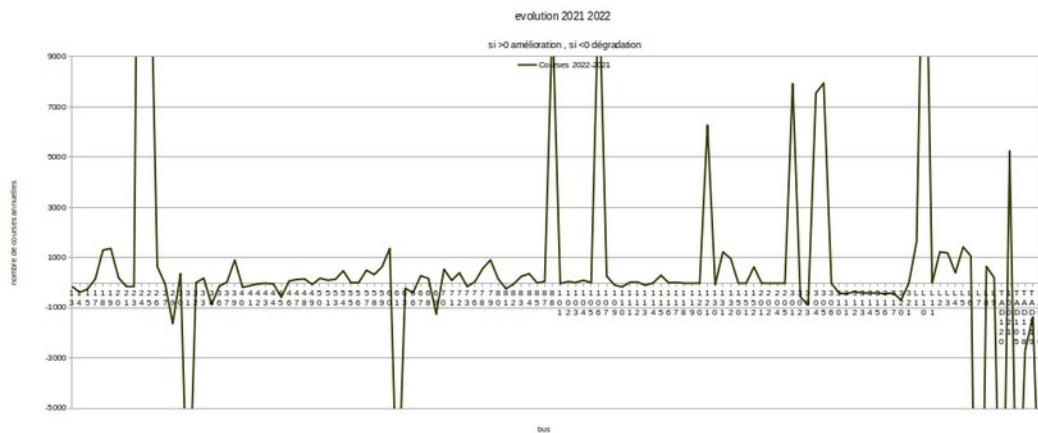
A contrario, la **ligne SNCF-TER-C chute** en nombre de validations car son niveau de service baisse au cours du temps et aucun moteur de recherche de trajet TISSEO ne propose cette solution. S'ajoute à cela une signalétique réduite à la sortie des Arènes.

Le dénigrement se poursuit en 2023 avec perte de son nom « ligne C » au profit de la future ligne de métro sans renommage de la ligne SNCF-TER.

Sur cette période 2014-2019 , pas d'explosion de l'offre de transport en surface. De plus cette offre reste très inégale : en service rendu et géographiquement.



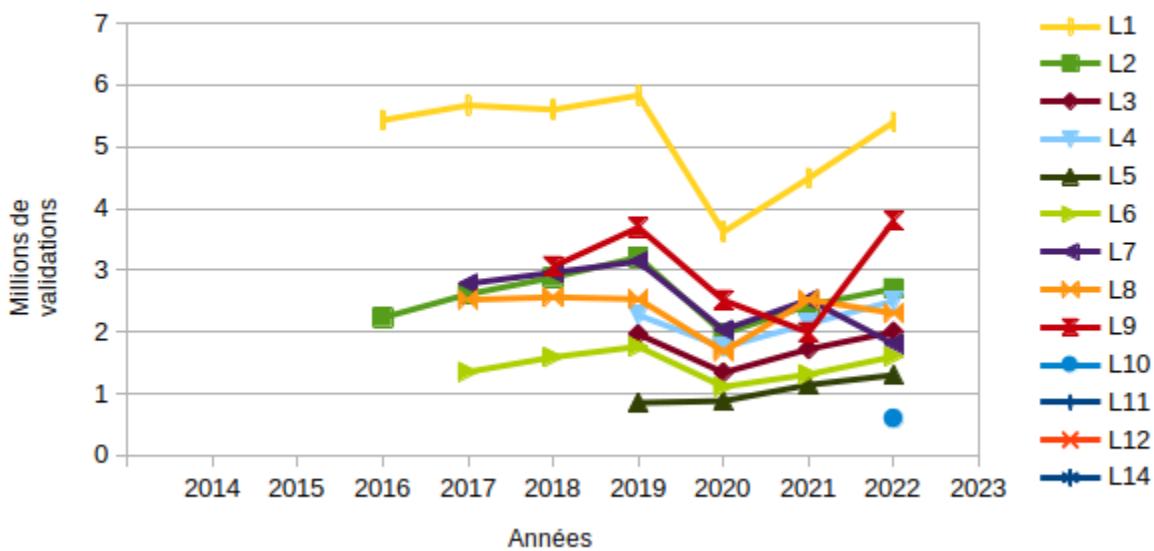
Globalement le nombre de validations augmente excepté sur les lignes arrêtées en cors d'année : 31(arrêté en sept),61 (arrêté en août),L7 (fusion L9)



Les améliorations de l'offre sur les lignes existantes ne sont pas significatives. Les dégradations (moins de passages) sont corrélées à la baisse des validations (

Détail des Linéos :

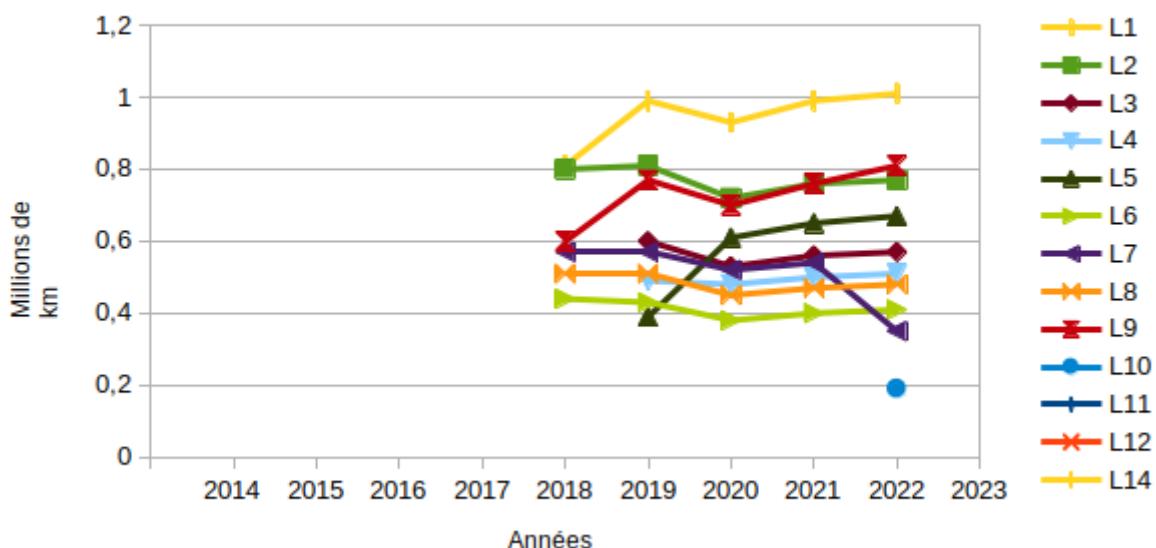
Evolutions des validations des Linéos



Pour chaque linéo, faible évolution des validations certainement liée à la faible évolution des trajets et des nombres de passages (km parcourus).
Exception pour le L9 après sa fusion avec le L7 : le L9 augmente et le L7 diminue.

L'année COVID a été très marquée pour le L1 qui n'a pas encore rattrapé son niveau antérieur.

Evolution km parcourus par les Linéos



B. Les évolutions du réseau en septembre 2023 :

source Conseil syndical Tisseo Decembre 2023 : <<La grande modification du réseau en septembre a été la transformation du transport à la demande avec trois lignes régulières autour de Cornebarrieu.

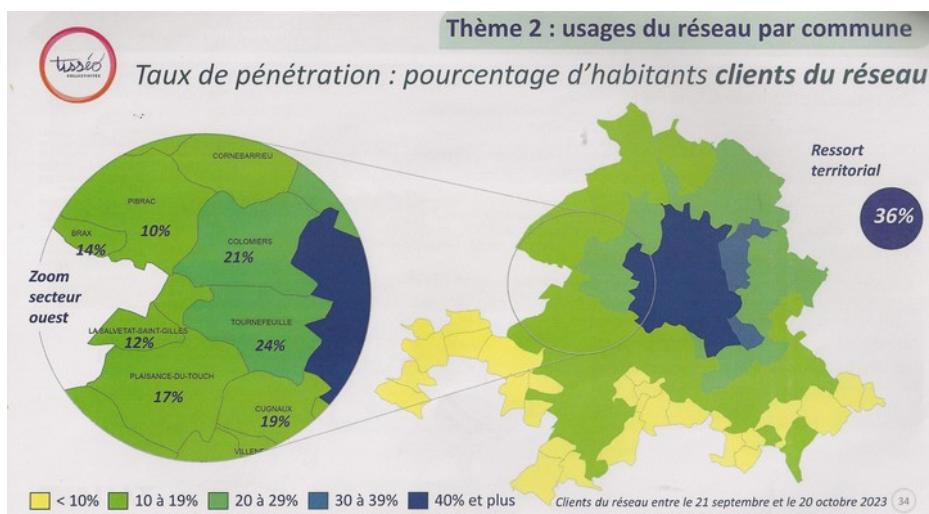
Nous sommes sur une hausse très importante de fréquentation, suite à cette modification. Nous aurons l'occasion de la mesurer de manière plus détaillée, mais nous pouvons considérer qu'entre l'ancien système de septembre 2022 et l'actuel système de septembre 2023, la hausse est de plus de 26 %..

Quand nous modifions un réseau pour tenir compte de l'évolution géographique, nous avons immédiatement des résultats, c'est le cas ici.

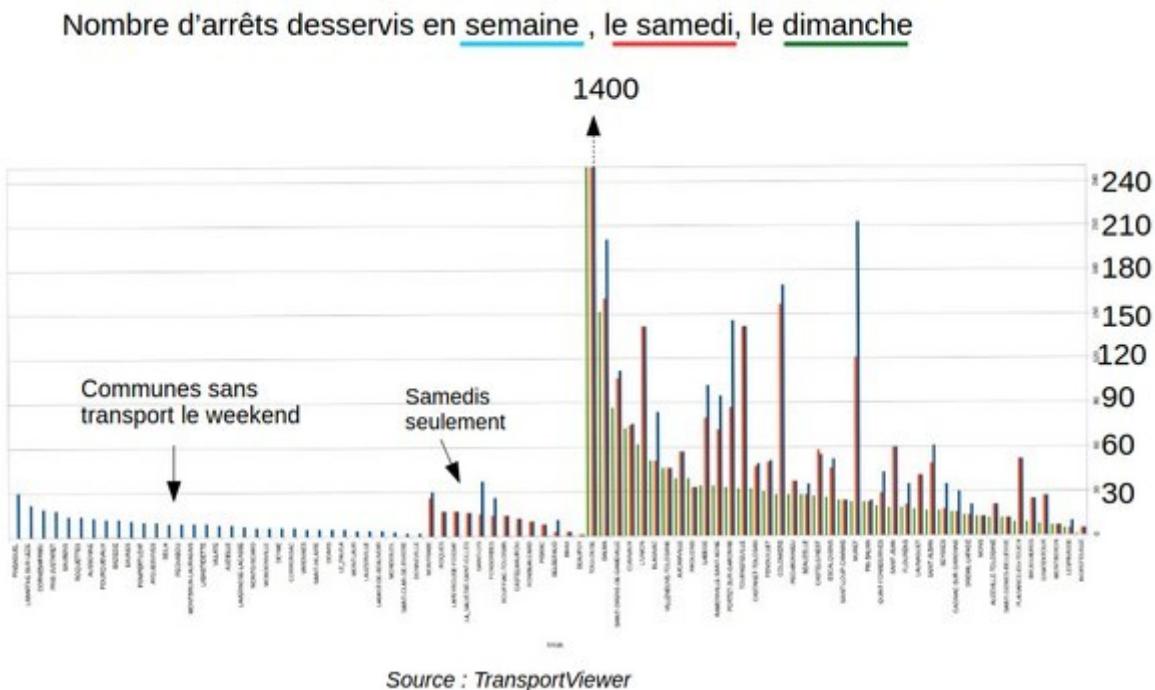
Deux nouveaux Linéo ont été développés autour de cela sur l'année passée. Là encore, nous trouvons une augmentation de fréquentation très significative sur les zones concernées.>>



Le déséquilibre de l'offre entre le centre ville et les périphéries est toujours existant et est quantifié par l'étude TISSEO sur le % de la population avec une carte pastel :



Voir comment Maj le graphe ci-dessous avec l'arrivée du TAD Cornebarieu

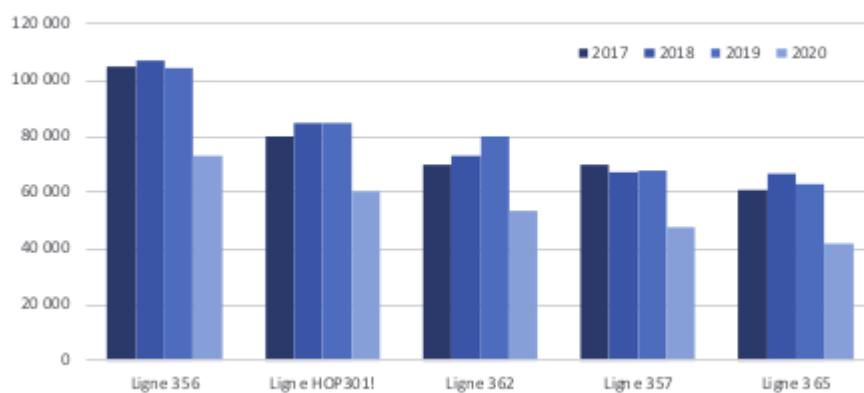


Voir en annexe cette figure agrandie pour plus de lisibilité.

C. Bus LIO

Les 5 lignes les plus fréquentées ne changent pas :

Évolution de la fréquentation des 5 lignes les plus fréquentées du réseau liO (hors scolaires)



Source : Conseil Départemental de la Haute-Garonne. ©AUAT.

en 2021 (fréquentation annuelle) :

Revel - Caraman - Toulouse (ligne 356)..... 82 600
 Villemur - Eurocentre - Toulouse (ligne HOP301!)..... 69 300

Larra - Grenade - Toulouse (ligne 362).....	67 100
Boulogne-sur-Gesse - Samatan - Toulouse (ligne 365).....	50 300
Revel - Fourquevaux - Toulouse (ligne 357).....	48 900

+5 % d'offre commerciale (km parcourus) et des validations qui dépassent 800000 (en progression sans rattraper 2019 qui dépassait 1 Million de validations).

D. Autopartage et covoiturage

Citz +Iodines + yea en services d'autoparage : le parc de véhicules et le nombre de km parcourus augmente .

En novembre 2021, le top 3 des trajets les plus covoiturés à l'échelle du ressort territorial sont :

- Toulouse - Toulouse : 528 trajets,
- Toulouse - Montauban : 431 trajets,
- Toulouse - Albi : 289 trajets.

Avec

- 30% des trajets covoiturés sont supérieurs à 50km,
- 25% sont compris entre 20 et 50km,
- 20% sont compris entre 10 et 20km,
- 25% sont inférieurs à 10km.

E. Les parcs-relais

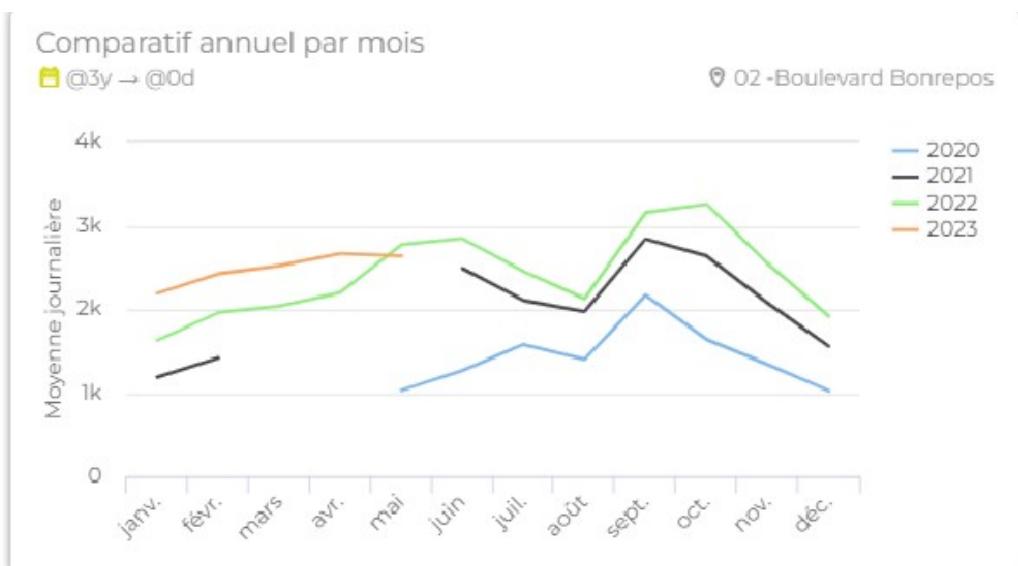
Total de 7857 places pour les véhicules et 334 places pour les vélos.

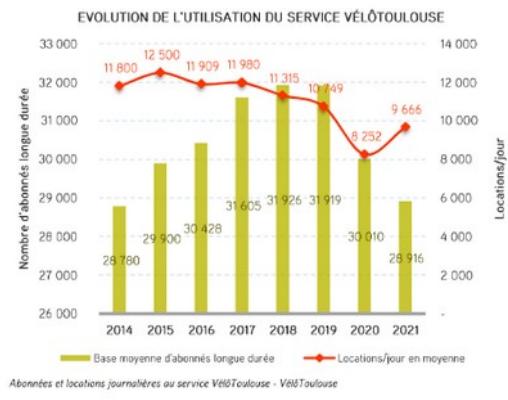
Extension du parking P+R Ribaute

F. Le stationnement

Evolution de la tarification des stationnements en centre ville avec une gratuité pour les véhicules électriques

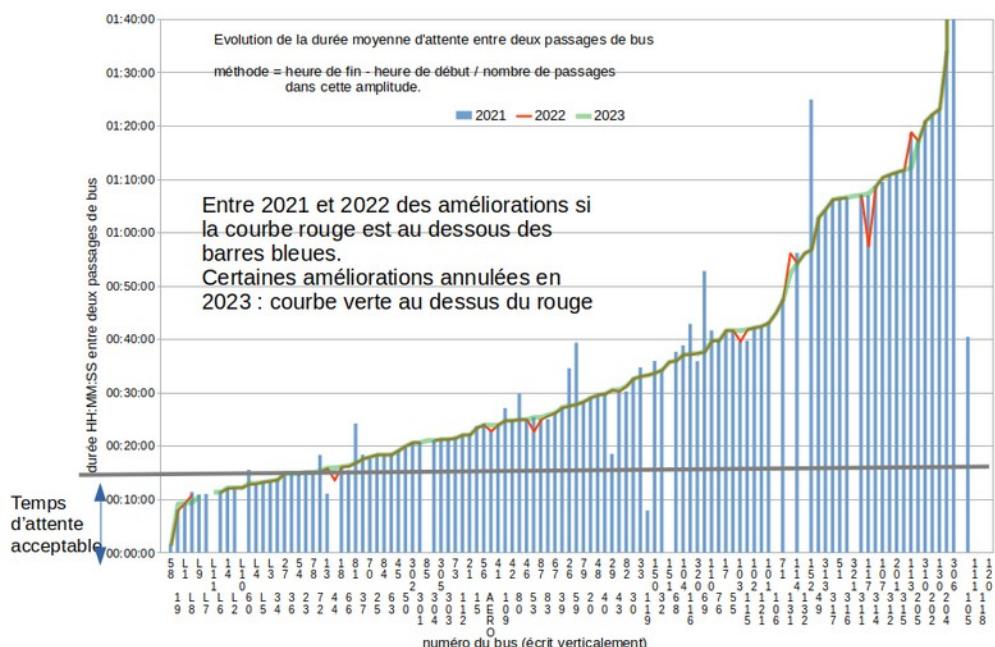
G. Le vélo





Les performances par ligne

A. Temps d'attente :

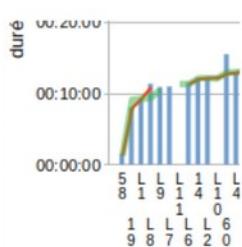


Voir en annexe cette figure agrandie pour plus de lisibilité.

➤ Comment lire la figure ?

Trois informations dans cette figure :

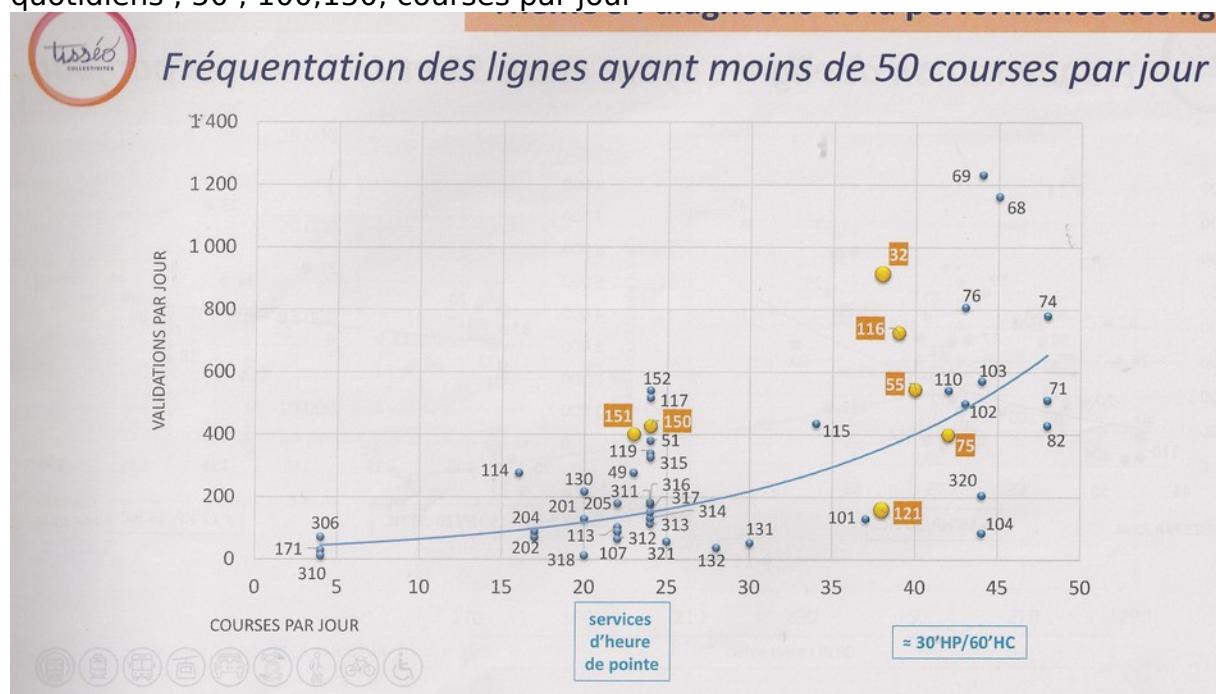
- dégradation/amélioration des durées d'attente. La durée d'attente s'est allongée en 2023 si la courbe verte est au dessus de la courbe rouge et des barres bleues.
 - Nouveau nom de ligne :
le L10 n'existe pas en 2021 , pas de barre bleue
Le L11 n'existe pas en 2021 et 2022 ,seule la courbe verte
 - Arrêt d'une ligne :
Le L7 n'existe plus en 2023 suite à sa fusion avec le L8 , pas de courbe verte.



- On observe une amélioration dès 2022 pour une série de lignes : la navette aéroport, 44,53,103,117, 152,110,69,116,104,68,150,60,33 ,59,26,80,109,81,72 et une dégradation pour un petit nombre de lignes 13,29,119,320,115. Pour 2023, certains retour arrière sur les améliorations de 2022 : 44, 53,103,117
- Le réseau de bus de surface représente autant de validations que chacune des lignes de métro, donc son développement est tout aussi prioritaire. La figure ci-dessus permet d'observer que plus de 80% des lignes de bus ont une durée moyenne d'attente supérieure à 15 minutes. Pourtant une ligne de bus devient attractive si son temps d'attente tombe en-dessous de 15 minutes. Ainsi, force est de constater que la mise en place de la ZFE n'a pas été accompagnée par une amélioration de la performance des transports en commun

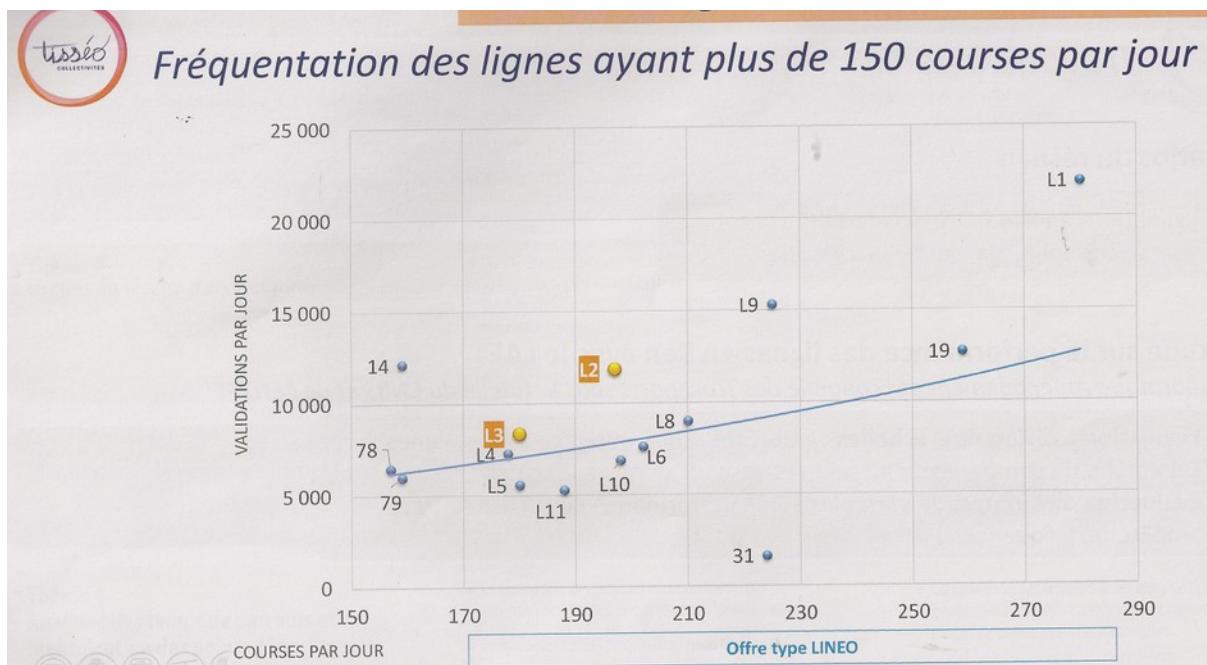
B. Les validations et les fréquences de passages

4 classes de lignes sont analysées par Tisséo en fonction du nombre de passages quotidiens , 50 , 100,150, courses par jour





Fréquentation des lignes ayant entre 51 et 150 courses par jour



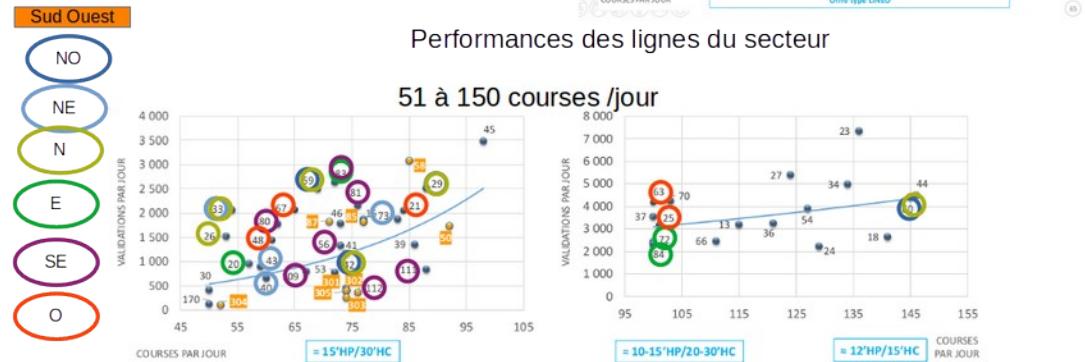
Eléments relevés :

Plus il y a de passages , plus il y a de validations.

Pour un même type de passage , le nombre de validations est fonction des pôles d'attractivité desservis (établissement scolaire , gare, ..) :pour le prendre en compte, le point pourrait avoir un diamètre fonction du nombre de pôles.

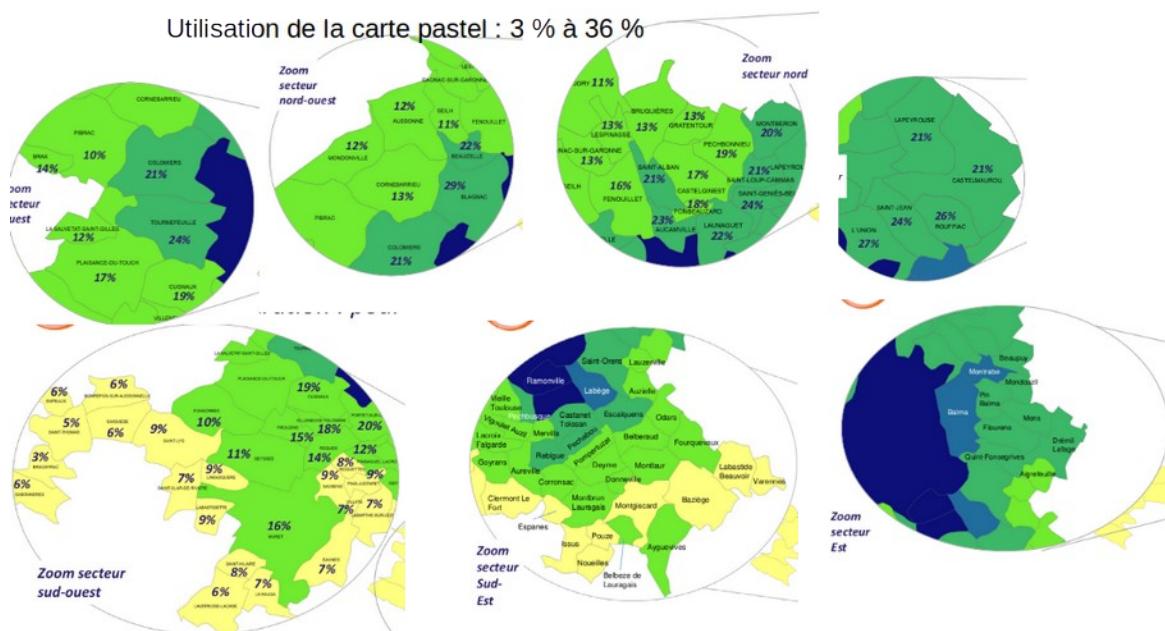
Si l'on croise les informations de performance et les informations géographiques en indiquant le secteur N,NE,E,SE,SO,O par une couleur sur les graphiques, les éléments relevés sont :

- Les lignes de moins de 100 courses sont plus nombreuses
- Les lignes du centre ville (aucune couleur) ont majoritairement entre 100 et 150 courses / jour
- Les profils Linéos concernent surtout les secteurs SE et E.
- Les lignes les moins performantes ont moins de 50 courses/jour ; dès 100 courses/jour on trouve les lignes les plus performantes



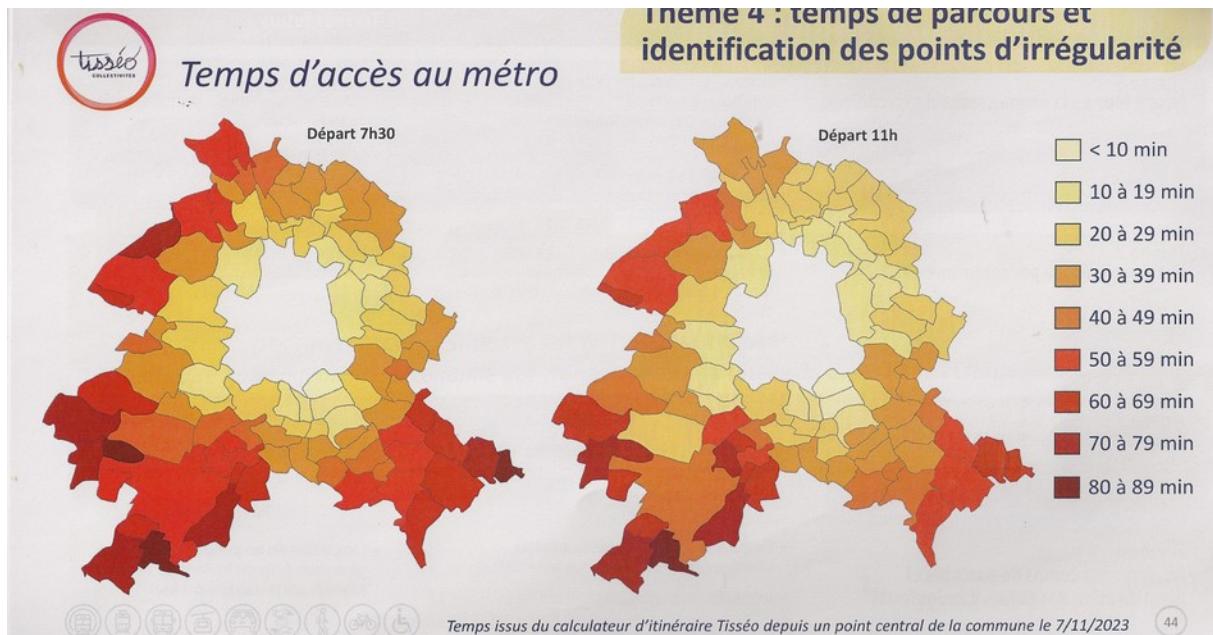
Les performances par classe et par secteur (rond de couleur ou fond orange pour les secteurs hors Toulouse centre).

Ces conclusions sont confirmées par le % de cartes pastel par secteur géographique : 'amplitude est de 3 % à 36 %



ce pourcentage est un traceur du taux d'utilisation des TC, en centre ville toulousain 36 % des habitants ont une carte pastel.

Ce pourcentage est très lié au temps d'accès au TC dont le métro : voir la carte ci-dessous.



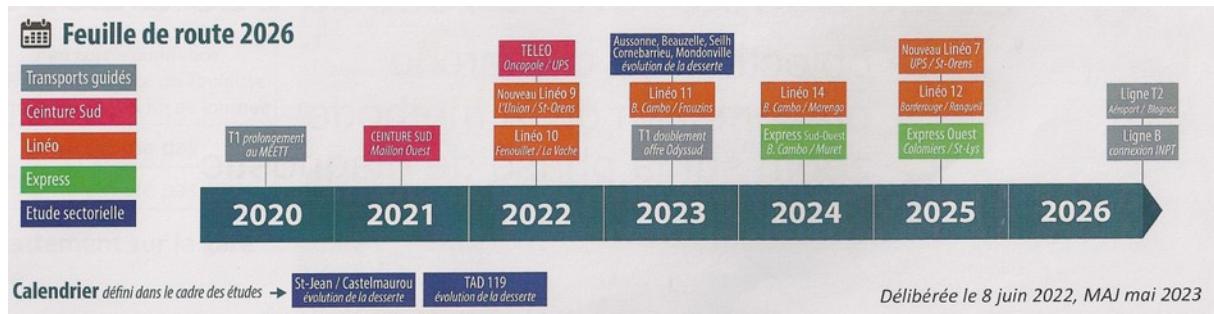
Le besoin d'étendre la durée de validité du billet est bien illustré ici : un grand nombre d usagers met plus de 1h pour atteindre le métro, il faudra composter un deuxième ticket !

II. Informations via les commissions territoriales

Ces commissions territoriales font le bilan du réseau par secteur géographique et donnent les évolutions futures projetées.

A. 2022 : nouvelle feuille de route,

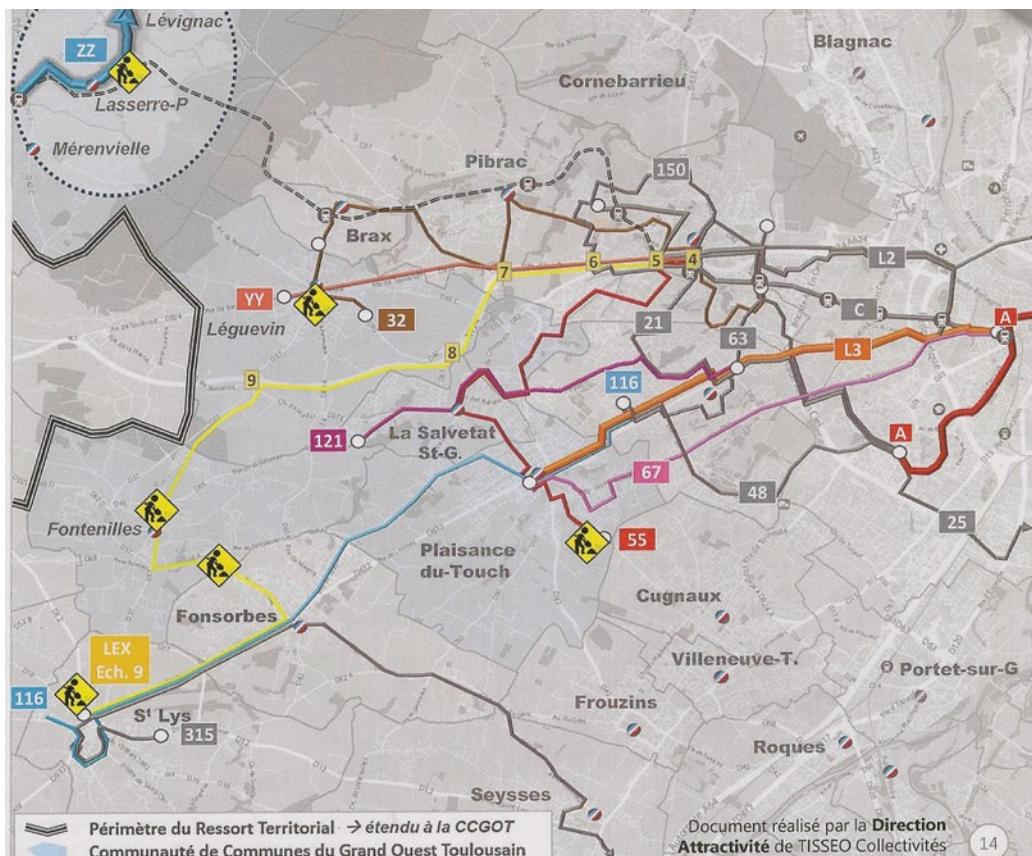
les évolutions concernant la première couronne de banlieue sont limitées à une ligne passant en service Linéo , le L7, en direction de St Orens.



Les deux autres linéos annoncés L12 et L14 seront en centre ville sur les axes des lignes A et B du métro (Borderouge-Rangueil pour le L12 et Basso Cambo - Marengo SNCF pour le L14).

B. Zone Ouest :

Ajout de 3 lignes et 2 lignes rallongées



+LEX St Lys, Colomiers
55 rallongée, 32 rallongée

+YY

+ZZ sur la nationale Auch-Colomiers



Fréquentation quotidienne des lignes du secteur Ouest en semaine

septembre-octobre 2023

Document réalisé par la Direction Attractivité de Tisseo Collectivités

ligne	septembre octobre 2023	septembre 2022	évolution 2022-2023	fréquence en semaine pointe/creux
LINEO				
LINEO 2	11 856	11 515	+ 3%	9' / 12'
LINEO 3	8 356	8 188	+ 2%	10' / 13'
LIGNES : SECTEUR D'EMPLOI NÉCESSITANT UNE OFFRE SPÉCIFIQUE				
25	3 181	2 204	+ 44%	10' / 30'
63	4 187	4 284	- 2%	12' / 30'
LIGNES LOCALES 1 : FRÉQUENTATION ENTRE 2 000 ET 3 000 VALIDATIONS/JOUR				
21	2 060	2 393	- 14%	15-18' / 25'
67	2 076	2 073	0%	20-25' / 35'
LIGNES LOCALES 2 : FRÉQUENTATION ENTRE 1 000 ET 2 000 VALIDATIONS/JOUR				
48	1 448	1 542	- 6%	25'-30' / 35'
LIGNES LOCALES 3 : FRÉQUENTATION ENTRE 300 ET 1 000 VALIDATIONS/JOUR				
32	915	790	+ 16%	35' / 60'
55	545	423	+ 29%	35' / 60'
75	399	-	-	30' / 70'
116	727	545	+ 33%	35' / 60'
150-151	828	614	+ 35%	30' / 45'
LIGNES LOCALES 4 : FRÉQUENTATION ENTRE 0 ET 300 VALIDATIONS/JOUR				
121	159	143	+ 11%	30' / 60'
TAD 170	129	-	-	30' / 60'
TAD 171	29	-	-	offre WE et soirée

La baisse de validations pour le 21 et le 48 peut s'expliquer par une concurrence sur le trajet du 21 (avec le 25 puis le 121) et l'ouverture du nouveau collège Guilhermy qui retire les collégiens en direction du collège de Labitie (ligne 48).

C. Zone sud ouest

Les évolutions annuelles

communes	validations jour type sept. 2022	validations jour type sept. 2023	évolution
Cugnaux	435	451	+ 4%
Frouzins	171	184	+ 8%
Muret	328	424	+ 29%
Seysses	525	496	- 6%
Basso Cambo	850	718	- 16%
Toulouse (hors Basso Cambo)	799	705	- 12%
Villeneuve-T.	161	209	+ 30%
non géolocalisé	92	3	- 97%
TOTAL	3 361	3 190	- 5%

Des statistiques à affiner sur les usages :

- du tronc commun 58/85
- des courses supplémentaires entre Seysses et Muret

Moyenne des validations – données billettique



Fréquentation sur un jour de semaine des autres lignes du secteur

ligne	septembre octobre 2023	septembre 2022	évolution 2022-2023	fréquence en semaine pointe/creux
LINEO				
LINEO 5	5 487	5 490	stable	12'
LIGNES : SECTEUR D'EMPLOIS NÉCESSITANT UNE OFFRE SPÉCIFIQUE				
25	3 181	2 204	+ 44%	10' / 30'
LIGNES LOCALES 2 : FRÉQUENTATION ENTRE 1 000 ET 2 000 VALIDATIONS/JOUR				
50	1 747	1 638	+ 7%	≈ 15' / 20'
LIGNES LOCALES 3 : FRÉQUENTATION ENTRE 300 ET 1 000 VALIDATIONS/JOUR				
49	291	325	- 10%	23 courses – ligne d'heure de pointe
116	727	545	+ 33%	35' / 60'
117	532	341	+ 56%	24 courses – ligne d'heure de pointe

33



Lignes internes au Murétain Agglo
fréquentation en jour de semaine



> novembre 2022

lignes	validations
301	421
302	279
303	218
304	107
305	429
306	70
310	32
311	165
312	88
313	107
314	107
315	296
316	174
317	150
318	-
320	145
TOTAL	2 787

> novembre 2023

lignes	validations	%
301	384	- 9%
302	409	47%
303	253	16%
304	96	- 10%
305	458	7%
306	82	17%
310	13	- 60%
311	179	8%
312	91	3%
313	119	11%
314	120	12%
315	337	14%
316	187	7%
317	168	12%
318	15	-
320	221	52%
TOTAL	3 151	13%



+ 13% de fréquentation sur les services internes au Murétain Agglo

Evolutions mises en œuvre le 4 septembre 2023

- = adaptation d'offre ligne 304
- = adaptation d'offre ligne 310
- = expérimentation ligne 318
- = expérimentation prolongement ligne 320

Moyenne des validations - sur un jour de semaine
Données billettiques
semaines 45 à 47 de 2022 et 47 à 49 de 2023

30



LINEO 11 et réseau associé - fréquentation sur un jour de semaine



+ 19% de fréquentation sur le corridor

> global réseau bus TISSEO + 5%

> septembre 2022		> septembre 2023	
lignes	validations moyennes sur un jour de semaine	lignes	validations moyennes sur un jour de semaine
47	2 920	LINEO 11	5 320
57	2 610	58*	3 190
58	3 360	85**	1 820
87	1 450	87	1 810
TOTAL	10 340	321	60
		scolaire 42	90
		TOTAL	12 290



* tronc commun important avec la ligne 85

**période de donnée modifiée (impact déviation de la rue du Stade)

14



LINEO 11 et réseau associé - fréquentation le samedi



+ 41% de fréquentation sur le corridor

> global réseau bus TISSEO + 13%

> septembre 2022		> septembre 2023	
lignes	validations moyennes le samedi	lignes	validations moyennes le samedi
47	1 140	LINEO 11	2 720
57	1 190	58*	1 000
58	970	85**	820
87	590	87	940
TOTAL	3 890	321	-
		scolaire 42	-
		TOTAL	5 480



* tronc commun important avec la ligne 85

**période de donnée modifiée (impact déviation de la rue du Stade)



+ 16% de fréquentation sur le corridor

> global réseau bus TISSEO + 21%

> septembre 2022

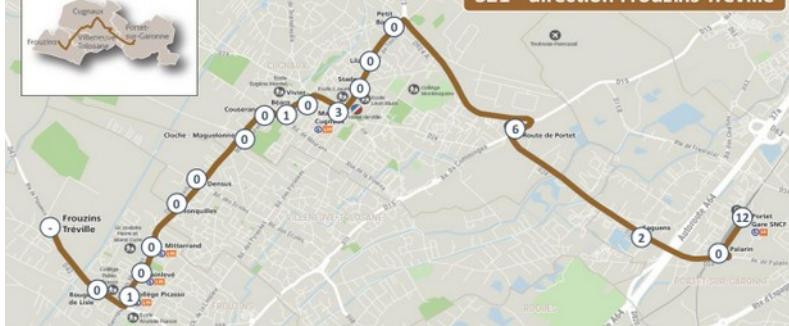
lignes	validations moyennes le dimanche
47	560
57	695
58	670
87	395
TOTAL	2 320

> septembre 2023

lignes	validations moyennes le dimanche
LINEO 11	1 690
58	640
85	-
87	360
321	-
scolaire 42	-
TOTAL	2 690



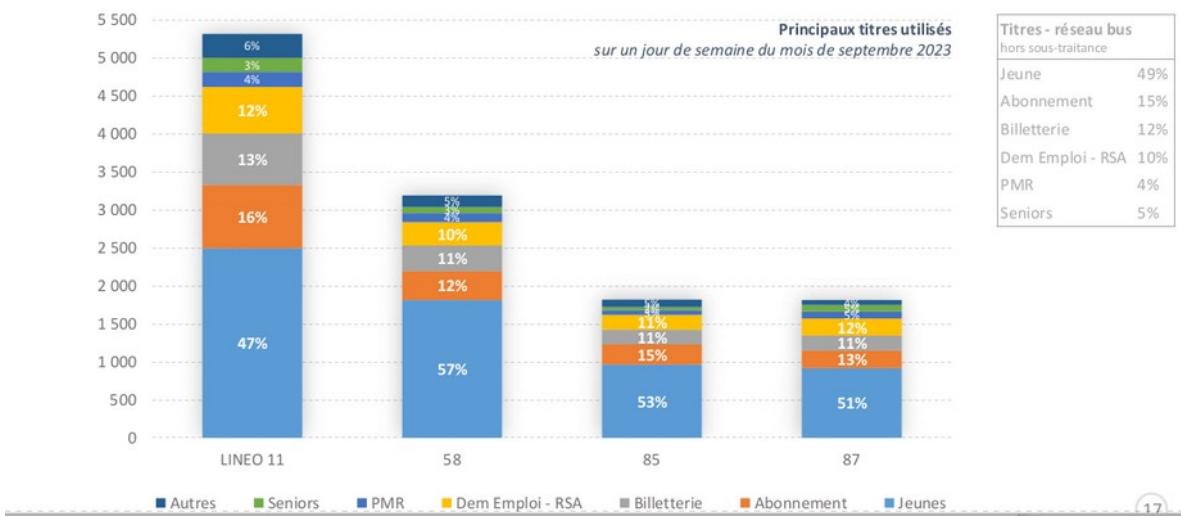
321 - direction Frouzins Tréville





L11 et réseau associé

1 usager sur 2 utilise un titre « jeune » pour se déplacer



17

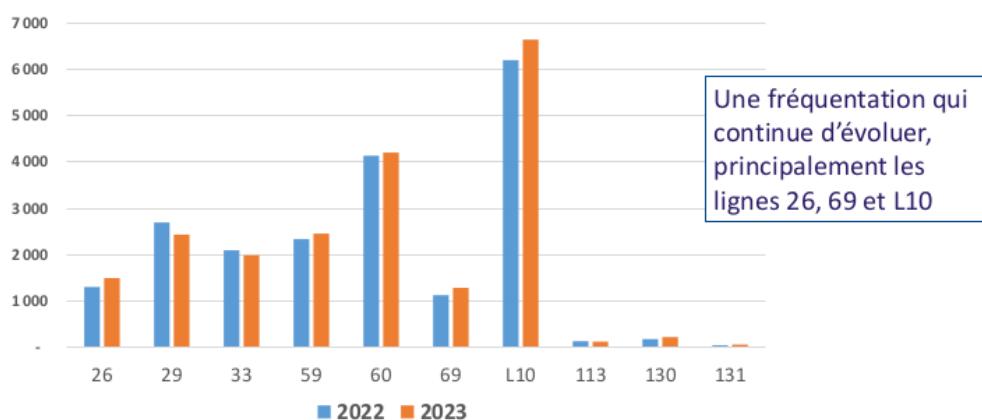
D. Zone Nord

14/11/2023

TRANSPORTS – Ce matin avait lieu à l'auditorium la commission territoriale nord de Tisséo, réunissant les maires et élus du nord toulousain (Toulouse Métropole et communauté de communes des Coteaux de Bellevue). Le Maire Philippe Plantade et l'Adjoint au Maire Philippe Costes ont à nouveau défendu une desserte de qualité, avec des rotations plus nombreuses aux heures de pointe, pour rendre l'offre de transports plus attractive pour les actifs dans notre commune. Nous avons également rappelé, avec d'autres élus, notre attachement à la création d'une navette pour rejoindre la gare SNCF de Saint-Jory.



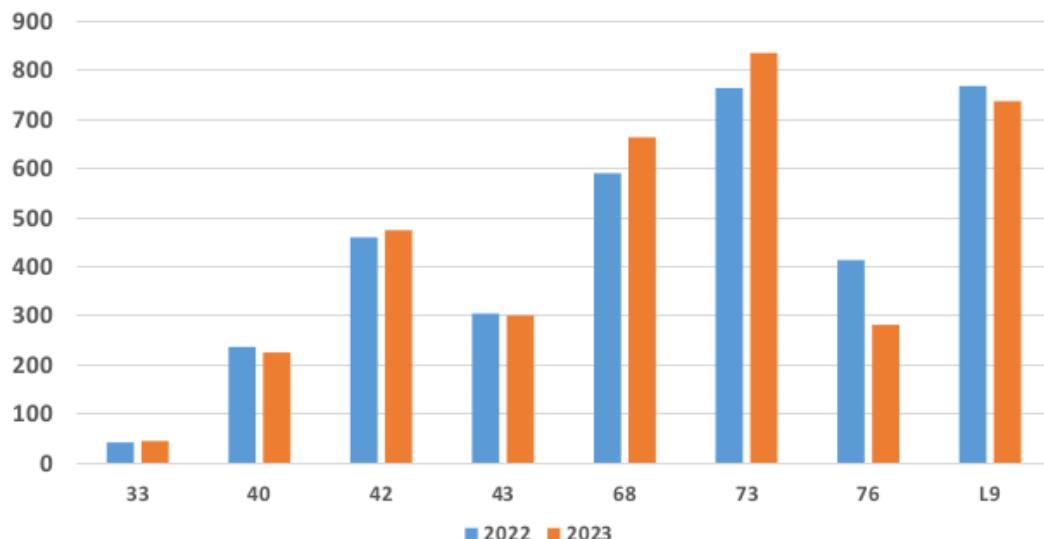
Evolution de la fréquentation



E. Zone Nord Est



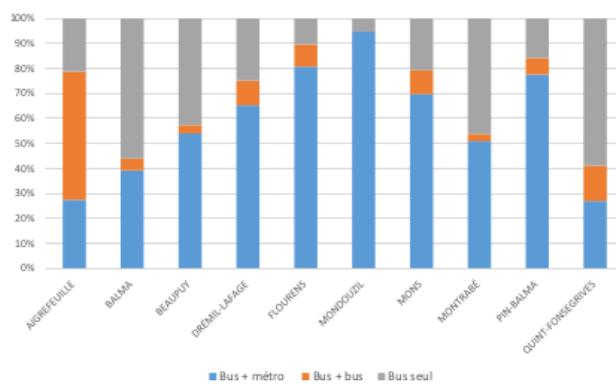
Evolution de la fréquentation sur le territoire



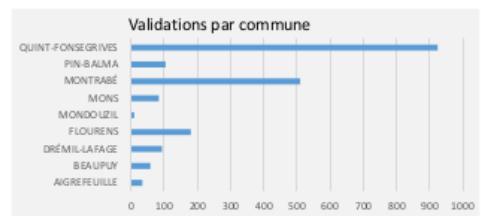
Moyenne des validations par jour semaine sur le territoire fin septembre/début octobre

Premiers résultats de l'enquête mobilité 2023 EMC2

Utilisation du réseau bus

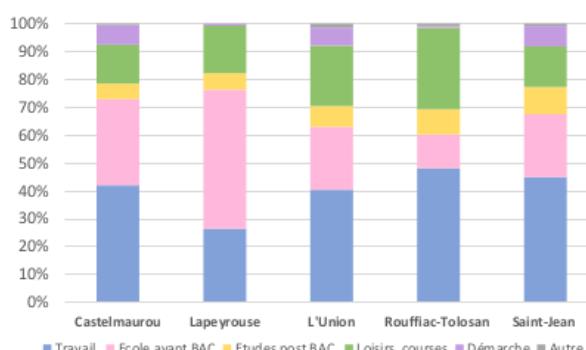


Un usage du bus qui varie selon les communes



Motif du déplacement

Usagers du bus et du métro



Au moins 40 % de déplacements pour le motif travail dans quasi toutes les communes



Une cible importante mais pas majoritaire



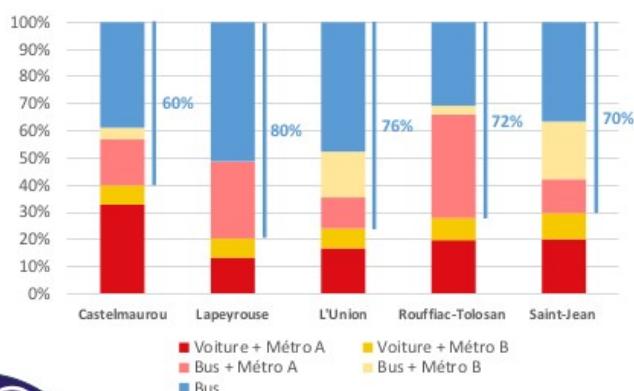
Peu présents sur le territoire ou non utilisateurs des transports



Enquête origine-destination 2022

Accès au réseau Tisseo

Usagers du bus



→ 60 à 80% des usagers utilisent le bus pour accéder au réseau Tisseo



→ Privilégié pour les rabattements en voiture

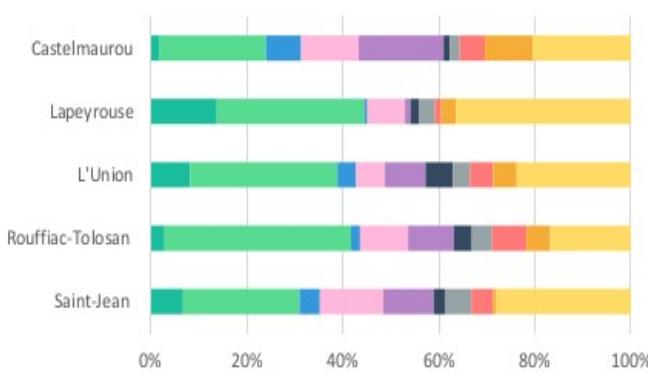


→ Privilégié pour les rabattements bus depuis L'Union et Saint-Jean

10

Destination des déplacements

Usagers du métro (seul ou en correspondance avec le bus)



CŒUR DE VILLE

→ 40 à 60% des déplacements ont pour destination l'hypercentre toulousain



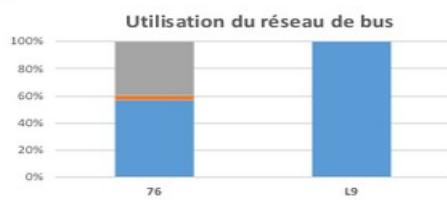
UNIVERSITÉS

→ 5 à 10% des déplacements à destination des universités

14

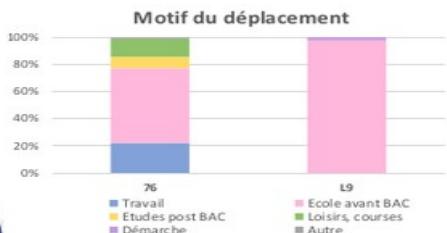
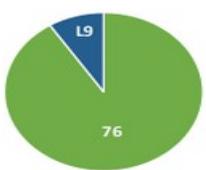


Enquête origine-destination 2022



■ Bus seul
■ Bus + bus
■ Bus + métro

Lapeyrouse
Lignes utilisées



■ Travail
■ Etudes post BAC
■ Démarche
■ Ecole avant BAC
■ Loisirs, courses
■ Autre

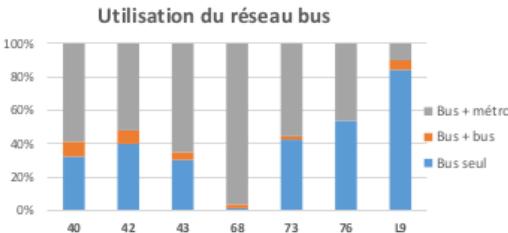


■ L'Union ■ Toulouse ■ Autres communes

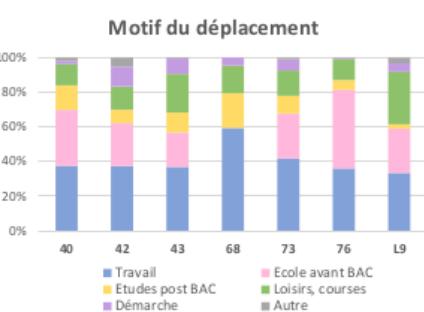
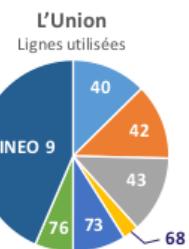
17



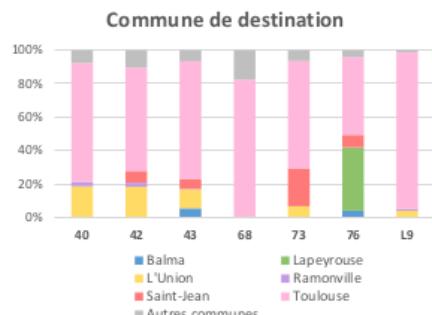
Enquête origine-destination 2022



■ Bus + métro
■ Bus + bus
■ Bus seul



■ Travail
■ Etudes post BAC
■ Démarche
■ Ecole avant BAC
■ Loisirs, courses
■ Autre



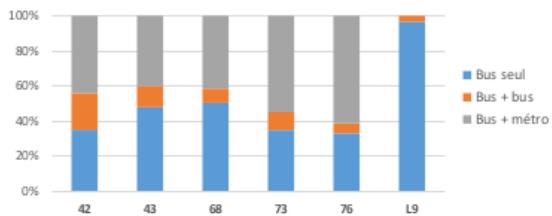
■ Balma
■ L'Union
■ Saint-Jean
■ Ramonville
■ Autres communes
■ Toulouse

18

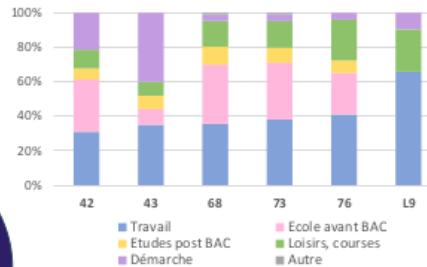


Enquête origine-destination 2022

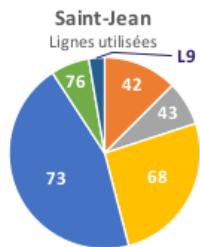
Utilisation du réseau bus



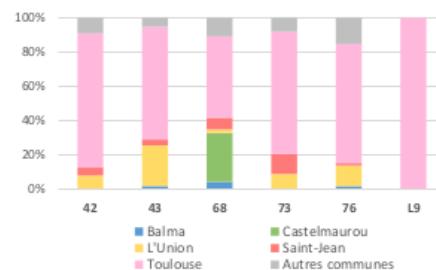
Motif du déplacement



Saint-Jean
Lignes utilisées



Commune de destination

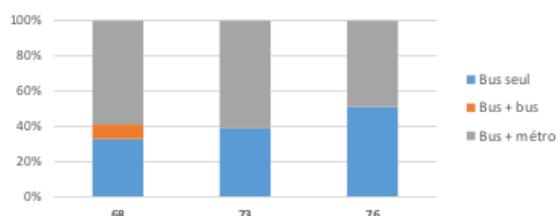


20

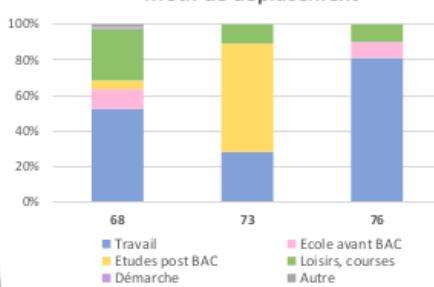


Enquête origine-destination 2022

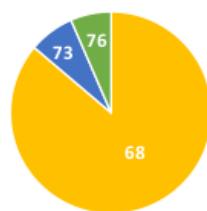
Utilisation du réseau bus



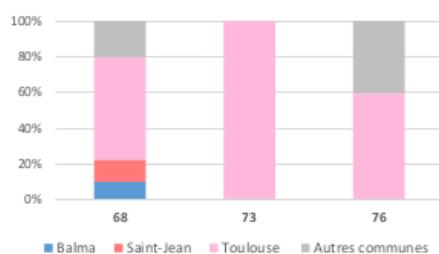
Motif de déplacement



Rouffiac-Tolosan
Lignes utilisées

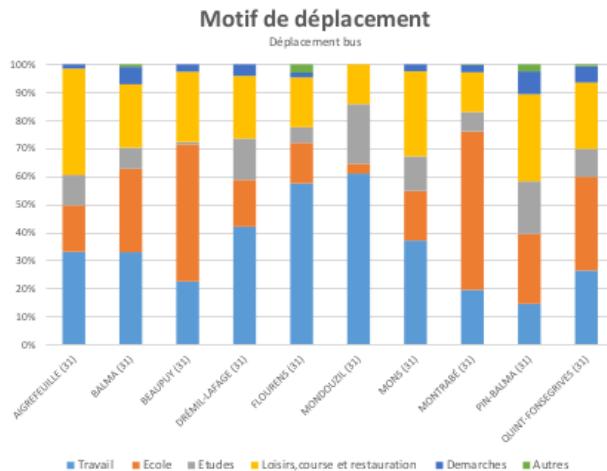


Commune de destination



19

F. Zone Est



Au moins un tiers de déplacements pour le motif Travail

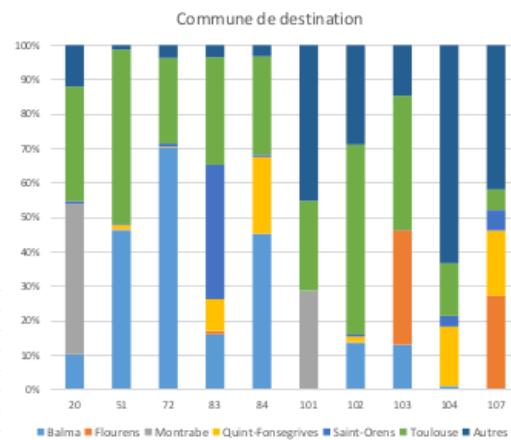
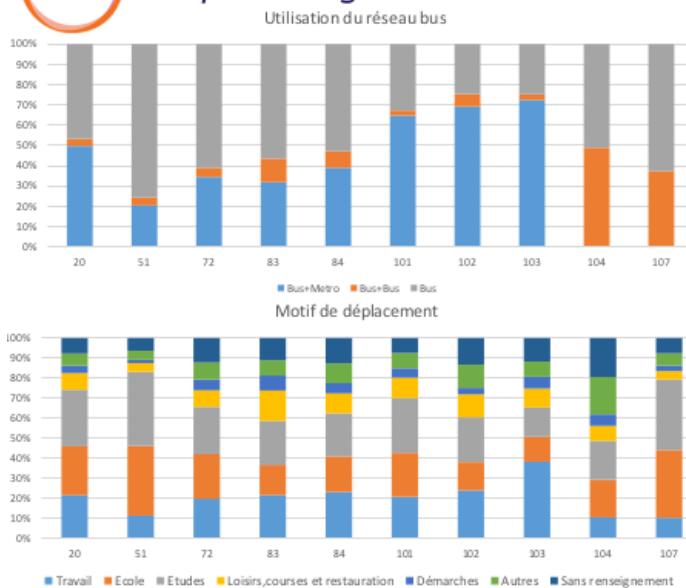


Une cible importante mais pas majoritaire



Peu présents sur le territoire ou non utilisateurs des transports

Thème 2 : usages du réseau par ligne





Thème 2 : usages du réseau par commune

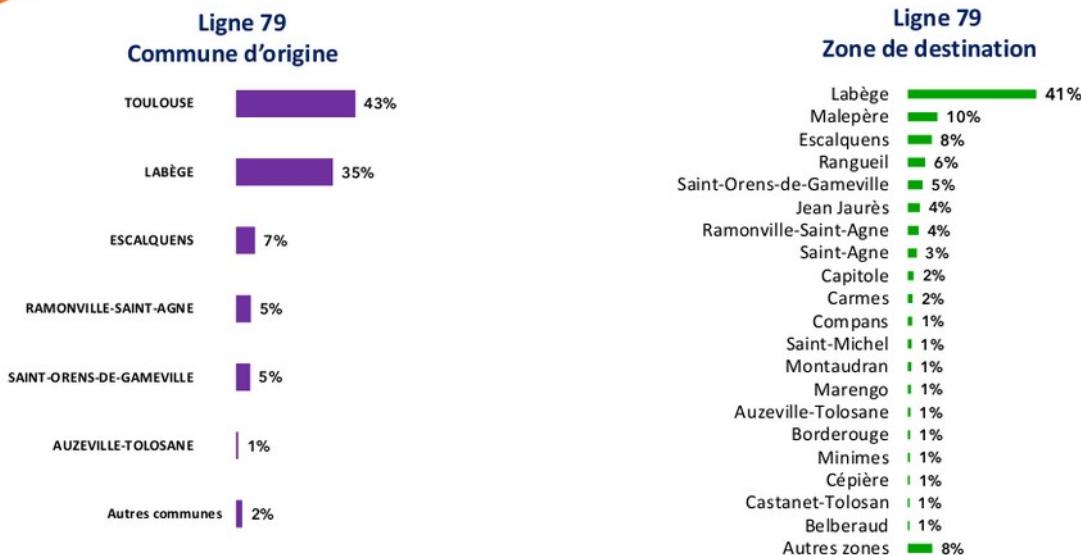
Enquête origine-destination 2022



G. Zone Sud Est



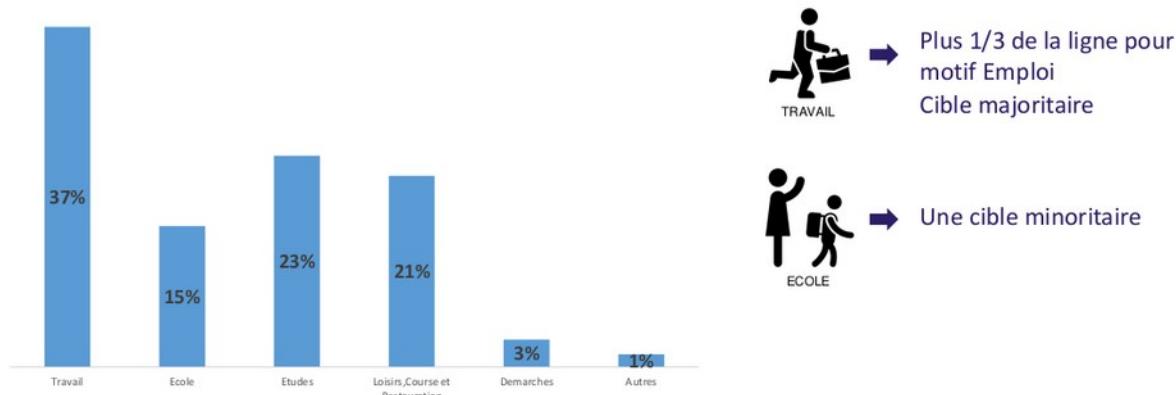
Enquête origine-destination 2022



Enquête origine-destination 2022

Ligne 79

Motif de déplacement



Secteur Sud-Est : période fin septembre 2023

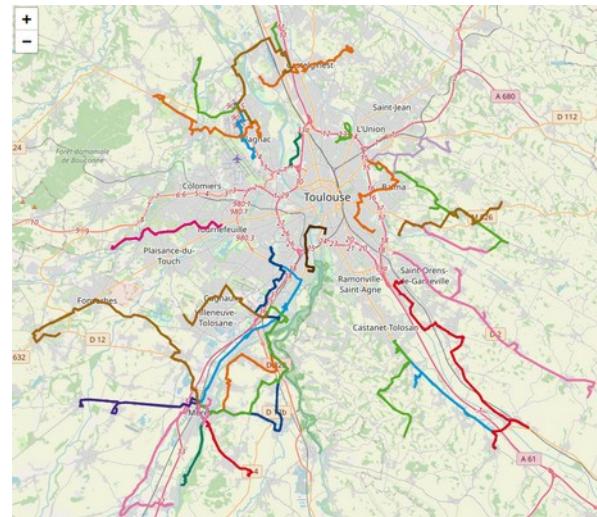
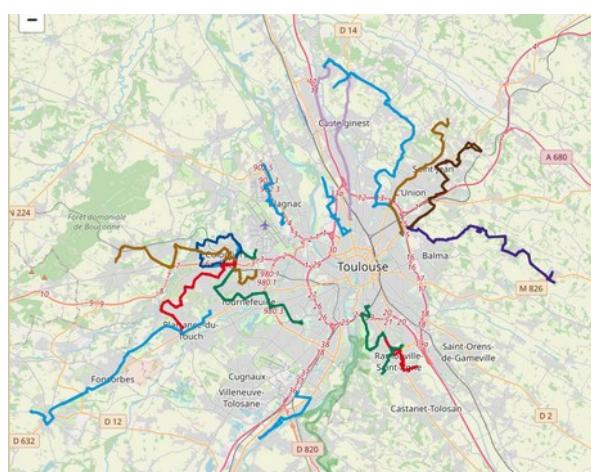
Ligne	Fréquentation quotidienne (par jour)	Evolution septembre 2022-2023	Hiver (Pointe/Creux)
LINEO 6	7 600	+1,5%	7'-8'/12'
LINEO 9 (ex Linéo 7)	15 400	- 13%	8'/10'
56	1 340	+2%	20'/30'
78	6 500	+ 7%	8'-10'/15'
79	6 000	+ 3%	6'-8'/Couder 25'
80	1 780	+ 26%	25'/35'
81	2 230	+ 6%	18'/30'
82	430	+ 23%	25'/45'
83	2 680	+ 5%	20'/30'
109	800	+ 16%	20'/35'
111	840	+ 23%	10'/30'
112	365	+ 7%	15'/30'
TAD 119	351	+ 17%	35'/40'
201	130	-	-
202	72	- 10 % (- 8 montées)	-
204	90	+ 32% (+22 montées)	-
205	180	- 6% (- 12 montées)	-
Total	46 810	Linéo 9 inclus = + 1,2% Sans Linéo 9 = + 6%	<small>Document réalisé par la Direction Pilotage et Attractivité du Réseau de TISSEO Collectivités</small>

 III. Propositions pour des mobilités alternatives :
prolonger Lineos ou LEX , correspondances

- Prolonger les Linéos vers la banlieue au-delà de leur terminus actuel dès à présent sans attendre 2030.
 - priorité aux feux tricolores pour tous les bus.
 - Ticket valable 1h30 avec tarification unique Tisséo, Lio, TER urbain
 - avantagez le co-voiturage : 30 % des places réservées au co-voiturage dans les parkings.
 - Améliorer massivement le service : il faut tendre vers un service linéo pour toutes les lignes pour une utilisation travail ou études et loisirs, c'est à dire 7j/7 sur des amplitudes 5h-24h. Le nombre de lignes avec un temps d'attente inférieur à 15 minutes qui est actuellement de 20% doit être drastiquement et rapidement augmenté en conjonction avec la mise en place de la ZFE.
- L'extension en soirée et le week-end ne requiert aucun aménagement pour s'insérer dans un trafic qui est fluide dans ces périodes. La solution d'un **bus de type 106** par bassin de mobilité serait très satisfaisante.

Lignes concernées en priorité par l'amélioration des fréquences en parallèle à une intégration dans le trajet d'un bus type 106. :

Lignes dont le temps d'attente est compris entre 21 et 34 minutes	Lignes dont le temps d'attente est supérieur à 35 minutes
---	---



IV. ZTL versus ZFE

H. Objectifs de la ZTL (cf ADEME)

L'objectif de cette **ZTL** est de **réduire la place de la voiture dans l'hypercentre** Comment ? En interdisant le trafic « de transit », c'est-à-dire aux véhicules qui n'ont aucun motif d'arrêt dans cette zone. Un rééquilibrage de l'espace public, une diminution du volume et de la vitesse des véhicules motorisés, une facilitation de la circulation des riverains, le tout

rendant les rues « plus accueillantes ».

L'objectif principal de la ZTL est de réorganiser la mobilité et d'apaiser le trafic en centre-ville afin d'aboutir à un nouveau partage de l'espace public mettant au centre les mobilités actives et les transports en commun. L'amélioration de la qualité de l'air n'est qu'une externalité positive à la suite de la mise en place du dispositif.

La ZTL peut ne pas s'appliquer de manière continue et peut entrer en vigueur sur certains horaires, certains jours. Un renforcement des restrictions peut s'appliquer sur certaines périodes de l'année.

Sources : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/113-zones-a-trafic-limite-ztl-en-europe-les.html>

I. Qui peut circuler dans une ZTL ?

Dans une ZTL:

- la vitesse reste limitée à 20 km/h, (comme depuis juin 2020)
- priorité est donnée aux piétons et aux vélos
- tout le monde ne peut pas y entrer. la sélection des accès autorisés en fonction de l'usage et non selon leurs émissions de polluants

Sont autorisés avec justificatif : les riverains, les commerçants, les artisans, les livreurs, les personnels médicaux et aide à la personne, les clients des hôtels, les patients qui ont un rendez-vous médical dans la zone, les personnes devant réceptionner un achat encombrant, les accompagnateurs de riverains dans l'incapacité de conduire, les personnes à mobilité réduite.

Si vous résidez ou travaillez dans la zone, ou bien si vous vous rendez dans un commerce, à un rendez-vous médical, chez des amis, au cinéma, au musée, ou si vous réalisez une livraison ou un dépannage, vous pourrez circuler et même stationner dans la ZTL.

Sont autorisés sans justificatif : Les services de police et de sécurité, les taxis, les véhicules de secours, les exploitants de réseaux en intervention, les véhicules de services municipaux en intervention, les cycles et trottinettes, les transports de fonds, les transports en commun (STAR), les cortèges et véhicules officiels, les véhicules d'auto-partage.

Définition du justificatif permanent ou ponctuel.

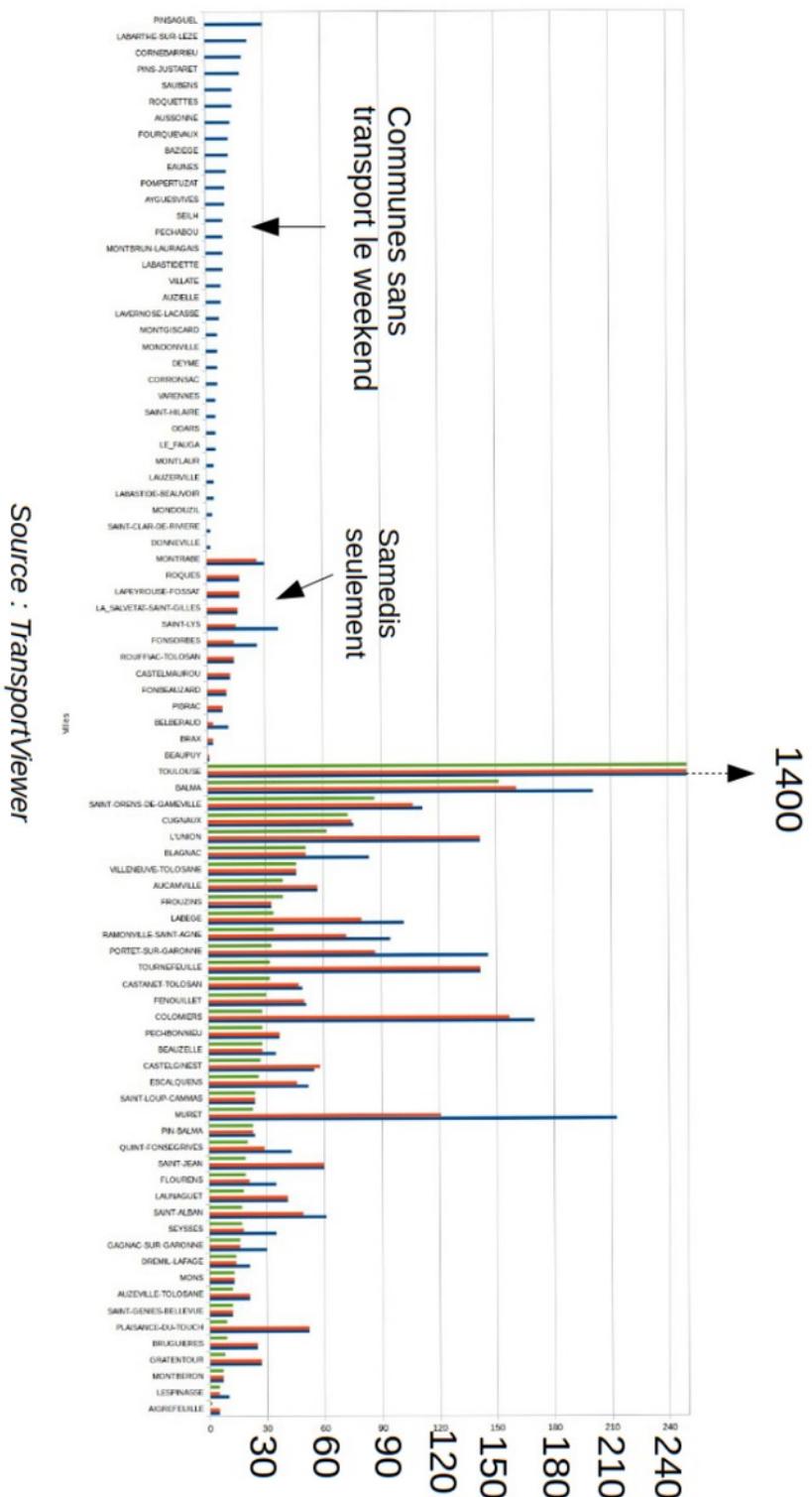
J. Exemples de ZTL :

Rennes, Grenoble , Nantes, Paris en 2024, Lyon en 2026

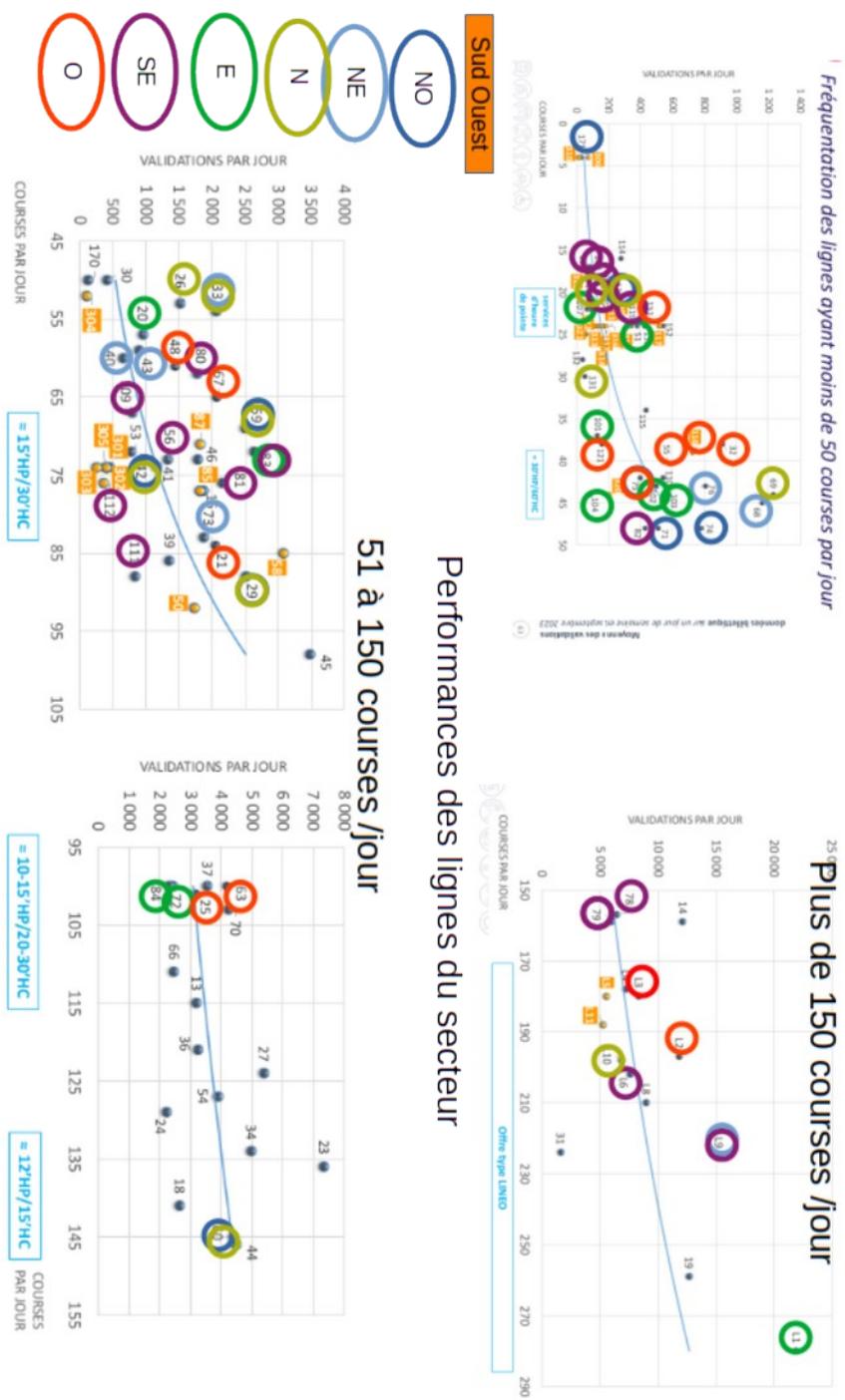
V. Annexe : images agrandies

A. Villes avec/sans service le weekend

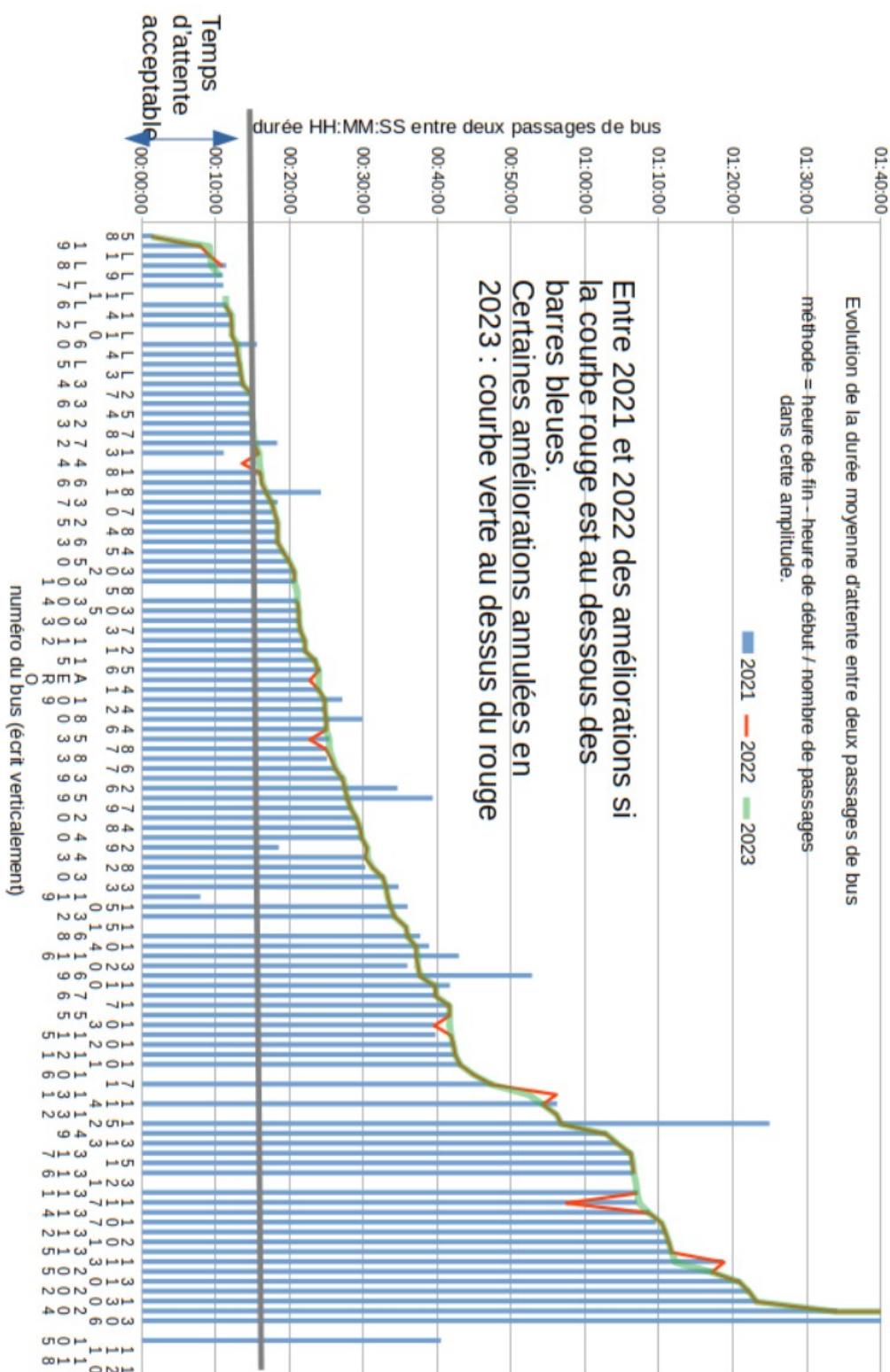
Nombre d'arrêts desservis en semaine, le samedi, le dimanche



B. Classification des lignes de bus : répartition par secteurs géographiques et centre ville



C. Durées d'attente



ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES
TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION
TOULOUSAIN ET DE SES ENVIRONS
contact@autate.fr

**Décembre 2023 -
Mai 2024**

AUTATE

Fnaut
LA VOIX DES USAGERS