

**SUIVI DES CHANTIERS DE LA POSE DES VOIES FERRÉES ET DE LA LIGNE AÉRIENNE DU TRAMWAY DE VALENCIENNES (F)**

Depuis trente ans, le visage de l'agglomération valenciennoise a bien changé. La surface urbanisée s'est accrue et les habitants se sont éloignés des centres villes, alors même que les activités industrielles en crise ont généré des friches importantes en plein coeur de l'agglomération. Ces facteurs ont eu en particulier pour conséquence la multiplication et l'allongement des déplacements, l'hégémonie de la voiture au détriment d'autres modes de transport et la saturation automobile des centres villes.

En France la loi sur la qualité de l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 a rendu obligatoire, pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains visant à limiter l'usage de la voiture et favoriser l'usage d'autres modes de transport (collectifs, vélo, marche,...).

Le tramway témoigne d'une réponse active aux enjeux du PDU. Il est un des éléments clés de l'ambitieux programme de redistribution des modes de transports entrepris par l'agglomération Valenciennoise.

Première étape pour le Tramway de Valenciennes: relier l'Université (UVHC) située à Famars au sud de l'agglomération, au quartier Dutemple qui se trouve au nord ouest de Valenciennes. La ligne, d'un tracé de 9,5 km, dessert les centres villes de Famars, Aulnoy-lez-Valenciennes, Marly, Valenciennes et Anzin.

En résumé, la ligne 1 «Université-Dutemple» représente :

- 3 ans de travaux (y compris les déviations réseaux)
- 5 communes connectées
- 5 pôles d'échanges dont 4 équipés de parcs-relais
- 9,5 km de ligne
- 17 rames Alstom Citadis (4 en plus pour l'extension de la ligne jusque Denain en 2007)
- 19 stations
- 25 minutes pour le parcours complet
- 70 emplois permanents créés ou maintenus pour l'exploitation
- 269 millions d'euros d'investissement (dont 41,5 M de subvention de l'Etat)
- 1000 emplois créés ou maintenus durant la phase de travaux
- 51.300 habitants desservis à proximité directe
- 200.000 heures de travail pour l'industrie ferroviaire valenciennoise

Le déroulement linéaire des travaux s'est donc divisé en phases faisant intervenir successivement des entreprises à la pointe de leur savoir-faire.

**La démolition des voiries et le terrassement.**

La démolition des chaussées et des trottoirs, l'évacuation des déblais par camions, puis les travaux de terrassement ont constitué la seconde étape du chantier.

**Le coulage de la plate-forme en béton.**

Les fondations de la plate-forme ont été coulées sur une épaisseur moyenne de 1m et sur une largeur moyenne de 6 à 7 mètres. Cette phase s'est achevée par l'installation des bordures, des caniveaux et des conduits multitubulaires d'exploitation destinés à accueillir les câblages des réseaux.

**La pose des rails.**

Les 38 km de rails du tramway ont été posés sur les 9,5 km de double voie à partir de septembre 2004. Ils ont été soudés entre eux pour maximiser le confort des usagers.

**Le renouvellement de la voirie de façade à façade.**

Les rues du Valenciennois ont fait peau neuve avec un nouveau revêtement de surface des chaussées et des trottoirs. Les rails du tramway y sont encastrés par pavage, enrobage ou gazonnage des voies. La pose des nouveaux éclairages publics s'est accompagnée de celle de la signalisation de circulation liée au tramway.

**La pose des poteaux de lignes aériennes de contact / Le tir des lignes aériennes de contact.**

Elles délivrent l'énergie motrice aux rames. Simultanément, il a été procédé au tir des câbles dans les fourreaux multitubulaires enterrés : ceux des concessionnaires, mais aussi les câbles de courant faible liés au tramway : sonorisation en station, fibres optiques, remontées d'information au Poste de commande centralisé... La réalisation des quais de station et l'installation des mobiliers Cette dernière phase a été complétée par le réaménagement des espaces verts.

Parallèlement à ces phases « classiques », l'implantation de la ligne de tramway a nécessité plusieurs chantiers importants : les quatre liés aux ouvrages d'art, et la construction de l'atelier-dépôt.

agora apporta son expérience en effectuant le suivi permanent des chantiers de la voie ferrée et de la ligne aérienne exécutés par l'entreprise Vossloh.

