



Jeudi 12 Juillet 2012

Dossier de presse

Comité Syndical de Tisséo-SMTC du 12 juillet 2012

- Bilan d'activité 2011 de l'EPIC TISSEO (dél. 2.2) Page 2
- Liaison UPS / Oncopôle par mode téléporté : approbation du programme d'opération (dél. 6.1) Page 9
- Projet de TCSP entre la gare de Portet et l'Oncopôle : approbation du programme d'opération (dél. 7.1) Page 14



tisséo

Ma ville, mon trajet

Contact Presse

Michèle Guallar
Tél. : 05 62 11 29 54 Mob. : 06 22 73 15 65
michele.guallar@tisseo.fr

tisseo.fr



Délibération 2.2 - Bilan d'activité 2011 de l'EPIC Tisséo

« L'augmentation soutenue de l'offre s'est réalisée dans le respect d'une bonne utilisation des deniers publics » a déclaré Gérard André, Président de l'EPIC Tisséo tout en soulignant les bons résultats obtenus depuis 4 ans par Tisséo au service des usagers de l'agglomération toulousaine.

❶ La Fréquentation est au rendez-vous depuis 5 ans et positionne aujourd'hui Tisséo parmi les plus grands réseaux français.

Tisséo tire un bilan positif de l'année 2011 en matière de fréquentation sur son réseau Bus, Tram, Métro et TAD.

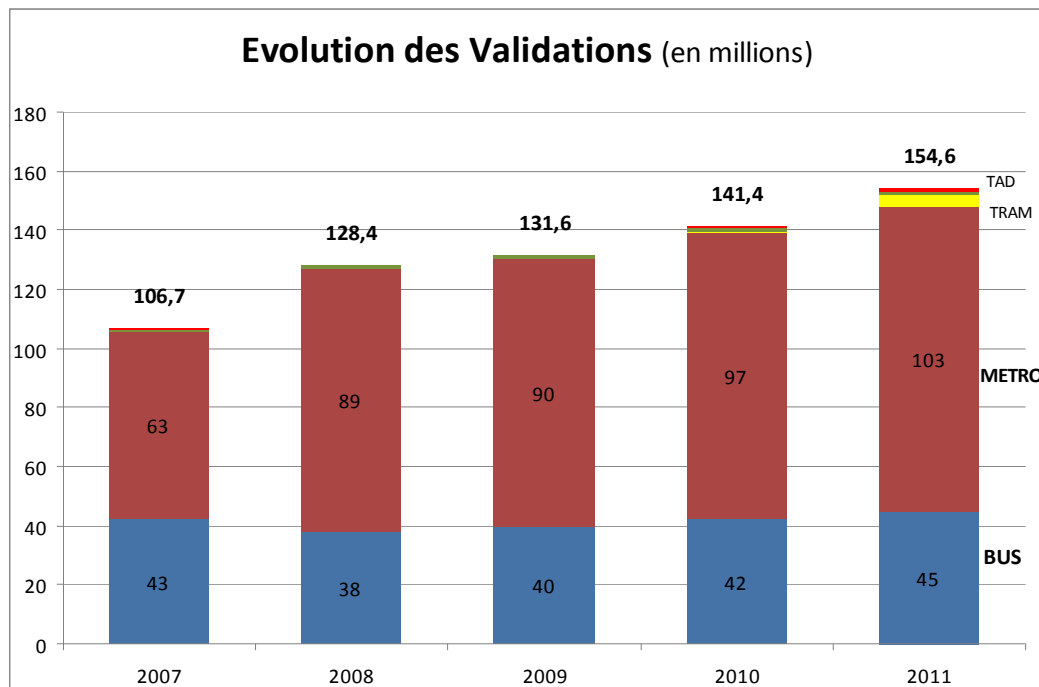
Avec près de **155 millions de validations** pour 110 millions de déplacements en 2011, Tisséo se positionne parmi les 3 plus grands réseaux français de province en terme de fréquentation, après Lyon et Lille.

La fréquentation du réseau affiche une croissance de + 9% par rapport à 2010, supérieure au développement de l'offre kilométrique qui est de 6,2%.

Ces chiffres traduisent une évolution soutenue de l'attractivité et de la performance du réseau, puisqu'on constate en l'espace de 5 ans une croissance de **+ 45% de la fréquentation**, pour une croissance de + 34% de l'offre kilométrique, induisant une amélioration du ratio Validation /Kilomètre de 8% sur la période.

On peut citer parmi les principaux facteurs de succès de la fréquentation du réseau Tisséo :

- L'amélioration continue de la consistance et de la qualité des dessertes ainsi qu'une offre tarifaire particulièrement attractive visant à favoriser l'accessibilité du réseau au plus grand nombre (tarification jeunes la plus avantageuse de France),
- La participation généralisée de l'employeur à hauteur de 50% dans les frais de transport collectifs des salariés et les abonnements annuels Activéo par prélèvement,
- L'accroissement démographique,
- L'évolution prix du gazole rendant les transports en commun de plus en plus attractifs,
- La présence d'infrastructures visant à améliorer le confort et l'usage (parc relais, TSCP, couloir bus...),
- L'émergence des considérations environnementales au sein de la population.



Le ratio Validation / Kilomètres de 4,95 est en amélioration de + 3% par rapport à 2010.

Pour la première fois en 2011, la progression des validations du réseau de surface (bus, tram et transport à la demande) est supérieure à la progression des validations du réseau métro (+15% pour le réseau de surface contre +6,7% pour le métro).



② L'offre de transport sur l'agglomération toulousaine s'est considérablement accrue depuis ces 5 dernières années.

La Régie Tisséo a réalisé **31,2 millions de kilomètres** en 2011, soit une progression de **+ 6,2%** par rapport à 2010, représentant une offre supplémentaire de **+ 1,8 millions de kilomètres**.

Une grande partie de cette progression est liée à la mise en service du **Tramway**, qui a réalisé près de **850 000 kilomètres** pour sa première année pleine depuis sa mise en service.

Cette croissance concerne par ailleurs l'ensemble des modes exploités par la Régie :

- Le réseau **Bus** progresse de **+ 1,4%** et a réalisé une offre supplémentaire de 257 000 kilomètres, atteignant les 18,6 millions de kilomètres,
- Le **Métro** progresse de **+ 2,4%** et a réalisé une offre supplémentaire de 189 000 kilomètres, dépassant ainsi les 8 millions de kilomètres,
- Les **TAD** (transports et services à la demande destinés à assurer le service des zones peu denses de l'agglomération) ont eux aussi connu un développement important de l'ordre de **+ 19%**, tirés par le succès des lignes 119 (Ramonville) et l'exploitation en année pleine du TAD 120 Garossos construit en rabattement sur le tramway.

Ainsi, depuis cinq années, l'offre kilométrique réalisée par la Régie a progressé de **+ 34%** et correspond à la nécessité d'accompagner l'expansion démographique de l'agglomération, sur un périmètre de transport urbain très étendu, avec une densité souvent faible de son aire urbaine.



③ La qualité de service offert et les conditions d'exploitation sont globalement en amélioration pour l'utilisateur.

Démarche Qualité

Plus de 80% des voyages 2011 sont certifiés qualité AFNOR. La certification AFNOR concerne les 2 lignes de Métro, 14 lignes de Bus, les agences commerciales et la ligne T1 du Tramway. Le tram vient d'obtenir la certification pour sa première année d'exploitation.

Disponibilité

Le réseau Bus affiche un taux de réalisation de 99,2% des services prévus (97,9 en 2010), avec 90% de ponctualité-régularité (+6 points). Le Tramway présente quant à lui pour sa première année d'exploitation un taux de 99,4%. Et le taux de disponibilité du Métro passe en 2011 la barre des 99,5% (Ligne A : 99,5 et Ligne B : 99,6) et est en amélioration significative par rapport aux années précédentes.

Accidentologie

On a pu constater sur 2011 une stabilité des résultats Bus et Métro (6,4 et 2,5 incidents corporels ou matériels aux 100 000 kilomètres) mais surtout un démarrage du Tramway sans incident majeur.

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Grâce aux investissements réalisés par le SMTC, la régie a pu augmenter en 2011 de + 16% le nombre de bus accessibles en service (équipement rampe escamotable), portant ainsi à 88% le taux d'équipement du parc. L'objectif de 100% d'équipement est fixé pour 2015.

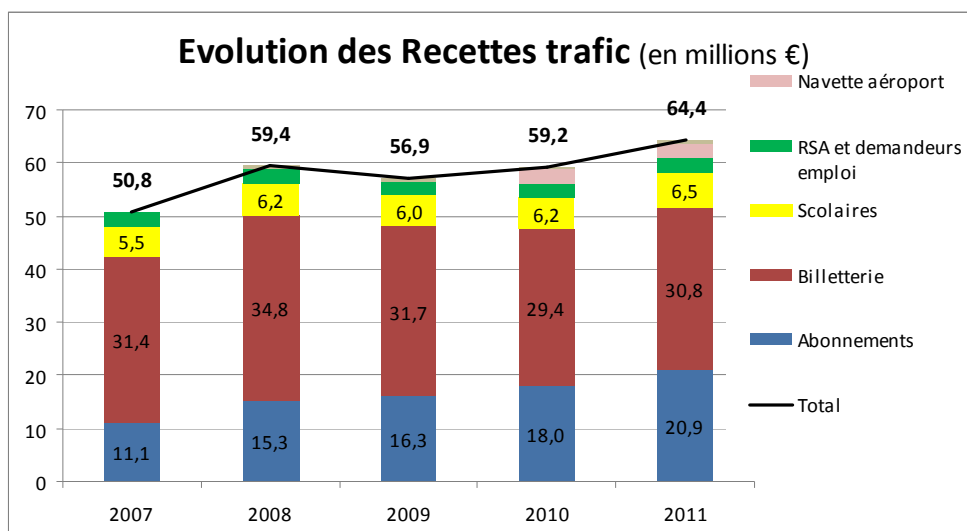
Vitesse commerciale

Le réseau bus est en amélioration de + 5% par rapport à 2010. Celle du Tramway atteint 19,9 km/h (+12%) après seulement un an d'exploitation et se place dans le peloton de tête des réseaux français équipés de tramway. Enfin, le Métro reste le mode le plus rapide, avec une vitesse commerciale qui reste stable autour de 33,5 km /h.

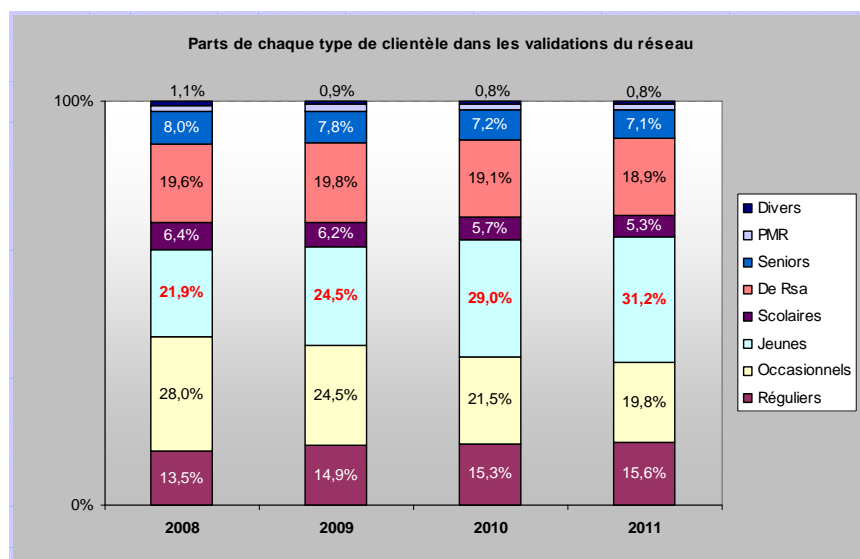


④ Le niveau des recettes commerciales reflète un juste équilibre entre politique tarifaire, offre commerciale et fréquentation du réseau.

Tirées par la fréquentation, les recettes trafic du réseau (ventes de titres) ont atteint en 2011 le chiffre record de **64,4 M€** soit une progression de + 7% par rapport à 2010.



La mise en place en septembre 2009 de produits tarifaires particulièrement attractifs envers les jeunes de moins de 26 ans et le développement des ventes par abonnement ne sont pas étrangers à cette croissance.



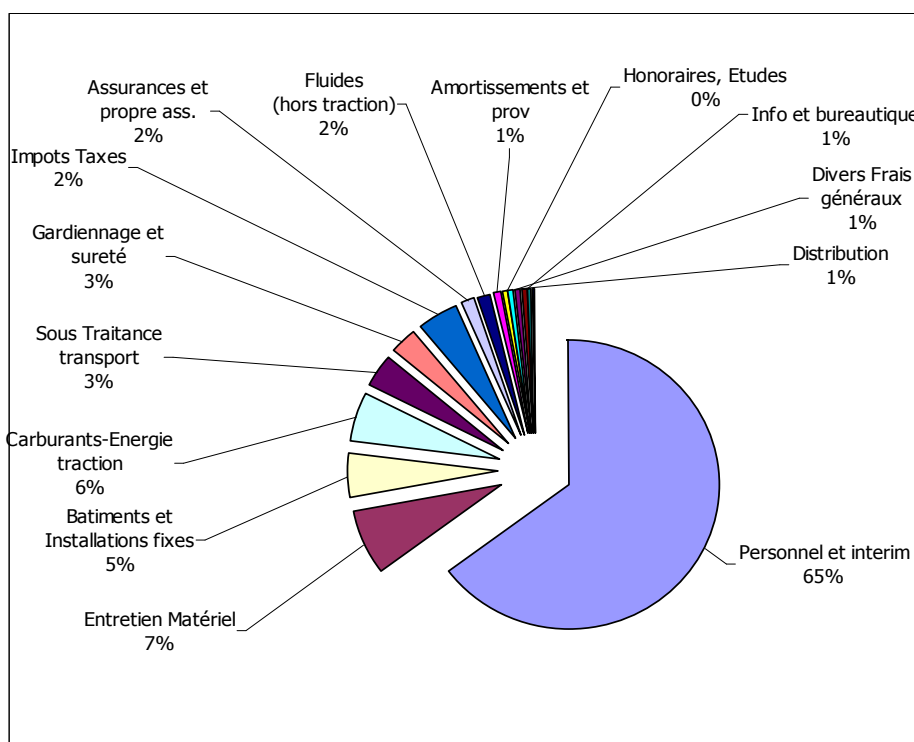
Pour la troisième année consécutive, le ratio Recette / Km est en progression. Il atteint 2,06€/km en 2011, soit une amélioration de + 2,3% par rapport à 2010 et reflète l'équilibre maîtrisé entre politique tarifaire, évolution de l'offre kilométrique, et fréquentation du réseau.



5 Les moyens de production mis en œuvre par la Régie ont été conséquents, mais rationnellement utilisés pour faire face à la croissance de l'offre et pour répondre aux besoins des usagers.

En 2011, les dépenses d'exploitation de la régie nécessaires à la réalisation de l'offre décrite précédemment se sont élevées à **189,7 millions d'euros**.

Entre 2007 et 2011, les dépenses globales de la régie ont augmenté de + 39%, en rapport direct avec l'augmentation de l'offre (+ 34%) et de la fréquentation (+ 45%). Les transports collectifs constituant une activité fortement utilisatrice de main d'œuvre, le personnel roulant, le service à la clientèle, la présence terrain ont représenté la majorité de l'évolution des dépenses de la période.



Répartition des dépenses 2011

En 2011, l'effectif moyen de la régie a été de 2347,8 soit une croissance de 2% par rapport à 2010, pour une progression de la production commerciale supérieure à 6%.

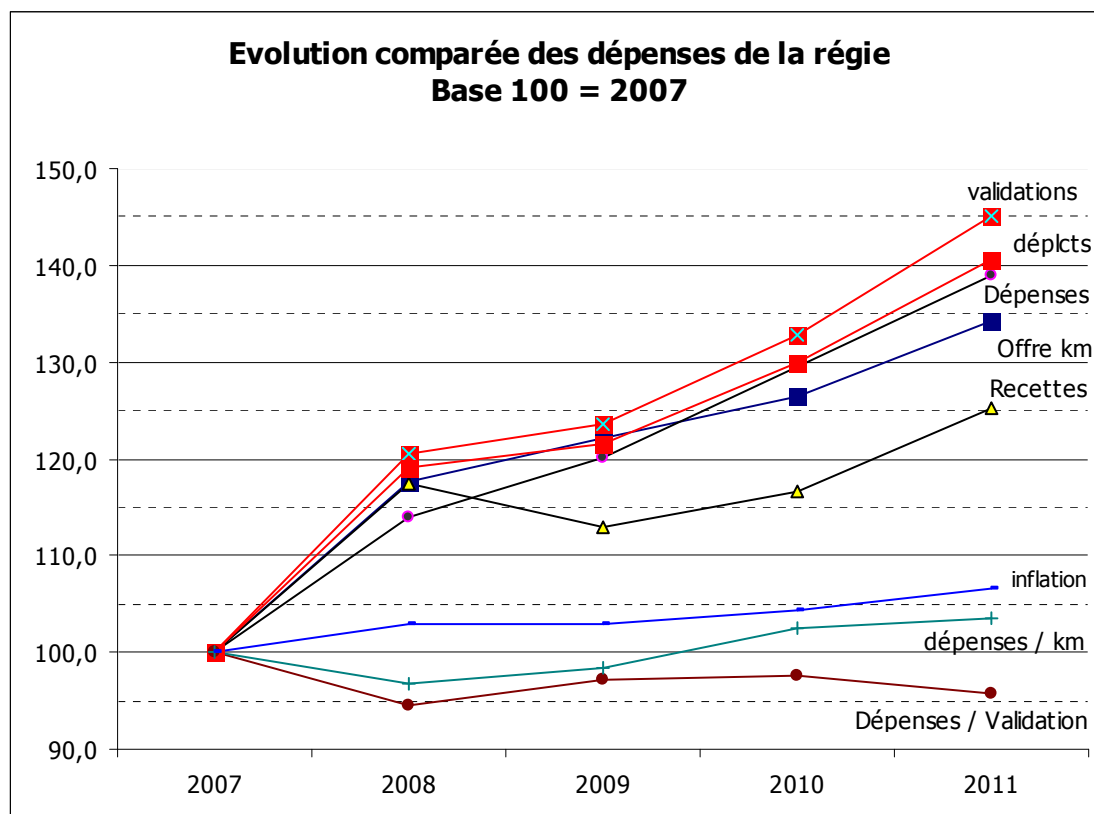
Entre 2007 et 2011, l'évolution des effectifs reste maîtrisée, conforme aux engagements budgétaires et en comparaison, inférieure à celles de la production kilométrique et de la fréquentation.

Le nombre de kilomètres parcourus par un conducteur est stable sur la période et reste au dessus de la moyenne des réseaux français autour de 16 000 Km par conducteur, tout en veillant au respect des conditions de travail du personnel roulant.



⑥ L'évolution des coûts de production restent maîtrisée et en deçà de l'inflation.

Le graphe ci dessous illustre l'évolution comparée des principaux indicateurs d'activité, ainsi que les coûts à la validation et au kilomètre.



Sur la période 2007 à 2011, on voit clairement que les moyens engagés par la régie (dépenses) ont servi le développement de l'offre et de la fréquentation (validations).

Sur cette même période, la bonne fréquentation du réseau a d'ailleurs permis de contenir les coûts à la validation à 4% en dessous de leur niveau de 2007.

Enfin, toujours sur la même période, le coût de revient kilométrique tous modes confondus est resté relativement stable et contenu ; il a évolué de + 3,6% en € courant, quand l'inflation progressait de 6,5%, **traduisant ainsi une utilisation maîtrisée des deniers publics.**



Délibération 6.1 – Liaison UPS/Oncopôle par mode téléporté

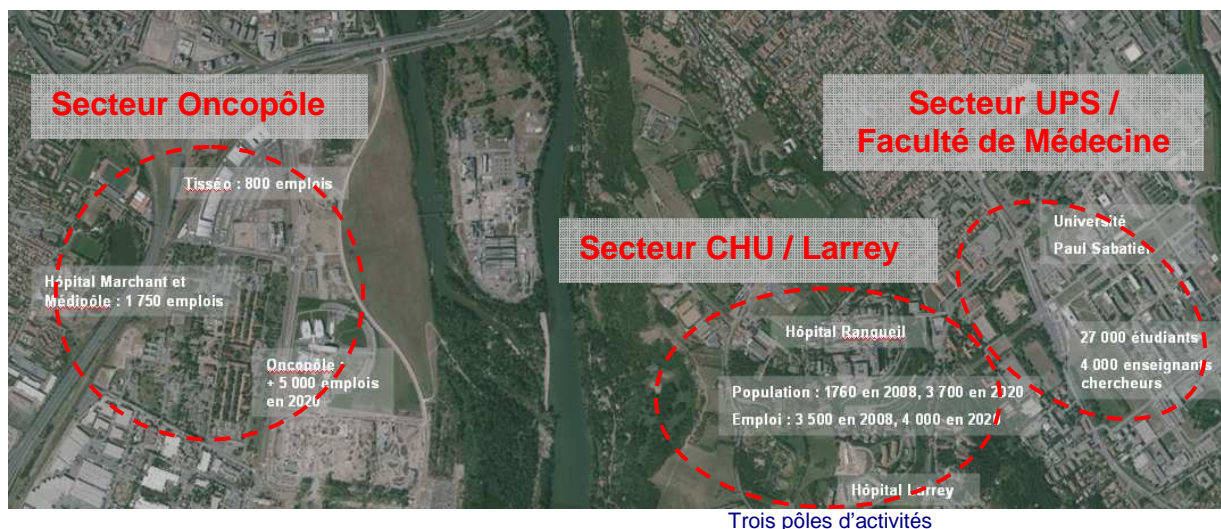
① Une opération qui s'inscrit dans une politique globale d'agglomération

Le projet de téléporté s'inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Il s'intègre parfaitement à l'objectif de mailler le territoire toulousain et de réduire le trafic automobile.

L'enjeu est de relier trois pôles d'activités majeurs :

- L'**Oncopôle**, le site Tisséo de Langlade, l'Hôpital Marchand et Médipôle soit 7 500 emplois en 2020,
- Le **CHU de Rangueil** et l'Hôpital Larrey avec 233 000 consultations et 64 000 admissions par an,
- L'**Université Paul Sabatier** et la Faculté de médecine : 27 000 étudiants et 4 000 enseignants chercheurs.

et d'offrir un franchissement en transport en commun entre les deux rives de la Garonne.



Les caractéristiques du territoire ont milité en faveur du choix du téléporté, ce mode de transport permettant de franchir les obstacles naturels du terrain (Garonne, coteau de Pech David) et de préserver les espaces protégés (exemple : Natura 2000).

Pour élaborer le projet, ont été également pris en compte le risque SEVESO, les servitudes aéronautiques ou encore le périmètre de protection des eaux potables.

Le choix du téléporté répond aux besoins de mobilité dans des conditions économiques et environnementales raisonnables grâce à son mode d'exploitation automatisé et à son emprise limitée au sol.

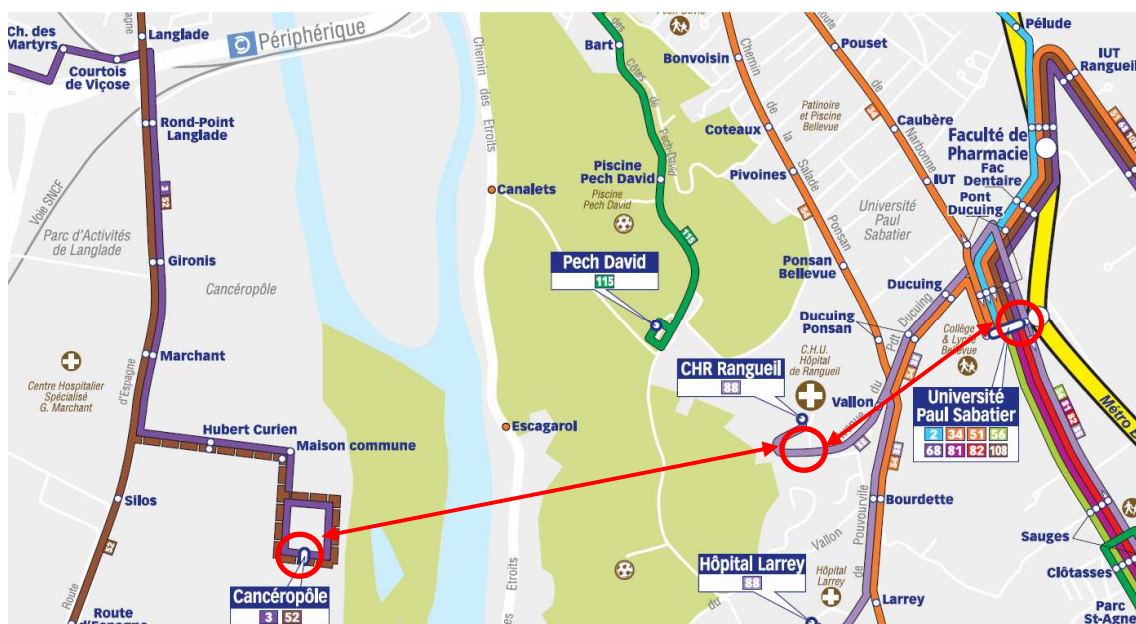


② Les caractéristiques du projet

➔ Le tracé

Le tracé de 2,6 km permettra de relier l'UPS à l'Oncopôle en 10 minutes contre 32 minutes actuellement en transports en commun (Ligne B du métro jusqu'à Empalot + Ligne 52).

A ce jour, il n'existe pas de liaison directe entre UPS et Oncopôle sur le réseau Tisséo. Les conditions de trafic de ce secteur sont par ailleurs particulièrement difficiles. Le téléporté offre des possibilités nouvelles de déplacement.



Plan du réseau Tisséo 2012 avec implantation projetée du téléporté

Le maillage de l'agglomération toulousaine se poursuit grâce à cette nouvelle liaison UPS Oncopôle qui permet d'ouvrir le réseau principal vers le Sud Ouest. En plus de se connecter au métro à la station UPS, le téléporté va se connecter aux pôles d'échanges UPS et Oncopôle.

Une réflexion d'ensemble sur le pôle d'échanges de l'Oncopôle doit être menée pour définir avec précision les services à accueillir sur le site (bus, vélos, voiture particulière, covoiturage, dépose minute, taxis, ...).

Le tracé peut encore être amené à évoluer suivant l'implantation précise qui sera retenue pour les stations et en fonction du bilan de concertation.

Le TCSP entre la Gare de Portet et l'Oncopôle sera en connexion avec le téléporté.



→ Les stations

Les trois stations qui ponctuent le tracé correspondent aux trois pôles d'activité du secteur : l'Oncopôle, le CHU de Rangueil et l'Université Paul Sabatier.

- La **gare de l'Oncopôle** sera située à proximité du parc de stationnement existant. La gare de l'Oncopôle inclura le centre de remisage et de maintenance du téléporté. Le programme d'opération comprend en outre, l'aménagement de 6 quais de bus, d'un parking à vélos sécurisé, d'une station Vélo Toulouse et la création d'un parking relais.
- La **gare du CHU de Rangueil** est envisagée au plus près de l'accueil du CHU afin de profiter de la passerelle d'accès et du parking existant. Des liaisons pour piétons et vélos sont également envisagées vers la zone de loisirs de Pech David et les zones d'habitat environnantes.
- La **gare de l'Université Paul Sabatier** sera positionnée de façon à optimiser la correspondance avec le métro et les bus. La gare UPS sera également connectée aux liaisons piétonnes et cycles existantes vers le lycée, l'université, la faculté de médecine et vers le sud (CNRS, Ramonville).



Projet d'implantation des trois gares



→ Le système

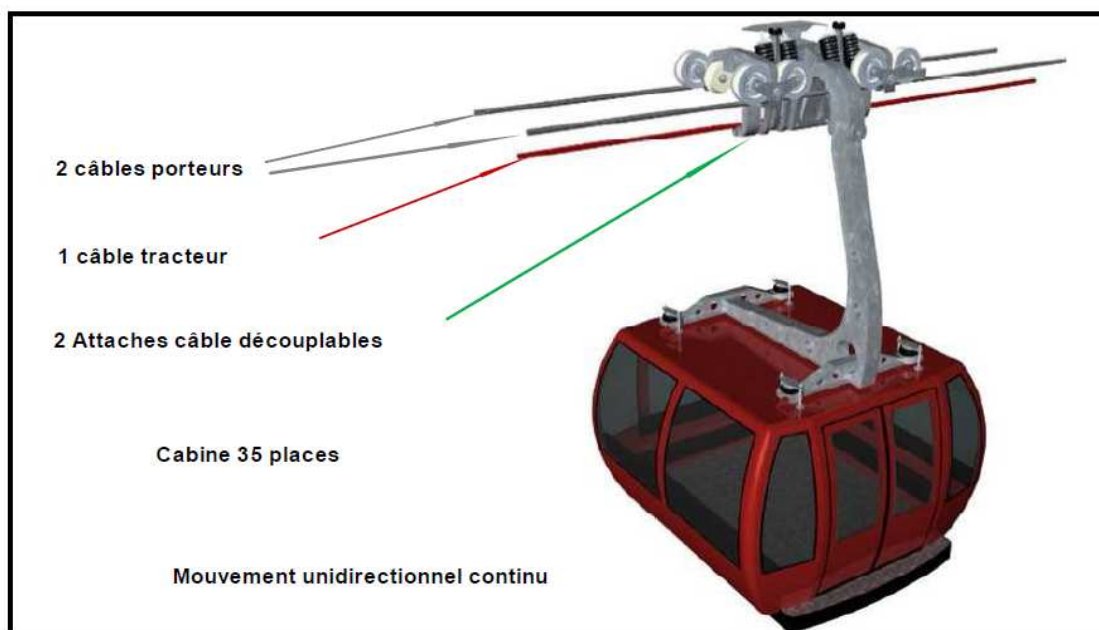
Un système à trois câbles, dit « 3S » a été proposé. Le soutien des cabines est assuré grâce à 2 câbles porteurs et c'est un troisième câble qui tracte la structure. Cette technologie a l'avantage de permettre la stabilité des cabines au passage des pylônes et surtout en cas de vent, procurant ainsi sécurité et confort optimum aux usagers.

Le téléporté doit pouvoir fonctionner dans de bonnes conditions avec un vent dont la vitesse maximale atteint 100 km/h sachant que la vitesse des vents relevée sur le secteur est inférieure à 65 km/h à 98 % du temps.

La vitesse du vent est supérieure à 95 km/h dans seulement 0,04 % du temps, ce qui correspond à environ 3h30 sur une année.

Le système permet en outre un arrêt complet en station offrant la possibilité de mettre en place un système de porte palière pour rendre son fonctionnement totalement automatisé. L'objectif est de se rapprocher du mode d'exploitation du métro.

La capacité d'accueil envisagée pour les cabines est de 35 places dont 24 à 28 assises.



La technologie 3S (trois câbles)



③ Le téléporté en quelques chiffres...

- 2 600 m de tracé
- 3 gares aériennes à une hauteur d'au minimum 10 mètres
- 35 places par cabine dont 24 à 28 assises, toutes accessibles en fauteuil roulant et à vélo
- 20 cabines prévues à l'achat (18 en ligne en heure de pointe)
- 1 500 voyageurs par heure et par sens
- 6 000 à 7 000 voyageurs par jour attendus
- 1'30 de fréquence en heure de pointe et 5 à 7' en heure creuse
- 10' de temps parcours pour relier les 3 gares
- 15 km/h de vitesse commerciale
- 5h15 à 00h du dimanche au jeudi et jusqu'à 1h les vendredis et samedis. Les horaires d'ouverture sont calés sur l'ensemble du réseau Tisséo
- 500 places sur un parc relais à proximité de la gare Oncopôle
- Montage budgétaire :
 - Total de l'opération : 44 millions d'euros
 - dont 31 millions d'euros pour les Travaux et le Système
- Dates clés :
 - Concertation publique : 2^{ème} semestre 2013
 - Enquête publique : mi 2015
 - Début des travaux : début 2016
 - Mise en service : mi 2017



Délibération 7.1 – Projet de TCSP entre la gare de Portet et l’Oncopôle

① Une opération qui répond à l’émergence d’un nouveau pôle générateur de déplacements et à la saturation d’un réseau routier

Le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) reliant la Gare de Portet/Garonne à l’Oncopôle est issu d’une réflexion menée conjointement par le Grand Toulouse, la Communauté d’agglomération du Muretain et le SMTC. Ce TCSP est à mettre en lien avec plusieurs projets afin d’organiser un schéma multimodal de desserte autour de l’Oncopôle. Il est inscrit au PDU.

L’émergence de l’Oncopôle, nouveau pôle générateur de déplacements, implique la réorganisation de la desserte d’un secteur dont le réseau routier est saturé.

Un des principes consiste à conforter la gare de Portet comme « porte de déplacements » en développant les offres alternatives à la voiture individuelle ainsi qu’à développer plusieurs liaisons de transports en commun structurantes autour de l’Oncopôle.

Tout en poursuivant le maillage de l’ensemble des réseaux de TC structurants inscrits au PDU, ce projet offre dans cette zone une réelle alternative à la voiture particulière par les transports en commun.

② Les caractéristiques du projet

→ Le tracé proposé

Le but est d’assurer une liaison efficace entre la Gare de Portet, l’Oncopôle et le centre de Toulouse tout en desservant les zones d’emploi, les zones commerciales et les quartiers d’habitat existants (Récébédou, Clairfont, Portet centre) ou en cours de développement (Ferrié Palatin).

Le projet assure une connexion avec le pôle d’échanges de la Gare de Portet et dessert la future zone de développement urbain de Férié Palarin à Portet sur Garonne. Il tangente le centre historique de Portet puis dessert la zone commerciale de Carrefour, les quartiers d’habitat du Récébédou et de Clairfont. Il traverse ensuite la zone d’emploi de Larrieu et du Chapitre pour se connecter au terminus de la liaison téléportée entre Oncopôle et UPS.



Le projet sera élaboré en cohérence avec les autres projets du secteur.

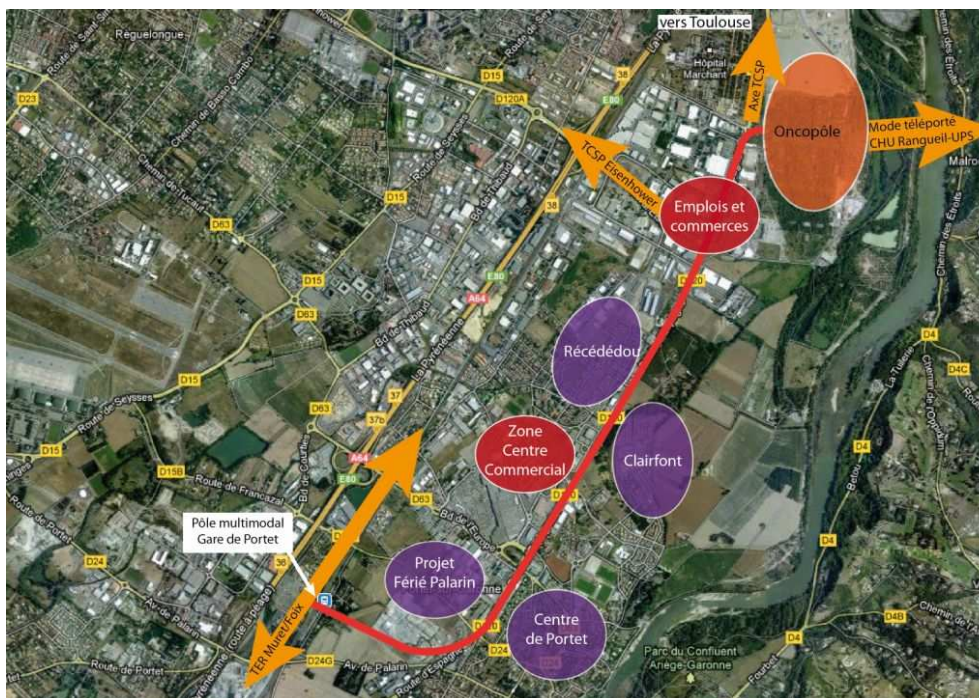
Comme dans tous les autres projets de TCSP, cette opération prendra en compte toutes les contraintes et caractéristiques techniques qui figurent dans la charte TCSP du SMTC. Elles concernent notamment :

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Les normes environnementales

Le respect du confort des usagers (accueil en station, information, sécurité)

La mise en place des systèmes et équipements d'exploitation définis et spécifiques au mode d'exploitation en site propre (priorité aux feux pour les bus,...)



Proposition de tracé avec positionnement des zones d'activité



→ Les objectifs de service et les perspectives de trafic

L'objectif est d'atteindre une vitesse commerciale comparable à celle du tramway soit 20-22 km/h et de garantir la régularité de la ligne.

Des estimations de la clientèle du projet ont été réalisées en prenant l'hypothèse d'une ligne directe à 7 minutes de fréquence, entre la gare et la station Empalot de la ligne B.

A l'horizon 2020, la fréquentation de cette ligne se situerait dans une fourchette de 6 500 à 7 500 voyageurs par jour.

③ Calendrier prévisionnel

Concertation publique : 3^{ème} trimestre 2013

Enquête publique : 1^{er} trimestre 2015

Travaux : de 2015 à 2016-2017

Mise en service : fin 2016 / début 2017

④ Coût de l'opération

L'estimation prévisionnelle du coût du projet est de 50 millions d'euros (valeur 2012, hors matériel roulant).