

GOUVERNANCE DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS DANS LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE

**Compétences et stratégies des
autorités organisatrices des mobilités
Toulouse-Métropole/TISSEO et Région
Occitanie**

**Jean-Pierre WOLFF, Professeur Université Toulouse Jean
Jaurès**

DESSERTES TOULOUSE-ARÈNES/COLOMIERS

GARE

Mardi 15 novembre 2016

- Horaire en ligne Bus L2

Départ	Arrivée	Durée	Ligne (s)
08.27	09.05	38	L2
08.36	09.14	38	L2
08.37	09.20	43	L 21 + A
08.45	09.23	38	L2
08.54	09.30	36	L2
09.21	09.51	30	L2
09.30	10.00	30	L2
09.39	10.09	30	L2

(+ 100 AR jour ouvrable) 10 000 usagers/jour ouvrable/2 sens confondus

DESSERTES TOULOUSE-ARÈNES/COLOMIERS

GARE

Mardi 15 novembre 2016

- Horaire ligne C/TER Occitanie

Départ	Arrivée	Durée	Arrêts intermédiaires
06.51	07.05	0.14	4
07.09	07.16	0.07	0
07.21	07.35	0.14	4
07.39	07.46	0.07	0
07.51	08.05	0.14	4
08.09	08.16	0.07	0
08.21	08.35	0.14	4
08.39	08.45	0.06	0
08.51	09.05	0.14	4

(47 AR jour ouvrable) 7000 usagers/jour ouvrable/2 sens confondus

CONTEXTE TECHNIQUE DE LA DESSERTE TOULOUSE-ARÈNES/COLOMIERS (TRAIN)

- **TER Ligne C TISSEO**
- Ligne à double voie non électrifiée de 8 km dont 1,8 Km à voie unique (franchissement du périphérique ouest) : fragilité de cette infrastructure,
- Vitesse limitée à 100 Km/heure,
- Trains dédiés 4 arrêts intermédiaires : temps de parcours de 14 minutes,
- Trains directs sans arrêt intermédiaires : temps de parcours de 7 minutes.

CONTEXTE TECHNIQUE DE LA DESSERTE TOULOUSE-ARÈNES/COLOMIERS (BUS)

- **Par bus : Lineo 2**
- Amplitude de 05.25 à 00.30,
- Durée du parcours de 30 à 38 minutes,
- Nombre de dessertes fortement augmenté,
- + d'une centaine AR,
- Site propre partiel,
- Aménagement de certains carrefours,
- Nouveaux bus hybrides articulés de 171 places,
- Améliorations des performances.

CONTEXTE DE LA DESSERTE TOULOUSE- ARÈNES-COLOMIERS

- **Contexte de fonctionnement et de gouvernance**
- Ligne C créée en 1993 sur une section de la ligne secondaire Toulouse-Matabiau/Auch,
- Intégration au réseau TISSEO (tarification globale commune) uniquement sur cette section Arènes/Colomiers gare,
- Il serait plus logique pour les usagers que la tarification TISSEO soit déployée de Toulouse-Matabiau à Brax-Léguévin,
- Début d'une timide gouvernance sur la ligne C,
- Mais absence d'une réelle gouvernance associant la Région Occitanie et Toulouse Métropole sur les autres lignes ferroviaires.

GOVERNANCE : RAPPELS LÉGISLATIFS

- L'organisation générale des transports s'inscrit dans un contexte législatif et réglementaire qui évolue régulièrement et en voici quelques lois fondamentales :
- loi d'orientation des transports intérieurs —**LOTI**— 1982,
- loi solidarité rénovation urbaine —**SRU**— 2000,
- loi de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles —**MAPTAM**— 2014,
- loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République —**NOTRe**— 2015.

- Les dernières lois renforcent le rôle des **Métropoles** et des **Régions**, avec en particulier l'intégration des transports collectifs départementaux dans le giron régional.

UNE GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ

- Métropole et Région : une politique commune dans l'aire métropolitaine,
- Création d'une structure de planification, d'aménagement et de gestion des transports, commune entre la Métropole et la Région,
- Intégration des acteurs des transports au service des populations de l'aire métropolitaine,
- Intégration tarifaire supposant une responsabilité budgétaire prise en charge par Toulouse Métropole et la Région Occitanie en fonction d'une péréquation tenant compte des besoins des populations des différents territoires,
- Le Pass à 70 €/mois (TISSEO + TER), périmètre aux services ferroviaires trop restreints pour son coût.

IMPLICATIONS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES FORTES POUR LE FER ET L'INTERMODALITÉ

- **Renforcer l'offre TER**
 - Cadencer l'offre TER aux 15 minutes en heures de pointe et suivant les cas aux 10 minutes,
 - Cadencer l'offre TER aux 30 minutes en heures creuses,
 - Mettre en place un véritable RER porté par Toulouse Métropole/TISSEO et la Région Occitanie.
- **Réorganiser les pôles intermodaux**
 - Arrêts de bus au niveau de toutes les haltes ferroviaires,
 - Créer de véritables pôles d'échanges.
- **Implications financières plus fortes de la Métropole**

Une gouvernance : Cohérence transports/aménagement urbain et métropolitain

- Prioriser certaines zones à l'urbanisation et à la densification à côté des gares,
- Localiser les équipements (lycées) à proximité des haltes ferroviaires,
- Renforcer les relations entre Métropole et Région en zone métropolitaine,
- Envisager une entité propre pour gérer ces relations entre Métropole et Région,
- Participation financière de la Métropole aux services ferroviaires métropolitains.