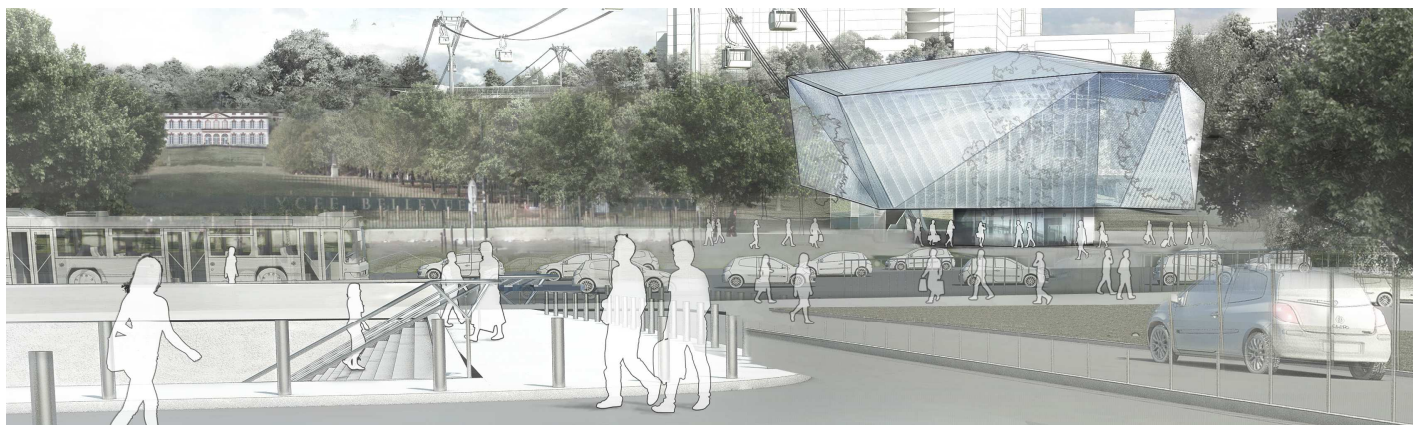


Aérotram



Liaison UPS / Oncopole

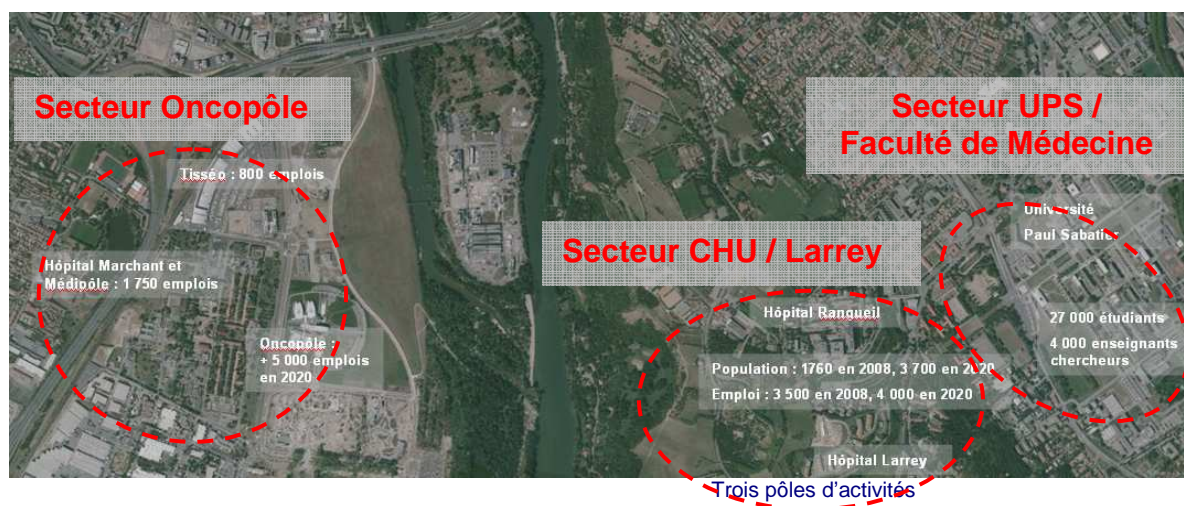
Une opération qui s'inscrit dans une politique globale d'agglomération

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.

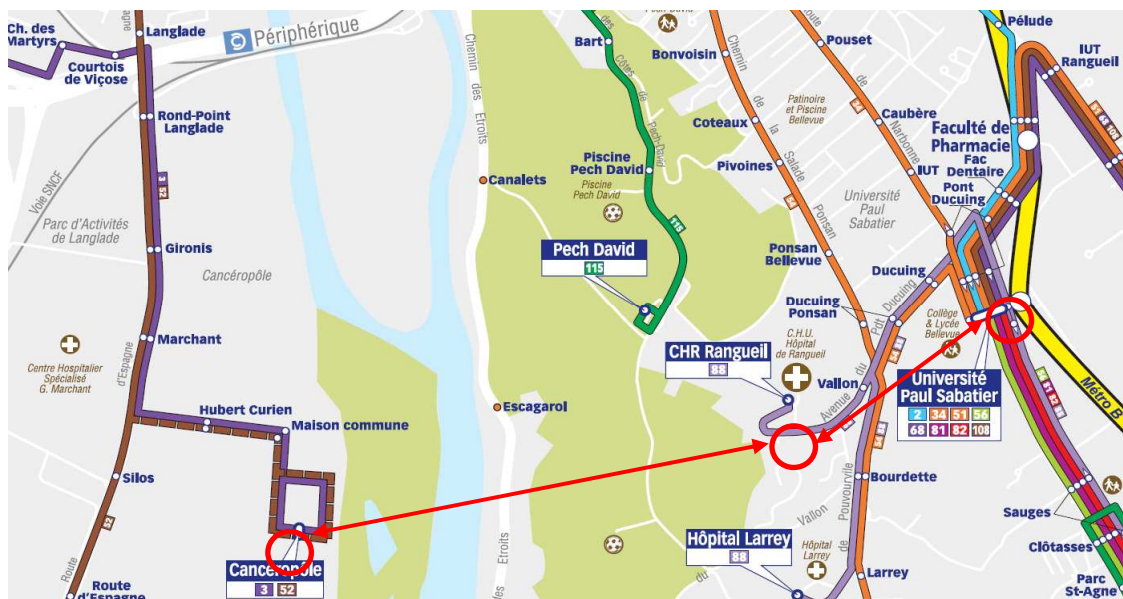


Les caractéristiques du projet

→ Le tracé

Le tracé de 2,6 km permettra de relier l'UPS à l'Oncopole 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 Oncopole 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 Oncopole 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 Oncopole.

Une réflexion d'ensemble sur le pôle d'échanges de l'Oncopole 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'Oncopole sera en connexion avec le téléporté.

→ Les stations

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

- La **gare de l'Oncopole** sera située à proximité du parc de stationnement existant. La gare de l'Oncopole 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

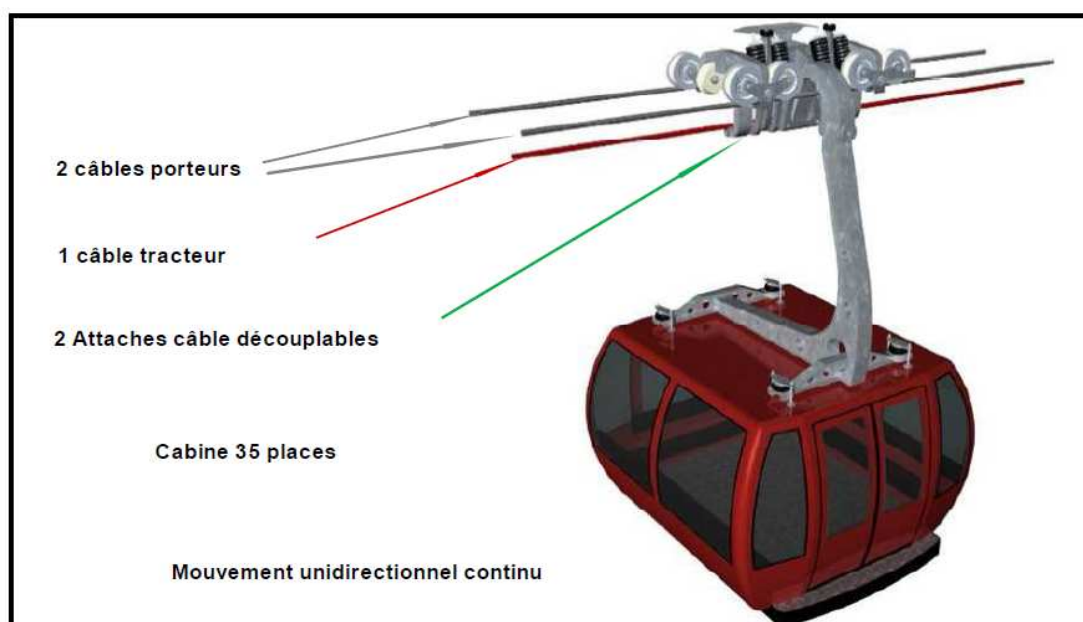
Un système à trois câbles, dit « 3S » a été proposé. Le soutien des cabines est assuré grâce à 2 câbles porteurs et c'est un troisième câble qui tracte la structure. Cette technologie a l'avantage de permettre la stabilité des cabines au passage des pylônes et surtout en cas de vent, procurant ainsi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

→ Attribution du marché d'architecte conseil pour l'Aérotram

Une mission d'architecte conseil a été engagée afin de poursuivre les études du projet Aérotram.

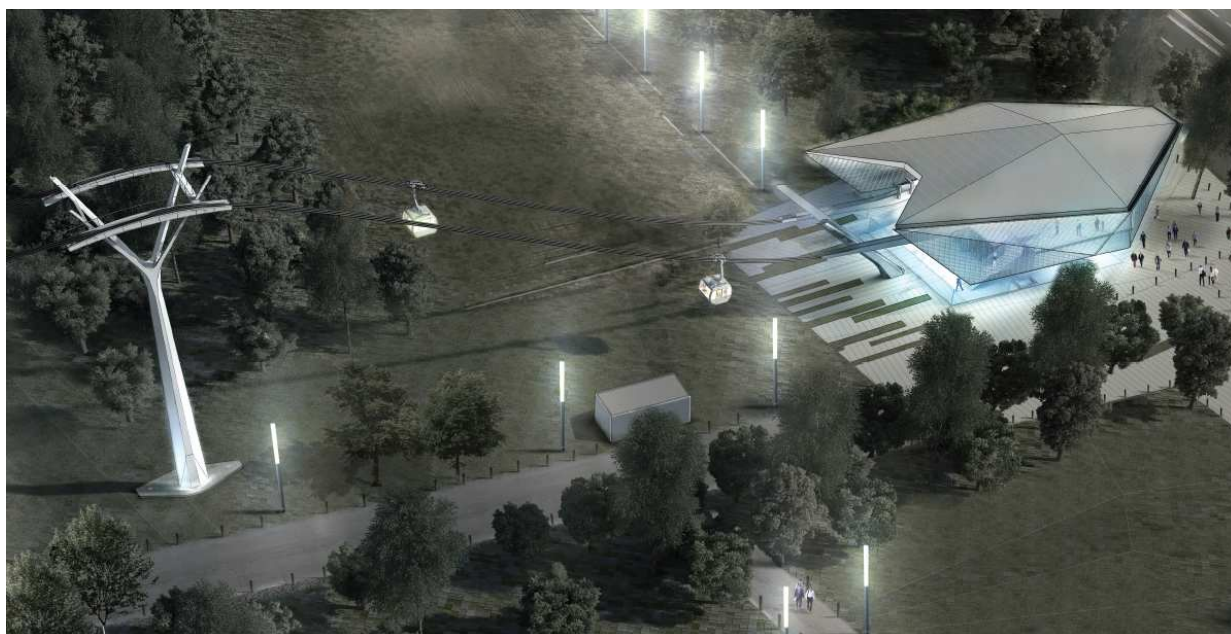
Cette mission concerne l'ensemble des ouvrages et équipements de l'opération et consiste principalement à :

- définir une charte architecturale qui se déclinera sur l'ensemble de l'opération (station, pylône, cabine)
- veiller à son application pendant les phases de conception et réalisation
- élaborer des supports en vue d'une concertation sur ce projet.

Elle a été attribuée à Wilkinson Eyre Architects Limited.

L'objet de ce marché est de réaliser une charte architecturale du projet afin d'accompagner Tisséo SMTC tout au long de la concertation. Une phase préalable de concertation auprès des riverains et des grands générateurs de déplacements directement concernés par le projet (Oncopole, CHU Rangueil, Université Paul Sabatier, lycée Bellevue) va être engagée dans les prochaines semaines.

Ces premières esquisses vont être retravaillées en vue de la concertation qui se déroulera au printemps 2014.



Le transport par câble : un nouveau mode de transport urbain pertinent

- Ce mode présente en effet un niveau de service comparable au métro ou au tramway.
- Il est particulièrement adapté pour le franchissement de relief ou de cours d'eau, pour un coût moindre que les autres modes nécessitant des ouvrages d'art très importants.
- Il est prévu un arrêt total en station et en sécurité (portes palières).
- Avec le système dit « tri-câble », il apporte une stabilité, une fiabilité et une sécurité importantes.
- Grâce à sa fréquence de passage, il présente une capacité comparable au tramway.

Il est économe en énergie.

Le développement du transport par câble en tant que mode de transport urbain est observé depuis plusieurs décennies dans le monde (Medellin, Rio, Bogota, New York, Portland) et en Europe (Lisbonne, Porto, Bolzano,..). Des projets sont à l'étude en France (Brest, Grenoble, Ile-de-France).

Ce mode de transport urbain est encouragé au niveau national depuis 2009 (loi « Grenelle » et nouvelle appel à projets en faveur des transports urbains).



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 Oncopole
- Montage budgétaire :
 - Total de l'opération : 44 millions d'euros
 - dont 31 millions d'euros pour les Travaux et le Système
- Dates clés :
 - Sélection de l'assistant à maîtrise d'ouvrage technique et juridique : 21 février 2013
 - Sélection de l'architecte conseil du projet : 4 avril 2013
 - Concertation publique : 2^{ème} semestre 2013
 - Enquête publique : mi 2015
 - Début des travaux : début 2016
 - Mise en service : mi 2017

