



# Analyse des dernières évolutions du réseau de Transports en Commun

Août 2024

*Favoriser les déplacements non polluants de toutes et tous est actuellement un impératif absolu. Cela suppose entre autres de favoriser l'utilisation des Transports en Commun (TC).*

*Or l'analyse des chiffres clés Tisséo de 2023 publiés en juillet 2024 montre que l'agglomération toulousaine n'évolue pas dans ce sens.*

L'augmentation des validations mise en avant par la communication de Tisséo est certes une donnée intéressante et à prendre en considération mais contraste avec la stagnation de la part modale des TC dans les déplacements : elle stagne à 13 % en 2023, au même niveau qu'en 2013 (résultat de l'enquête EMC2). Ceci ne peut pas s'expliquer uniquement par une part modale croissante des vélos ou de la marche à pied.

Nos précédentes analyses ont montré que l'offre plafonne sur le réseau de surface de bus, avec des temps d'attente qui ne sont incitatifs que sur les lignes structurantes, les autres lignes ne progressant pas.

Le rapport sur les nouveaux chiffres clés de Tisséo pour 2023 (publié en juillet 2024) révèle :

- Une baisse du nombre de courses sur le réseau des Linéos (sauf le L9 qui regroupe l'ex-L7 et le L9), sur les métros et sur la plupart des lignes classiques du réseau de surface
- La non-progression des priorités aux feux tricolores
- Que les nouvelles rames de métro promises ne sont toujours pas en exploitation

Le paramètre « nombre de courses » est un bon indicateur de l'évolution de l'offre. A l'échelle du bassin de mobilité, le nombre de courses permet de quantifier l'impact de la réorganisation des lignes autour d'une nouvelle offre (souvent la mise en place d'un Linéo) et ainsi d'ajuster l'offre pour obtenir une amélioration visant tous les usagers et usagères.

Ce paramètre est plus simple à traiter que celui des temps d'attente entre 2 passages, car c'est une donnée brute des rapports sur les chiffres clés annuels, avec un risque d'erreur de traitement très faible.

C'est donc ce paramètre que nous avons utilisé pour effectuer une analyse des 2 derniers Linéos mis en place, les L10 et L11; nous pourrions faire de même pour les futurs Linéos, la CLB et la ligne C.

# 1. Evolution du réseau de bus en comparaison des futurs besoins: les lignes et les ressources

Années	Nombre de linéos	Nombre de lignes classiques	Nombre de navettes	Nombre de TAD	Feux prioritaires	Nombre de bus (véhicules)	Nombre rames métro/tram/téleo	Nombre d'agents (ouvriers)
2021	9 (L1-L9)	97	4	4	126	589	116/28/-	2738 (1733)
2022	10 (L1-L10)	103	3	4	129	594	116/28/14	2724 (1735)
2023	10 (L1-L6, L8-L11)	103	3	4	129	625	116/28/15	2669 (1684)

Source : chiffres clés Tisseo annuels

## Analyse AUTATE:

Il y a eu peu de créations de nouvelles lignes de bus, ce qui ne répond pas aux résultats de l'enquête EMC2 qui a mis en évidence une augmentation des besoins de déplacement (+ 2% à + 5%). Par ailleurs nous regrettons la stagnation du nombre de feux prioritaires.

Quant au matériel, on constate que les nouvelles rames de métro attendues ne sont toujours pas en exploitation, et que le nombre de rames de tram stagne aussi, malgré une augmentation du nombre de validations. Le métro reste donc saturé.

Concernant les ressources, on constate une baisse des agents d'exploitation, ce qui ne peut pas permettre d'augmenter l'offre de transport.

## 2. Evolution détaillée du nombre de courses pour chaque type de transport

Pour nos analyses, nous choisissons le nombre de courses car le nombre de km peut être impacté par un changement d'itinéraire pour cause de travaux et ainsi fausser l'analyse.

Entre 2022 et 2023 : seul le tram voit son nombre de courses augmenter !

Les métros et les bus - y compris les linéos - ont tous une diminution du nombre de leurs courses.

Années	Courses Linéos	Courses tous bus	Courses métro	Courses tram
2021	507733 (L1-L9)	2384603	706931	114337
2022	511816 (L1-L10)	2381604	782486	112874
2023	481559 (L1-L6,L8-L10) 530076 (si +L11)	2365962	762757	119575

Source : chiffres clés Tisseo annuels

### Analyse AUTATE :

Entre 2022 et 2023, le nombre de courses de l'ensemble des Linéos a augmenté de 3,6%, et de 5,9% pour les tramways, mais a baissé de 1,8% pour tous les autres bus, et de 2,5% pour les métros.

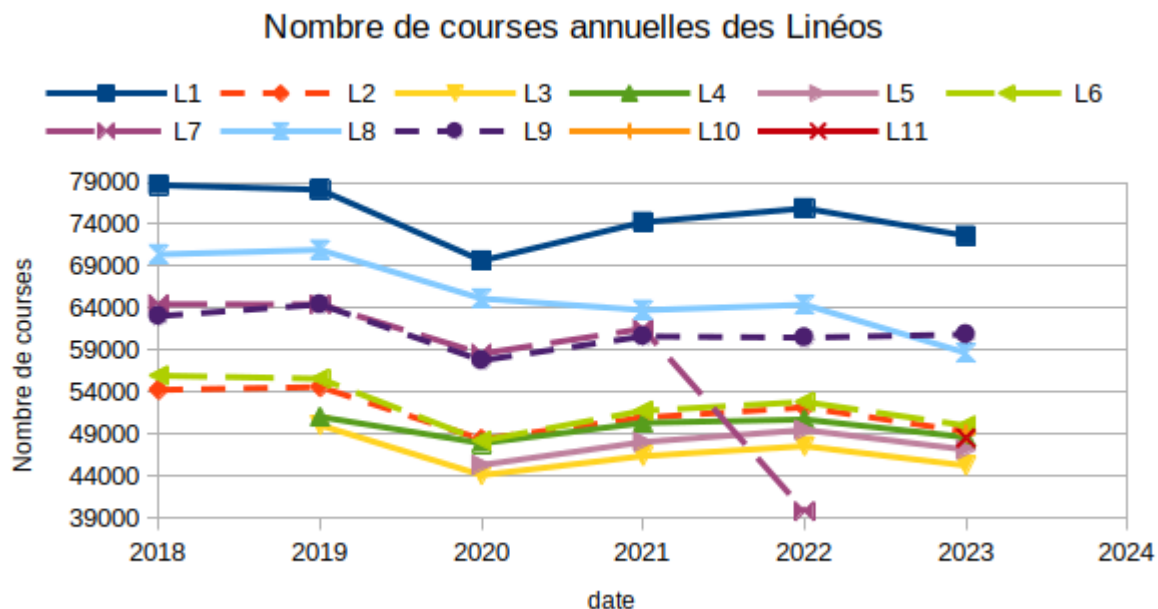
Et tout confondu, **le nombre de courses total a baissé de près de 1% entre 2022 et 2023.**

Cette diminution va à contresens des messages de Tisseo et de la Métropole qui affirment prendre en compte l'augmentation de population ainsi que la nécessité de faire du report modal de la voiture vers les transports en commun.

Que s'est-il passé ?

### 3. Evolution détaillée du nombre de courses pour chaque Linéo.

Depuis l'année spéciale du COVID (2020), 2023 est la première année avec une baisse globale du nombre de courses pour chaque Linéo.



Source : chiffres clés Tisseo annuels

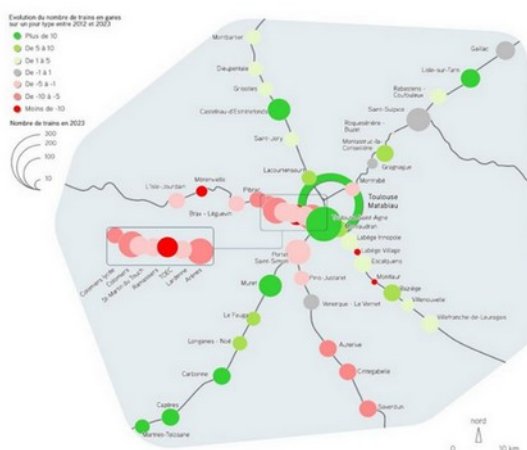
Cette baisse est aussi constatée sur l'offre de tous les autres bus.

Cette tendance est identique pour l'offre de la majorité des lignes ferroviaires. C'est ce que montre le schéma et les commentaires ci-dessous, avec une baisse du niveau de l'offre en 2023 sur plusieurs gares (extrait du document AUAT Chiffres clés des déplacements en 2021, publié en février 2023).

### Une offre interurbaine pour relier périphérie et cœur d'agglomération

- L'agglomération toulousaine bénéficie d'une étoile ferroviaire et d'un réseau de cars interurbains.
- Des investissements ont été réalisés pour moderniser les infrastructures, renouveler le matériel roulant et améliorer l'offre.
- L'offre ferroviaire est régulièrement perturbée.
- La fréquentation des trains et des cars a augmenté jusqu'à la crise sanitaire.
- Une démarche partenariale est engagée pour définir le Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'agglomération et poursuivre de développement de l'offre interurbaine.

Evolution du nombre de trains en gare pour un jour type entre 2012 et 2023  
Source : SNCF, AUAT



## 4. Evolution de l'offre par bassin de mobilité : les réorganisations de lignes améliorent-elles l'offre ?

Les réorganisations de lignes dans chaque bassin de mobilité ne produisent pas forcément une amélioration de l'offre, car cela conduit à supprimer des lignes existantes, et à dégrader le service des lignes maintenues. Ainsi :

### a. Chiffrage du bassin de mobilité du L11.

⇒ Gain de +6 % en moyenne sur le nombre de courses pour les usagers du bassin de mobilité

⇒ mais 8 lignes ont perdu des courses

⇒ pour 2 lignes qui ont gagné des courses dont le trajet du L11.

Voir le dossier détaillé de l'AUTATE publié en février et juillet 2023; lien: [Evolution du développement du réseau de transports en surface TISSEO associé à la ZFE](#)

Numéro bus	Nombre de courses avant Linéo (2022)	Nombre de courses après Linéo (2023)	Évolution des courses sur le trajet : après L11 versus avant L11
47	27061	Remplacé par 321 et 85	- de courses sur le trajet
48	18383	17440	-
49	5766	5759	=
50	24668	23094	-
53	18417	18654	+
L5	49490	47145	-
57 L11	27033 Remplacera le 57	Remplacé par L11 48517	++
58	25018	22878	-
85	Remplacera le 47	20691	- de courses sur le trajet
87	22338	21211	-
321	Remplacera le 47	6190	- de courses sur le trajet
<b>total</b>	<b>218174</b>	<b>231579</b>	<b>+6 % en moyenne</b>

Source : chiffres clés Tisseo annuels

## b. Chiffrage du bassin de mobilité du L10.

⇒ Gain de +9 % en moyenne sur le nombre de courses pour les usagers du bassin de mobilité

⇒ mais 5 lignes ont perdu des courses

⇒ pour 4 lignes qui ont gagné des courses dont le trajet du L10.

Voir le dossier détaillé de l'AUTATE publié en octobre 2022; lien : [Le réseau de transport TISSEO: mise à jour des constats et propositions - Maj oct 2022](#)

Numéro bus	Nombre de courses avant Linéo (2021)	Nombre de courses après Linéo (2023)	Évolution des courses sur le trajet : après L10 versus avant L10
26	12554	14907	+
29	26784	23522	-
33	14028	13503	-
59	18933	19931	+
60 L10	34554 Remplacera le 60	Remplacé par L10 49068	++
61	26900	Renommé 60 : 36693	+
69	16814	13219	-
105 131	12048 (en 2019) Remplacera le 105	Remplacé en partie par 131 7259	-
113	6632	6599	-
<b>total</b>	<b>169247</b>	<b>184701</b>	<b>+9 % en moyenne</b>

Source : chiffres clés Tisseo annuels

### c. Chiffrage du bassin de mobilité du futur L7.

⇒ En attente de la mise en exploitation du L7 et de la réorganisation des lignes environnantes.

Voir le dossier détaillé de l'AUTATE publié en février 2024 ; lien : [Futur Linéo 7, baisse de l'offre sur le trajet et parc-relais absent au terminus](#)

Numéro bus	Nombre de courses avant Linéo (2023)	Nombre de courses après Linéo (2024 ou 2025)	Évolution des courses sur le trajet : après L7 versus avant L7
78 L7	40617 remplacera le 78	<i>En attente de la mise en exploitation du Linéo</i>	
79	42059		
83	19435		
84	25587		
104	12674		
107	3836		
109	18308		
201	5017		
L1	72626		
L9	60872		
<b>total</b>	<b>301031</b>		

Source : chiffres clés Tisseo annuels



## d. Chiffrage du bassin de mobilité du futur L14.

⇒ En attente de la mise en exploitation du L14 et de la réorganisation des lignes environnantes.

Numéro bus	Nombre de courses avant Linéo (2023)	Nombre de courses après Linéo (2024 ou 2025)	Évolution des courses sur le trajet : après L14 versus avant L14
14 L14	38978 Remplacera le 14	<i>En attente de la mise en exploitation du Linéo</i>	
18	39103	Prolongée vers les Arènes	
23	31826		
29	23522		
45	25817		
46	19239		
66	26737		
70	27230		
87	21211		
L1	72626		
L9	60872		
<b>total</b>	<b>387161</b>		

Source : chiffres clés Tisseo annuels

## e. Chiffrage du bassin de mobilité du futur L12.

⇒ En attente de la mise en exploitation du L12 et de la réorganisation des lignes environnantes.

Numéro bus	Nombre de courses avant Linéo (2023)	Nombre de courses après Linéo 2025 ou 2026)	Évolution des courses sur le trajet : après L12 versus avant L12
19 L12	63218 Remplacera le 19	En attente de la mise en exploitation du Linéo	
23	31826		
27	31947		
33	13503		
37	27634		
40	15615		
43	17038		
46	19239		
73	22890		
76	11522		
80	17664		
L1	72626		
L9	60872		
<b>total</b>			

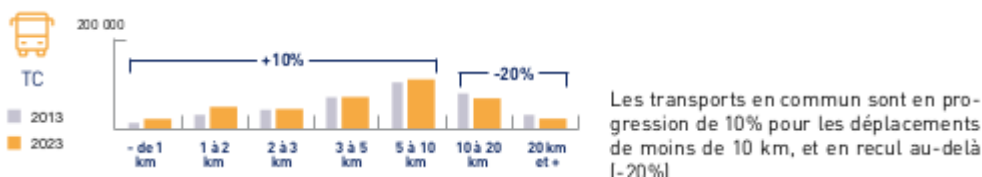
Source : chiffres clés Tisseo annuels

## 5. En conclusion, le ressenti des usagères et des usagers a été conforté par les chiffres clés de TISSEO

- L'offre globale en nombre de courses était en progression entre 2021 et 2022 mais entame une diminution sur les derniers 12 mois. Le nombre de courses de chaque Linéo a baissé entre 2022 et 2023.
- L'arrivée des Linéos n'a pas bénéficié à toutes et tous au sein du bassin de mobilité concerné, à cause de la réorganisation des autres lignes à la baisse.
- Ces lignes structurantes sont elles-mêmes impactées à la baisse par le manque de budget de fonctionnement
- Le nombre de courses diminue et les véhicules des TC sont saturés (rames de métro, bus).

Si l'on prend en compte la baisse de l'offre dans les gares actuelles (doc AUAT présenté plus haut), l'inquiétude est présente.

## 6. Nos remarques sur le document complet de l'enquête TISSEO EMC2 de 2023



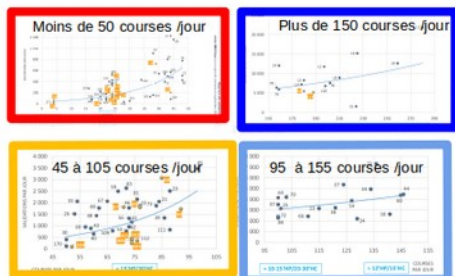
Analyse AUTATE : Le recul de l'utilisation des TC pour les distances de 10 à 20km pourrait s'expliquer par le manque d'attractivité de l'offre sur les lignes de bus en périphérie de Toulouse. En effet, au-delà de 10km, Tisseo n'a mis en place que des lignes de classe 1 et 2, et au-delà de 20km uniquement des lignes de classe 1 avec seulement 20 ou 40 passages / jour.

Pour inverser la tendance et attirer les usagers, il faudrait passer les lignes de bus en classe 3 au minimum, afin d'offrir des fréquences acceptables.

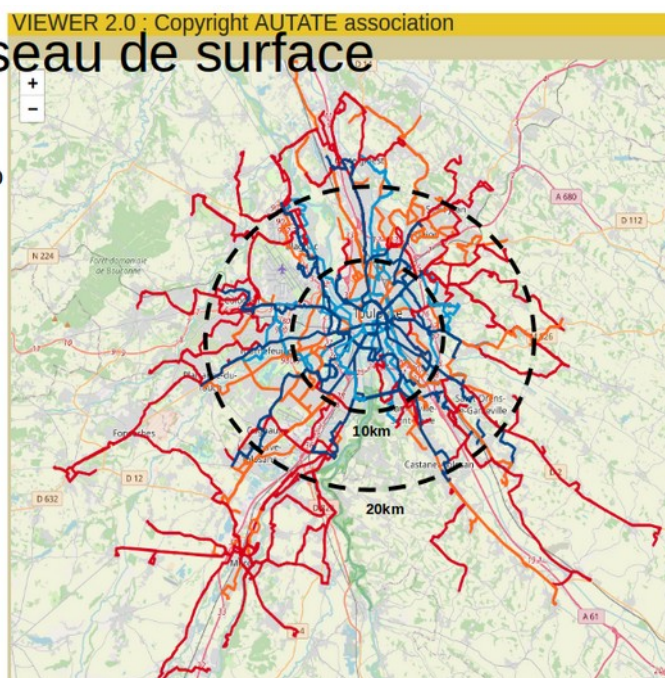
### Cartographie du réseau de surface

Tracé du réseau de surface Tisseo en utilisant les classes de performance Tisseo

- classe1
- classe2
- classe3
- classe4



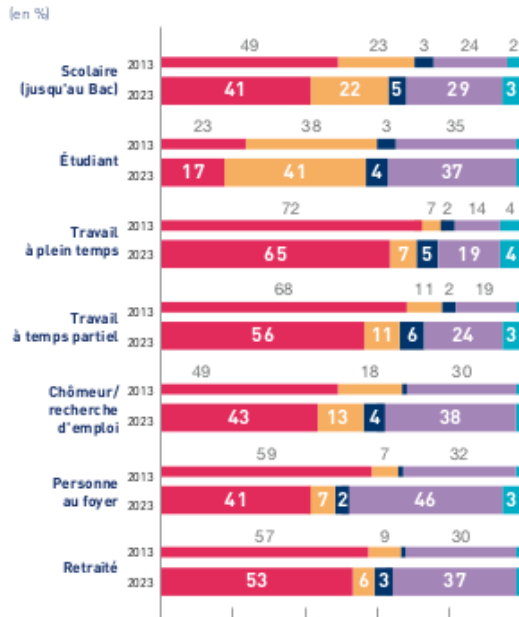
AUTATE Source: commissions territoriales automne 2023



Voir notre analyse détaillée sur la cartographie des lignes de bus en fonction de leur classe d'offre: [Evolution du réseau de transports TISSEO - analyse déc 23 - mai 24](#)



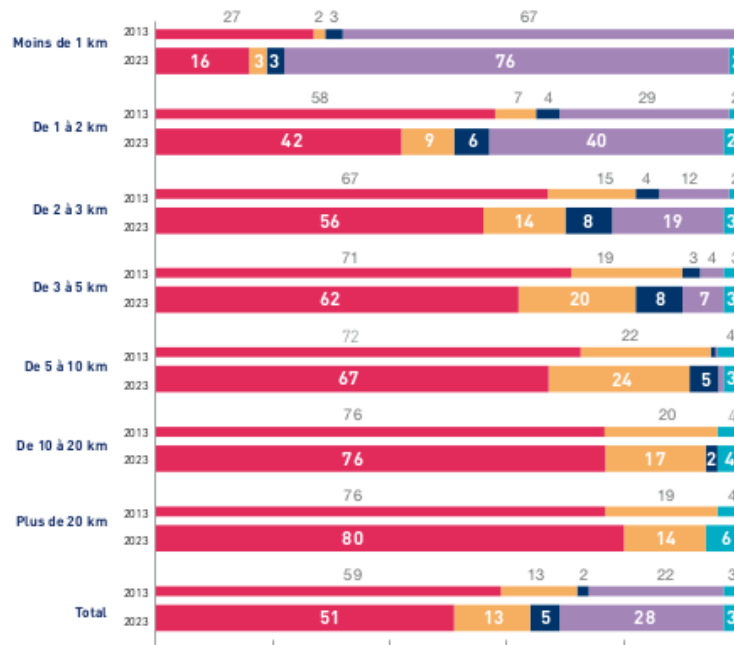
### Évolution des parts modales selon l'occupation principale



**Analyse AUTATE** : Seuls les étudiants qui sont un public captif persèverent dans l'utilisation des TC, pour les autres publics la baisse de la part modale TC est visible.

### Évolution des parts modales par tranche de distance

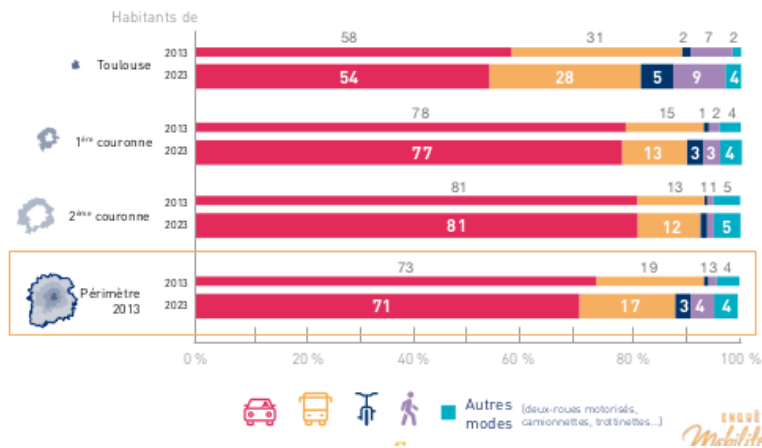
(en %, Déplacements internes au périmètre 2013)



**Analyse AUTATE** : La longueur du trajet influence le choix du mode de déplacement, et on observe une évolution stable ou en légère augmentation de l'utilisation des TC pour une distance <10km, alors qu'elle diminue pour des distances supérieures à 10km.

**Répartition des distances parcourues selon le mode et le lieu de résidence**

(en % - Déplacements internes au périmètre de 2013)

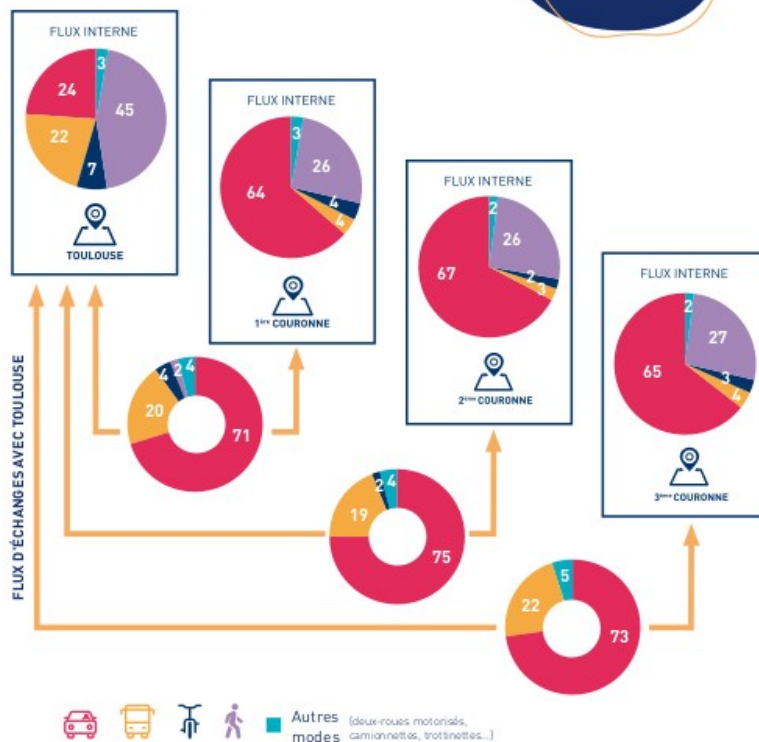


**Analyse AUTATE** : Le lieu de résidence (centre ou périphérie) a un impact fort lié à la présence ou l'absence de l'offre. Mais l'utilisation des TC a baissé pour tous les lieux de résidence, même en centre-ville qui est pourtant le mieux doté en TC.

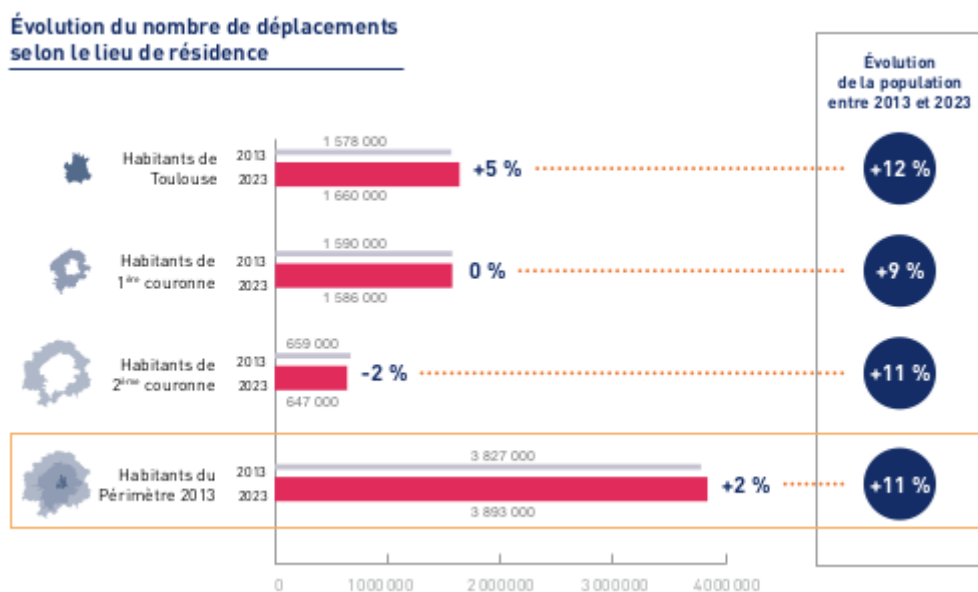
**Parts modales des déplacements selon leur répartition géographique (principaux flux)**

(en %)

**45%**  
des déplacements dans Toulouse sont réalisés à pied.



Analyse AUTATE : Les flux internes intra-banlieue utilisant les TC sont faibles : est-ce par manque de choix ? Par manque de lignes ? Par insuffisance de l'offre ?



Analyse de l'AUTATE : L'augmentation des déplacements entre 2013 et 2023 est d'un ordre de grandeur plus faible que l'augmentation de la population sur la même période. Les besoins en déplacements seront à considérer pour déterminer la volumétrie des évolutions du réseau de transports. Où ? Quand ? Comment ? sont les questions auxquelles les prochains rapports de l'enquête mobilités de 2023 doivent répondre.

## 7. CONCLUSION

L'enquête ménage de 2023 a révélé un mauvais résultat sur l'usage des transports en commun qui a stagné entre 2013 et 2023, au lieu d'évoluer à la hausse comme l'usage du vélo ou la marche à pied. Cela freine la réduction de l'usage de la voiture par manque d'alternatives, alors que la réduction de la pollution et des émissions de GES sont des impératifs urgents.

Augmenter la part modale des TC nécessite une augmentation de l'offre. Mais ce n'est pas le cas de l'offre Tisseo dont nous avons observé une baisse généralisée du nombre de courses en 2023 (voir le détail dans les pages précédentes, §1 à 4 et conclusion au §5)).