

T₁

août 2021

LIGNE T1

TERMINUS PARTIEL ODYSSUD

**LES RÉPONSES AUX QUESTIONS
QUE L'ON SE POSE**

FAQ



 **BLAGNAC**

Pourquoi la création d'un terminus partiel ?

L'interruption de la branche T2 vers l'aéroport, pendant la période de construction de la station de métro Blagnac Jean Maga, donne l'opportunité de renforcer l'offre de transports sur une partie de la ville de Blagnac.

Compte tenu du nombre de rames de tramway disponibles, ce renfort ne peut pas se faire sur la totalité de la ligne T1 Palais de Justice / MEETT, car il nécessiterait une baisse de la fréquence des tramways qui ne permettrait pas d'assurer la charge de la ligne.

Dès lors la réalisation d'un terminus de service partiel sur Blagnac s'impose pour pouvoir maintenir l'offre sur le tronçon Palais de Justice-Ancely et renforcer l'offre sur le tronçon Ancely-Terminus partiel.

Pourquoi le choix du site d'Odyssud ?

Le positionnement du terminus de service partiel à Odyssud permet de maintenir la fréquence sur le tronc commun (Ancely / Palais de Justice) à la fréquence de 4mn30 à l'heure de pointe, compte tenu du parc de tramway existant.

C'est donc toute la partie de Blagnac au sud d'Odyssud (y compris cet arrêt) qui bénéficiera de cette fréquence, au lieu de 9mn aujourd'hui à l'heure de pointe.

La desserte tramway de cette partie sud de la commune correspond à environ 50% de la population et des emplois desservis par la ligne.

Quel niveau de service sera proposé ? pour répondre à quelle demande ?

Dans un premier temps, il est envisagé qu'une rame sur deux fasse son terminus à Odyssud, l'autre rame poursuivant jusqu'au MEETT.

A terme, ce dispositif permettra de moduler la fréquence en fonction de la demande (on peut envisager un retournement d'1 rame sur 3 ou 1 rame sur 2 par exemple). En fonction de l'usage constaté, et notamment aux périodes de pointe pour l'entrée des établissements d'enseignements.

Pourquoi ne pas faire le terminus partiel sur la place Brassens ? quelle serait la fréquence proposée ?

Un terminus sur la place Brassens ferait augmenter l'intervalle entre 5mn et 5mn30 avec le parc actuel, soit une baisse de capacité pour les voyageurs de 11% à 22% sur le tronçon central, inenvisageable pour répondre à la demande croissante. Etant également le cas sur Blagnac, ce projet est une bonne opportunité pour maintenir la fréquence et voir étendre le linéaire bénéficiant de cette fréquence.

Pourquoi ne pas aller jusqu'au MEETT avec une fréquence améliorée ? Quelle serait la fréquence sur ce tronçon sans le terminus ODYSSUD ?

Le principe est de travailler par étape, mais sans obérer l'avenir. Le programme d'acquisition des rames permettra dans une vision long terme d'assurer une fréquence de 4mn30 sur l'ensemble du linéaire. A court/moyen terme, le principe est d'assurer de manière certaine la fréquence de 4mn30 sur le tronçon toulousain (le plus chargé) et l'hyper centre de Blagnac. L'évolution de la fréquence sur un itinéraire plus long se fera par étape au regard des usages constatés.

Sans ce terminus sur Odyssud, la fréquence sur l'ensemble de la ligne serait approximativement de 6mn, soit une baisse pénalisante de la capacité de cette ligne.

Quand est-ce qu'arrivent les nouvelles rames ? Pourquoi ne pas avoir prévu d'en commander plus ?

L'achat de rames complémentaires est bien prévu pour la desserte du tronçon LAE, et à cette occasion, un achat de rames supplémentaires pour renforcer l'offre sur T1. Ces rames arriveront courant 2025 et permettront dans un premier temps de fiabiliser la fréquence attendue.

Quel est le coût des travaux du terminus partiel ?

Le coût global est de près de 5 M€ HT (5,15 M€ HT) décomposé comme suit :

- coût des travaux de l'opération est de 4,5 M€ HT
- coût des dévoiements de réseaux est de 0,65 M€ HT

NB : Lors de la réunion publique du 14 juin 2021, il a été évoqué un montant des travaux d'un peu moins de 10 M€. Ce montant correspondait à la totalité des travaux prévus sur la ligne T1. Il intégrait de fait le montant des travaux à réaliser sur le Centre de Maintenance de Garossos, évalué également à 5 M€ HT.

Quel serait le coût du terminus partiel sur un autre site ?

Il est difficile de mesurer le coût d'une opération qui n'a pas été étudiée néanmoins l'ensemble des travaux relatif à l'infrastructure tramway resteraient sensiblement identique, (création d'une 3^{ème} voie, débranchement, élargissement de quai etc). Seuls les travaux de restitution de fonctionnalité diffèrent suivant le site.

Pourquoi cette configuration d'aménagement, cette 3^{ème} voie ?

Plusieurs configurations ont été étudiées :

Un service partiel sur une ligne nécessite un aménagement particulier. Les communications de voie installées à intervalles réguliers sur la ligne (à Purpan par exemple) permettent de gérer une situation dégradée (service provisoire Purpan / Palais de Justice) ou toutes les rames se retournent à ce terminus, mais pas une situation de service régulier.

Le retournement d'une rame sur deux en un point de la ligne, nécessite la réalisation d'une 3^{ème} voie permettant le retournement de la rame sans perturber le fonctionnement de la ligne, et notamment la circulation des rames qui continuent de passer sur la voie directe. La position de cette 3^{ème} voie à gauche est la position optimale d'exploitation car en sortie de terminus, seule la voie vers Palais de Justice est impactée par la circulation de la rame et le cadencement de la ligne rend possible cette injection.

Par ailleurs, la 3^{ème} voie proposée est la solution la plus compacte avec une mutualisation du quai Sud, c'est aussi une configuration optimale financièrement. La présence d'une emprise publique suffisante au sud de la station permet l'insertion de cette 3^{ème} voie et la réalisation des aménagements venant restituer les fonctionnalités du site.



Pourquoi ne conservez-vous pas les arbres ?

La limitation des impacts sur les arbres existants est un objectif majeur dans le cadre des projets d'aménagements portés par Tisséo. Cependant, l'insertion des infrastructures de transport en commun peuvent nécessiter la suppression de sujets existants. Ce qui est le cas à Odysse.

Aussi, sur ce site, les arbres ne peuvent être préservés pour 3 raisons :

- Ils se situent sur l'infrastructure de tramway à créer (débranchement de la plateforme et 3^{ème} voie).
- Ils se situent au droit des locaux d'exploitation à créer pour permettre le fonctionnement du futur terminus partiel.
- Ils se situent sur les voiries à créer pour restituer les fonctionnalités impactées par la 3^{ème} voie (continuité des voies cyclable et routière).

Par ailleurs ces arbres ont fait l'objet d'une expertise écologique ayant conclu à des enjeux de biodiversité globaux nul à faible.

Qu'en est-il de cette dérogation sur l'abattage d'arbres en alignement ?

L'obtention d'une dérogation au titre de l'article L350-3 de l'environnement est effectivement un préalable à l'abattage des arbres d'alignement. La demande de dérogation a été instruite par les services compétents qui ont donné un avis favorable. L'arrêté relatif à cette dérogation a été délivré à Tisséo le 4 août 2021.

Qu'est-il mis en place en termes de mesures compensatoires ?

L'objectif des aménagements compensatoires est de permettre de renforcer le caractère paysager du site.

Pour chaque arbre supprimé, deux arbres seront plantés. Les forces, essences et implantations sont définies en accord avec les services espaces verts de la commune. Renforcer la plantation sur le quartier permet de préserver la place de la nature en ville.

En complément, le parking des Marronniers va être réaménagé afin de déminéraliser les surfaces. En effet, des dalles alvéolaires engazonnées seront mise en place sur les zones de stationnement pour renforcer la notion de verdure et d'amorce du parc Odysse.

C'est la combinaison de ces aménagements qui constituent les mesures compensatoires de l'opération assurant, malgré l'impact nécessaire sur les arbres existant, un parti pris paysager affirmé.

En quoi le projet d'aménagement prévu est-il intéressant sur le plan environnemental pour le quartier ?

La qualité paysagère est préservée par les mesures compensatoires évoquées ci-dessus, et la desserte en transports collectifs est améliorée, comme expliqué plus haut. En ce sens le projet d'aménagement est intéressant sur le plan environnemental.

Par ailleurs, il est prévu un traitement très soigné des cheminements piétons et cycle pour l'accessibilité au pôle commercial et pôle de vie des Marronniers.

Enfin, sur le plan de l'efficacité de l'offre tramway, la suppression de la traversée de plateforme au niveau du carrefour Tilleuls / Mûriers permettra d'améliorer la vitesse du tramway tout en renforçant sa sécurité.

