

Contact :  
TISSEO  
tél : 05 67 77 80 80

## Elements de contexte

### L'agglomération toulousaine

La communauté urbaine du Grand Toulouse regroupe 25 communes, pour un total de 670 000 habitants.

La ville de Toulouse comprend, à elle seule, 440 000 habitants.

### Le réseau Tisséo

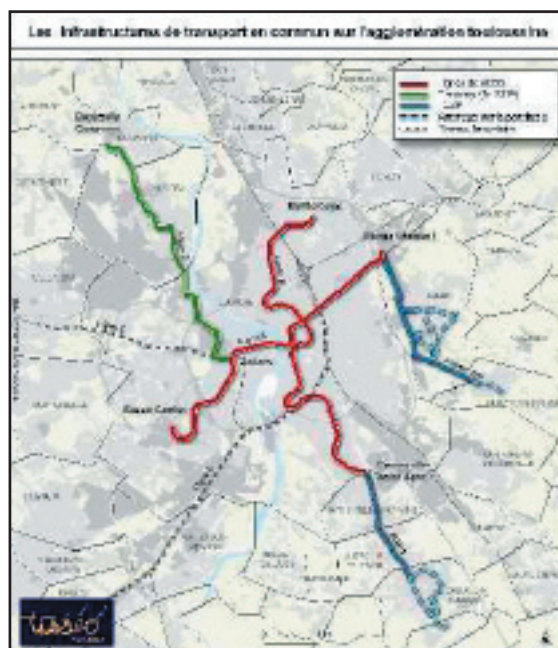
Le réseau urbain est composé de 82 lignes de bus , dont 6 lignes spéciales, et de deux lignes de métro. Un réseau de transport à la demande existe également et dessert les zones moins denses de l'agglomération.

Le réseau possède 2 itinéraires majoritairement en site propre qui sont empruntés par 5 lignes de bus. Ces lignes fonctionnent en rabattement sur les lignes de métro. Elles représentent un niveau de service intermédiaire entre le TCSP lourd type métro et les lignes de bus classiques.

Le réseau est exploité en régie directe, par Tisseo-Réseau Urbain.

L'offre globale sur le réseau s'élève à 26 millions de km par an, pour 106 millions de voyages effectués (données 2007).

Le nombre de voyages par habitant de PTU s'élève à 137.8, alors que la moyenne nationale des réseaux de plus de 300 000 habitants est de 148.



En bleu, les lignes de BHNS en rabattement sur le métro (source TISSEO)

## Le projet de bus en site propre (BSP)

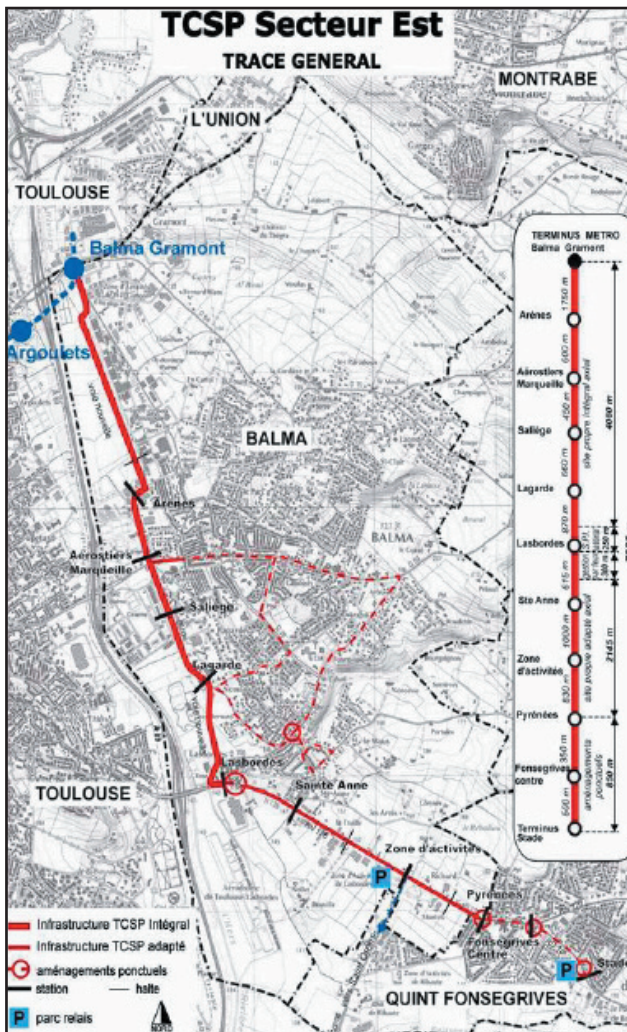
### Origines et objectifs

Afin d'accroître l'efficacité des bus hors du centre-ville et d'offrir aux usagers une alternative compétitive à la voiture, deux itinéraires de bus à haut niveau de service ont été réalisés.

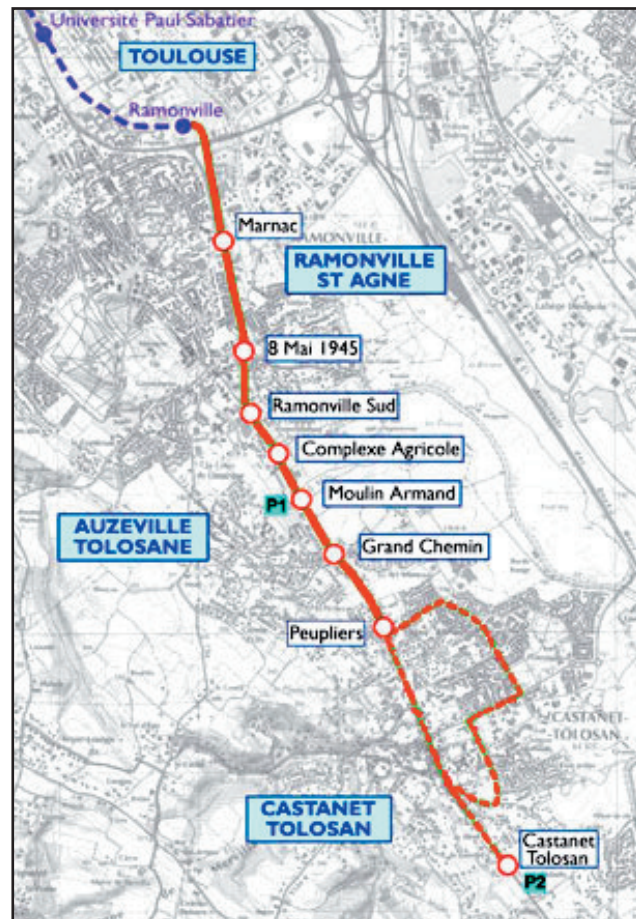
Le premier, appelée «Secteur Est», est reliée à l'extrémité est du métro A. Après la réalisation d'un premier tronçon de 2km en 2005, un deuxième tronçon de 5 km a été mis en service en novembre 2007. Ce site propre est emprunté par les lignes de bus 72, 77 et 83 et dessert 10 stations.

Le second, empruntant la RD 813, est connectée à l'extrémité sud de la ligne de métro B. D'une longueur de 7.7 km, dont 4 km en site propre intégral, elle comprend 8 stations. Cette ligne est en service depuis décembre 2007 et se partage entre les bus 62 et 81.

L'objectif principal est d'accompagner la croissance des communes périphériques proches de Toulouse et de leur offrir un système de transport performant.



Ligne Secteur Est (source TISSEO)



Ligne RD 813 (source TISSEO)

## **Description du système BSP**

### *Niveau de service*

Le niveau de service mis en place est le suivant:

- une fréquence à l'heure de pointe sur les deux itinéraires de 10 min
- une amplitude horaire de 5h45 à 21h30 sur le «secteur est», et de 5h45 à 21h15 sur la RD 813.
- une vitesse commerciale de 25 km/h sur le site propre

### *Infrastructures*

Ces lignes de BHNS mettent avant tout l'accent sur les infrastructures à travers la création de sites propres et la mise en place d'un système de priorité aux feux. Les sites propres sont partagés entre plusieurs lignes de bus du réseau urbain et sont également accessibles au réseau TAD, aux cars interurbains et aux véhicules de secours. Ces voies réservées sont identifiées par une coloration rouge, ce qui donne une identité visuelle au système mis en place.

Grâce à des boucles de détection reliées aux feux, les bus bénéficient d'une priorité de passage aux carrefours situés sur les voies réservées. Des ronds-points traversés permettent également de conserver le caractère axial du site propre.

Les bus sont ainsi préservés des aléas de la circulation et leur régularité est accrue. Les temps de trajet obtenus sont compétitifs par rapport à la voiture.

Les stations sont de type «tramway» et garantissent une bonne accessibilité. Elles possèdent systématiquement un abri et des quais surélevés de 15 mètres de long. Elles sont également équipées de rampes d'accès pour les PMR, de barrières de sécurité et d'un mobilier urbain classique. Le déport des bordures permet un accostage rectiligne au niveau de stations.

Il n'existe pas de possibilité d'acheter un titre en station, le chauffeur vendant toujours les titres de transport.



Source TISSEO



Source CERTU

### *Matériel roulant*

Le matériel roulant n'est pas spécifique à ces lignes. Les véhicules employés sont des bus diesel traditionnels et il n'existe pas de système de guidage. Ils sont cependant équipés de palette garantissant leur accessibilité.

## *Systemes*

Un nouveau SAEIV (Service d'Assistance à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) est prévu en centre-ville pour 2010, et sera ensuite étendu à ces lignes BHNS.

## **Performances et principaux résultats**

En termes de coûts, les chiffres à notre disposition sont les suivants :

Coût d'investissement : 51 M€ HT

Coût de fonctionnement : 4,7 €HT par km

La fréquentation est de 4800 voy/jour pour le secteur Est et de 8500 voy/jour pour le secteur RD 813.

## **Impacts sur l'intermodalité**

Les deux lignes de BHNS fonctionnent en rabattement vers une ligne de métro. La combinaison BHNS+métro pour des trajets vers le centre-ville de Toulouse depuis les communes périphériques est donc très compétitive par rapport à la voiture, que ce soit en terme de temps ou de coût du trajet.

La mise en service du système «bus en site propre» s'est accompagnée de la création de parcs-relais, destinés à inciter les automobilistes à laisser leur véhicule pour continuer leur trajet vers le centre en transport en commun :

- sur la ligne «Secteur Est», il existe deux parcs-relais d'une capacité de 50 places, extensible à 100 dans le futur.
- sur la ligne «RD 813», le pôle d'échanges terminal au sud de Castanet comprend un parc-relais de 100 places, avec une réserve foncière permettant le doublement de cette capacité. Un autre poche de stationnement est prévue à mi-parcours de la ligne.

Ces parcs-relais bénéficient d'un accès contrôlé et d'une surveillance vidéo.

De plus, la réalisation des sites propres a permis un traitement complet de l'axe, avec notamment la création de trottoirs et d'itinéraires cyclables.

L'un des enjeux principaux de ces lignes est d'accompagner au mieux la densification de la première couronne de l'agglomération toulousaine, qui est aujourd'hui une des moins denses de France. Les fonctions de ces lignes devront également s'intégrer aux changements urbains : dessertes fines des nouvelles habitations et emplois installés à proximité de la ligne mais aussi rabattement rapide vers le métro. La diversification des types de lignes sur l'infrastructures pourra peut être répondre à cette question.