



Les travaux

Itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse

Conférence de presse du 8 juillet 2003



Sommaire

SITUATION GENERALE FIN JUIN 2003	3
SITUATION GENERALE FIN JUIN 2003	3
Le calendrier des travaux est respecté	3
Situation générale fin juin 2003	4
Le « dossier d'exploitation » est prêt	5
Les fouilles archéologiques	6
LA SITUATION DES CHANTIERS PAR DEPARTEMENT :	8
En Gironde :	8
Dans les Landes :	9
Dans le Gers :	10
En Haute-Garonne :	12
L'INSERTION PAYSAGERE	13
Les ambiances paysagères	13
L'aménagement paysager	15
Quelques exemples :	16
PREMIERS TESTS A L'AUTOMNE	18

Tous les documents sont disponibles sur le site internet de la Direction régionale de l'équipement : www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr dans l'accès presse des pages Action régionale.

Situation générale fin juin 2003

Le calendrier des travaux est respecté

L'ensemble du planning initial de l'opération a été établi pour trois ans. En cette fin de 1^{er} semestre 2003, ce planning est tenu avec un léger décalage d'une quinzaine de jours. Ce dernier est essentiellement dû à la libération de certains terrains qui a été un peu plus longue que prévue ainsi qu'à quelques aléas météo.

Dans la région Aquitaine, tous les travaux seront pratiquement terminés au début de l'été ; il ne restera que quelques aménagements urbains à réaliser en octobre ; les plantations commenceront à l'automne.

En Midi-Pyrénées, tous les travaux nécessaires au passage du premier convoi seront terminés comme prévu à la fin septembre. Certaines opérations se poursuivront après cette date ; il s'agit notamment de la finalisation d'une partie des traversées urbaines des déviations de bourgs et de la construction de la piste cyclable allant de l'Isle Jourdain jusqu'à Blagnac ; mais elles ne sont pas indispensables au passage du convoi.

Le déploiement de la fibre optique nécessaire à l'exploitation de l'itinéraire (*cf. ci-dessous*) est déjà réalisé dans la plupart des traversées d'agglomération ; son achèvement complet reste prévu pour l'automne prochain.

Par ailleurs, deux opérations d'accompagnement seront lancées pendant l'été 2003 et devraient se terminer fin 2004 : il s'agit de la création des giratoires de Tchac Tchic à Bazas et du Choulon à L'Isle Jourdain. Dans les deux cas, ces opérations, elles-aussi ne sont pas indispensables au passage du convoi mais participent à la gestion de l'itinéraire.

Enfin, des travaux d'élagages sont en cours sur le domaine privé ; ils ont fait l'objet de négociations préalables avec les riverains concernés après un recensement par une équipe de géomètres.

Il faut rappeler, qu'à partir de l'automne prochain, 150 000 végétaux dont 6500 arbres d'alignement seront plantés dans les deux régions.

Sur le plan financier, les estimations initiales sont respectées.

Situation générale fin juin 2003



Le « dossier d'exploitation » est prêt

Une fois les travaux d'aménagement terminés, il est nécessaire de définir « le mode d'emploi » de l'itinéraire, c'est le but du « dossier d'exploitation ».

Ce dossier comprend deux grandes parties :

- Les « équipements d'exploitation » nécessaires au guidage des convois, à leur information et à celle des autres usagers, au contrôle et à la sécurité du trafic. Il s'agit principalement du réseau de transmission radio et de la vidéosurveillance, des stations météo, du réseau d'appel d'urgence, des panneaux d'information fixe et « à message variable », des barrières contrôlant l'accès des pistes d'évitement, etc...
- Le « plan de gestion de trafic » détaille l'organisation opérationnelle, le rôle des acteurs impliqués et les moyens affectés ; ce document détaille notamment les procédures à respecter tant en conditions normales de fonctionnement qu'en cas d'événements imprévus voire de crises.

Outre la définition de ces procédures d'exploitation, un travail approfondi a été engagé en matière acoustique. Il s'agit de garantir aux riverains que le passage du convoi sera bref tout en faisant encore moins de bruit qu'un camion ordinaire.

Pour cela, des recherches importantes ont été engagées dès la conception des camions-tracteurs pour qu'ils respectent les normes acoustiques.

Par ailleurs, un système d'aide au pilotage permettra l'optimisation de la circulation du convoi, notamment dans les traversées d'agglomération comme Lévignac.

Cela permettra d'éviter des événements susceptibles de générer des nuisances comme un freinage brutal ou une manœuvre répétée.

Cette fluidité de déplacement sera la meilleure garantie de la quiétude des riverains.

Avant le premier passage du convoi (6 semi-remorques portant les pièces de l'Airbus A380, d'une longueur de 35 à 50 mètres chacun) deux séries de tests sont prévus.

Une première série de tests aura lieu en octobre 2003. Elle permettra de qualifier certains équipements de l'itinéraire qui seront réalisés d'ici le deuxième trimestre 2004.

La seconde série de tests est prévue pendant l'hiver prochain. Elle permettra de déterminer la durée de parcours, les équipements d'exploitation et les conditions de fonctionnement des aides à la conduite, qui sont des dispositifs de guidage spécifiques mis en place dans les traversées difficiles.

Les fouilles archéologiques

Dans les quatre départements traversés par l'itinéraire (Gironde, Landes, Gers, Haute-Garonne), des diagnostics archéologiques sur des sites déterminés ont été prescrits durant l'année 2002 après étude des services régionaux de l'archéologie –conformément à la loi du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive.

En Gironde, dans les Landes et le Gers, les fouilles préventives réalisées fin 2002 – début 2003, n'ont pas conduit à la nécessité de fouilles complémentaires.

En Haute-Garonne, les fouilles préventives ont mis en évidence quatre sites remarquables où des fouilles complémentaires se sont avérées nécessaires : le site de Rominguières à Cornebarrieu a été fouillé début 2003 et le rapport final a été réalisé . Par contre le site de Bichou à Montaigut a été fouillé seulement aux deux tiers et les sites dit Labadie à Mondonville et Allies à Cornebarrieu n'ont pas été fouillés.

Malgré un dialogue régulier avec les archéologues, et les crédits spécifiques obtenus, le mouvement de grève n'a pas permis de réaliser l'ensemble des travaux avant la date prévue du 30 mai 2003.

Or, les travaux de l'itinéraire sur ces sites doivent maintenant se poursuivre afin de conduire le chantier dans le respect du calendrier qui a été arrêté. Des solutions techniques ont été recherchées afin de concilier la poursuite des travaux de l'itinéraire et la préservation de ces sites archéologiques.

Pour le site du Bichou, les travaux de l'itinéraire peuvent être encore différés, le dialogue sera donc poursuivi afin d'achever les fouilles déjà commencées. Pour les sites de Labadie et des Allies, les travaux ne peuvent plus être différés. Il convient donc de préserver les sites :

- Sur le site de Labadie dont les vestiges se trouvent à plus de 70 cm sous le sol actuel, les terrassements se limiteront à 40 cm pour ne pas toucher les vestiges. Ces derniers seront protégés par un tissu géotextile,
- Sur le site des Allies dont les vestiges se trouvent à plus de 40 cm du sol actuel, un décapage de 10 cm sera toléré et un film géotextile renforcé permettra de protéger les vestiges. Cette solution implique une plus forte pente pour la piste et une modification des caractéristiques de la route pour la déviation de Cornebarrieu. Elle nécessitera un investissement supplémentaire de l'ordre de 150 000 euros pris en charge par l'Etat et Airbus.

Par délégation du Préfet de région, le chef du service régional d'archéologie a signé le 11 juin dernier un arrêté de conservation de ces deux sites afin de préserver les vestiges archéologiques.

LA SITUATION DES CHANTIERS PAR DEPARTEMENT :

En Gironde :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de stockage de LANGON 	<p><i>Aménagement d'une aire pour la constitution du convoi</i></p>	<p>La structure est quasiment terminée (fin août) ; le hangar et les équipements de reconditionnement des emballages commenceront pendant l'été</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée Langon 	<p><i>Adaptation des giratoires existants et création de deux autres giratoires. Aménagement du cours de Lattre de Tassigny.</i></p>	<p>Les carrefours sur le boulevard Allende sont terminés. Le giratoire de l'Etoile est terminé. Les giratoires Allende et Hôpital seront terminés fin août. Les travaux sur le boulevard de Lattre de Tassigny commencent en juillet et seront terminés en novembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ de Langon à Bernos-Beaulac 	<p><i>Rectification et mise en place dilots pour des aménagements de carrefours et création de tourne à gauche.</i></p>	<p>Les créneaux de dépassement de Mazères et de Bazas seront terminés fin août, idem pour tous les îlots sur la section</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée Bernos-Beaulac 	<p><i>Aménagements urbains ; élargissement du tablier de la route sur le Ciron. Création d'une piste cyclable.</i></p>	<p>L'ouvrage sur le Ciron est en cours ; il sera terminé en septembre. La traversée de Bernos sera achevée fin novembre.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bernos-Captieux 	<p><i>Aménagements d'ilôts directionnels et de giratoires</i></p>	<p>L'ensemble des travaux sera achevé pour la fin du mois de juin.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie dédiée de Captieux 	<p><i>Création d'une piste d'évitement provisoire dédiée aux convois ; la piste définitive sera plus à l'est et longera la voie rapide.</i></p>	<p>Les travaux ont commencé en avril et seront terminés en septembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Captieux-Maillas 	<p><i>Renforcement de la chaussée par un nouveau revêtement.</i></p>	<p>Les travaux d'élargissement seront terminés pour le mois de septembre à l'exception des enrobés qui seront réalisés pour la fin de l'année</p>

Dans les Landes :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée Maillas 	<p><i>Aménagement de la route existante jusqu'au cimetière avec construction d'une piste cyclable</i></p>	<p>Le chantier devrait être terminé en décembre 2003</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maillas-Losse 	<p><i>Renforcement de la chaussée par un nouveau revêtement et création d'une aire d'entrecroisement</i></p>	<p>L'ensemble des élargissements sera terminé en septembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déviation Losse 	<p><i>Création d'un giratoire et de trois carrefours sur la déviation du bourg</i></p>	<p>Sera terminé en août pour permettre le passage du convoi test en octobre avec une mise en service pour les usagers en décembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Losse-Estampon 	<p><i>Rectification de tracé et élargissement de la voie.</i></p>	<p>Sera terminé fin août</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déviation Estampon 	<p><i>Aménagement d'une nouvelle voie</i></p>	<p>Sera terminé fin août pour permettre le passage du convoi test en octobre avec une mise en service pour les usagers en décembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estampon-Gabarret 	<p><i>Elargissement de la chaussée et renforcement par un nouveau revêtement.</i></p> <p><i>Aménagement du carrefour de Lapeyrade.</i></p>	<p>Les travaux seront terminés fin septembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piste d'évitement de Gabarret 	<p><i>Création d'une piste d'évitement réservée aux convois et aux agriculteurs riverains.</i></p>	<p>Les travaux d'évitement seront terminés fin septembre avec réalisation simultanée de l'aire d'arrêt de Gabarret</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RD 656 entre Gabaret et Barbotan 	<p><i>Elargissement de la chaussée</i></p>	<p>La fin des travaux est prévue pour le fin août</p>

Dans le Gers :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Barbotan et Cazaubon 	<i>Aménagements urbains</i>	Les travaux commencent en août et se termineront début 2004
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RD 626 entre Cazaubon et Eauze 	<i>Elargissement de la chaussée</i>	Les travaux seront terminés à la fin du mois d'août
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déviations d'Eauze 	<i>Mise en place d'une déviation avec création de trois giratoires</i>	La déviation sera terminée fin juillet l'aire étant mise en service en décembre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation des RD 931 et RD 20 entre Eauze et La Jalousie 	<i>Aménagement du carrefour de la Jalousie. Création d'une aire de stationnement pour les convois sur la commune d'Eauze.</i>	Les travaux seront terminés en août
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre La Jalousie et Dému 	<i>Rectification de virage et de profil en long</i>	Les travaux seront terminés à la fin du mois de juillet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Dému 	<i>Aménagements urbains</i>	Les aménagements seront terminés à la fin de l'année 2003
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre Dému et Vic Fezensac 	<i>Création d'un créneau de dépassement et renforcement de chaussée.</i>	Travaux terminés à la fin du mois novembre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Vic Fezensac 	<i>Aménagements urbains</i>	Les aménagements de carrefours, la création de places de stationnement et l'éclairage public seront terminés pour début 2004 Un aménagement spécifique est prévu pour le ruisseau du Ménichot
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre Vic Fezensac et Saint Jean Poutge 	<i>Renforcement de chaussée et rectification de virage</i>	Les travaux seront terminés la fin du mois de juillet

Dans le Gers (suite) :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Saint Jean de Poutge 	<i>Aménagements urbains</i>	L'ensemble des aménagements sera terminé pour la fin de l'année 2003
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre Saint Jean Poutge et Auch 	<i>Aménagement des giratoires et des carrefours existants. Création d'une aire de stationnement et d'un créneau de dépassement .et aménagement d'une piste d'évitement du pont de DURAN</i>	Les travaux débutent fin août ; le créneau de dépassement devrait être terminé pour la fin d'année 2003. L'aire d'arrêt d'Ordan Larroque et l'aménagement du pont de Duran seront terminés fin juillet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre Auch et Gimont 	<i>création d'un ouvrage d'art sur la voie ferrée Auch-Toulouse</i>	l'ouvrage sur la voie ferrée commence ce mois-ci sur la commune de Leboulin devrait se terminer en décembre .
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Gimont 	<i>Aménagements urbains</i>	La réfection du boulevard du nord, l'aménagement des carrefours, les plantations et le nouvel éclairage public seront terminés en novembre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RN 124 entre Gimont et l'Isle Jourdain 	<i>Reprise de la chaussée de la RN 124</i>	L'aire d'arrêt de L'Isle Jourdain sera terminée début juillet et l'ensemble des travaux pour la fin du même mois de juillet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaison entre l'Isle Jourdain et Pradère les Bourguets 	<i>Adaptation des voies et aménagements de nouveaux carrefours. Création d'une nouvelle voie de déviation à l'Isle Jourdain et d'une piste dédiée à Ségoufielle et Pradère-les-Bourguets.</i>	Les travaux seront terminés pour la fin du mois de juillet. La déviation de l'ancienne RD290 et les aménagements des voies communales et de la piste de la prairie suivront. Le revêtement de la piste sera effectué en août

En Haute-Garonne :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RD 17 entre Pradère les Bourguets et Lévignac 	<p><i>Mise en sécurité de quatre carrefours et création d'une piste cyclable</i></p>	<p>Les carrefours ont déjà été aménagés et l'ensemble de l'aménagement routier sera terminé pour la fin du mois de juillet la piste cyclable sera réalisée pour début 2004</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Traversée de Lévignac 	<p><i>Aménagements urbains</i></p>	<p>Les travaux devraient être terminés en novembre. Il s'agit de l'aménagement de parking, de carrefours, de la réfection des trottoirs et de l'éclairage public ainsi que de plantations.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation de la RD 17 entre Lévignac et Montaignut sur Save 	<p><i>Création d'une piste cyclable</i></p>	<p>La piste cyclable allant de L'Isle Jourdain à Blagnac sera réalisée à partir de novembre 2003 ; les travaux devraient durer trois mois</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie dédiée de Montaignut sur Save 	<p><i>Création d'une piste d'évitement qui pourra être utilisée par les cyclistes et les randonneurs pédestres.</i></p>	<p>La piste d'évitement sera terminée en août ; le revêtement lui-même sera effectué en septembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie dédiée de Mondonville 	<p><i>Réalisation d'une piste d'évitement qui pourra être utilisée par les cyclistes et les randonneurs pédestres.</i></p>	<p>La piste d'évitement sera terminée en août ; le revêtement lui-même sera effectué en septembre</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déviations de Cornebarrieu 	<p><i>Création d'une déviation à 2 x 1 voie avec six points d'échanges avec la voirie locale et deux ouvrages d'art. Elle sera longée par une piste cyclable entre deux rangées d'arbres au sud et une plantation d'alignement au nord.</i></p>	<p>Les travaux ont commencé ils devraient se terminer début 2004 y compris le pont de Beauzelle permettant le raccordement de cette déviation avec la RD902</p>

L'insertion paysagère

L'Etat, maître d'ouvrage s'est non seulement engagé à respecter l'environnement de l'itinéraire à très grand gabarit mais il a également pris des engagements très forts pour mettre en valeur les territoires traversés tant sur le plan économique qu'environnemental.

L'aménagement de l'itinéraire à très grand gabarit s'accompagne d'une démarche en profondeur pour la valorisation des paysages des territoires traversés.

Cette démarche a été confiée à plusieurs bureaux d'études spécialisés. Leurs propositions ont été fondées sur l'observation mais aussi l'écoute et la concertation avec les différents acteurs qui vivent sur le territoire.

La première phase de reconnaissance paysagère a permis de comprendre l'organisation du territoire et d'identifier les grandes composantes du paysage ainsi que les points singuliers.

Les différents volets du plan « paysage » de l'itinéraire à très grand gabarit ont fait l'objet de présentation devant les commissions départementales des sites.

Dans le cas de l'itinéraire à très grand gabarit, sa longueur (250 km) oblige à distinguer plusieurs « entités » ou « ambiances » paysagères. De plus, la problématique est très différente de celle de l'insertion d'une autoroute : d'une part, il n'y a pas d'effet de coupure, d'autre part, il s'agit de routes existantes - en majorité d'anciennes routes départementales déjà bien insérées dans leur milieu naturel.

Un objectif majeur : valoriser l'existant

Le travail des paysagistes a donc été guidé par le souci permanent de « valoriser » l'existant en révélant des grands traits de paysage mais aussi des lieux bien spécifiques.

Les ambiances paysagères

De Langon à Blagnac, l'itinéraire à très grand gabarit traverse des entités paysagères très différentes. Elles se confondent souvent avec les entités géographiques des quatre départements traversés : la Gironde, les Landes, le Gers et la Haute-Garonne.

En Gironde

A partir du port de Langon jusqu'au passage au-dessus l'autoroute, il s'agit essentiellement d'une traversée urbaine avec, en périphérie, une zone d'activités de part et d'autre de l'autoroute. Puis la route départementale 932 traverse un paysage très diversifié composé d'une mosaïque de vignobles, de champs plats et cultivés et de quelques zones d'habitat.

La forêt landaise

Dès la sortie de Bazas, on entre dans la forêt landaise. La route est complètement insérée dans des boisements réguliers de pins, bordée de feuillus dorés en automne, avec de temps en temps des « airials », petits hameaux situés dans une clairière. Ils constituent autant de ponctuations dans ce paysage uniforme et fortement typé.

La commune de Barbotan les Thermes marque la fin des Landes tout en présentant l'aspect exotique plus singulier d'une station balnéaire.

La traversée du Gers et ses coteaux

Le Gers et ses coteaux, ocres des labours en hiver ou blonds des blés en juin, montrent au delà de ses premiers plans, des fermes et villages bien positionnés sur les reliefs. Quelquefois les Pyrénées sont visibles dans le lointain.

De Barbotan à Eauze, les coteaux sont striés par les vignes du Bas Armagnac avec de grandes ouvertures de vue à partir des tronçons situés en ligne de crête. Le Gers est traversé comme un éventail par les rivières qui descendent du plateau de Lannemezan : l'Osse, la Baïse, l'Auloue, longé sur plusieurs kilomètres près d'Ordan Larroque, mais aussi le Gers, l'Arrats, la Gimone et la Save qui dessine la limite à l'est du Gers.

La route Nationale 124, empruntée par le convoi, offre un scénario pittoresque plusieurs fois répété : route en belvédère, descente du coteau exposé à l'Est, traversée de la vallée (et du village implanté en plaine de part et d'autre de la rivière), remontée du coteau exposé à l'Ouest vers la nouvelle ligne de crête qui offre des vues sur les Pyrénées... Seuls quelques beaux alignements de platanes subsistent encore (à l'entrée de Vic Fezensac et après Gimont).

La déviation d'Auch présente une rupture paysagère : grands talus de déblais calcaires où les replantations sont difficiles. Cette déviation bénéficie cependant de belles échappées visuelles vers la cathédrale d'Auch, la vallée du Gers et le village de Duran.

En Haute-Garonne

A partir de l'Isle Jourdain, la route suit la vallée de la Save et les vallonnements s'atténuent.

La Haute Garonne commence alors dans cette dernière vallée en suivant la route plantée de grands platanes jusqu'aux portes de Montaigut. La forêt de Bouconne et sa lisière forment le motif principal du plateau de Mondonville. Ensuite, c'est la ville qui apparaît peu à peu avec ses fragments de lotissements et ses maisons autour de Cornebarrieu, Aussonne, Blagnac et Beauzelle.

Le site, très visible, de l'usine Aéroconstellation introduit alors une nouvelle dimension dans le paysage, celle d'un urbanisme industriel contemporain.

L'aménagement paysager

Le projet pour le paysage va au delà d'une simple restitution du patrimoine végétal, l'ambition étant que la route et le paysage puissent être confondus dans une même entité.

Certains motifs révèlent la richesse d'un patrimoine historique et architectural, mais aussi des panoramas, des vues ou des lieux simplement agréables. L'objectif est de les rendre visibles depuis la route et de les mettre en scène.

La perception visuelle des châteaux et des villages, des horizons, des vignobles ou tout simplement d'un vallon boisé, d'un coteau cultivé, ou d'une belle bâtisse de ferme focalise l'intérêt autour du projet.

En complément, le plan de paysage prévoit la mise en valeur matérielle de motifs, restituant par exemple des alignements d'arbres, remodelant des talus ou aménageant une traversée de village.

Cet ensemble de projets gravitent autour de la route et restituent une richesse aux lieux traversés.

Les grands principes

L'esprit général est de révéler l'existant plutôt que de planter artificiellement des obstacles visuels au milieu de paysages panoramiques ou sur les crêtes.

Cette restitution s'exprimera au travers de plusieurs principes paysagers:

- **Les grandes lignes d'arbres** : les routes du sud-ouest ont en commun d'avoir été plantées de longues lignes d'arbres dans les vallées. Dans certains cas, leur trop grande proximité est devenue une menace pour l'utilisateur de la route. Leur suppression pour permettre le passage des convois aura aussi des effets bénéfiques en terme de sécurité routière.
De nouvelles plantations sont prévues, un peu plus à l'écart de la chaussée.
- **La route « belvédère »**. La route passe en ligne de crête sur des coteaux, souvent rayés de vignes dans le Gers. C'est l'occasion de « donner à voir » le paysage et plus généralement le patrimoine historique et architectural. Ici, le paysage restera ouvert.
- **L'image des villes et des villages**. L'élargissement sera l'occasion d'une mise en valeur des espaces publics dans les communes traversées. Ce sera le cas aussi bien pour les arials des villages landais que pour les places, les carrefours, les trottoirs des villes de Gironde, du Gers et de Haute-Garonne.
- **Un espace de promenade**. A l'approche des zones urbanisées en périphérie de l'agglomération toulousaine, des plantations d'arbres sont prévues le long de la route et de la piste cyclable qui l'accompagne. Elles renforceront le caractère de « route verte » déjà affirmé dès la vallée de la Save grâce à d'importantes plantations d'alignement de part et d'autre de la route.

Plus de 6 500 arbres (*platanes, chênes rouges, micocouliers, mûriers, frêne, robiniers, tilleuls*), soient près de 4 arbres plantés pour 1 supprimé.

L'homme ne sera pas le seul bénéficiaire, la nature y retrouvera aussi largement son compte.

Quelques exemples :



La Gironde et la route de Captieux : Le projet restitue à la route, l'image de ses anciens alignements. C'est une séquence forte, et significative dans un paysage morcelé et composite. La ligne d'arbres est un trait d'union entre la vallée de la Garonne et la forêt landaise plus au sud



La traversée dans la forêt landaise, un projet minimaliste : Le projet reste ici le plus sobre possible, n'introduisant que pour certaines sections, des travaux de nettoyage des lisières ou d'élagage. Un accotement continu et herbacé est ainsi créé, respectant au plus juste les lisières existantes.



Les airials et le passage à Maillas : Le passage du convoi offre l'opportunité pour le village de MAILLAS de réaménager son centre en reconstituant un vrai airial replanté de pins, de chênes et de quelques bouleaux. Le motif de l'église reste le plus marquant et le mieux identifiable. Les arbres y sont plantés « en couronne ».



Une mise en scène exotique à Barbotan Les Thermes : Le projet prévoit des allées de promenade qui bordent la route, la traversent et s'enfoncent vers la ville. Des arbres décoratifs comme les magnolias, les ginkgos, les cèdres et les palmiers, sont plantés et renforcent par leur exotisme le caractère balnéaire de la station.



La traversée du Gers, la route est un belvédère linéaire : La route nationale 124, bien intégrée dans le paysage, suit les reliefs, les contourne et les franchit procurant ainsi des vues lointaines vers les villages et les Pyrénées. Le projet respecte ces éléments forts du paysage. La route légèrement réadaptée en quelques endroits est « nettoyée », ses accotements sont remodelés et enherbés. C'est l'ensemble de la traversée du département du Gers qui peut être aménagé de cette façon.



La grande plaine d'Ordan-Larroque, une route droite et plantée : Ici la route rectiligne traverse la plaine encadrée de collines. Le projet renforce la lecture de ce lieu sur plusieurs kilomètres et introduit une plantation de micocouliers soulignant le talus qui surplombe la plaine. Cette plantation existait autrefois.



Le cas particulier de l'échangeur de Duran sur la déviation d'Auch : Au pied du village, ce carrefour routier manque aujourd'hui de qualité paysagère. Le projet requalifie la grande partie centrale de cet échangeur en transformant ce délaissé aujourd'hui couvert d'une friche par une prairie remodelée et réengazonnée.



Les entrées des villages du Gers, une nouvelle mise en scène à Gimont : Les projets prévoient des plantations et des aménagements d'espaces publics. A l'est de Gimont, la sortie de la ville est actuellement ombragée par une belle plantation de platanes. Plus loin, le Château de Larroque est visible avec son parc et son architecture du XVIIIème siècle. Ce nouveau parc, au bord de la route introduit une promenade et des essences nobles telles que séquoias, chênes verts, et magnolias.



La route passe au pied des derniers coteaux du Gers : C'est un ensemble de voies communales et de chemins agricoles qui servent de support au nouvel aménagement. Pour pouvoir faire passer le convoi, ces voies sont renforcées et élargies pour pouvoir aussi intégrer une piste pour les cyclistes et les promeneurs. Une plantation de chênes est réintroduite sur l'ensemble de cette séquence avec ses espacements irréguliers, elle reforme une haie naturelle en bordure de la plaine cultivée.



Le passage dans la vallée de la Save, une route droite et plantée : A l'ouest une piste cyclable est ombragée par une trame resserrée de mûriers. A l'est, respectueux des grandes perspectives plantées au bord des routes toulousaines, on réintroduit sur une trame plus espacée, des grands arbres, platanes ou tilleuls



La forêt de Bouconne, une piste pour la promenade : L'intégration de l'itinéraire ne prévoit ici que le tracé d'une piste couleur « terre » qui longe la lisière de la forêt.:



Le plateau toulousain à Beauzelle : Le parti d'aménagement réintroduit les mêmes essences d'arbres et les mêmes dispositions en plan que celles de la vallée de la Save. Ainsi, un nouveau paysage se dessine entre Mondonville et Beauzelle, avec routes et pistes de promenades, structurées par une grande ligne plantée, longue, uniforme et monumentale, jusqu'au pied des grands bâtiments.

Premiers tests à l'automne

Alors que l'essentiel des travaux s'achèvera, la saison automne-hiver 2003-2004 va être marquée par plusieurs séries de tests destinés à valider le système de transport par son premier utilisateur, Airbus.

Ces tests permettront de valider successivement :

- le bon dimensionnement physique de l'itinéraire, afin de prévoir des adaptations éventuelles,
- le caractère opérationnel des systèmes de guidage et de signalisation, puis de l'ensemble des équipes d'exploitation y compris les forces de l'ordre.
- le bon fonctionnement de l'ensemble du système de transport et d'exploitation de l'itinéraire en cas d'incidents extérieurs lors d'exercices de simulation.

Des matériels conçus spécialement

C'est au début de l'automne qu'interviendra la livraison des premiers ensembles « tracteur et remorque ». Ils sont conçus et fabriqués spécialement pour transporter les pièces de l'A380 dans des conditions de sécurité et de respect de la quiétude des riverains de l'itinéraire à très grand gabarit.

La composition-type d'un convoi sera de 6 ensembles « tracteur+remorque » d'une longueur de 35 à 50 mètres (selon la pièce transportée), chacun étant séparé du précédent par une distance de sécurité de 200 mètres.

Il faut rappeler que les convois circuleront exclusivement de nuit* dans le sens nord-sud, de Langon à Cornebarrieu.

- A l'aller, les remorques sont dans leurs dimensions maximales permettant l'acheminement des pièces pouvant atteindre un gabarit de 50 mètres de long, de 8 mètres de large et de 13 mètres de haut.

* Par contre, certains-tests s'effectueront de jour.

- Au retour, à vide, la structure des remorques est réduite pour respecter le gabarit autoroutier, le trajet s'effectuant par l'autoroute A62.

Première circulation en octobre

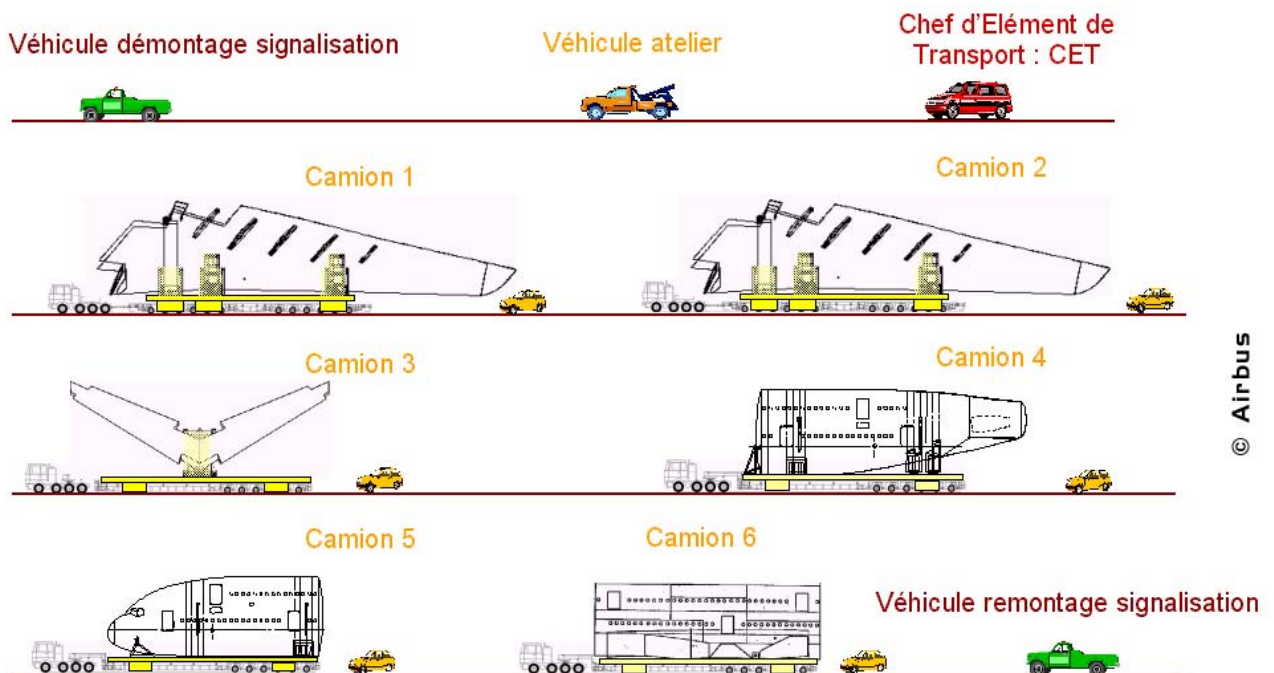
Le calendrier indicatif des tests pourrait être le suivant :

- Mi-novembre, première série de tests avec 2 ensembles « tracteur+remorque » en configuration réelle de taille et de poids (gabarits avec lest),
- Premier trimestre 2004, deuxième série de tests opérationnels, les derniers impliquant le convoi complet (6 ensembles « tracteur+remorque »),

Le premier convoi avec les pièces de l'A380 est programmé au printemps 2004.

Les tests seront l'occasion d'entraîner les équipes et les matériels ; ils offriront aussi l'opportunité aux populations des communes traversées d'apprécier la qualité des mesures d'accompagnement destinées à protéger et à valoriser leur cadre de vie.

Organisation du convoi transporteur



© Airbus

Longueur convoi de 1.5 à 2.5 km + escorte de sécurité