

Le Moniteur – 3 décembre 2010
TOULOUSE

Le grand retour du tramway

La nouvelle ligne T1, longue de 11 km, compte dix-huit stations. Elle relie la station de métro des Arènes à Toulouse à la commune de Beauzelle, au nord-ouest de l'agglomération.



Aux Arènes, le tram est en correspondance avec les lignes A et C du métro toulousain.

FICHE TECHNIQUE Travaux de démolition : Cassin TP. **Voie Toulouse :** Malet, Eurovia Midi-Pyrénées, Sogea Sud-Ouest. **Voie Blagnac/Beauzelle :** Eurovia Midi-Pyrénées, Malet, Sogea Sud-Ouest. **Voie ferrée :** Alstom, Vossloh, Egenie. **Ligne adrienne :** Cegelec Sud-Ouest. **Energie :** Sauchon Eurelec Vossloh. **Trémie du relais :** Bec. **Pont Jean-Maga :** Sogea. **Signalisation :** Kangourou | Signalisation, Spie Sud-Ouest et Cegelec. **Eclairage public :** Ineo Sud-Ouest, Cegelec Sud-Ouest. **VRD du centre de maintenance :** Guintoli. **Gros œuvre du centre de maintenance :** GBMP. **Mobilier urbain :** Serif/Kangourou. **Sous-stations et locaux techniques génie civil et second œuvre :** Scan et DV Construction.

Après cinquante-trois ans d'absence, et malgré une mise en service houleuse (1), le tramway fait son grand retour à Toulouse. La nouvelle ligne T1 (anciennement ligne E) du réseau des transports en commun toulousains relie sur près de 11 km la station de métro des Arènes à Toulouse à l'écoquartier Andromède avec son terminus à Beauzelle, dans le nord-ouest de l'agglomération. De fait, c'est une révolution qui s'engage dans les transports toulousains.

La nouvelle ligne dessert avec dix-huit stations des équipements d'importance : le CHU (Purpan), le Zénith, les usines d'Airbus et l'Institut universitaire de technologie. Mais elle dessine également une trajec-

toire à travers les gros secteurs en mutation accueillant nombre de nouveaux logements : Saint-Cyprien, le futur écoquartier de la Cartoucherie à Toulouse (2750 logements prévus), et l'écoquartier d'Andromède à Blagnac-Beauzelle.

C'est dans ce dernier quartier (site Garossos à Beauzelle) que Tisséo, l'opérateur du réseau et le SMTC ont choisi d'implanter le centre de maintenance des dix-huit rames.

L'implantation de l'interconnexion aux Arènes répond à une double exigence : elle ne pouvait être située que rive gauche, pour être en interconnexion avec les lignes A et C du métro, et seule cette implantation dispose de l'espace disponible et permet la possibilité d'extension du réseau

vers le Grand-Rond, qui a été actée depuis. Côté financement, le coût de réalisation de la ligne s'élève à 211 millions d'euros, dont 111,9 millions pour les travaux (voirie, plate-forme, ouvrages d'art, espaces verts, équipements...), 18,9 millions pour les déviations de réseaux, 17 millions pour l'ingénierie et 38,1 millions pour l'acquisition de matériel roulant.

Deux autres projets sur les rails

Dès sa conception, cette nouvelle ligne T1 était pensée comme la première étape d'un réseau de tramway conséquent. Deux projets sont déjà sur les rails : la ligne Garonne (4 km entre les Arènes et le Grand-Rond) qui reliera d'ici à

2013 les deux rives de la Garonne et se rapproche du centre-ville. Les études en cours la font passer sur le boulevard Déodat-de-Séverac, la place du Fer-à-Cheval, l'avenue de Muret, le pont Saint-Michel et les allées Jules-Guesde. L'investissement est estimé à 115 millions d'euros TTC. Autre secteur à développer, la plate-forme aéroportuaire (Blagnac) qui sera desservie par la future ligne Envol. L'enquête publique est prévue au printemps 2011, les travaux en 2012 pour une mise en service début 2014. L'investissement, pour 2 à 2,5 km est de l'ordre de 50 millions d'euros. ■ **Bertrand Escollin**

(1) En raison d'une grève des conducteurs, l'inauguration prévue le 27 novembre a été annulée ainsi que la mise en service commerciale, qui devait avoir lieu le 29.