

# MOBILIS COULOIRS BUS

## Contexte de la prestation

En parallèle de l'arrivée de la ligne B du métro toulousain, l'autorité organisatrice des transports Tisséo a mené une profonde refonte du réseau bus. Dans le centre-ville de Toulouse, les bus circulent maintenant principalement dans des couloirs-bus aménagés sur l'ensemble des boulevards (Lascrosse, d'Arcole, de Strasbourg, Lazare Carnot) ainsi que sur les allées Jean Jaurès ; ils ne passent plus par la rue Alsace Lorraine, située dans l'hypercentre qui constituait précédemment une voie de transit importante. Auparavant, quelques parties de ces boulevards étaient équipées de couloirs bus mais ces aménagements ne présentaient aucune continuité et de grandes zones n'étaient pas équipées.

L'aménagement des couloirs bus a été effectué dans le cadre du projet Mobilis. La ZELT a réalisé l'évaluation de cette mesure.

## Objectifs de l'évaluation

Cette évaluation avait pour objectif de mesurer l'impact de ces couloirs bus sur les conditions de circulation des bus et des véhicules particuliers ainsi que sur l'accidentologie. Pour réaliser cette évaluation la ZELT a organisé deux campagnes de mesure de temps de parcours (bus et véhicules particuliers) en novembre 2006 et 2007, afin de disposer de données avant et après la mise en place de ces couloirs, et utilisé la base de données de l'ensemble des accidents survenus sur la commune de Toulouse depuis 1993.

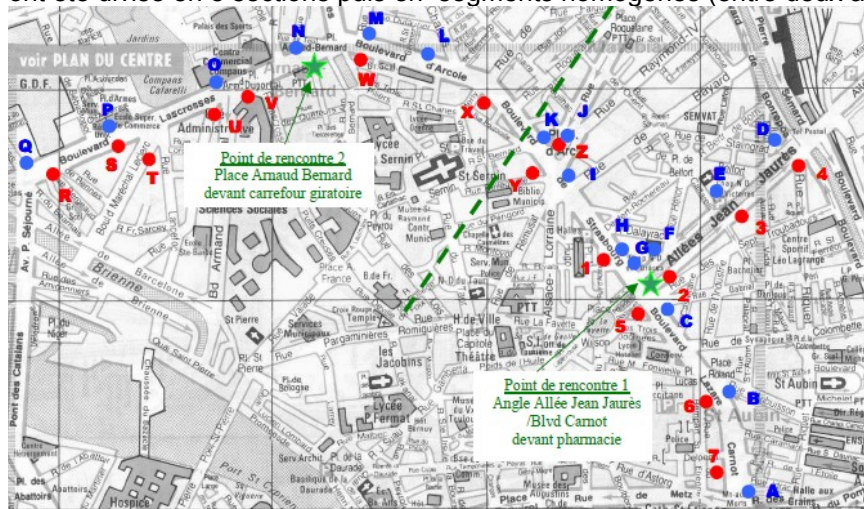


## Principaux résultats

L'étude a mis en évidence les résultats suivants :

### Vitesse des bus et temps de parcours.

Pour comparer les vitesses de bus avant et après la mise en place des couloirs bus, les boulevards ont été divisé en 8 sections puis en segments homogènes (entre deux arrêts de bus).



L'évolution de la vitesse pour les différents types de segments (suivant l'existence auparavant de voies bus séparées) est significative avec la création des couloirs de bus :

- pour les zones sans couloirs bus avant, la vitesse a augmenté en moyenne de 35%. Elle n'a augmenté que de 2% là où existaient des couloirs de mauvaise qualité et de 1% dans les sections où existaient déjà des couloirs de bonne qualité.
- l'impact de la création de couloirs bus peut-être estimé par une augmentation de 32% de la vitesse moyenne sur chaque segment ou d'une baisse du temps de parcours de 24% (arrêts commerciaux non inclus).

Globalement, sur l'ensemble de la zone d'étude, pour les deux sens de circulation, la vitesse moyenne des bus (sans considérer les arrêts commerciaux) a augmenté de 14%. Si l'on prend en compte les arrêts commerciaux, les gains de temps de parcours sont de l'ordre de 10%. Cet impact est plus important durant les périodes de pointe (15%) que pendant les périodes creuses (9%).

### Stabilité de l'intervalle entre deux bus d'une même ligne « à fréquence » et respect des horaires

Dans la zone d'étude circulent des lignes « à fréquence », sans table horaire mais avec des intervalles programmés, ainsi que des lignes de bus plus classiques avec des tables horaires ; ces bus arrivent ou partent de la place Jeanne d'Arc. Avant la mise en place des couloirs bus, il y avait 7 lignes avec table horaire contre 4 une fois les couloirs installés.

- Pour les lignes à fréquence, pendant la période d'observation, on a pu observer 4133 intervalles avant la mise en place des couloirs bus et 3214 après. La dispersion des valeurs observées des intervalles a diminué de 5 points (de 57,6% à 53%) et cette différence est statistiquement significative.
- Pour les lignes à horaire, la situation s'est dégradée : les décalages (en avance ou en retard) sont de l'ordre de 2 minutes au départ et de 5 minutes à l'arrivée. Ce phénomène peut être expliqué par le fait que pour ces lignes, les bus circulent majoritairement en dehors de la zone équipée de couloirs bus.

### Vitesse des véhicules particuliers

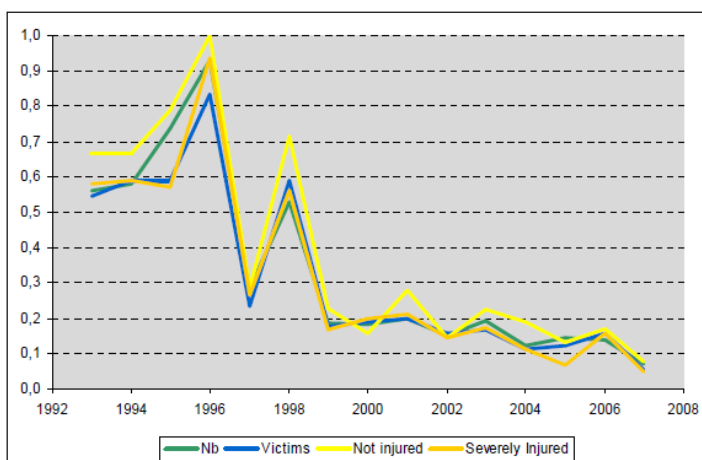
Globalement, le trafic routier a légèrement diminué dans la zone entre les deux périodes d'observation (baisse de 6% du débit et de 2% du taux d'occupation). L'utilisation de véhicules de mesure circulant normalement dans la zone a conduit à évaluer à 14% l'augmentation globale de la vitesse des véhicules particuliers (de 22,6 à 25,8 km/h). L'augmentation est de 50% dans les zones où le nombre de voies n'a pas été réduit et de 5% dans les zones où une voie a été supprimée.

### Accidentologie

L'étude n'a porté que sur les accidents impliquant des bus (2% des accidents survenus à Toulouse entre 1993 et 2007).

Globalement, les nombres d'accidents et des différents types de victimes, ainsi que la gravité diminuent lentement au fil des ans (ce qui est également le cas de la gravité).

Les chiffres annuels relatifs aux zones concernées par la mesure étant trop faibles pour pouvoir être interprétés, l'analyse a porté sur les tendances observées pour les accidents survenus dans les zones équipées de couloirs de bus sur l'ensemble de la ville à partir des ratios prenant en compte le nombre de kilomètres de couloirs de bus. Les résultats obtenus sont présentés sur le graphique ci-contre. Le nombre d'accidents impliquant des bus dans les zones équipées de couloir bus est décroissant. On peut imaginer que les conducteurs, cyclistes et piétons se sont habitués progressivement aux couloirs de bus.



## **Conclusion**

La création de couloirs bus a des impacts positifs avérés en terme de diminution des temps de parcours des bus et espérés en terme de réduction de l'accidentologie, si du moins se reproduisent les résultats globalement observés sur les zones équipées de couloirs bus. Leur réalisation n'a pas sensiblement pénalisé la circulation des véhicules particuliers dans les voies parallèles, du fait de l'ouverture concomitante de la seconde ligne de métro.