

Performances des bus

Comment cibler les améliorations sur le réseau de surface actuel, sans attendre l'échéance du PDM de 2030.

En premier lieu, classier les lignes de bus selon leurs performances. Ensuite cartographier le réseau de bus selon ces classes.

Proposer un réseau de bus phasé avec les besoins des usagers.

Classification TISSEO

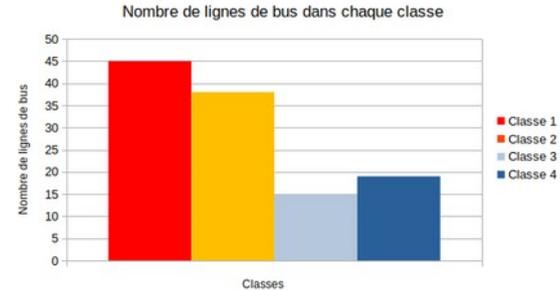
Pour classer les bus selon leurs performances, on utilise les 4 classes de Tisséo en fonction du nombre de passages quotidiens : 50 , 100, 150, >150 courses par jour

Les graphes suivants sont extraits des commissions territoriales de l'automne 2023 **pour le secteur ouest** :

- sur l'axe horizontal, le nombre de passages
- sur l'axe vertical, le nombre de validations
- les points représentent les bus avec leur numéro
- les lignes de bus de cette zone (secteur ouest) sont mis en évidence par un surligné orange.

Commentaires.:

- Les lignes de moins de 100 courses sont les plus nombreuses : le réseau TISSEO a une grande marge d'amélioration sur les lignes des classes 1 et 2



- Les lignes les moins performantes ont moins de 50 courses/jour, ces lignes cumulent une offre de service basse sans passage le week-end et s'arrêtant tôt (environ 20h) le soir. Si le retour est impossible, peu de chance que l'aller soit effectué en bus.
- Dès 100 courses/jour on trouve les lignes les plus performantes, **le seuil minimal à considérer est de 100 courses/jour pour améliorer le réseau.**
- Les linéos ne sont pas tous équivalents : le nombre de courses/jour va de 180 (L5,L3,L11) à 280 (L1). Augmenter le nombre de passages a un impact positif sur les validations. **Mettre tous les linéos sur le même profil.**
- Pour un même nombre de courses, le nombre de validations est fonction des pôles d'attractivité desservis (établissement scolaire, gare, ..) : pour le prendre en compte, le diamètre du point pourrait être fonction du nombre de pôles desservis.

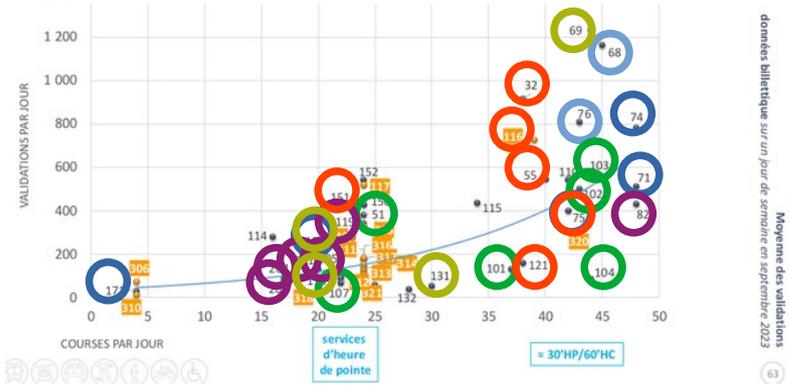
Nous attendons le document complet de l'enquête ménages Tisséo pour croiser les informations sur les pôles d'attractivité et le nombre de validations.

Performances des lignes : 4 classes Tisséo et localisation géographique

secteurs géographiques

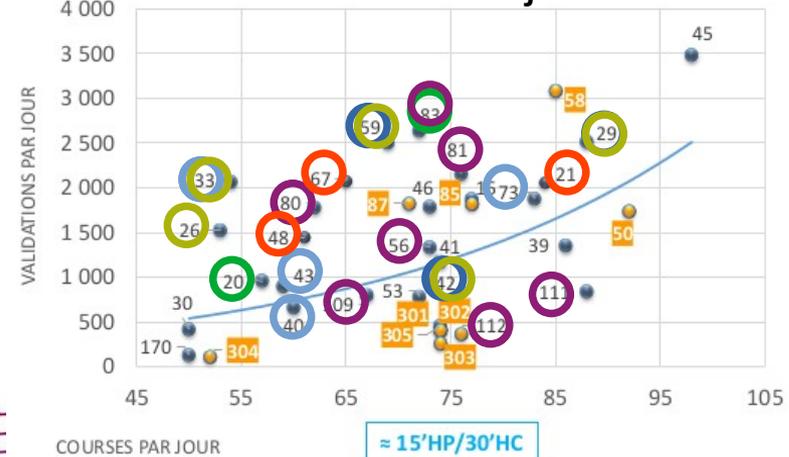
- SO
- NO
- NE
- N
- E
- SE
- O

C1: Moins de 50 courses /jour

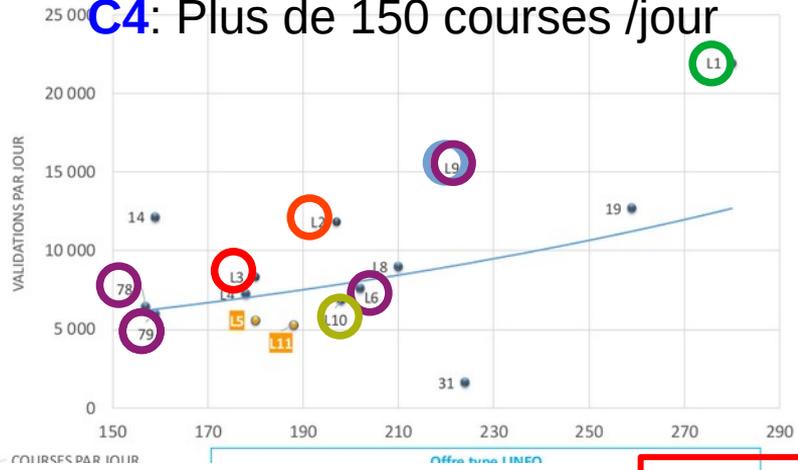


Moyenne des validations données billettique sur un jour de semaine en septembre 2023

C2: 45 à 105 courses /jour

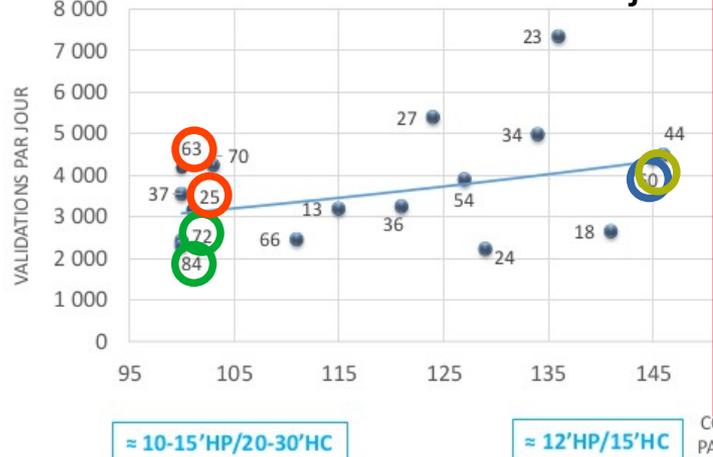


C4: Plus de 150 courses /jour



Moyenne des validations données billettique sur un jour de semaine en septembre 2023

C3: 95 à 155 courses /jour



Il ressort que les lignes du **centre-ville** (aucune couleur) sont majoritairement de classe 3 : le déséquilibre entre l'offre du centre-ville (Toulouse intra-périphérique) et les banlieues est criant.

Cartographie

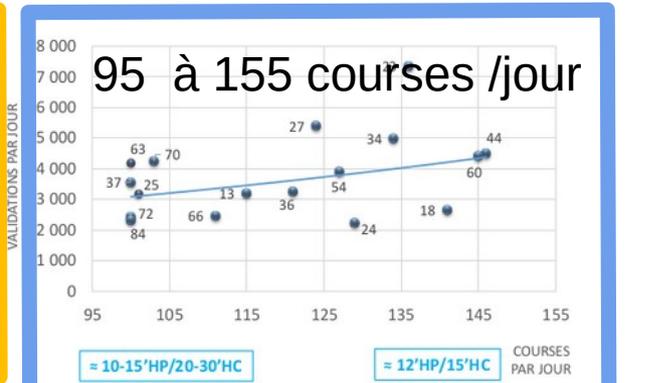
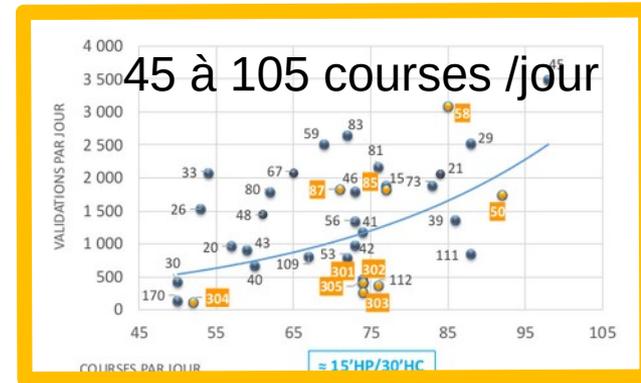
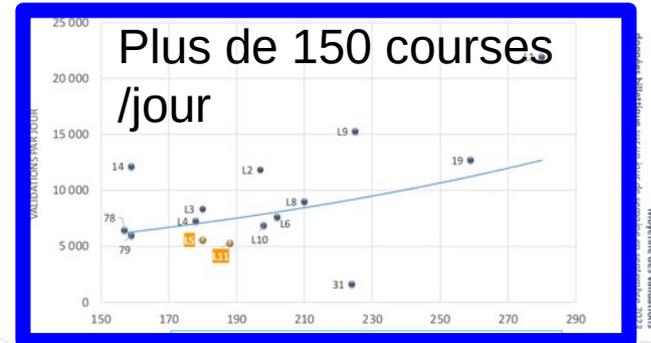
Tracé du réseau de surface Tisseo en affectant une couleur à chaque classe

classe1

classe2

classe3

classe4



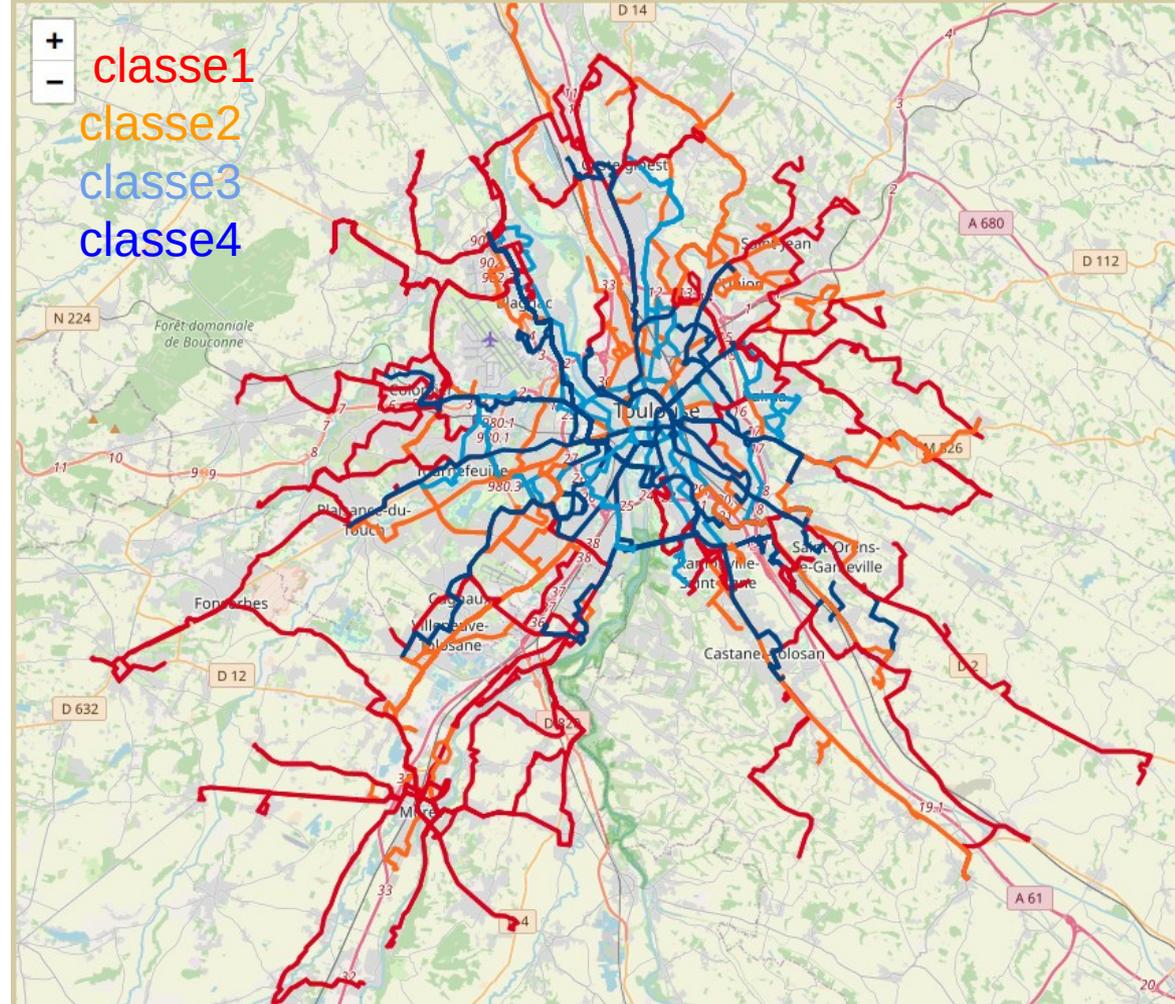
Cartographie du réseau avec ces 4 classes.

Les couronnes 1 et 2 sont dans le rouge !!!

Le déséquilibre de l'offre entre le centre-ville de Toulouse et les couronnes 1, 2 et 3 a déjà été démontré :

- par les analyses de l'AUTATE à partir des fiches horaires des bus
- par les informations Tisséo dans les commissions territoriales (voir diapo suivante)
- par les résultats de l'enquête mobilité EMC2 de 2023 qui indique le pourcentage des usagers proches d'une ligne structurante (98% Toulouse centre / 83% en moyenne) et le pourcentage des usagers proches d'une ligne de bus "classique" (79% Toulouse centre / 49% en moyenne)

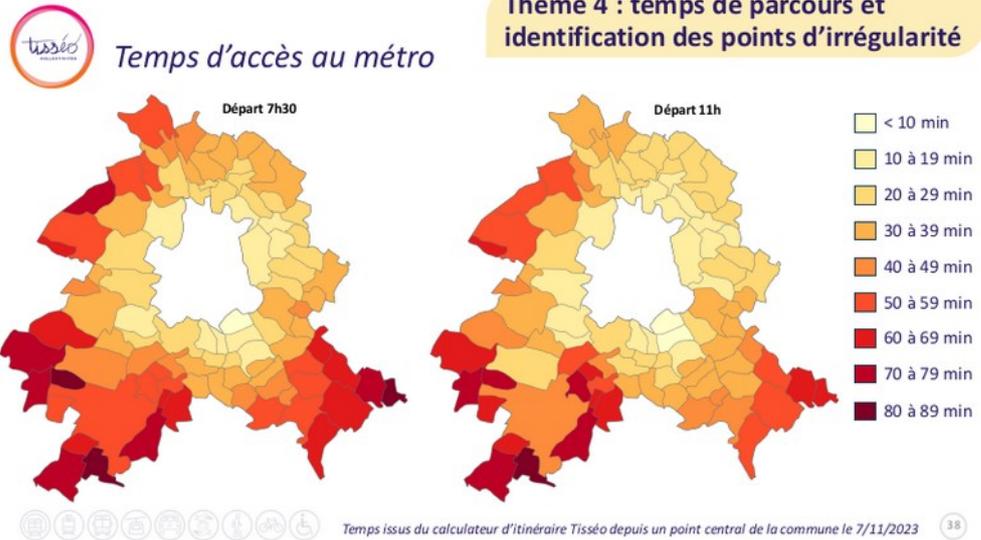
VIEWER 2.0 : Copyright AUTATE association



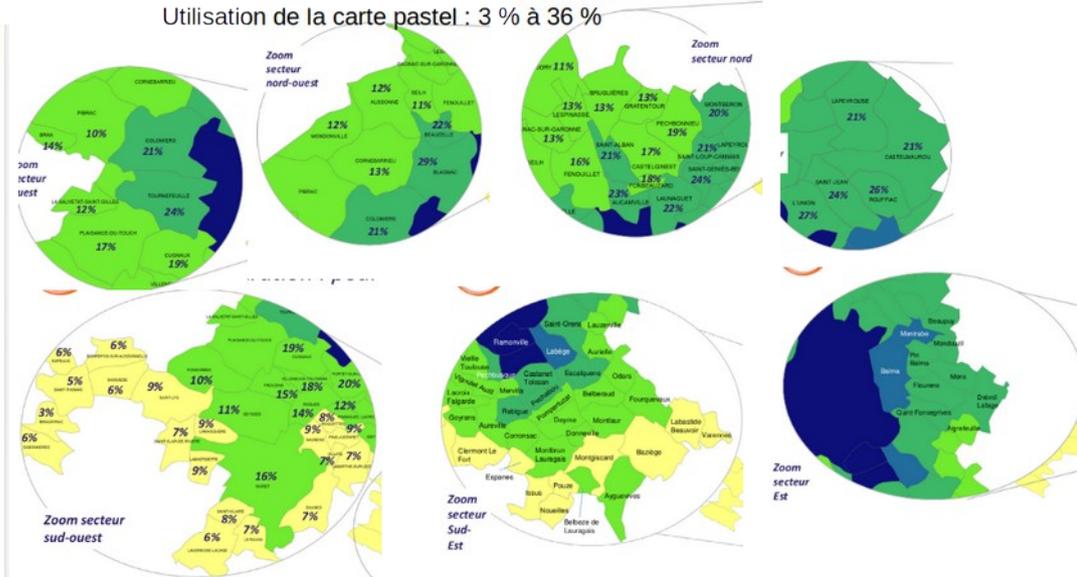
Le potentiel d'usagers est concret mais l'offre des lignes actuelles n'est pas assez attractive

offre insuffisante : temps passé pour accéder au métro

offre insuffisante : qui possède une carte pastel ?



Utilisation de la carte pastel : 3 % à 36 %



Suivant le secteur géographique, entre 2,6% et 36% des habitants détenteurs de carte pastel.
 Les usagers sans offre adéquate de transport en commun n'ont pas de carte pastel.
 source Tisséo

La baisse de l'offre sur les lignes ouest et sud de la SNCF peut également expliquer la forte densité de la circulation automobile sur ces axes.

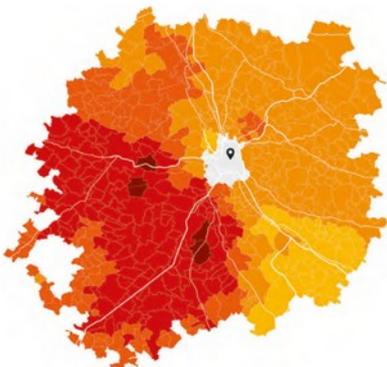
=> voir ci-dessous, le temps passé dans les bouchons par les habitants de l'ouest

Le trafic routier (étude AUAT de Janv. 2023)

L'ACCESSIBILITÉ DE TOULOUSE

À 8 h, il faut en moyenne 53 minutes, soit 17 minutes de plus.

Le pourcentage de temps en plus lié à la circulation routière est de 46 % pour réaliser le trajet à 8 h.



Temps supplémentaire lié à la circulation (en minutes)



Temps supplémentaire lié à la circulation (en %)

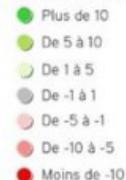


Note de lecture : Les habitants de la commune de Pibrac mettent 96% de temps en plus lié à la circulation routière pour rejoindre le centre de Toulouse à 8 h.

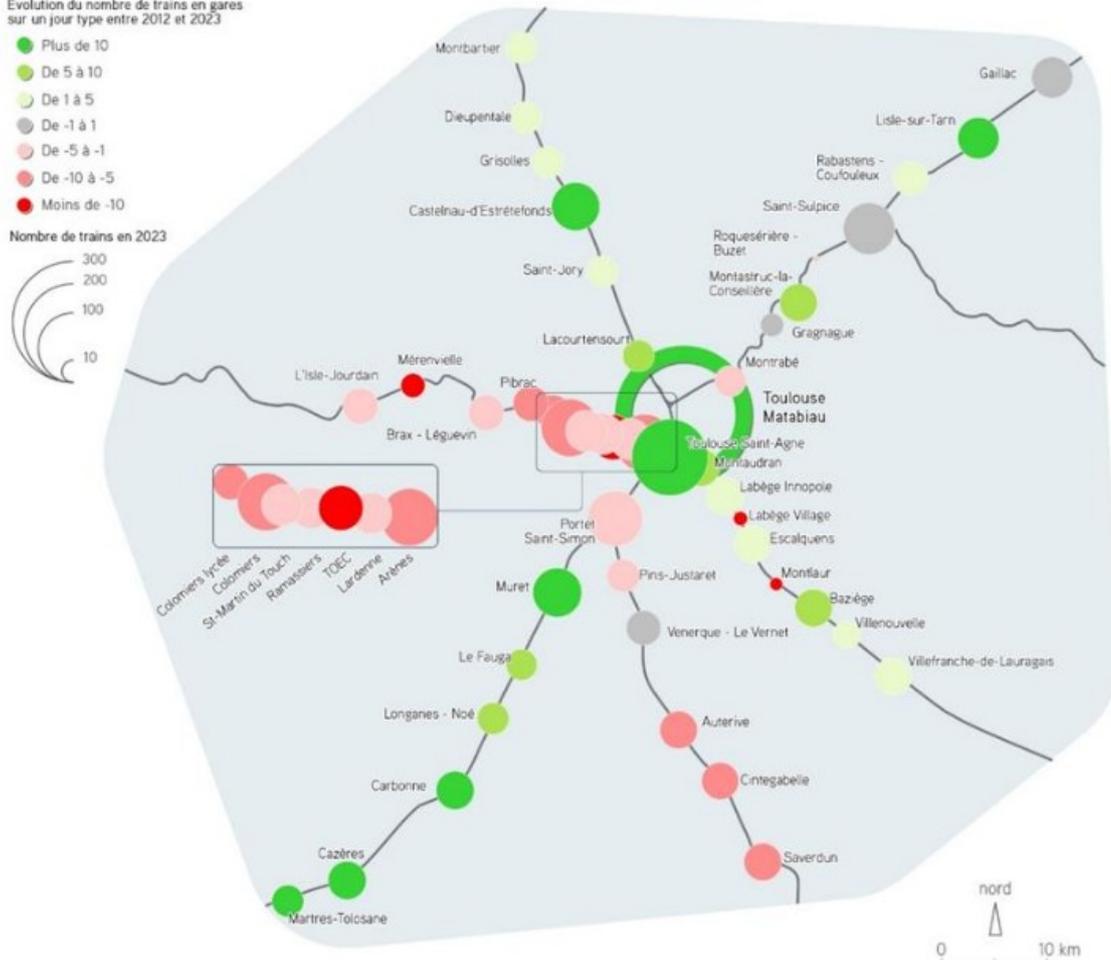
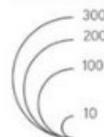
Evolution du nombre de trains en gare pour un jour type entre 2012 et 2023

Source : SNCF, AUAT

Evolution du nombre de trains en gares sur un jour type entre 2012 et 2023



Nombre de trains en 2023



Notre proposition est de gérer les lignes de bus non structurantes via deux réseaux de surface :

→ le réseau en journée entre **7h et 20h**

améliorer l'offre des lignes actuelles non structurantes (rouge/orange/bleu clair) : un passage toutes les **30min renforcé à 15min aux HP (7h-9h et 16h-19h)**

→ un réseau soir, week-end et tôt le matin qui compléterait les lignes structurantes (Linéos, métros, tram, trolley) : bus nommés **SWxx (Soir-Week-end xx)**

une fréquence de **30 minutes entre 5h-7h et 20h-1h la semaine** une fréquence de **30 minutes les samedis et les dimanches de 8h à 1h**

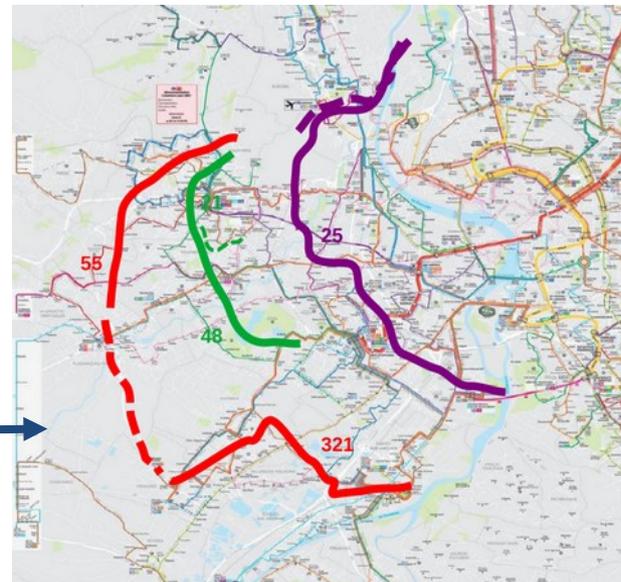
Lignes « régulières » **sans appel de pré-réservation**

L'étude fine des **besoins de déplacements domicile- activités** (dont le travail) permettra d'identifier les lignes du réseau en journée à créer.

En attendant des résultats à l'échelle des communes de l'enquête mobilités EMC2 de Tisseo, une analyse a été réalisée sur la base des données INSEE2020 :

<https://autate.fr/site/contribution-de-lautate-aux-ateliers-demain-mobilites/>

Exemple pour le secteur Ouest, des propositions de réorganisation ou de création de lignes pour être au plus près des besoins. →

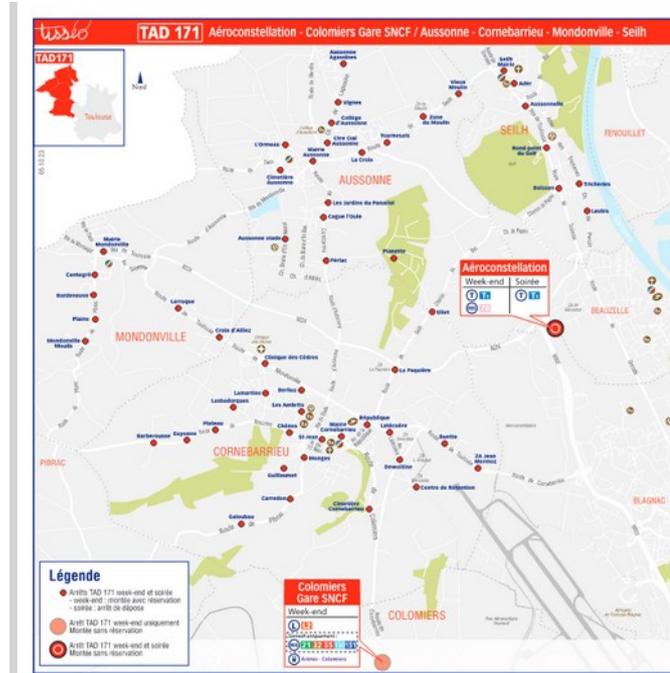


Réseau de bus SWxx

= réseau qui compléterait les lignes de classe 1 à 3 du réseau de surface Tisséo pour les trajets du matin très tôt, du soir et du weekend

Des bus de type SWxx sont déjà opérationnels sur l'agglomération toulousaine :

- le bus 106 sur le secteur Est de Montrabé à Aigrefeuille
- le TAD171 sur le secteur Nord de Cornebarrieu.



Principe, jours et horaires de fonctionnement

La ligne 106 fonctionne du lundi au dimanche en soirée, toute l'année sauf le 1^{er} mai

Depuis le terminus de Balma-Gramont uniquement, les départs s'effectuent à :

- 21 h 30,
- 22 h 30,
- 23 h 30,
- 00 h 30.

La ligne 106 dessert :

- les arrêts des lignes 101 – 102 – 103 et 104,
- les arrêts desservis par les lignes S1, 72, 83 et 84 situés sur les communes de Balma et Quint-Fonsegrives.

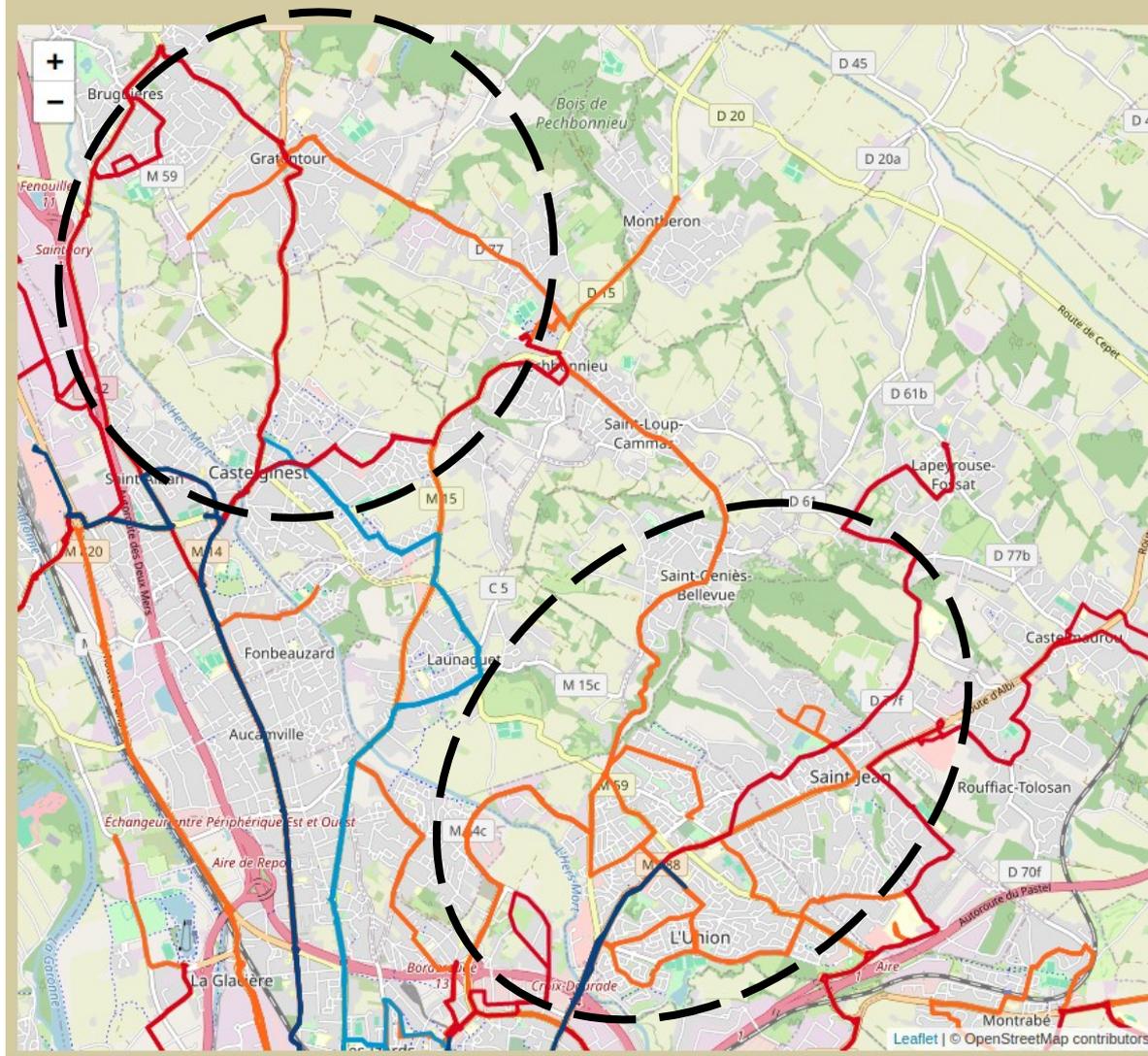
La ligne 106 ne circule pas en direction de Balma-Gramont.

La tarification est identique à celle en vigueur sur le Réseau Tisséo.

Voir les nouvelles zones à couvrir par secteur géographique dans les diapos suivantes.

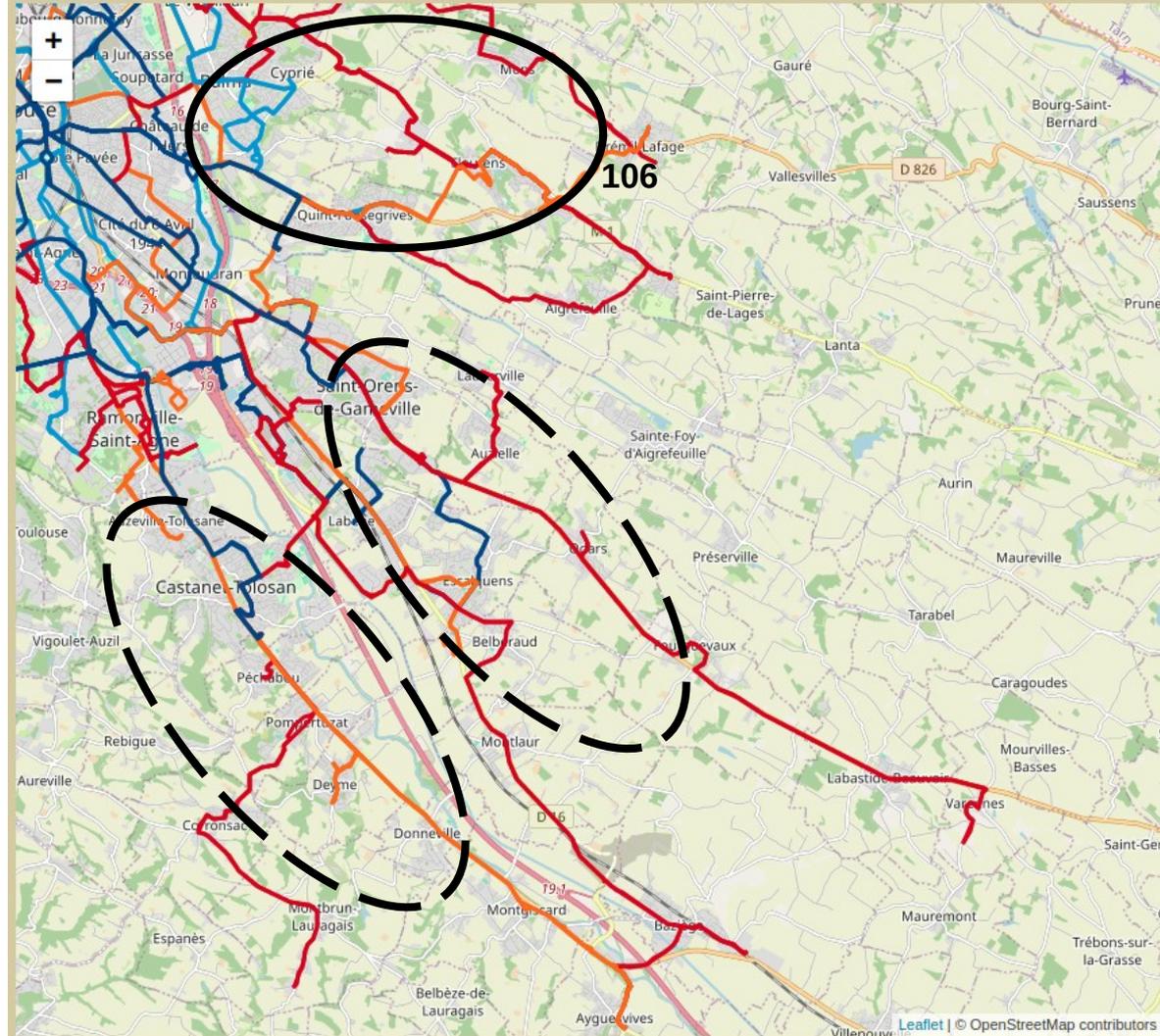
Zoom NE:

2 zones de bus SW



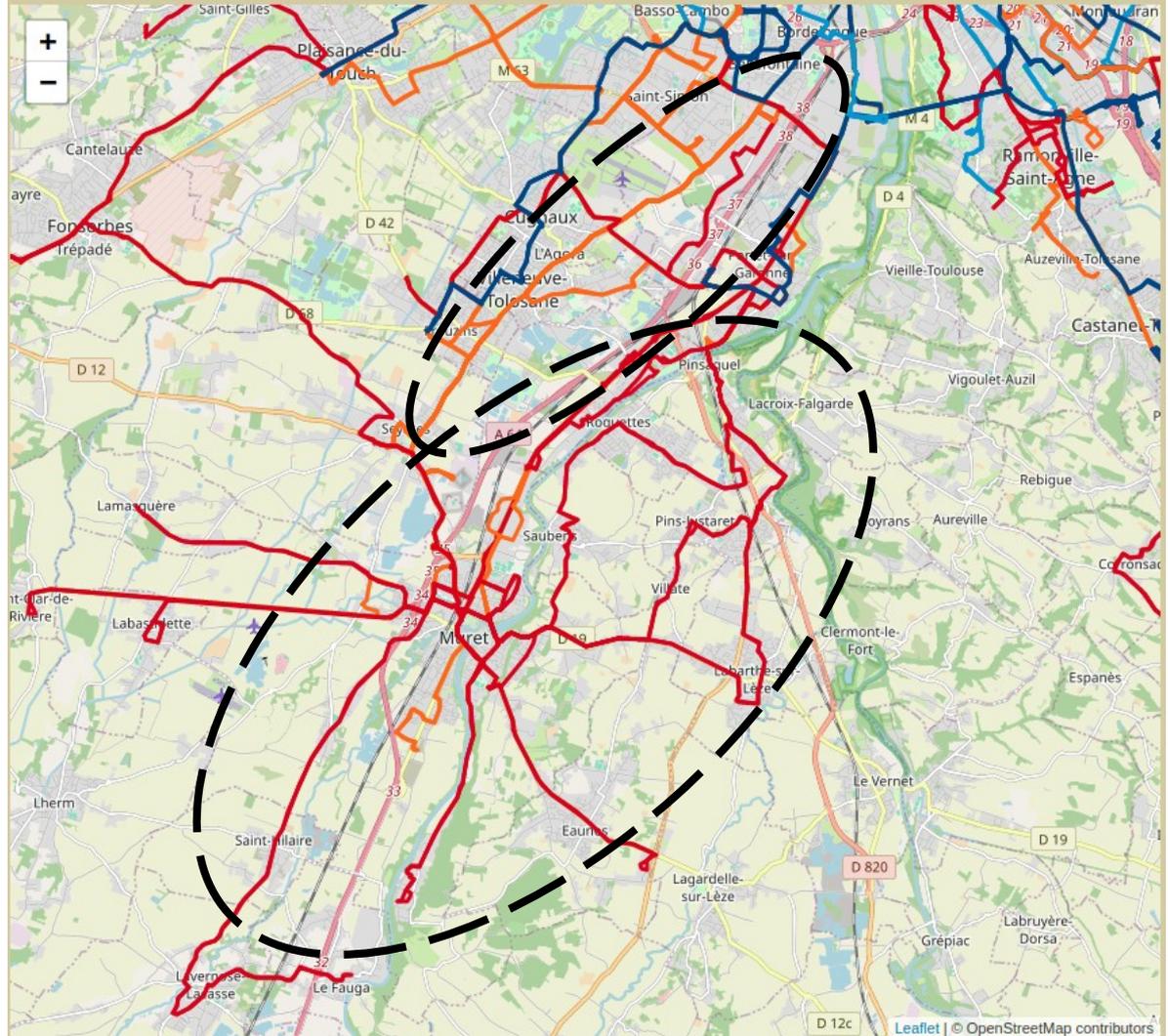
Zoom SE:

le bus 106 déjà existant
et 2 nouvelles zones de
bus SW



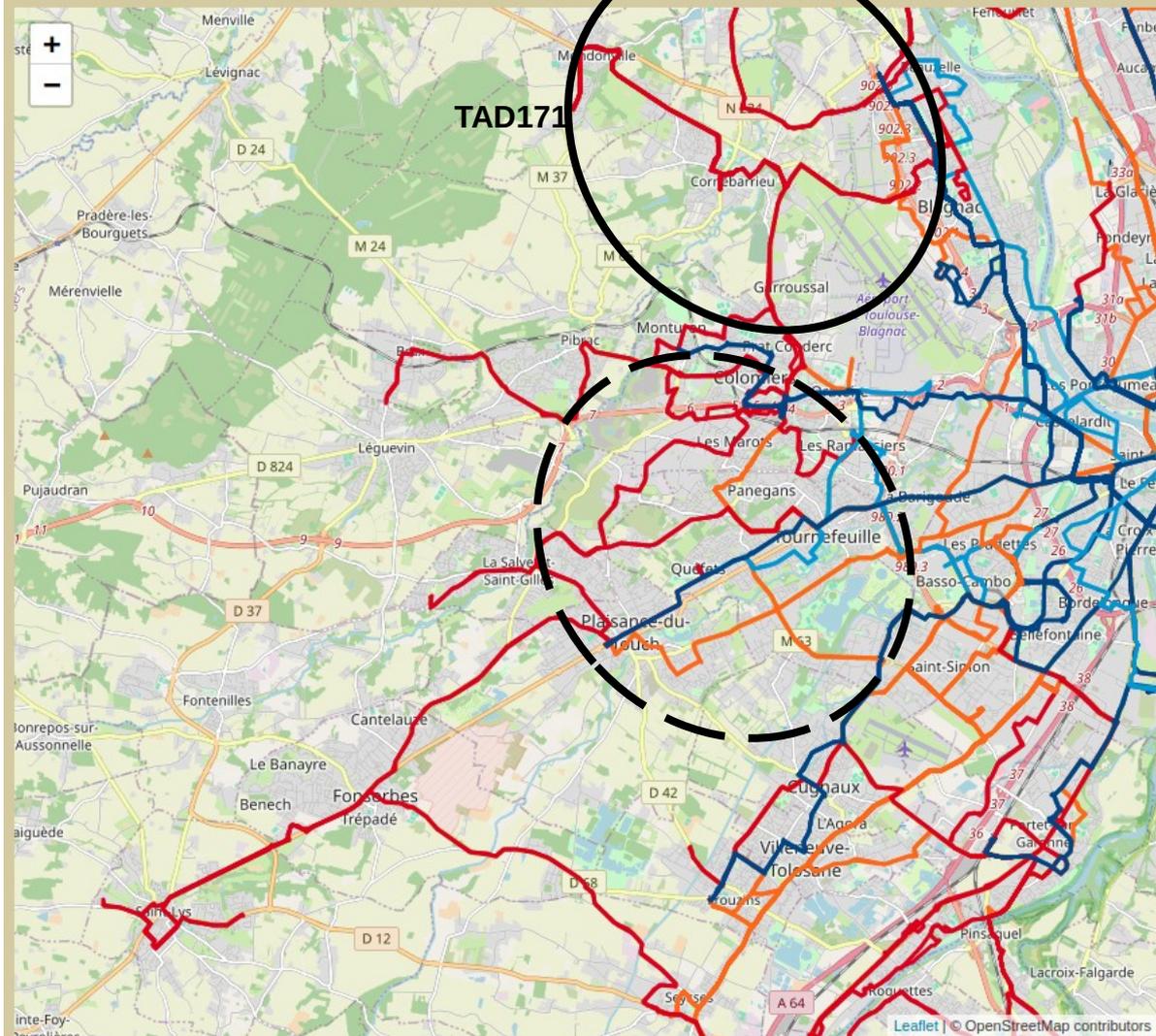
Zoom SO:

2 zones de bus SW



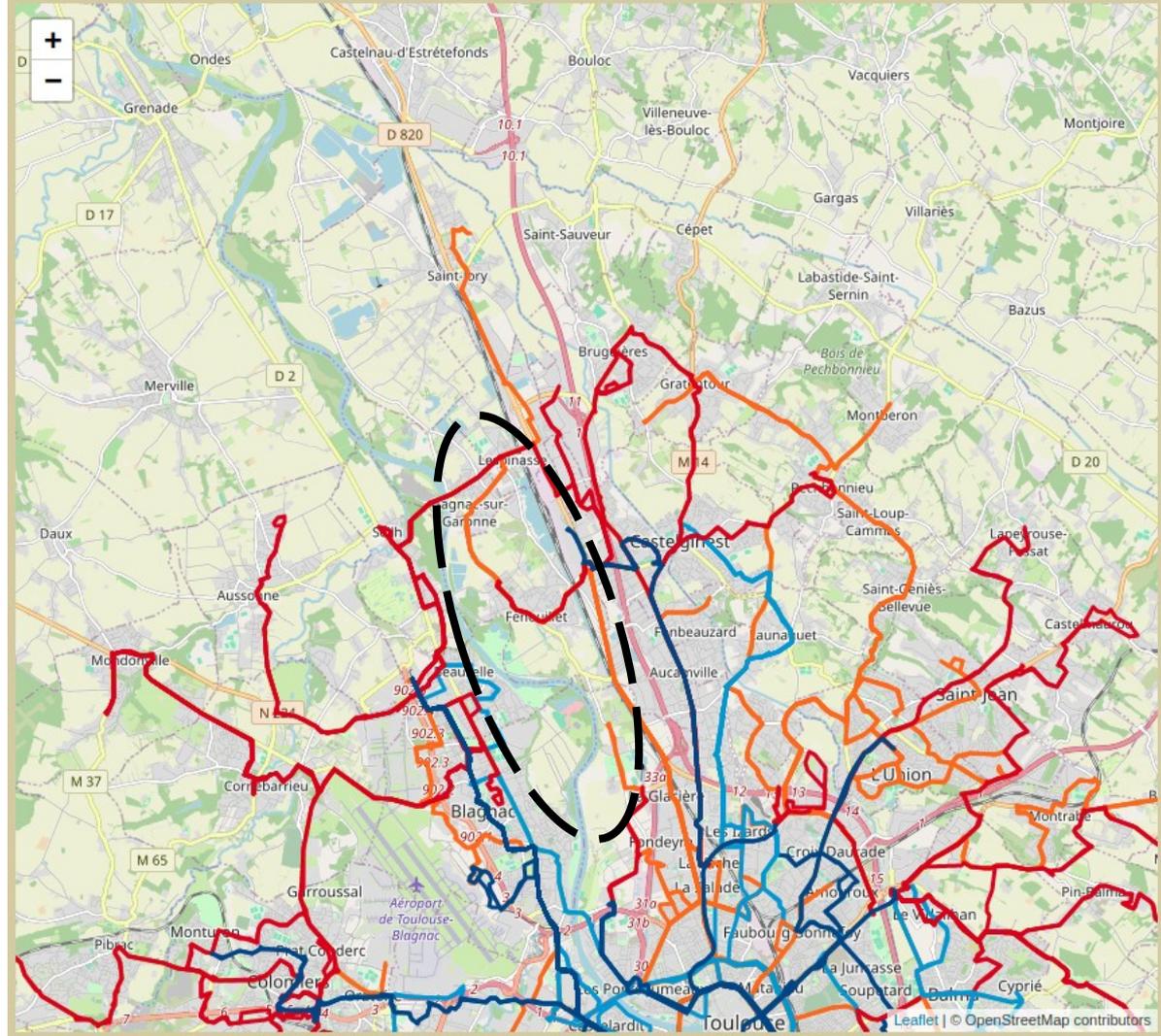
Zoom O:

2 zones de bus SW
dont le TAD171



Zoom N:

1 zone de bus SW



Zoom Toulouse:

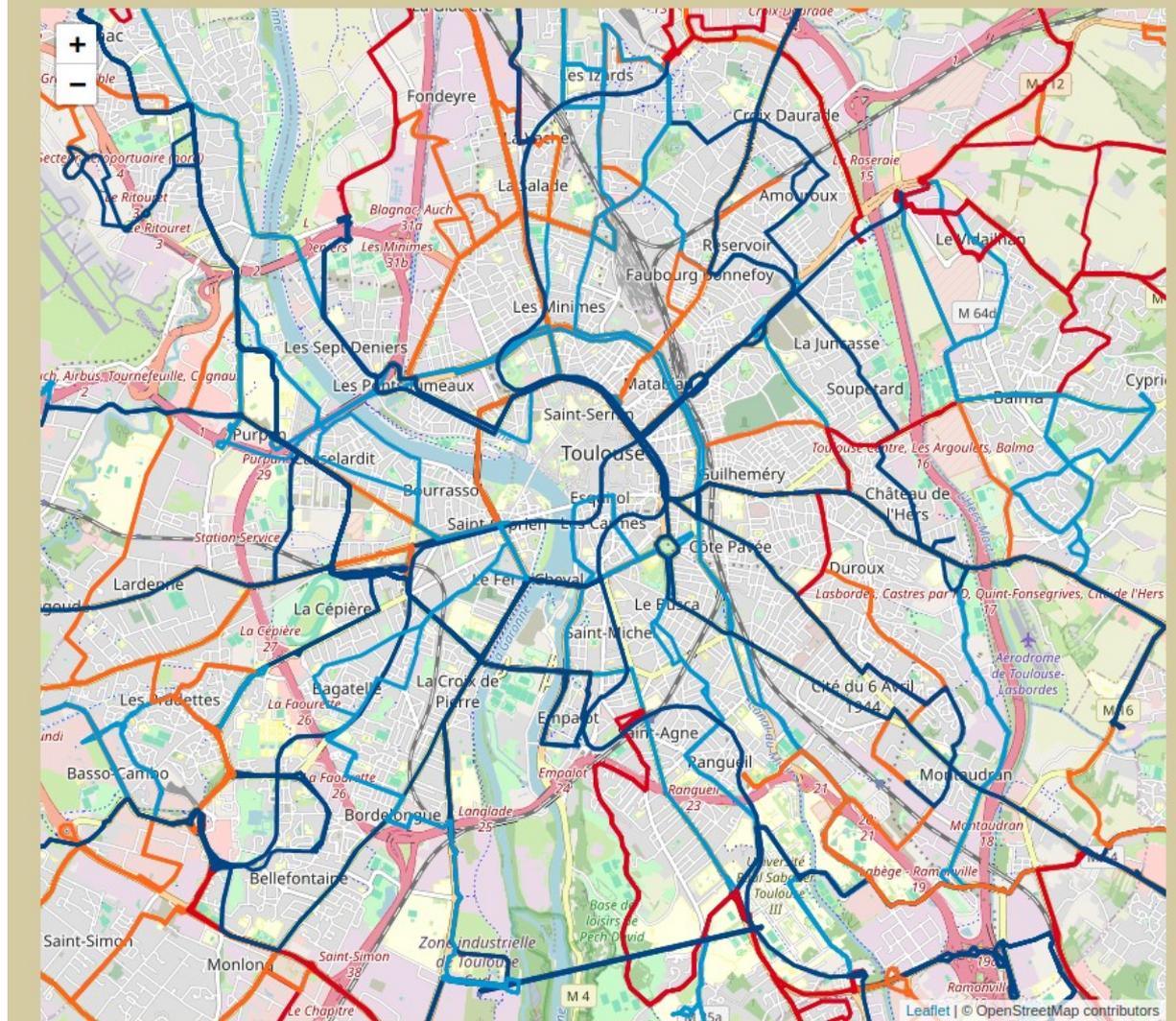
Liste des bus classe 1 ou 2 :

39,45,67,46

80,51,23, 39,41,

59,110,15,73,76,114

Les **bus SW** ne sont pas nécessaires car le métro, le tram et le téléo couvrent ces périodes. Le bus noctambus qui jouait le rôle des bus SW a été supprimé avec l'élargissement de l'amplitude quotidienne des métros.



Cartographie du réseau de surface

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

classe1

classe2

classe3

classe4

