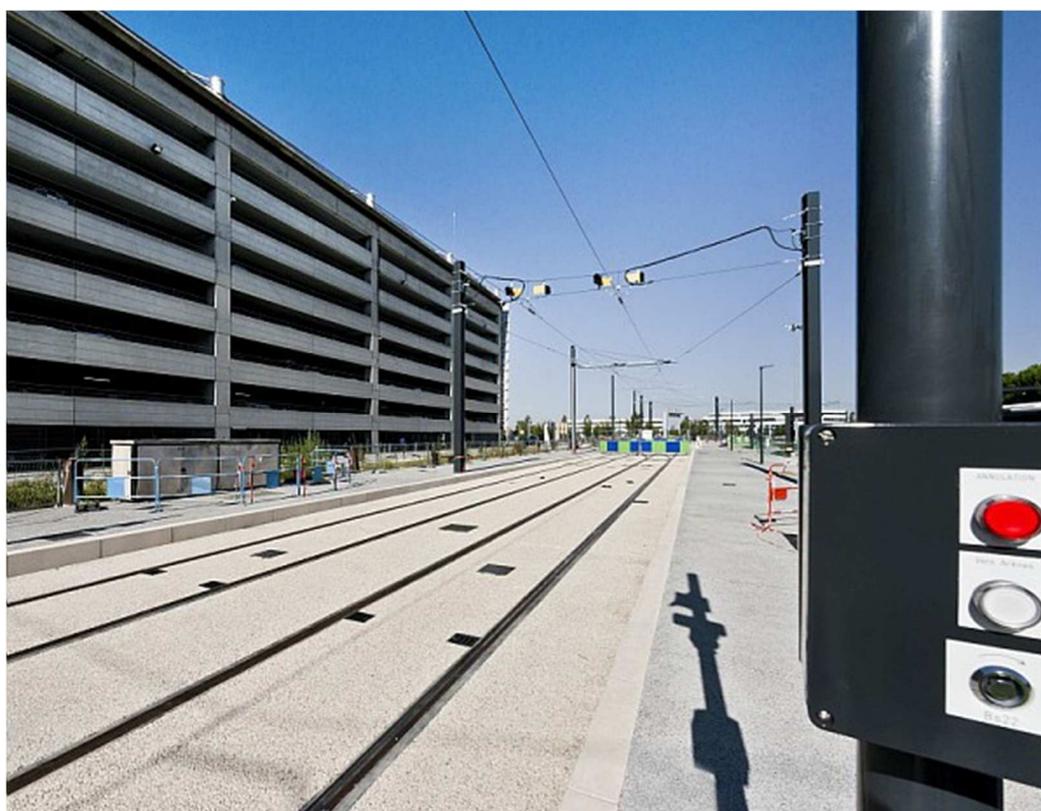


25 novembre 2014

## DOSSIER DE PRESSE

# Tramway Envol



## Visite de chantier Dernière soudure de rail

Mardi 25 novembre 2014

## Edito de Francis GRASS Président de la SMAT

### Le tram est en bonne voie....

Le tram Envol devient peu à peu une réalité. L'avancement du chantier permettra aux rames de la future ligne T2 de devenir visibles entre l'embranchement du rond-point Jean Maga et le terminus de l'aéroport.

Le chantier se déroule conformément au programme établi :

- La plate-forme de voies est terminée sur l'ensemble de la ligne. La dernière soudure de rail sera effectuée par l'entreprise Colas Rail, ce mardi 25 novembre sur le secteur Latécoère au droit de l'ouvrage d'art.
- Les équipements sont en cours de réalisation.

Déjà les premiers feux aux carrefours dessinent une voirie dans sa configuration définitive.

Ce chantier complexe, en partie au droit des entreprises aéroportuaires, se déroule de façon satisfaisante.

- Courant janvier 2015 auront lieu les premiers essais, dont le premier roulage qui permettra de valider la configuration de la voie et de vérifier le bon fonctionnement de l'alimentation de la ligne en énergie.
- La phase essais sera suivie de la « marche à blanc » par Tisséo-Régie, courant mars 2015.
- La mise en service est prévue en avril 2015.

Le tram desservira alors la zone aéroportuaire sud de Blagnac (14 000 emplois) et offrira à ce secteur une liaison directe vers le centre de Toulouse, ainsi que des correspondances avec le métro.

## SOMMAIRE

### ⇒ **Le Tram Envol**

- Le tracé de la ligne
- Le planning
- Les chiffres

### ⇒ **L'avancement du chantier**

### ⇒ **L'accompagnement durant le chantier**

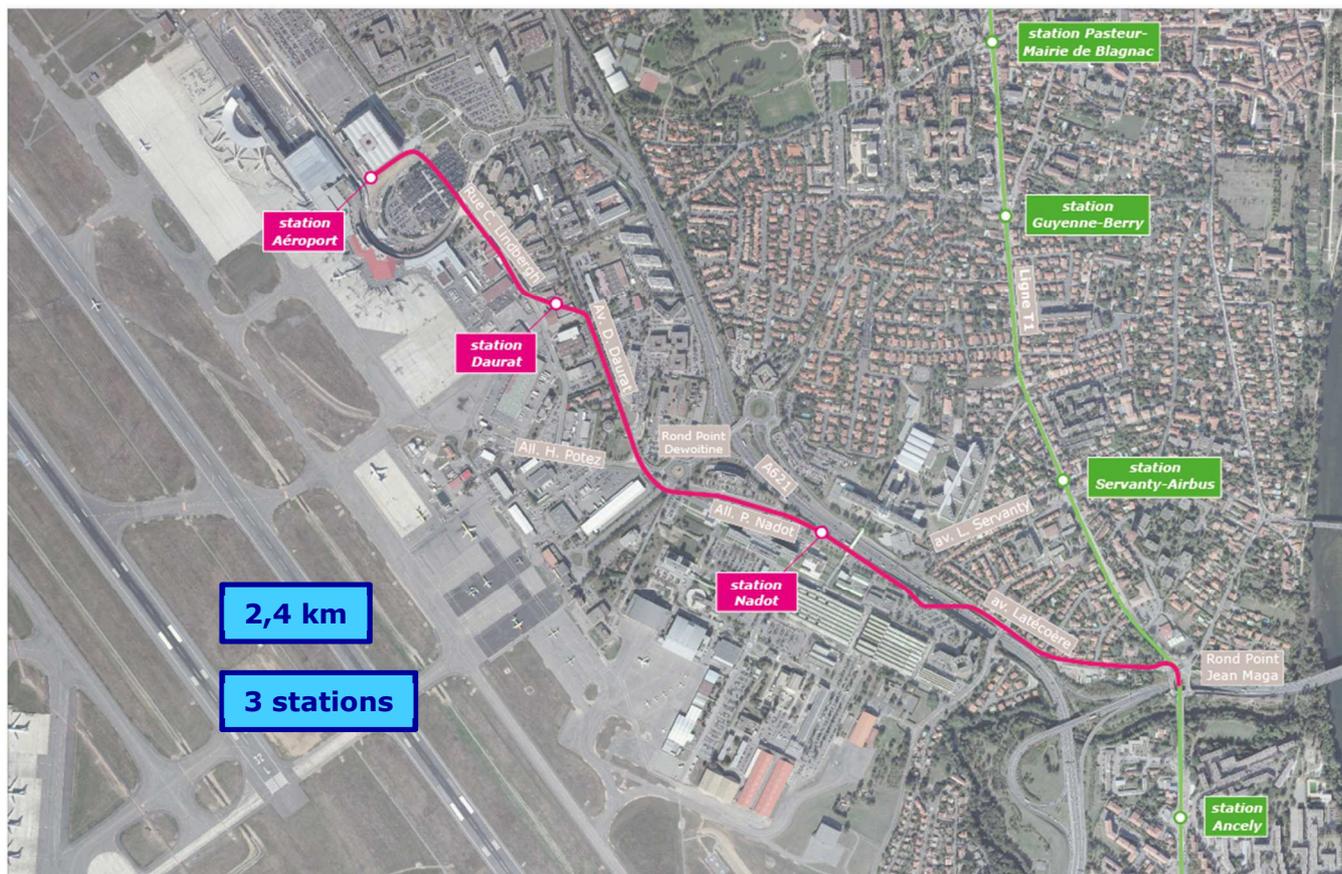
- Le dispositif de communication chantier et de médiation de la SMAT
- Le règlement de chantier
- Mise en place d'une navette bus chantier Tisséo

## ⇒ Le Tram Envol

La ligne Envol se présente sous la forme d'une antenne connectée à la ligne T1. Elle contribue au maillage du réseau existant, grâce aux correspondances avec les lignes A et C à la station Arènes et avec la ligne B à la station Palais de Justice, via la ligne Garonne qui est mise en service depuis le 20 décembre 2013. La ligne Envol qui sera appelée lors de sa mise en exploitation, ligne T2, permettra de relier l'aéroport et sa zone d'emplois au centre de Toulouse, ainsi qu'à la gare Matabiau et au vaste projet d'urbanisme conçu dans le cadre de l'arrivée de la ligne à grande vitesse.



## Le tracé de la ligne



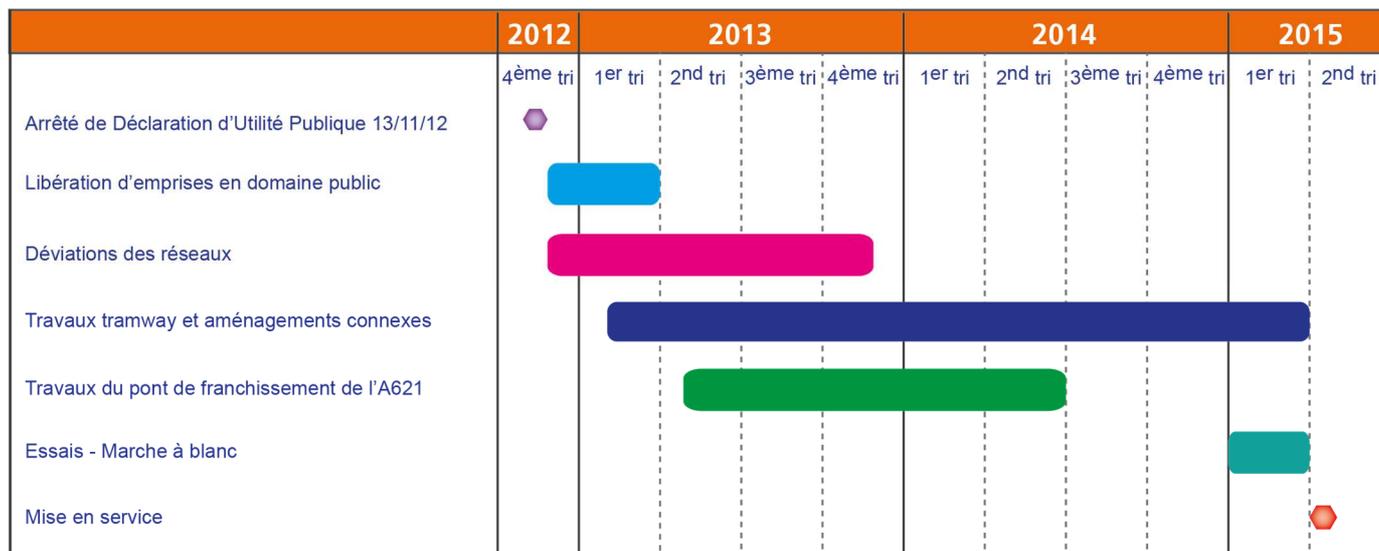
Le projet Envol présente un linéaire total de 2 375 mètres entre le point de débranchement de la ligne T1, au niveau du carrefour Jean Maga, et le terminus de l'aéroport, situé à proximité du hall C. Ce tracé est entièrement situé sur le territoire de la commune de Blagnac, il est jalonné de 3 stations :

- **Nadot** à mi-chemin du giratoire Dewoitine et du viaduc de franchissement de l'A 621, au contact de la passerelle d'Airbus,
- **Daurat** à hauteur de la rue Jean Dufour, à proximité de la rue éponyme
- **Aéroport** à proximité du hall C, niveau Arrivées et de la gare bus.

### Le tracé de la ligne Envol a été établi sur la base de 7 critères :

- L'insertion fonctionnelle au niveau du tracé (courbes, pentes, emprises disponibles...)
- L'impact sur la circulation générale (trafic routier, stationnement, modes doux)
- Les contraintes techniques nécessitant des aménagements spécifiques de la ligne (ouvrages d'art, gabarit, maintien des éléments architecturaux existants)
- Les acquisitions foncières (emprises privées) nécessaires à la réalisation de la ligne
- L'exploitation en termes de temps de parcours, de desserte, de régularité de service...
- L'insertion urbaine et paysagère
- Le coût d'investissement

## Le planning



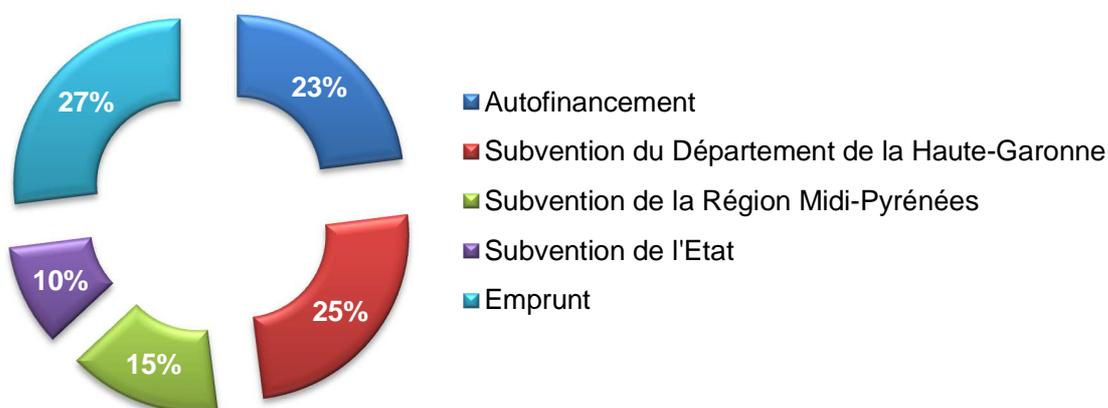
## Les chiffres

- Longueur : **2,4** kilomètres.
- Nombre de stations : **3**
- Rames : **32** mètres de longueur ; **208** places. Matériel roulant identique à celui de la ligne T1.
- Vitesse commerciale escomptée : **20** kilomètres à l'heure.
- Amplitude de service : de **5h15** à **0h30** – jusqu'à 1h30 les nuits du vendredi et samedi.
- Trafic estimé : **9 500** voyages/jour
- Nombre d'emplois desservis : **14 000**

### Emploi :

- **300** personnes travaillent sur les chantiers
- **90 %** des entreprises sont locales
- **+ de 17000 h** de travail effectuées par des salariés en insertion

**Coût de l'investissement** : 73.5 millions d'euros environ (valeur 2009)



## ⇒ L'avancement du chantier

### La fin du gros œuvre :

Le chantier du Tram envol touche à sa fin. Déjà on peut distinguer tout au long du parcours plate-forme de voies, rails, quais des stations, caténares...

Durant l'été, ont été effectuées plusieurs opérations délicates dont la réalisation ne pouvait se faire qu'en période de réduction de trafic.

Le point le plus difficile à traiter était le carrefour de l'avenue Latécoère et de la rue Velasquez à Blagnac, cette dernière artère donnant un accès direct à Saint-Martin-du-Touch. L'accès au pont Velasquez a été coupé en juillet afin de permettre l'achèvement de la plate-forme de voies. Le chantier a été mené en deux temps, ce qui a permis de rétablir la circulation pour la rentrée.

Autre endroit où les travaux avaient été quelque peu décalés en raison de la libération tardive des terrains : les abords de la société ATR. La pose des deux cents derniers mètres de voie a été effectuée entre le viaduc sur l'A 621 et la passerelle Airbus.

Ce mardi 25 novembre sera réalisée la dernière soudure de rail par l'entreprise Colas Rail.



## L'ouvrage d'art est achevé.

La dernière phase de réalisation a consisté en la pose des voies, puis des caténaires, ainsi que l'aménagement des cheminements cyclables et piétonniers.

La phase spectaculaire de lancement du viaduc au-dessus de l'A621, a été réalisée le week-end du 7 au 9 mars 2014 nécessitant l'interruption de la circulation sur la voie rapide ainsi que plusieurs nuits de coupure avant et après le lancement.

Il s'agissait d'une opération de grande précision qui aura demandé de nombreux mois de travail, depuis la confection des éléments du viaduc à l'usine Baudin-Chateauneuf dans le Loiret, jusqu'à leur assemblage à Blagnac près des locaux d'ATR.

Le viaduc conçu par l'agence parisienne d'architecture Richez et associés et le bureau d'études INGEROP, est un ouvrage métallique d'un seul tenant (sans appui central), avec un tracé unique dédié à la plate-forme du tramway, un cheminement piéton et une piste cyclable bidirectionnelle.



### Le viaduc :

Poids de la structure métallique : **500 tonnes**

Longueur : **68 mètres**

Largeur : **17 mètres**

Hauteur par rapport à l'A621 : **6,20 mètres**

Déclivité de **3%** en montée en direction de l'aéroport

Poids de la structure en béton supportant les voies : **300 tonnes**

Réalisation : **GTM / Baudin-Chateauneuf**

## Le courant va bientôt passer

Comme dans toute réalisation de transport en commun en site propre, la dernière période de travaux est consacrée aux équipements et aux finitions. Ils sont largement engagés sur la ligne envol.

La caténaire (INEO SCLE) est posée depuis l'aéroport jusqu'à la station Daurat. Sur ce tronçon, l'éclairage public est achevé et les feux implantés aux carrefours.



La construction des trois stations d'Envol est presque terminée, le mobilier (CLEAR CHANNEL) et les systèmes d'information voyageurs (INEO) étant installés en dernier ressort.

Autre problème résolu : celui de la plate-forme verte. Comme sur le T1, une partie des voies (60 %) sera engazonnée, ce qui nécessite la mise en place d'un système d'arrosage automatique (NEPTUNE). Celui-ci doit être réalisé par ID VERDE avant l'achèvement complet de la plate-forme du tramway, il a fallu compenser le retard provoqué par la défaillance d'une entreprise.

## La signalisation lumineuse des carrefours va être testée et mise en fonctionnement.

D'ici quelques semaines, les usagers de la route de la zone aéroportuaire sud vont devoir se familiariser avec la présence d'un nouveau voisin qu'ils côtoieront ou croiseront sur la voie publique.

Le tramway a sa propre voie en site propre, mais il circule au sol, ce qui implique la présence de nouveaux carrefours et pour les automobilistes l'impossibilité d'emprunter ou chevaucher la plate-forme du tramway.

A chacun son espace. C'est pourquoi la plate-forme est protégée par l'implantation par endroits d'une bande de galets qui empêche les voitures et les poids lourds de s'engager sur les voies du tram. Ce choix est issu de l'expérience apportée par la ligne T1 où des risques de confusion ont pu apparaître en certains lieux entre la voirie classique et le site dédié. Par ailleurs, l'arrivée du tram amène l'implantation de signalisation routière (SPIE SO).

Début décembre, les premiers essais de signalisation vont avoir lieu. Les feux positionnés sur les quinze carrefours seront partiellement activés.

Ces tests permettront de contrôler le bon fonctionnement des différents carrefours traversés par le tramway.

Cette période sera l'occasion, notamment pour les automobilistes, de se familiariser avec le fonctionnement de ces carrefours qui jusqu'ici n'étaient pas gérés par des feux.



Au niveau de la voirie, la circulation est progressivement rétablie. L'avenue Didier Daurat sera ainsi remise à double sens avant la fin de l'année.

