Atelier Toulouse aire urbaine

Observatoire Partenarial des Déplacements

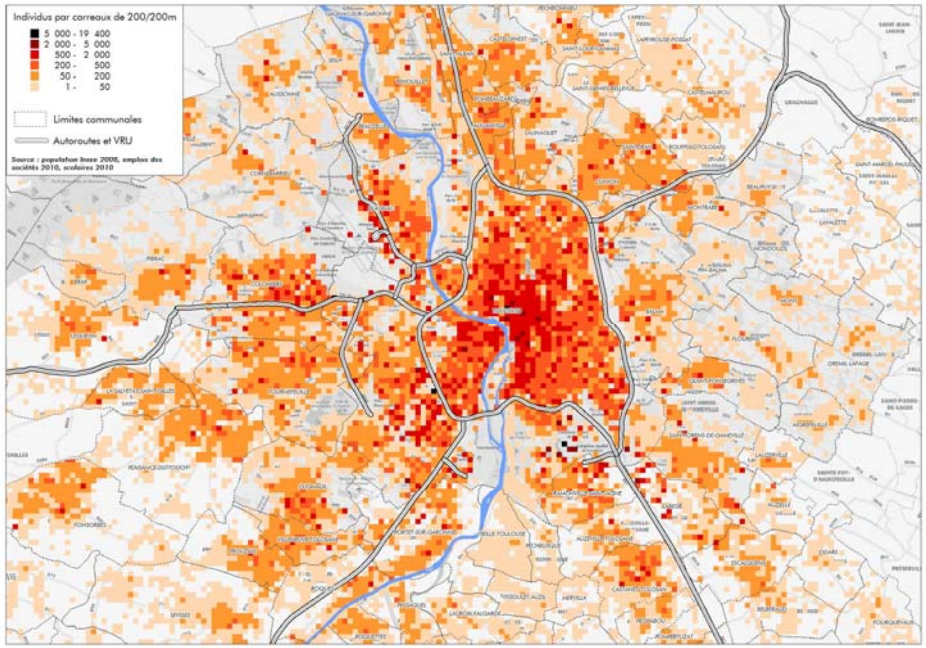
30 novembre 2012

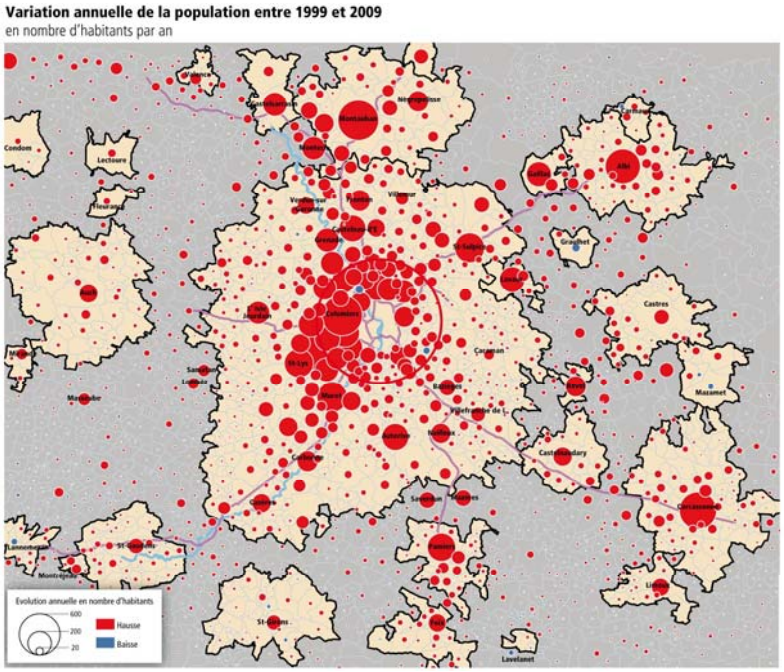
Suivi et Evaluation des TCSP

Impact sur les déplacements dans l'agglomération toulousaine

Quels constats? Quels enseignements?

Une faible densité d'individus et une forte croissance démographique

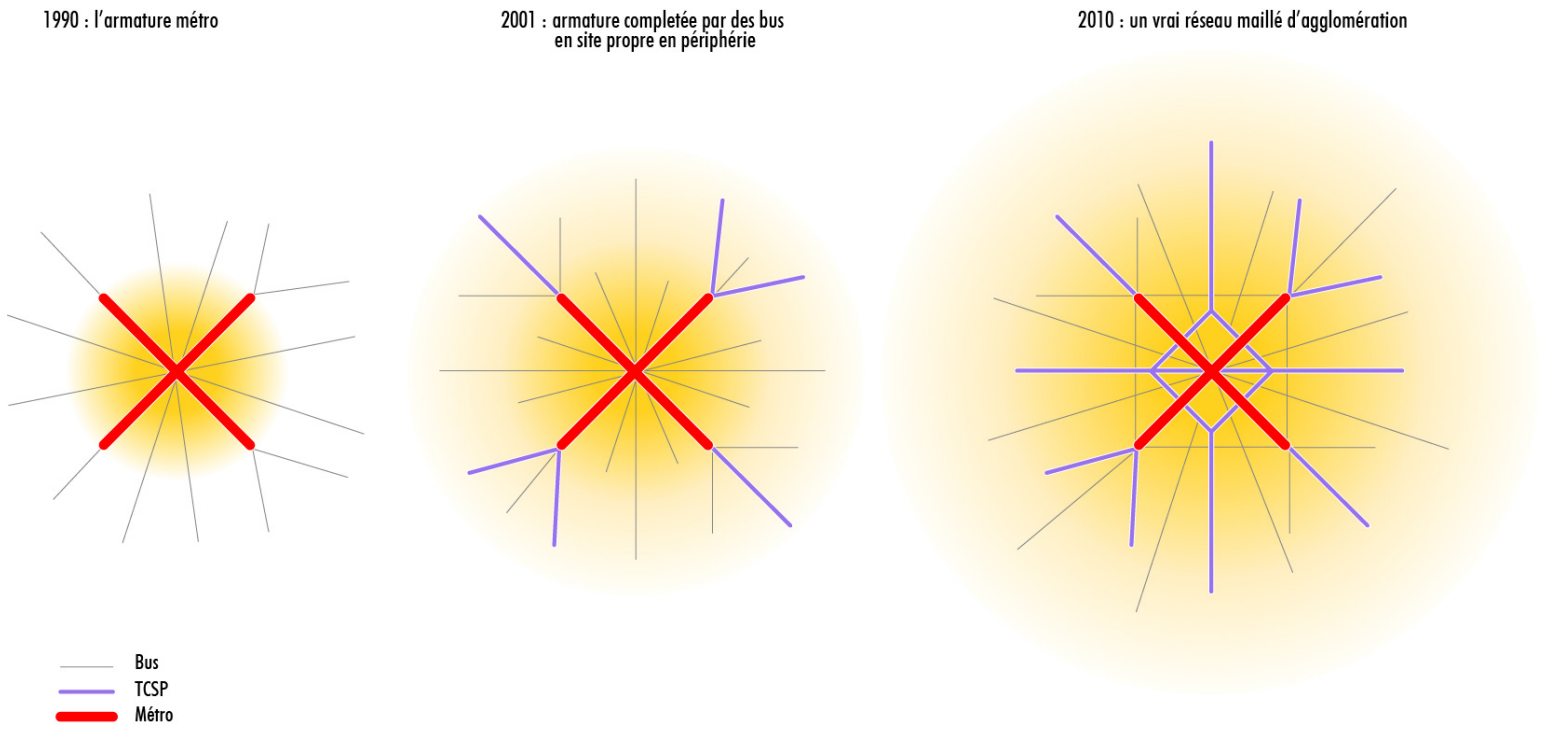




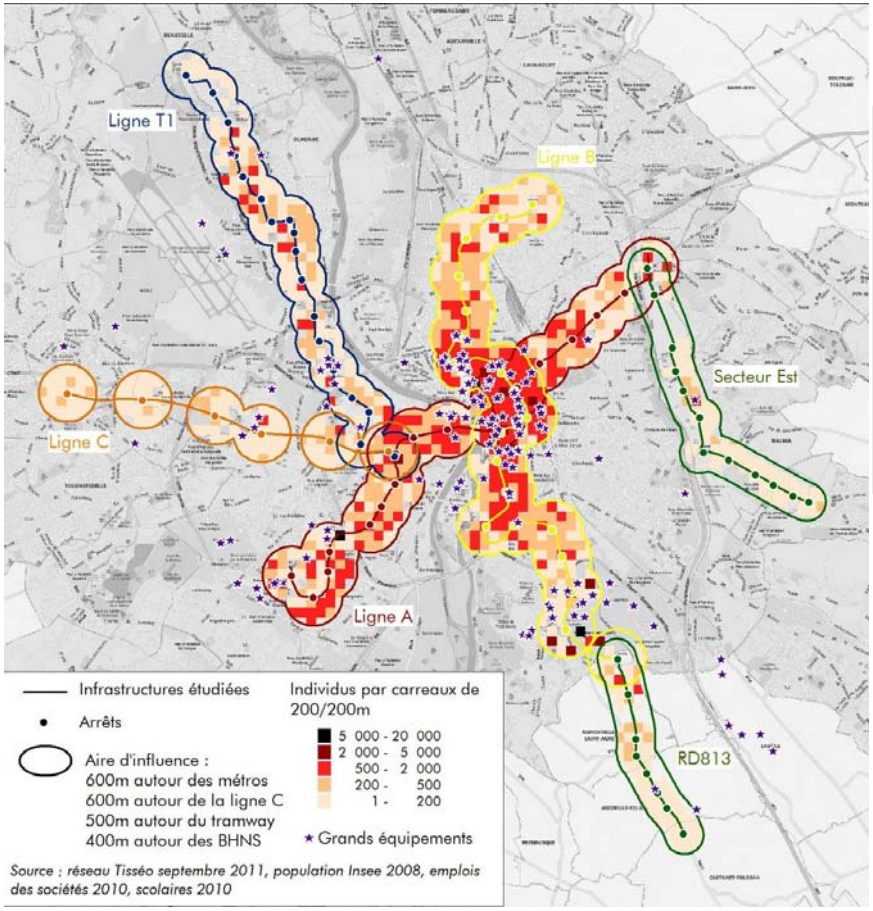
- Un vaste territoire desservi par le réseau Tisséo avec une faible densité de population: 99 communes, 900 000 habitants
- Une agglomération en forte croissance : +15 000 habitants par an entre 1999 et 2008
- Une croissance fortement marquée à l'ouest et au nord

Vers une nouvelle organisation du réseau structurant

De la croix du métro, à l'étoile, à la toile



6 TCSP mis en œuvre à ce jour



Modes	Individus (2008)	Fréquentation (jour type 2011)	Offre (courses/jour)
Métro A	195 000	210 000	912**
Métro B	220 000	190 000	766**
T1	65 000	20 000	256
Ligne C	40 000	5 000	94
Secteur Est	10 000	6 000	303*
RD813	10 000	6 000	240*

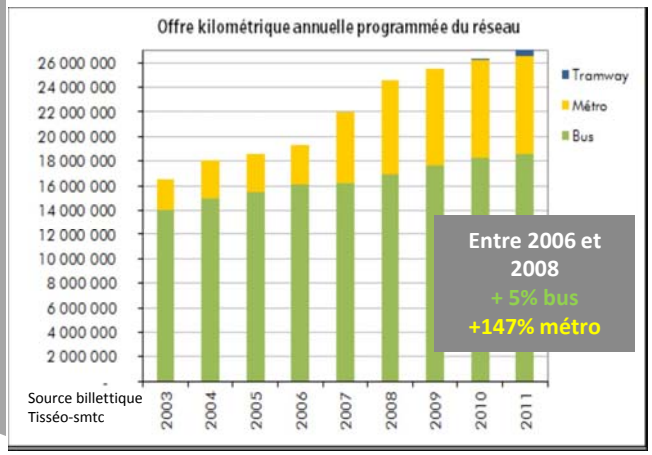
*Cumuls de 3 lignes sur le tronçon commun du Secteur Est et de 2 lignes sur celui du RD813

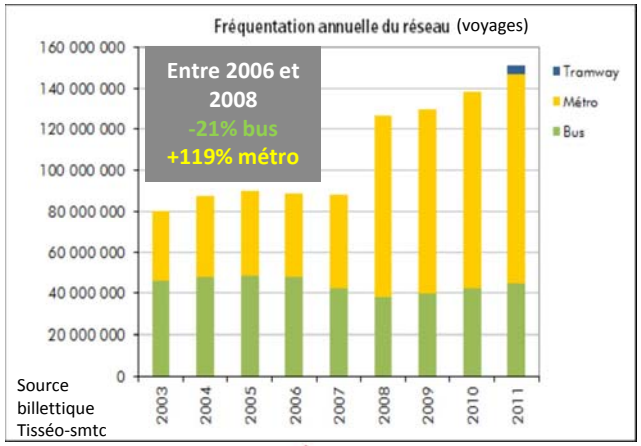
**Moyenne de courses prévues par jour en 2012

Constats et enseignements

- La performance et les usages des TCSP articulés autour du métro
- Des phénomènes de saturation : limite de cette organisation
- L'accès aux TCSP : un réseau de proximité

L'effet réseau A+B





La ligne B: un changement majeur dans l'offre…

- Restructuration du réseau de bus: Rabattement quasi systématique sur la métro
- Une seule station de correspondance métro / métro : Jean Jaurès

…dans l'usage du réseau Tisséo (2008)

- + 44% de voyages sur le réseau
- Le métro transporte 70% des voyages (en 2006: 46%)
- La station Jean Jaurès: 40 000 correspondances métro / métro
- Perception d'un réseau à deux vitesses

Depuis 2008, un rééquilibrage qui s'amorce?

- + 17% de voyages sur le réseau bus
- + 15% de voyages sur le réseau métro

Les BSP: prolonger les performances du métro dans des quartiers peu denses

Une qualité de l'offre améliorée

- Un réseau de bus restructuré
- Une fréquence améliorée sur le tronc commun
- Une meilleure régularité et lisibilité des lignes
- Des temps de parcours en TC plus attractifs… mais aussi en VP

Une fréquentation en hausse… mais qui reste limitée

- En volume : 6 000 voyageurs/jour sur 2 à 3 lignes
- En structure : essentiellement vers le métro, pour des motifs obligés
- En lien avec le niveau d'urbanisation

Le tram : prolonger les performances du métro et desservir des quartiers urbains

Une offre de qualité

- Restructuration du réseau TC nord-ouest, autour du pôle des Arènes.
- Fréquence, amplitude, régularité, lisibilité, confort

Une fréquentation qui croît, des usages diversifiés

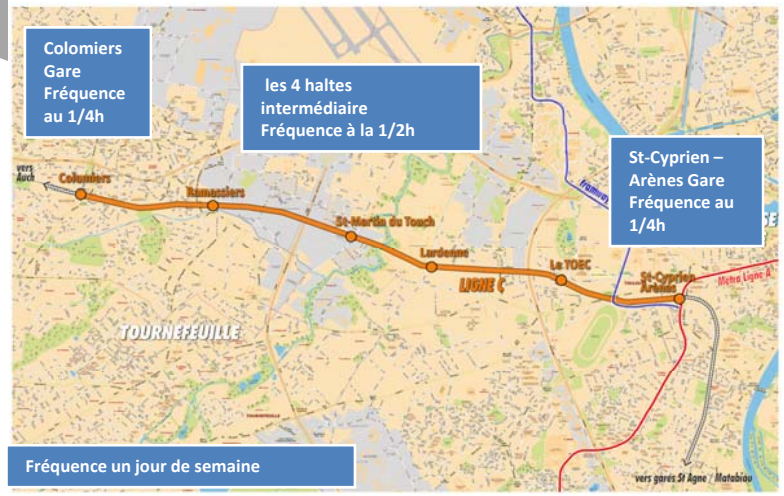
- + de 20.000 voy/j, dont 1/3 internes à la zone desservie
- Des motifs diversifiés en lien avec la plus grande diversité des fonctions.

Quels impacts de la ligne Garonne et d'Envol sur l'attractivité et la fréquentation de la T1 ?

Une ligne TER pour desservir l'ouest toulousain

Source : AUAT, novembre 2011

- Tarification : Tisséo ou SNCF



Une desserte urbaine avec une offre TER

- Une fréquence non adaptée au potentiel
- Mais un temps de parcours performant
- Des interstations éloignées
- Un manque de lisibilité
- Un réseau de bus qui compense mais devient concurrent

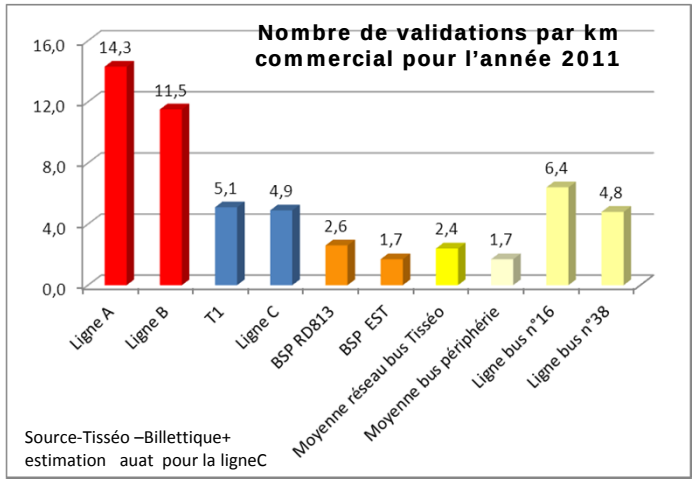
La fréquentation

- Faible par rapport au potentiel : 5.000 voy/j
- Mais trop importante pour l'offre proposée
- Essentiellement vers les Arènes (98%) pour des motifs obligés (77%)

Quel avenir pour la ligne C ?

- offre, capacité, tarification, gouvernance ?

Une organisation du réseau en étoile qui entraîne des phénomènes de saturation en période de pointe



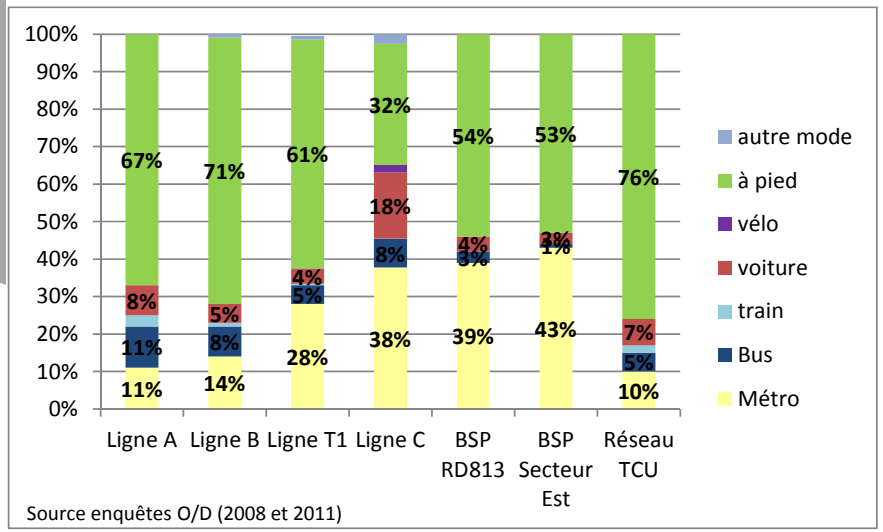
Aujourd'hui, deux familles de « TCSP »

- Métro et ligne C : phénomènes récurrents de saturation, difficilement absorbable sans modification structurelle, dans un contexte d'accroissement de la fréquentation
- BSP et T1: des réserves de capacité importantes

Et un réseau bus qui est de plus en plus sollicité qui nécessite des aménagements

Comment accède-t-on aux lignes de TCSP?

Modes d'accès aux lignes et au réseau



Source enquêtes O/D (2008 et 2011)

On accède aux lignes de TCSP

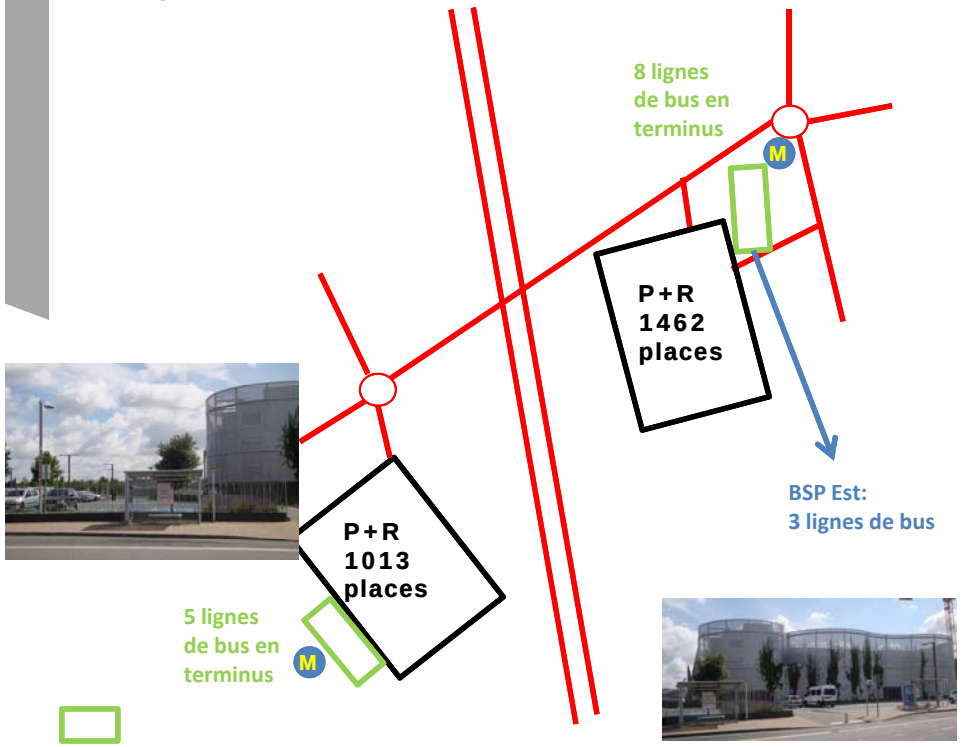
- Majoritairement à pied
- Importance du métro pour les TCSP
- De manière faible en voiture
- Avec peu de correspondance bus / TCSP

Sauf pour la ligne C où on accède :

- Peu à pied (1 / 3)
- fortement en voiture particulière

Un maillage qui s'organise à partir de pôles d'échanges

- Exemple d'organisation des pôles d'échanges d'Argoulets et de Balma-Gramont



Dans la localisation

- En général les deux dernières stations de la ligne
- À proximité du réseau de voirie primaire / pénétrantes

Dans le principe

- Une gare bus urbaine (bus en terminus)
- Du stationnement pour les vélos
- Un parc–relais très important

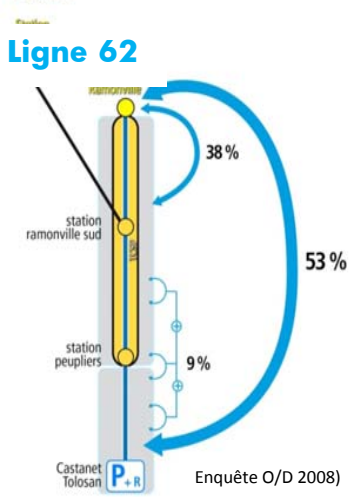
Quelles fonctions urbaines?

- Consommation foncière
- Mixité des fonctions urbaines
- Place du piéton…

Rappel: Des origines / destinations qui évoluent ou sont modifiées

BSP RD813 et Secteur Est

- 9 voyageurs sur 10 en lien avec les stations terminus (UPS, Ramonville, Balma Gramont), et dont 80 % effectuent une correspondance avec le métro



Enquête O/D 2008)

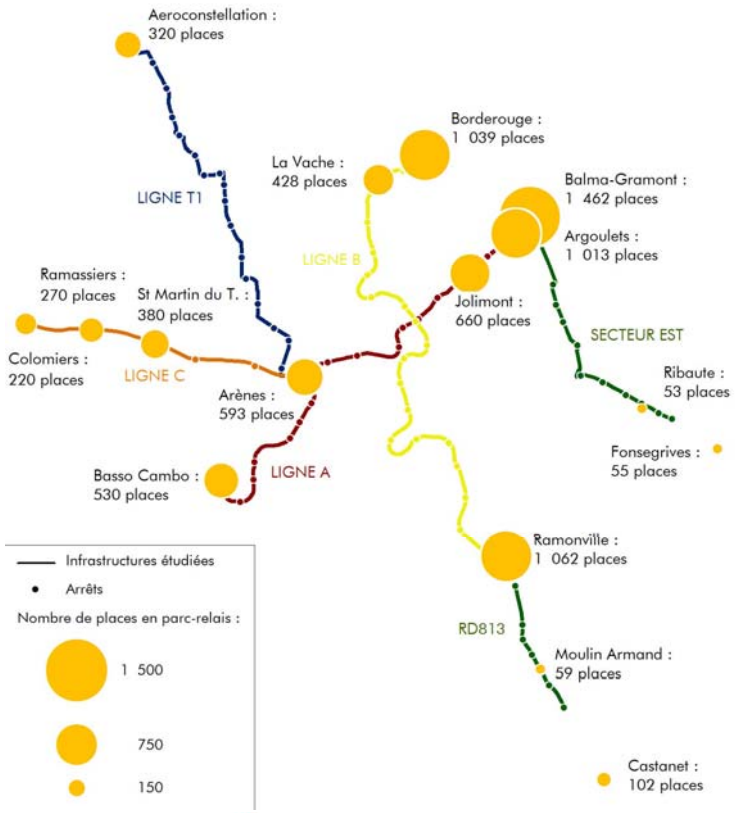
Ligne C

- 98 % des voyageurs de la ligne C en lien avec la station Arènes dont 67 % en correspondance avec le métro

T1

- 68 % des voyageurs sont en lien avec le terminus Arènes dont 55 % des voyageurs de la T1 effectuent une correspondance avec la ligne A

Une offre importante de stationnement de rabattement?



- **Plus de 8250 places…**
- **…dont 82% sur le réseau métro…**
- **…en secteurs aujourd'hui urbanisés, en aval de la congestion**

Une offre en parc-relais adaptée?...

Une concurrence des parc-relais du métro (saturés) avec ceux des autres TCSP (vides) :

- performance du métro
- rejet de la double correspondance

Une saturation des parcs-relais métro en continu sur la journée

Un conflit avec les projets urbains environnants (stationnement illicite, congestion, qualité de l'aménagement…)

Des usagers des parcs-relais de proximité

Communes d'origine des automobilistes venant stationner dans les parc-relais

P+R	Balma-Gramont	Ramonville	Basso Cambo	Arènes	Argoulets
Origines	Toulouse (19%) Balma (15%) St-Orens	Labège (14%) Castanet (11%) Ramonville (11%)	Toulouse (30%) Tournefeuille (11%)	Toulouse (26%) Tournefeuille (17%) Blagnac (11%)	Toulouse (30%) L'Union (12%) St-Orens (10%)
P+R	**Jolimont**	**Borderouge**	**La Vache**	**Aéroconstellation**	**Colomiers**
Origines	Toulouse (62%)	Toulouse (18%) L'Union (16%)	Toulouse (25%) Aucamville (16%) Castelginest (11%)	Aussonne (21%) Seilh (13%) Beauzelle (12%)	Colomiers (48%)

- Les origines des automobilistes sont proches et résident dans des communes déjà desservies par les TC et à distance en modes actifs

- Des trafics VP « parasites » attirés en cœur d'agglomération
- Une concurrence des parcs-relais avec les lignes de bus, les BSP et le vélo

- **Face à la forte demande quelle stratégie d'extension des parcs- relais existants du métro?**
- **Faut-il modifier les conditions d'accès aux P+R pour favoriser certains usagers?**
- **Comment mutualiser les parcs relais avec des fonctions environnantes ?**

Enseignements à tirer pour les nouveaux projets

Renforcer le maillage

- Mailler le réseau de surface pour éviter de rabattre sur une seule ligne de métro (Ligne Garonne, BHNS Ouest, téléporté, RD120, BUN?, …) pour diversifier les OD et les itinéraires

Gommer l'effet réseau TC à deux vitesses

- Protéger de la circulation générale, autant que faire se peut les grosses lignes du réseau du secteur central
- Poursuivre la politique de TCSP de surface

Orienter la politique de P+R pour un usage plus cohérent

- Définir une stratégie pour atténuer la concurrence entre les modes

Enseignements à tirer pour les nouveaux projets

Développer la ville de proximité

- Nécessité de diversifier la clientèle grâce à la mixité des fonctions urbaines offertes
- Améliorer la qualité urbaine des pôles d'échanges