



D.2019.02.06.5.3

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 06 Février 2019

5 - PILOTAGE ET ATTRACTIVITE DU RESEAU**5.3 - Structuration du réseau de bus**

L'an deux mille dix-neuf, le six février à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X	M. Del Borrello (a/c du point 8.1)	
CHOLLET François	X	M. Briand (a/c du point 1.5)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		X (a assisté au débat du point 1.7 et départ a/c du débat du point 1.5)
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon) jusqu'au point 1.4, y compris point 1.7	X (a assisté au débat du point 1.7 et départ a/c du débat du point 1.5)

Tisséo-Collectivités

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine

7, esplanade Compans-Caffarelli

BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190212-20190206-5-3D-DE
Date de télétransmission : 12/02/2019
Date de réception préfecture : 12/02/2019

La déclinaison du réseau structurant, inscrite dans les actions 8 et 9 du Projet Mobilités 2020.2025.2030, prévoit la mise en place d'un réseau bus structuré en fonction des besoins des territoires.

Une première étape a été franchie avec la mise en service d'ici 2020 de 10 lignes Linéo et une 11^e en 2021. Ce réseau continuera sa progression avec plusieurs extensions et la création de 3 nouvelles lignes au cours du prochain CSP. Avec un niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway, les Linéo font partie du réseau structurant Tisséo et sont appréciées des usagers. Toutes les lignes en service enregistrent une hausse de fréquentation et 89% des enquêtés se disent « plutôt satisfaits » ou « très satisfaits » de cette nouvelle offre.

Pourquoi structurer notre réseau de bus ?

- En dehors des zones à forte densité et donc d'influence des LINEO, le réseau de bus Tisséo manque de visibilité entre les différents niveaux de service.
- Certaines zones sont encore mal desservies :
 - Certains quartiers prioritaires de la ville.
 - Quelques zones d'emploi pour lesquelles le Projet Mobilités prévoit une meilleure desserte.
- Dans le centre-ville de Toulouse, la redéfinition des espaces publics nécessite de conforter la place du bus notamment autour du Canal, sur les boulevards, sur les pénétrantes ou encore sur la rue de Metz.
- Plus globalement sur l'ensemble du ressort territorial, le partage des voiries est un enjeu essentiel d'amélioration de la mobilité en transports en commun.

En conséquence, Tisséo propose de :

1. Prolonger son action sur les **LINEO**.
2. Déployer des **LIGNES EXPRESS** pour répondre aux besoins de mobilité des zones périurbaines éloignées.
3. Développer des **LIGNES EMPLOI** pour les zones d'activités.
4. Définir des axes forts pour les transports en commun et poursuivre la structuration du réseau associé en créant notamment les **LIGNES CONNECT**.
5. D'aménager des axes prioritaires pour favoriser la régularité et la vitesse commerciale des lignes ; les axes qui garantiront bonnes régularité et vitesse commerciale seront labellisés « **OPTIMO** ».

L'organisation du réseau

A. Les actions phares

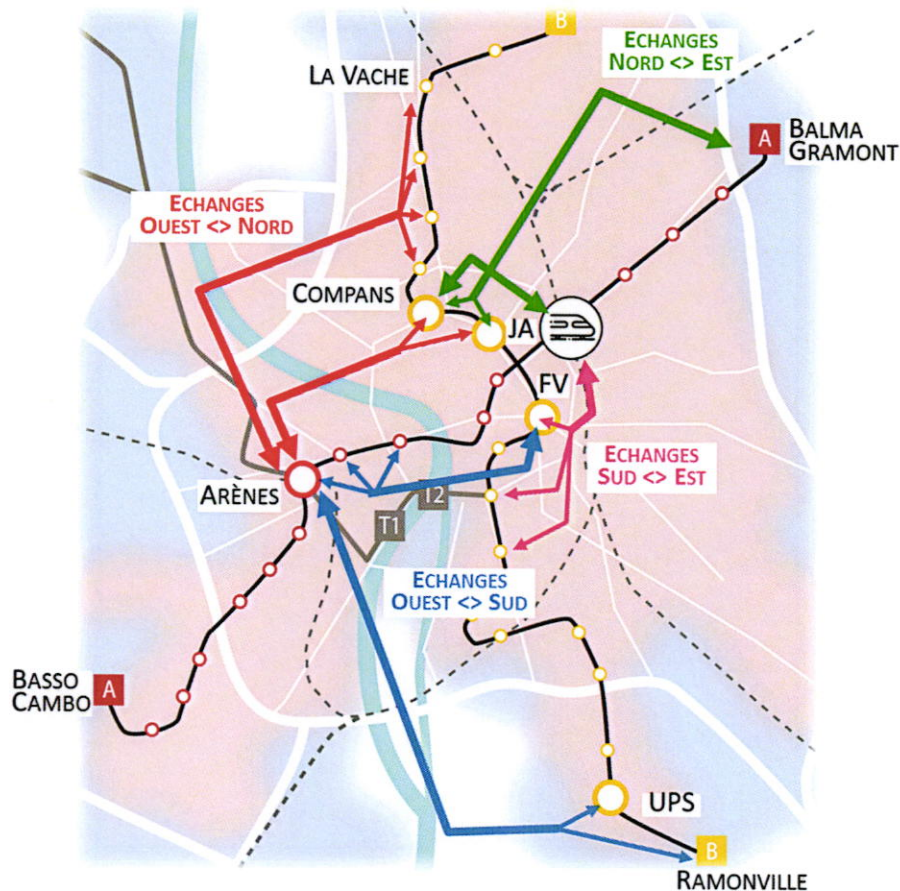
La suite du programme LINEO

Au-delà des objectifs connus d'offrir des connexions multiples avec le réseau structurant entre le centre-ville de Toulouse et les territoires les plus denses de la périphérie, des analyses récentes menées sur les boulevards toulousains montrent la nécessité d'assurer :

- **Une complémentarité entre le métro et le réseau bus structurant dans le centre-ville de Toulouse :**
 - De nombreux échanges entre les lignes de métro A et B représentent plus de 25 000 voyages par jour et pourraient, s'ils étaient en partie réalisés sur un réseau bus de surface structurant et optimisé, contribuer à la désaturation de certains tronçons du réseau de métro :
 - Ligne A : Capitole <> Jean Jaurès <> Matabiau
 - Ligne B : Jeanne d'Arc <> Jean Jaurès

- Des dessertes directes Est <> Ouest, Nord/Sud <> Ouest et Nord/Sud <> Est
- La desserte de la zone urbaine centrale et des quartiers prioritaires :
 - Sur les pénétrantes à fort potentiel qui enregistrent aujourd'hui plus de 5 000 validations par jour.
 - Dans les quartiers prioritaires aujourd'hui non desservis : Les Pradettes, Soupetard, Mirail Université.

Principaux flux A <> B représentants > 25 000 voyages/jour



En complément du Projet Mobilités, Tisséo Collectivités propose :

- Pour assurer la complémentarité métro/bus en centre-ville, la desserte Ouest <> Nord et Est <> Nord ainsi que la desserte de quartiers prioritaires, l'étude d'un Linéo 14 :
 - desservant le secteur des Pradettes en connexion centre-ville,
 - assurant le lien Arènes, Compans, Jeanne d'Arc, Matabiau.
- Pour répondre aux besoins de connexion Sud <> Ouest en complément du TUS, du tramway et du métro, un LINEO 15 sera mis à l'étude à horizon TAE entre Arènes et la route de Narbonne.
- En attendant un itinéraire éventuel alternatif, offrant une régularité équivalente, maintien de la desserte en réseau bus structurant de l'axe St-Cyprien – François Verdier via rue de Metz.
- Pour faciliter la lecture du réseau et ne pas surcharger l'espace public, l'étude de la desserte des différents tronçons des boulevards par deux Linéo.

Les études de prolongement des lignes LINEO seront lancées à partir de 2020, celle du LINEO 12 en 2019, celles des LINEO 13 et 14 à partir de 2020 et celle du LINEO 15 à partir de 2021.

Les lignes EXPRESS

Ces services spécifiques, inscrits au Projet Mobilités, ont pour objectif de répondre aux besoins de mobilité des zones périurbaines éloignées présentant un certain potentiel. La desserte est ciblée sur l'heure de pointe avec une fréquence de maximum 30 minutes en heures de pointe (cf. Délibération 4.1 du 28 mars 2018 approuvée par le Conseil Syndical).

En tant que strate du réseau structurant, les lignes EXPRESS, comme les LINEO, bénéficient d'un traitement de la ligne dans son intégralité débouchant sur la réalisation d'aménagements de voirie ponctuels pour garantir des temps de parcours attractifs.

Au regard du volume de déplacements observés, cinq territoires justifient une offre « EXPRESS » :

- Bassin Sud-Ouest Muret-Basso Cambo.
- Bassin Ouest St Lys-Fonsorbes-Colomiers.
- Bassin Nord St Jory-Borderouge.
- Bassin Nord-Est Montberon/Pechbonnieu-Borderouge.
- Bassin Sud-Est Ayguesvives-Baziège-Ramonville.

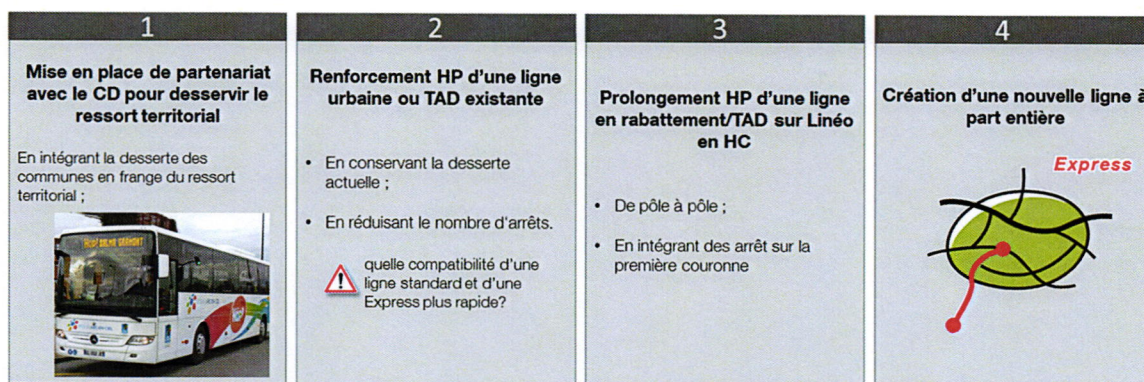
Les principes

Un réseau express doit pouvoir proposer :

- Un **temps de parcours attractif**, impliquant de limiter le nombre d'arrêts et de travailler avec les territoires pour organiser des conditions optimales de circulation sur le réseau viaire.
- Un **rabattement sur le réseau structurant**, afin de permettre aux usagers des connexions vers d'autres secteurs de l'agglomération.
- Une **desserte des principales zones d'activités** afin de proposer aux usagers des connexions directes aux zones d'emplois.

Selon les secteurs desservis et les besoins identifiés, et en complémentarité avec le réseau existant (réseau départemental, réseau TER), le principe de « Lignes Express » peut être décliné par :

- La mise en place de partenariat avec le Conseil Départemental 31.
- Le renforcement d'une ligne existante ou son prolongement.
- La création d'une nouvelle ligne.



La ligne EXPRESS Muret <> Basso Cambo sera lancée en 2022. Les études des lignes EXPRESS Pechbonnieu et Saint-Lys seront lancées en 2019 ; celles du Nord et du Sicoval post 2020.

Les lignes EMPLOI

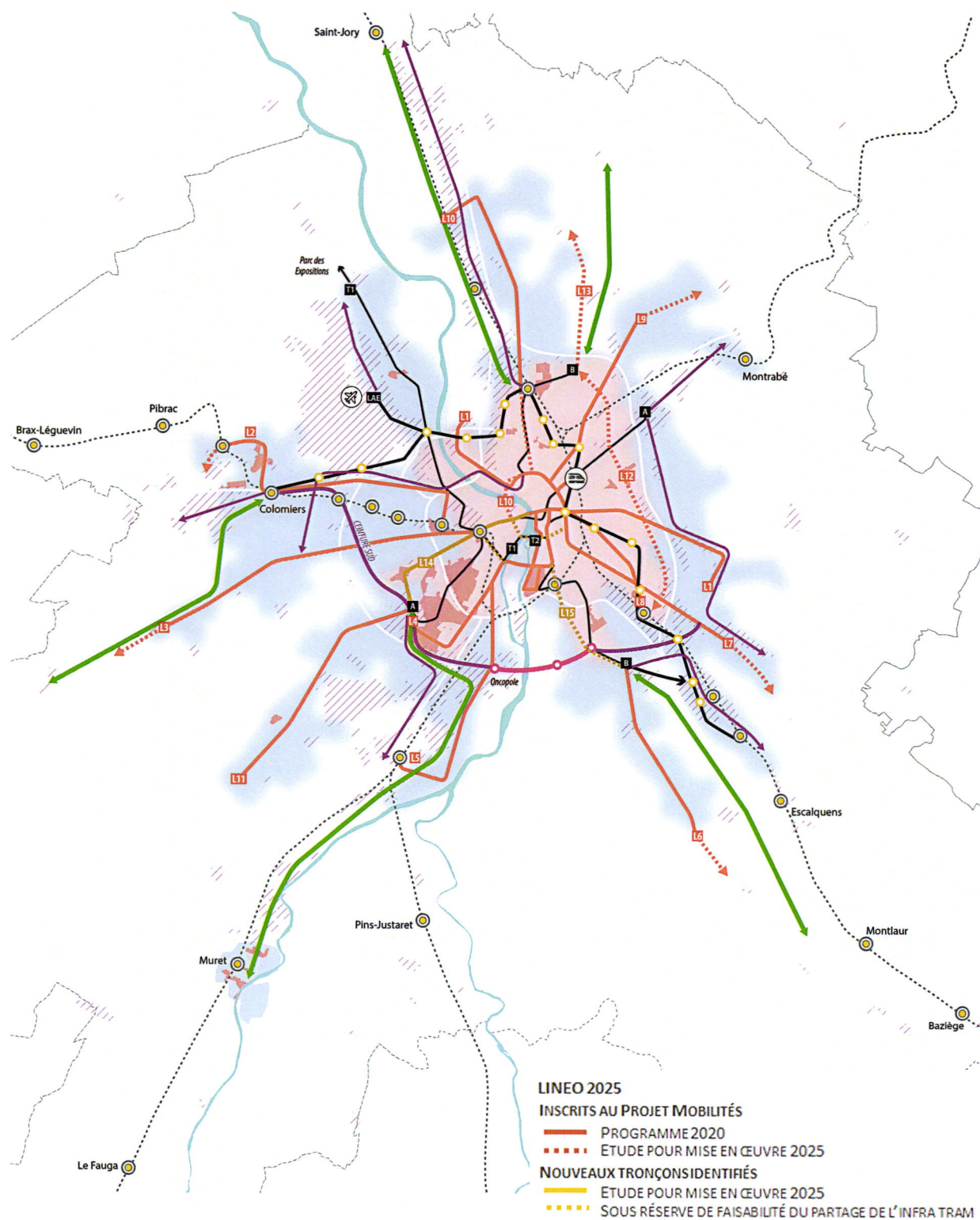
L'agglomération toulousaine concentre plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics. Plusieurs pôles économiques de l'agglomération souffrent aujourd'hui d'un déficit d'accessibilité en raison de la congestion automobile et d'une desserte insuffisante par les transports en commun. Pour améliorer l'accès en transports en commun à ces pôles d'emploi, Tisséo prévoit le développement de lignes EMPLOI.

Ce second service spécifique permet de proposer un produit adapté aux zones d'emploi avec une fréquence en heure de pointe adaptée au nombre d'emplois desservis. Celles-ci fonctionneront du lundi au vendredi et le samedi pour les lignes desservant également des zones commerciales.

Les maillons Est et Ouest de la Ceinture Sud qui seront livrés fin 2020 seront les premières lignes Emploi. Sur les autres secteurs, les études seront lancées dès 2020. Le maillon Ouest de la Ceinture Sud desservira 24 000 habitants et 42 500 emplois du lundi au vendredi avec une fréquence de 10 min en heure de pointe et 30 min en heures creuses.

Carte 2014 – 2020 – 2025

Organisation du réseau



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190212-20190206-5-3D-
DE
Date de télétransmission : 12/02/2019
Date de réception préfecture : 12/02/2019

B. Le réseau complémentaire

En accompagnement de ce déploiement, Tisséo Collectivités poursuivra la structuration du réseau de bus autour du réseau structurant.

Ces propositions se fondent sur une photographie actuelle de l'adéquation fréquence/fréquentation des lignes, complétée d'une analyse des potentiels actuels et à venir des territoires (cohérence urbanisme/transport).

Ce travail a fait émerger un besoin d'une seconde strate forte, les **lignes CONNECT**, complémentaires au réseau structurant en zone urbaine centrale et urbaine. Dotées d'une identité commerciale, elles bénéficieront d'une amplitude élargie à 22h30, d'un fonctionnement 7 jours/7 et d'une fréquence de maximum 15 minutes en heures de pointe.

Les quatre autres catégories de lignes de desserte locale n'ont pas vocation à avoir de dénomination commerciale mais permettront de garantir l'équité territoriale.

Les lignes CONNECT seront mise en place au prochain CSP en 2022.

Tableau récapitulatif

Concept	Produit markété	Critère	Heure de pointe semaine	Heure creuse semaine	Soirée	Samedi	Dimanche
LINEO	oui	Axes structurants complémentaires au réseau métro/tram et fréquentation > 6 000 validations/jour	< 10'	max 12'	0h30/1h30	oui	oui
CONNECT	oui	Axes complémentaires au réseau structurant et fréquentation > 3 500 validations/jour	max 15'	max 20'	22h30	oui	oui
Ligne locale 1	non	2 000 à 3 000 validations/jour	15' à 20'	20' à 30'	non	selon territoire	selon territoire
Ligne locale 2	non	1 000 à 2 000 validations/jour	20' à 25'	35' à 40'	non	non	non
Ligne locale 3	non	300 à 1 000 validations/jour	25' à 30'	60'	non	non	non
Ligne locale 4	non	< 300 validations/jour	30'	non	non	non	non

C. Les axes de voirie à optimiser

Le bus joue un rôle essentiel dans le réseau de transports collectifs de l'agglomération et constitue dans de nombreux territoires la seule réponse en transport collectif. Il est essentiel de mettre en œuvre une stratégie globale visant à améliorer la performance et l'attractivité des bus en lui apportant des gains de régularité et d'efficacité.

Le schéma Optimo vise une amélioration de l'attractivité du réseau de bus pour les usagers en proposant une garantie de temps de parcours tout au long de la journée. Les aménagements réalisés pour faciliter la circulation des bus ainsi que les outils de régulation et de gestion du trafic permettent également d'optimiser les coûts de fonctionnement du réseau de bus en limitant les moyens injectés.

L'identification des axes Optimo comprend :

- Les axes identifiés au Projet Mobilités 2020.2025.2030.
- Des axes supplémentaires à définir, sur la base d'une analyse des points durs de circulation des lignes de bus actuelles (vitesse et régularité), croisée avec la fréquentation.

Ce travail sera effectué sur l'ensemble du réseau bus hors LINEO et lignes EXPRESS, qui font l'objet d'études spécifiques. Il sera réalisé en lien direct avec :

- Les services des différents EPCI.
- Tisséo-Voyageurs qui bénéficie de la connaissance terrain du réseau bus.

Les modalités opérationnelles permettant de garantir cette performance seront définies au cas par cas à travers des principes de priorité pour les bus en circulation, aux carrefours et aux arrêts.

Une étude générale sera lancée en 2019.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : VALIDE les principes de structuration du réseau de bus à l'horizon 2025.

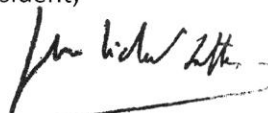
ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20190212-20190206-5-3D- DE Date de télétransmission : 12/02/2019 Date de réception préfecture : 12/02/2019
--