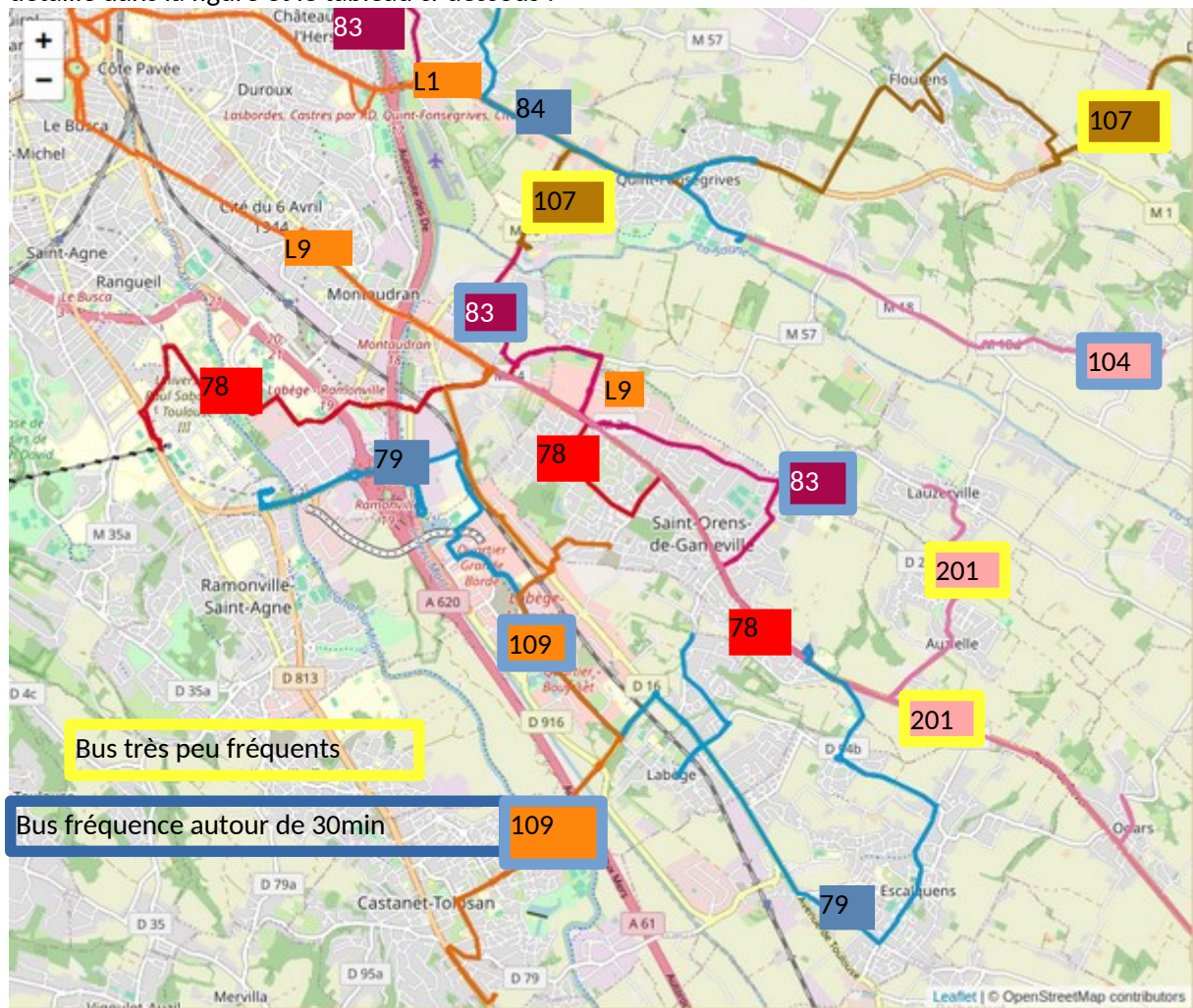


## Futur Linéo 7, baisse de l'offre sur le trajet et parc-relais absent au terminus.

Décembre 2023

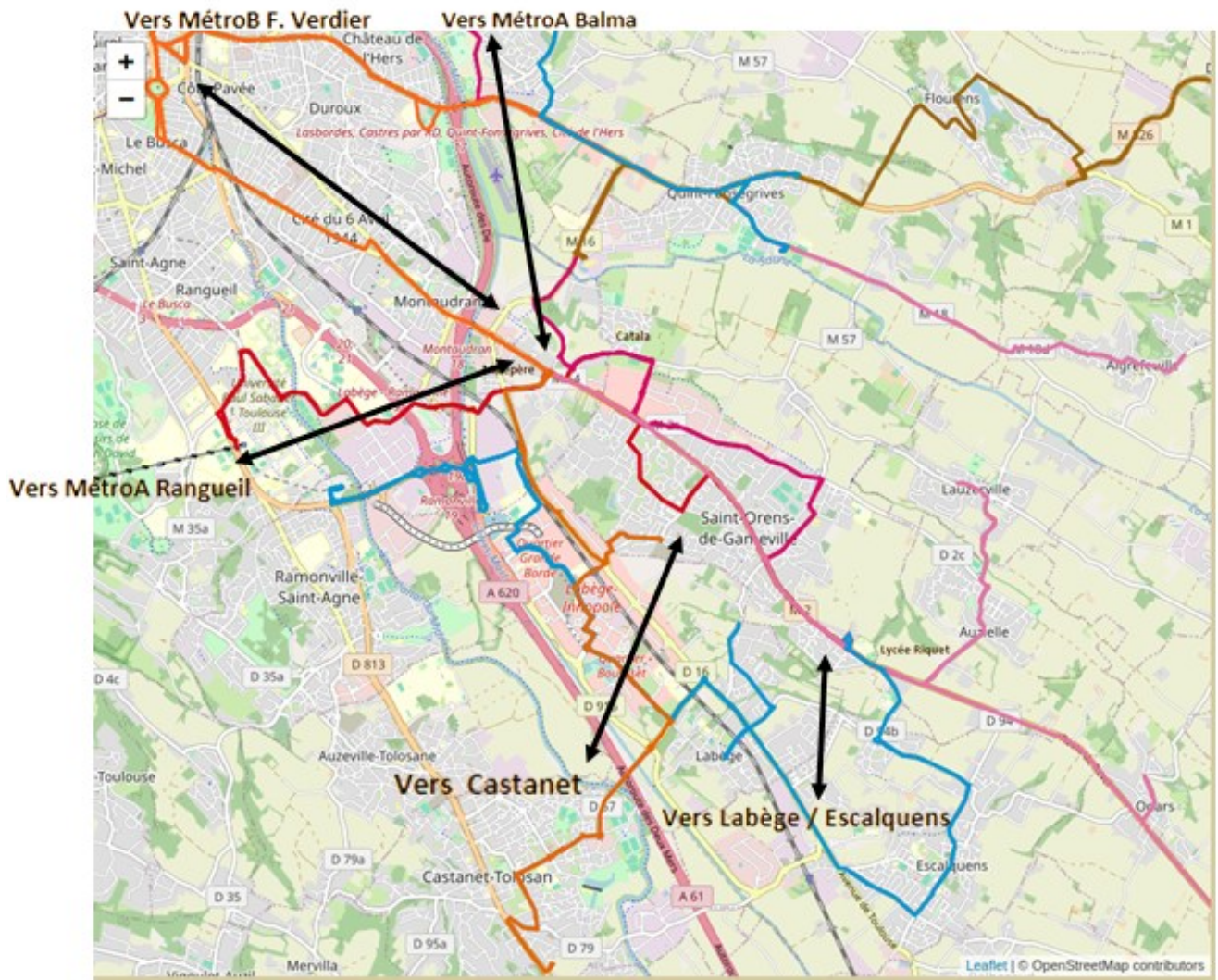
Pour rappel, voici les offres de service actuelles avec le réseau TISSEO sur cette zone : l'offre (fréquence et amplitude) de bus est de moins en moins attractive en allant vers la banlieue, comme détaillé dans la figure et le tableau ci-dessous :



La commune de St Orens est desservie par plusieurs lignes qui permettent de rejoindre :

- le métro A vers Balma, (via le 83)
- le métro B vers F. Verdier au nord (via le L9) et CNES, AIRBUS, Facs, Labos, Rangueil , Téléo au sud (via le 78 remplacé par le futur L7)
- Castanet ou Labège ,communes voisines au sud ( via le 109 ou le 79)

Des informations sur les validations des usagers par arrêt pourraient classer ces directions de déplacement et définir la plus utilisée. TISSEO possède ces données et leurs valeurs contribueraient à préciser l'étude du réseau de TC de St Orens.



## A. Baisse de l'offre sur le trajet

L'arrêt Catala est actuellement desservi par le 78 et les usagers sont satisfaits de la fréquence du bus et du trajet qui correspond à leurs besoins de se connecter à AIRBUS, CNES, Facultés, Labos, Rangueil, Téléo. Oncopole

Suite au projet de requalification M2, le futur L7 ne devrait plus desservir Catala et il est proposé de remplacer le 78 par le 109 ou le 83.

Ces deux bus 109 et 83 n'ont pas la même fréquence de passages que le 78, les usagers perdraient 50 % de l'offre actuelle (voir tableau ci-dessous la colonne « nombre de courses »).

De plus la direction prise par le 109 qui s'arrête à Malepere ou va vers Castanet ; et la direction du 83 vers le métro A, ne correspondent pas aux besoins exprimés qui est la direction du métro B vers Rangueil.



lignes	Amplitude	Fréquences Heures Pointes en semaine	Jours d'exploitation Nombre d arrêts non accessibles	Nombre de cours (chiffres Clés2022 Tisseo)	Nombre de validations / Jour type (chiffres Clés2022 Tisseo)
78	5h55-1h	8 min	Lundi-Dimanche 4 arrêts non access	42458	5814
83	6h-21h	20 à 30 min	Lundi-Dimanche 3 arrêts et 8 dans un sens seulement	20316	2725
79	6h-1h	8 à 11min	Lundi- Dimanche 3 arrêts et 7 dans un sens seulement	43880	6021
201	8h05-20h	11 bus /jour	Rien samedi et rien Dimanche 15 arrêts et 3 dans un sens seulement	5059	105
109	5h57-20h55	20min	Rien le dimanche 2 arrêts et 3 dans un sens seulement	18142	697
L9	5h15-1h	10min	Lundi-Dimanche 1 arrêt non access.	60847	16732
L1	5h15-0h50	8min	Lundi-Dimanche	75891	21502
LIO357	6h50-18h55	11 bus/jour	2 bus le dimanche		
107	8h05-19h50	11 bus /jour	Rien le samedi rien le dimanche, rien vacances scolaires 4 arrêts et 5 dans un sens seulement	3894	66
104	6h40-20h35	35 à 40 min	Rien le dimanche 2 arrêts et 1 dans un sens seulement	12839	64
84	6h05-21h05	15min	Lundi-Dimanche 2 arrêts et 1 dans un sens seulement	26777	2371

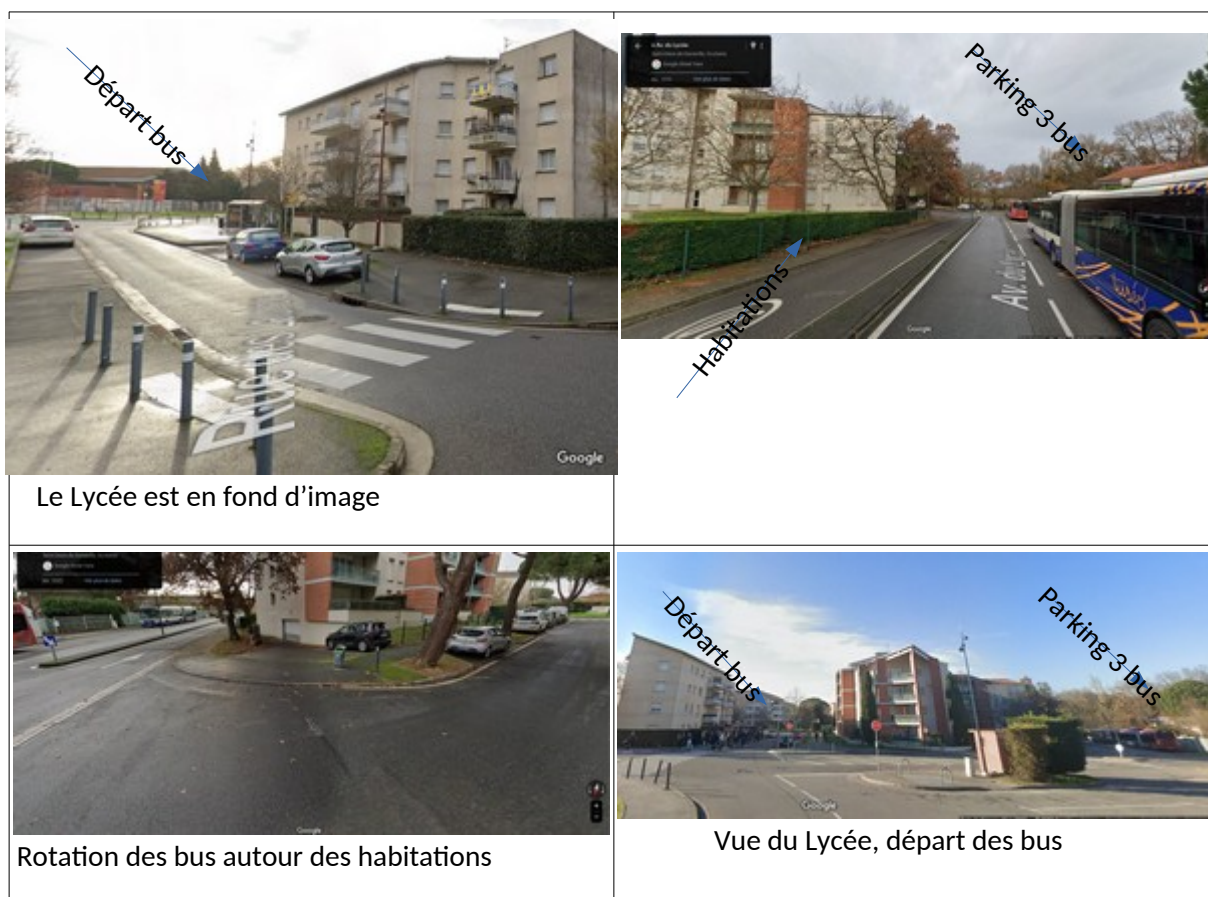
## Conclusions :

- Le changement de nom d'une ligne de bus ( 78 vers Linéo7 ) sans modification de services ne doit pas être l'occasion de diminuer l'offre de transport pour les habitants de la zone concernée.
- Au contraire, l'occasion doit être saisie pour adapter les services afin de satisfaire les besoins de tous les usagers : bus à 15minutes de fréquence en HP et accès aux TC le soir et weekends en créant si besoin des lignes spécifiques : exemple du TAD 171 vers Cornebarrieu ou la ligne 106 autour de Balma ou le TAD119 au sud de Ramonville.

## B. Parc-relais absent au terminus

### Pas d'amélioration pour le parc relais au terminus

Par contre , la qualification en Linéos laissait espérer une amélioration du terminus de cette ligne devenue « structurante ». Le terminus au Lycée Riquet n'a pas de parking relais. Trois places de parking bus le long des habitations permettent les rotations des véhicules.



Comme toutes les communes de la périphérie toulousaine, St Orens est traversé par un flux de transit des véhicules individuels. L'aménagement d'un parking relais associé au terminus du L7 (et des deux autres lignes ) rendrait possible le report modal voiture vers bus et contribuerait à diminuer le flux de transit.

Cette diminution du flux de transit rendrait non utile la création de la voie en site propre du futur L7

sur les 3 derniers arrêts de son parcours. Voie prévue derrière les Lauriers, ZAC TUCARD.

L'artificialisation liée à la création du parc relais est à comparer à l'artificialisation et à l'abattage d'arbres pour créer cette nouvelle voie. Perte notoire de biodiversité et d'habitat local pour les «habitants », préserver le vivant

L'effet négatif sur le climat de la création du parc-relais serait largement compensé par l'impact direct sur la baisse du nombre de véhicules traversant la commune.



## Parcelle pressentie pour le parc-relais au terminus du L7



Nouvelle voie dédiée projetée et arbres à abattre.



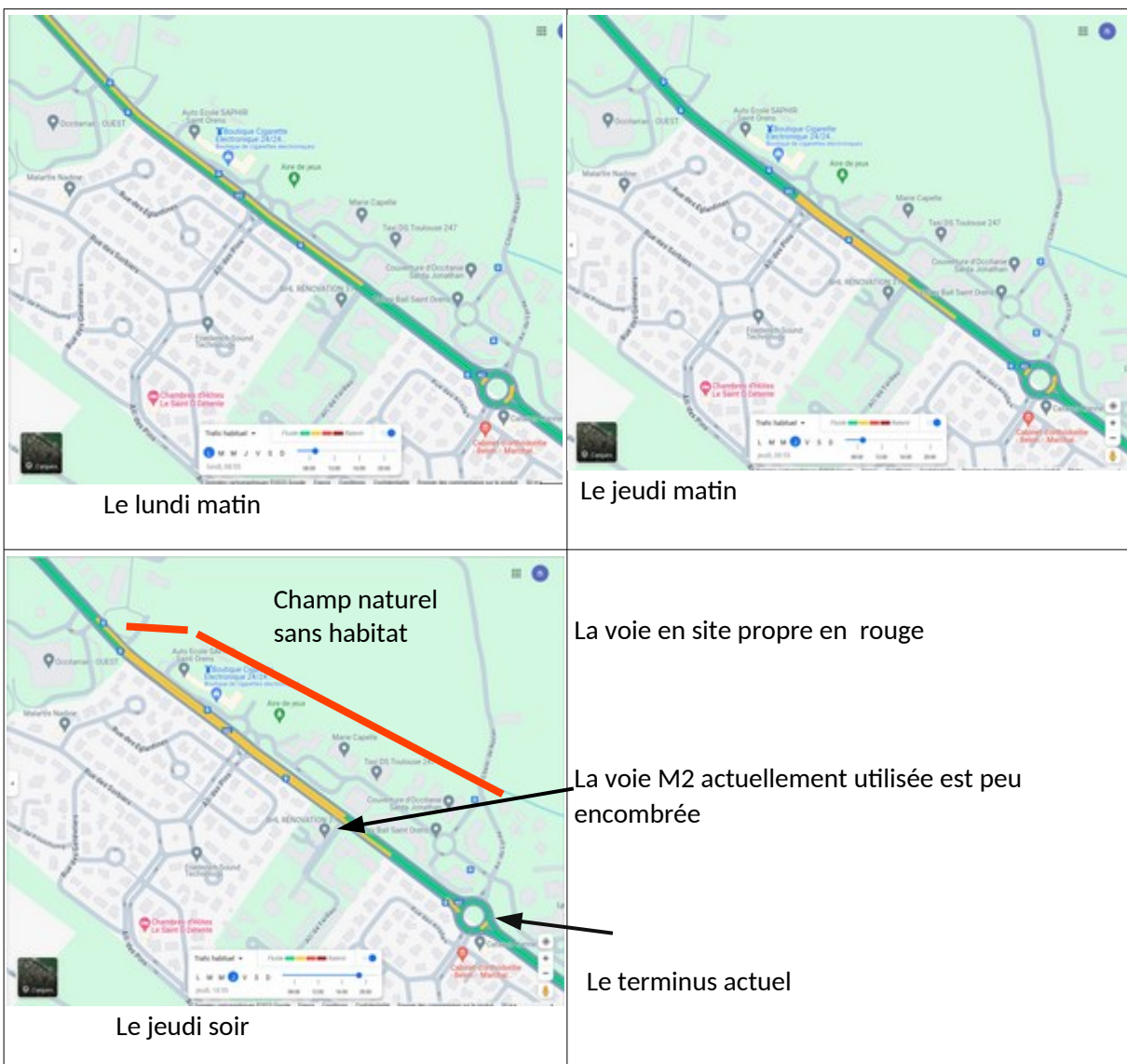
Actual terminus avec 3 places de bus



**La création d'une voie en site propre sur les 3 derniers arrêts manque de justification**

-a) La création d'une route spécifique aux LINEO7 (site propre) construite dans le champ tout le long, à l'arrière et aux pieds de tous les immeubles de la rue des Lauriers . Cette voie, distante de 50 mètres, serait parallèle à la M2 sur 500 mètres et très proche de la M2.

Le flux habituel analysé par google donne une intensité moyenne (couleur orange) de trafic sans zone de blocage de la circulation (pas de zone rouge).

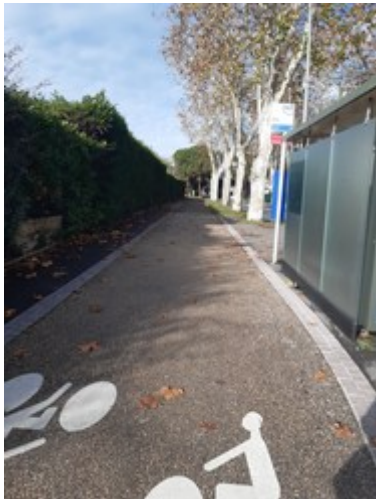




-b) La création dans ce champ d'un terminus pour le LINEO7 (stationnement pour trois LINEO7) ; Ce nouveau terminus viendrait s'ajouter à celui qui a été créé jadis de manière insensée dans une zone d'habitation dense, entre des immeubles et qui perdure.

Ce déplacement des parkings bus en limite de ville fera le bonheur des riverains de la rue des lauriers en faisant disparaître les nuisances polluantes, olfactives et sonores telles que la climatisation, les bruits de moteur au démarrage des bus et la diffusion permanente des enregistrements de l'application Tisseo destinée aux passagers pendant le trajet.

-c) La création d'une piste cyclable intégrée au Réseau Express Vélo (REV 11) le long de cette voie.



Une piste cyclable existe déjà le long de la M2.  
Sera-t-elle adaptable au réseau REV ?

Par contre la piste cyclable ajoutée au site propre créerait une rupture de changement de côté pour les vélos, à 2 endroits entre l'existant provenant d'Escalquens et la reprise vers la gendarmerie. Ce qui, pour les cyclistes est rédhibitoire.