

Le bilan économique et financier

L'itinéraire à grand gabarit représente un budget global de 171 millions d'euro TTC, pris en charge à raison de 43% par l'Etat et de 57 % par Airbus.



Construction de la déviation d'Aubiet

Les travaux d'infrastructures

Les travaux d'infrastructures représentent à eux seuls 77 % de ce budget et les aménagements paysagers atteignent pratiquement 7 % de ces travaux.

La part du foncier est relativement modeste (5 %) si l'on considère le linéaire total (240 km).

Les études engagées par Airbus et la Mission Grand Itinéraire représentent 8 % du budget global, les équipements d'exploitation 11 %.

Les investissements engagés	Millions d'euro TTC
Travaux d'infrastructures	94
Équipements d'infrastructures	3
Aménagements paysagers	7
Conventions de déviation de réseaux	7
Autres travaux (Maîtrise d'œuvre, archéologie, protections acoustiques, contrôle technique, démarche « 1% Paysage et Développement », ...)	19
TOTAL TRAVAUX INFRASTRUCTURES	130
Foncier	8
Études	14
Équipements d'exploitation (Signalisation, équipements statiques et dynamiques, moyens mobiles, réseau de fibres optiques...)	19
TOTAL GENERAL	171

Les travaux sur les réseaux

Ils ont permis d'accélérer les programmes d'enfouissement des lignes et participent à la valorisation des paysages des territoires traversés. Ces travaux ont été systématiquement confiés aux concessionnaires de réseaux locaux ou assurés par EDF, RTE ou France Telecom, ce qui a représenté aussi un volume significatif d'heures de travail.

Les entreprises

La réalisation de l'itinéraire à grand gabarit a mobilisé : 131 entreprises pour les travaux, 80 bureaux d'études et prestataires de services auxquels il faut ajouter 42 concessionnaires de réseau pour des travaux locaux, soit un total de 253 entreprises dont une large proportion (76 %) a son siège dans le sud-ouest.

Les entreprises concernées	Entreprises	Concessionnaires de réseau	Bureaux d'études Prestataires de services
Haute-Garonne	36	11	33
Gers	9	16	3
Lot	1	-	2
Hautes-Pyrénées	4	-	-
Tarn	3	-	3
Tarn-et-Garonne	1	-	1
TOTAL MIDI-PYRENEES	54	27	42
Dordogne	-	-	1
Gironde	21	10	7
Landes	6	5	2
Lot-et-Garonne	3	-	1
Pyrénées-Atlantiques	2	-	1
TOTAL AQUITAINE	42	15	12
Ensemble SUD-OUEST	96	42	54
Autres départements	24	-	26
Étranger	1	-	-
TOTAL GENERAL	131	42	80



repères

Changement à la tête de la Mission Grand Itinéraire

Après avoir conduit l'essentiel de l'opération « Itinéraire à Très Grand Gabarit », Gilbert Raust a été nommé directeur départemental de l'Équipement du Tarn. Depuis le 1er juin, Thierry Vatin, directeur adjoint à la Direction régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées, assure également les fonctions de directeur de la « Mission Grand Itinéraire ».

Cette nomination consacre le succès de l'opération et honore l'équipe qui a œuvré pendant plus de trois ans auprès de Gilbert Raust, dont les qualités de « manager » ont été appréciées par tous ses (nombreux) partenaires.



la lettre d'information n°3 - Juin 2004

itinéraire à très grand gabarit

entre le port de Bordeaux et Toulouse

Engagements tenus

Toute grande opération d'infrastructure dont l'Etat est maître d'ouvrage donne lieu à la formalisation des « engagements de l'Etat » dans le cadre d'une démarche contractuelle.

Ainsi, dès la fin de l'enquête publique, le « dossier des engagements de l'Etat » avait été présenté aux différents partenaires associés lors de comités de suivi départementaux.

Ces derniers ont été constitués par les préfets des départements ; ils rassemblent des représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs.

En ce début d'été 2004, quelques semaines après le passage des premiers convois, il a semblé opportun de faire la synthèse des différentes actions engagées.



La piste près de Montaut

Le cadre de vie est respecté

Si l'impact socio-économique de l'itinéraire à très grand gabarit est évident pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, encore fallait-il que les habitants des communes traversées n'aient pas à subir de désagréments et, si possible, que ce soit l'occasion d'améliorer leur cadre de vie.

Etant donné la circulation des convois la nuit, le premier objectif des services de l'Etat a été de garantir la quiétude des riverains en limitant les nuisances sonores lors du passage des convois. (voir encadré « des convois spectaculaires à l'œil et... plutôt discrets à l'oreille » page suivante).

Les témoignages spontanés de tous ceux qui étaient aux bords des routes lors du passage des premiers convois attestent de la bonne insonorisation des convois ; les premiers résultats des mesures acoustiques confirment objectivement cette impression ; de nouvelles mesures sont également prévues lors des prochains convois mais d'ores et déjà, tout laisse penser que les objectifs initiaux seront atteints.



Le quartier de l'hôpital à Gimont



Merlon de protection acoustique à Eauze



Mission Grand Itinéraire
10 place Alphonse Jourdain
31000 TOULOUSE

Téléphone : 05 62 27 76 76

Internet :

www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

Conception & rédaction : Francom

Photos : Gilles Lestage

Impression : Arts Graphiques et Publicité



Engagements tenus (suite page 1)

19 millions d'euros investis dans les aménagements urbains



Dans certaines communes, l'itinéraire traverse le centre bourg ; c'est le cas à Langon, Bernos Beaulac, Maillas, Barbotan Cazaubon, Demu, Vic Fezensac, Saint Jean Poutge, Gimont et Lévigac.

En accord avec les communes concernées, l'aménagement de l'itinéraire a été l'occasion d'y améliorer la sécurité et la qualité de l'espace urbain en réalisant des parkings, des carrefours, en créant ou élargissant des trottoirs et réalisant un éclairage public ainsi que des plantations.

Ces travaux (dont le coût global atteint environ 19 M€ TTC) représentent très souvent l'équivalent de plusieurs années de budget d'investissement pour les communes.

30 km de pistes cyclables construites



Plus de 30 km de pistes cyclables - également accessibles aux cavaliers - bordent l'itinéraire. Elles sont progressivement mises en service pour le public depuis ce printemps 2004.

A partir de 2005, les cyclotouristes de l'agglomération toulousaine pourront rejoindre l'Isle Jourdain en passant près de la forêt de Bouconne sur une piste cyclable bidirectionnelle le long de la déviation de Cornebarrieu puis sur la voie dédiée de Mondonville à Montaignut.

D'ores et déjà, la piste cyclable est déjà ouverte au public entre Ségoufielle et L'Isle Jourdain.

Les activités agricoles préservées



De la même façon, des dispositions ont été prises pour permettre aux agriculteurs d'accéder à l'ensemble de leurs parcelles. Ainsi, quand l'itinéraire à grand gabarit coupait des chemins ruraux, des voies de désenclavement ont été créées ; de plus, les agriculteurs riverains dont les exploitations sont enclavées par une voie dédiée peuvent bien sûr l'emprunter.

La fibre optique au service du développement local



Pour ses besoins de gestion et d'exploitation, l'Etat a posé tout le long de l'itinéraire plusieurs fourreaux destinés au passage de fibres optiques ; trois d'entre eux restent à disposition des collectivités locales pour poser leurs propres fibres ou les confier aux opérateurs qu'elles choisiront.

La « transparence » hydraulique assurée



Dans l'esprit de la loi sur l'eau, l'aménagement de l'itinéraire à très grand gabarit s'est réalisé dans le respect absolu de tous les phénomènes hydrauliques. Cette préoccupation s'exprime concrètement à travers plusieurs initiatives. Ainsi, les berges de l'Aussonelle sont désormais protégées de l'érosion et tous les écoulements superficiels sont préservés dans la vallée de la Save ; autre exemple, un système de récupération des eaux de la plateforme dans des fossés et des bassins permettrait, le cas échéant, de circonscrire les effets d'une éventuelle pollution.

Le paysage valorisé



Plusieurs mesures ont été prises pour valoriser les paysages traversés : chaque giratoire et carrefour modifié a fait l'objet d'un traitement paysager particulier ; ce fut aussi le cas pour les traversées des bourgs.

Mais, le signe le plus spectaculaire de cette volonté de valorisation des paysages restera les plantations d'arbres. Un engagement initial avait été pris de replanter deux arbres pour chaque arbre d'alignement abattu. Il a été non seulement atteint mais dépassé : le bilan final (4500 arbres plantés) se traduit par un rapport de trois arbres plantés pour un arbre abattu.

Respect du patrimoine culturel et des milieux naturels



Dans un véritable esprit de développement durable, toutes les précautions ont été prises pour respecter le patrimoine culturel et les milieux naturels. A chaque fois, les services de l'équipement étaient entourés d'intervenants spécialisés : des archéologues des services régionaux d'archéologie pour les interventions

dans les secteurs sensibles, des experts des milieux naturels pour le respect des espèces animales et végétales et de leurs habitats. Un suivi est d'ailleurs prévu pendant 5 ans après la mise en service, c'est-à-dire jusqu'en 2009.

Amélioration de la sécurité et des conditions de circulation



Les travaux réalisés permettent de renforcer la sécurité générale des riverains et des usagers de l'itinéraire. Par exemple, les aménagements permettant de garantir le passage prioritaire des véhicules d'urgences et secours lors du passage des convois serviront le reste du temps de dispositifs de dépassement pour les automobilistes.

Par ailleurs, un système d'information permettra de limiter les perturbations des déplacements pendant le passage des convois. Cette signalétique originale a été conçue par l'atelier de Jean-Michel Wilmotte, l'assistance à maîtrise d'ouvrage étant assurée par Georges Verney-Carron (Art/Entreprise).

Des convois spectaculaires à l'œil et... plutôt discrets à l'oreille

Dès l'origine du projet, un groupe de travail a été constitué avec un objectif majeur : limiter les nuisances sonores lors du passage des convois. Il rassemblait les services de l'Etat (DRE et DIREN), Airbus, le transporteur, les constructeurs des camions, ainsi que plusieurs bureaux d'études spécialisés.

L'ensemble des partenaires ont travaillé selon 3 axes de travail : la réduction des émissions sonores

des tracteurs, l'optimisation des paramètres en situation de conduite, la réduction des bruits de l'escorte. Ainsi, sans écarter la mise en place de protections acoustiques là où elles seraient nécessaires, il a été décidé de privilégier la « réduction du bruit à la source ».

Les camions sont conçus sur le modèle des normes autrichiennes qui sont, aujourd'hui, les plus exigeantes en Europe. Ils sont équipés d'un système de refroidissement du « radiateur » à l'avant et du convertisseur à l'arrière de plus grande dimension avec un ventilateur tournant moins vite. Un capot d'insonorisation recouvre l'ensemble du tracteur et l'échappement est particulièrement silencieux.

Sur les remorques, les groupes électrogènes qui permettent d'éclairer les pièces transportées sont hydrauliques au lieu d'être alimentés par des moteurs thermiques.

Les équipages et les accompagnateurs des convois ont été sensibilisés au respect de la quiétude des riverains.



Dans les agglomérations, les convois circulent avec un régime moteur stable et à une vitesse constante très faible sans accélération brusque, ni coup de frein ; de plus, un système de guidage électronique les aide dans la traversée des zones étroites. Un système de radio permet la communication entre les chauffeurs des camions et ceux de l'escorte et les véhicules circulant vitres fermées

L'Etat s'est engagé auprès de tous ses partenaires et de tous les maires des communes traversées à faire des mesures de bruit sur l'itinéraire. Des bureaux d'études indépendants ont d'abord fait un état des lieux de l'ambiance sonore les nuits sans convoi puis les nuits avec passage des convois.

Pour cela, on dispose un sonomètre en façade d'immeuble et on mesure les différents événements sonores avant, pendant et après le passage des convois. Cela permet de calculer le bruit moyen mais aussi les pics de bruit (par exemple le passage d'un cyclomoteur).

Premier constat : les camions du convoi apparaissent sensiblement plus silencieux que les camions ordinaires avec une différence de 11 décibels au pic du bruit lors de leur passage.