

Circulation des premières rames en ligne de mire : Prudence !

Indispensables à la sécurisation de la ligne, les « essais dynamiques » débutent mi-octobre.

RENCONTRE AVEC...

Jean-Pascal Lesot, responsable du pôle Sécurité et **Jérémy Aroles**, chargé de projet du tram T13 chez Île-de-France Mobilités.



En quoi consistent ces essais ?

Après les essais statiques, les premières rames circuleront pour des essais dynamiques. Il s'agit de **vérifier que chaque rame roule en sécurité et que les équipements de la ligne interagissent correctement** : par exemple les feux routiers doivent passer au rouge lorsqu'une rame arrive à un carrefour. Autre exemple : la signalisation ferroviaire doit orienter la rame vers le bon itinéraire à l'approche d'un aiguillage.

D'abord réalisés avec une seule rame, ces tests impliqueront progressivement plusieurs rames, pour vérifier notamment la fluidité des carrefours. Nous nous assurons également que la puissance électrique est suffisante pour alimenter simultanément les différentes rames en circulation. L'objectif est de **garantir sécurité et confort sur l'ensemble de la ligne**.

De tels essais nécessitent une autorisation du Préfet, qui vérifie que toutes les mesures de protection ont bien été prévues pour garantir la sécurité de tous lors de l'arrivée de ce nouveau mode de transport dans votre ville.



Illustration de tramways sur une voie.



Quelle est la prochaine étape ?

Les essais dynamiques vont durer jusqu'au printemps 2022, puis viendra le temps de la **marche à blanc**, qui s'apparente à une répétition générale : **toutes les rames circuleront en conditions réelles**. Il s'agira de vérifier que tout le monde connaisse son rôle, y compris en conditions dégradées : le dépannage d'une rame par une autre, ou un accident nécessitant l'intervention des secours seront ainsi simulés. C'est la dernière ligne droite avant l'entrée en scène des voyageurs, à l'été 2022 !

Flashez ce QR code pour en savoir plus sur les essais du tram T13 !

Pendant ce temps en Île-de-France



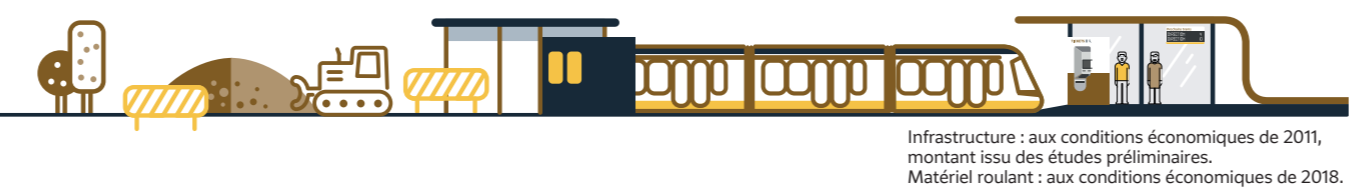
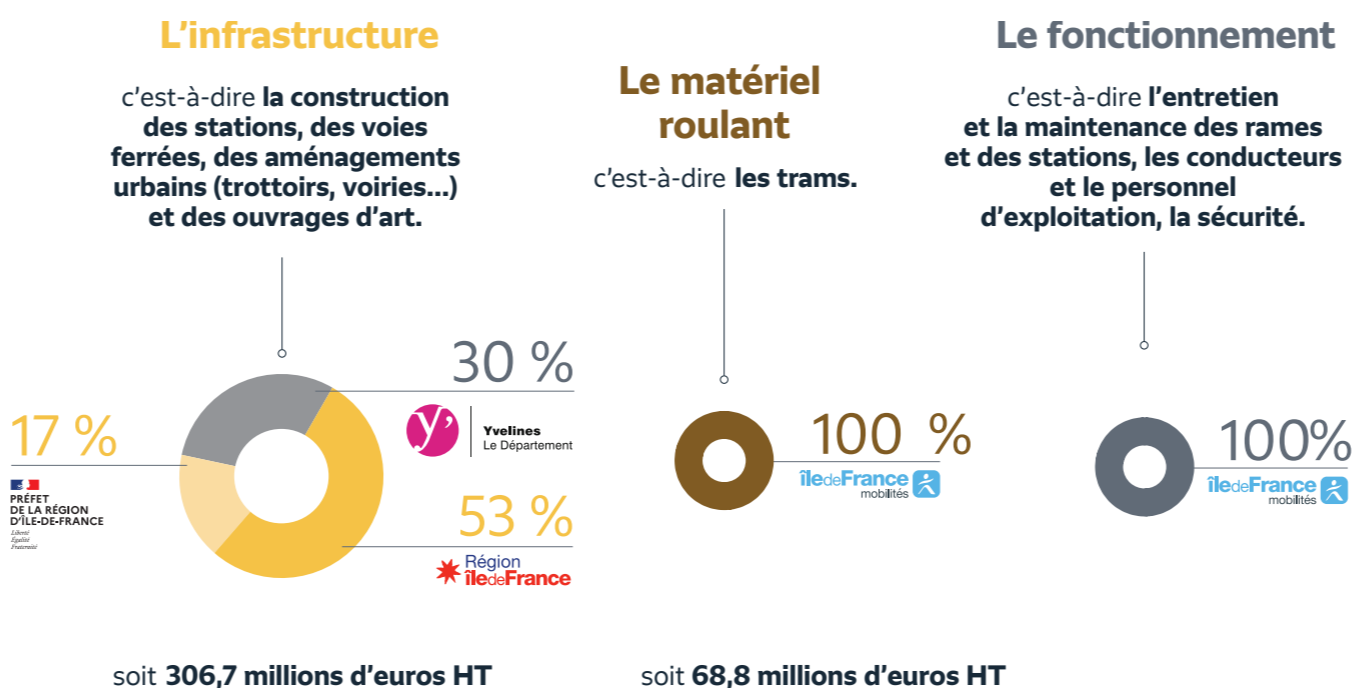
29 services de Transport à la Demande, alliant souplesse et proximité

Plus de 1000 lignes de bus renforcées depuis 2017, pour s'adapter au rythme de vie des Franciliens

21 centres opérationnels bus convertis aux énergies propres (gaz et électrique) depuis fin 2020



Qui finance le projet du tram T13 ?



Infrastructure : aux conditions économiques de 2011, montant issu des études préliminaires. Matériel roulant : aux conditions économiques de 2018.

SENSE - 17437 © C. Badet

www.tram13.fr

Lettre éditée par Île-de-France Mobilités - Octobre 2021 - Directeur de publication : Laurent Probst
Responsable de rédaction : Arnaud Crolais - Conception-réalisation : SENSE
Crédits photos : © IDFM • © Cyril Badet • © RATP



LETTRE D'INFO N°15 - OCTOBRE 2021

www.tram13.fr



VALÉRIE PÉRESSE
Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités

Édito

Un avant goût de voyage !

Dans moins d'un an, vous pourrez monter à bord du tram T13. À mesure que vous avez vu progresser les travaux, votre impatience a sans nul doute grandi. Elle va connaître un nouveau seuil quand, dans quelques semaines vous verrez circuler, sans voyageur à bord, les premières rames du tram T13. Cette entrée en scène des rames est une étape cruciale pour s'assurer de la performance et de la sécurité du tram.

En cette rentrée, le projet du tram T13 aborde donc sa dernière ligne droite, celle des essais techniques et de sécurité.

Une fois que tout aura été vérifié, alors vous pourrez monter à bord, l'été prochain, et profiter de la rapidité, de la fréquence, de la fiabilité et du confort du tram T13.



NOUVELLE LIGNE DE TRAM

Saint-Cyr > Saint-Germain

Vérifier toutes les pièces du puzzle



Vérification des lignes d'alimentation électrique.

Depuis fin 2020, toutes les infrastructures et tous les équipements du tram T13 ont été passés au peigne fin : rails, ouvrages d'art, poteaux d'alimentation électrique, caméras de surveillance, signalisation, aiguillages, écrans d'information... Ces essais, dits « statiques », ont permis de tester indépendamment chacun des dispositifs nécessaires à la circulation du tram. Certaines interfaces telles que les feux au niveau des carrefours ont aussi été mises à l'épreuve, afin de garantir à chacun (tram, automobilistes, cyclistes, piétons) de trouver sa place dans la ville.

Avec les essais statiques, nous nous sommes assurés du bon fonctionnement et de la fiabilité de chaque équipement de la ligne, de chaque pièce du puzzle. Tous les aménagements étant conformes, il est temps à présent de tester la circulation des rames : les essais dynamiques vont pouvoir démarrer !



DÉCOUVREZ LES ÉTAPES FRANCHIES !

Étapes franchies

automne 2021

Étapes restantes



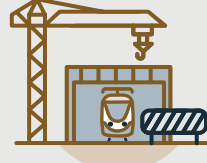
Travaux de déviation des réseaux d'alimentation (eau, électricité, gaz,...)



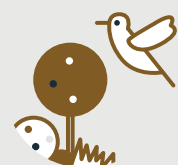
Travaux préparatoires (préparation des zones de chantier, ...)



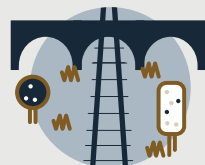
Début des travaux du couloir de correspondance avec le RER A (terrassements, fondations, entrée dans la gare)



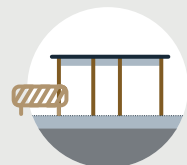
Construction du site de maintenance et de remisage



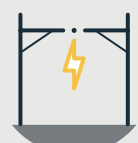
Réalisation de compensations écologiques (dans la forêt de Saint-Germain, dans le Bois de Bonnelles)



Travaux d'infrastructures : réalisation de la plateforme du tram, pose des rails, adaptation de la Grande Ceinture Ouest



Création des stations (fondations, abaissement des anciens quais, création de nouveaux quais...)

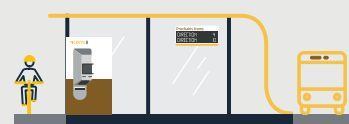


Pose des poteaux et des câbles d'alimentation électrique



Livraison des 11 rames

Les grandes étapes du projet du T13



Finalisation de l'aménagement des stations (abris, mobilier, automates) et travaux d'intermodalité



Fin des travaux du couloir de correspondance avec le RER A (aménagement intérieurs, équipements, remise en état du parc du Château de Saint-Germain-en-Laye)



Essais statiques (tests des infrastructures et des équipements)



Essais dynamiques (circulation du tram et formation des conducteurs)



Marche à blanc (circulation des rames en situation définitive mais sans voyageurs)

Mise en service : Été 2022

11 rames : le compte est bon

Arrivées de Valenciennes par convois routiers exceptionnels, les 11 rames du tram T13 ont été réceptionnées progressivement entre fin 2020 et l'été 2021, au site de maintenance et de remisage (SMR) de Versailles-Matelots. Les équipes ont ensuite assuré le raccordement électrique des rames : celles-ci sont alimentées par deux types de courant afin de circuler comme un train sur l'ancienne Grande Ceinture Ouest et comme un tramway classique sur les nouvelles voies à Saint-Germain-en-Laye. Chaque rame a alors été soumise à une batterie de tests (circulation au sein du SMR, freinage, ouverture/fermeture des portes, éclairage intérieur/extérieur) avant de pouvoir parcourir les 18,8 kilomètres de la ligne, pour les essais dynamiques (voir page 5).



250 places - dont 90 assises - c'est la capacité d'accueil de chaque rame du tram T13



Rames du tram T13



Couloir de correspondance

Un couloir sous le parc du Château : un véritable défi !

Depuis cet été, les aménagements intérieurs ont débuté. Deux tapis roulants, de 100 mètres de long chacun, ont notamment été installés pour garantir une correspondance entre le terminus du tram et le RER A en 2 minutes 30 environ. **Construire un couloir de correspondance au sein d'un tel patrimoine a nécessité des mesures spécifiques.** Par exemple, des piédestaux (socles sur lesquels étaient posés des vases) ont ainsi été soigneusement entreposés le temps des travaux, avant d'être remis en place. La réalisation des travaux en proximité directe du RER A a constitué un deuxième challenge. Un nouveau poste électrique a en effet été construit dans la gare, en veillant à préserver la circulation continue du RER.



Aménagement intérieur du couloir de correspondance

Une ligne de tram aux abords végétalisés

À mesure que le projet progresse, le tracé se végétalise ! En témoignent les plantations effectuées, depuis un an, aux abords des deux terminus. À Saint-Germain-en-Laye, alors que près de 150 charmes ont été plantés au cours de l'hiver 2019-2020 pour préserver et conforter la perspective de Le Nôtre, sept tilleuls d'envergure, d'une quinzaine d'années d'âge, ont pris place début 2021 en station et sur le parvis situé devant les grilles du parc. De quoi redonner un souffle naturel aux lieux !

Quant à l'autre extrémité de la ligne, à Saint-Cyr-l'École, 186 arbres (chênes, hêtres, charmes, peupliers...) émergent progressivement, de part et d'autre du tram, de manière à le faire se fondre dans le paysage. Si 80 % des plants ont déjà pris racine, les 20 % restants seront mis en terre ce mois de novembre.



Merlon végétalisé aux abords de la virgule de Saint-Cyr



Tilleuls plantés à proximité du terminus de Saint-Germain-en-Laye

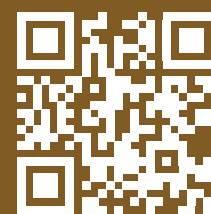
Coup de projecteur sur... l'installation des équipements de vos stations



Station Mareil-Marly



Similaires dans toutes les stations, les abris de quai donnent leur identité à la ligne : habillés de bois, ces abris s'intègrent dans le paysage et contribuent au respect des normes environnementales. À chaque station, les voyageurs retrouveront les mêmes équipements : bancs, écrans d'information, automates de vente, borne de validation des titres de transport mais aussi caméras de vidéo-surveillance et bornes d'appel d'urgence. Ces multiples équipements maximiseront votre confort au quotidien, tout au long de vos trajets. En outre, des travaux d'intermodalité feront progressivement naître des aménagements comme des quais de bus, des espaces de stationnement de vélos et de dépose minute, qui faciliteront vos correspondances entre les différents modes de déplacement (tram, bus, vélo...).



Pour découvrir toutes les étapes de ce chantier exceptionnel, flashez ce QR code !