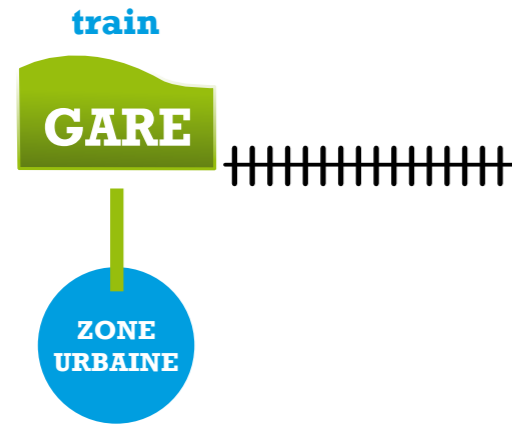


En savoir plus sur le tram-train

Un tram-train est un véhicule capable de rouler indifféremment sur des voies ferrées classiques et sur des voies urbaines de tramway. Cela lui permet d'aller rapidement par les voies ferrées jusqu'au cœur des villes, puis d'emmener les voyageurs par les voies de tramway au pied des principales destinations urbaines. Les correspondances dans la ville avec les transports urbains sont également multipliées et facilitées.



C'est à Karlsruhe, dans le sud-ouest de l'Allemagne, que le premier tram-train a vu le jour, en 1992. Depuis, d'autres réseaux, comme Saarbrücken et Kassel l'ont mis en œuvre. En France, la ligne Aulnay – Bondy, à l'est de Paris, est en service depuis 2006. Mulhouse verra circuler des tram-trains en 2010, Lyon et Nantes en 2011. D'autres projets sont en création comme celui de la Réunion ou en Ile-de-France le projet Sartrouville / Noisy-le-Sec.

Les tram-trains sont des projets complexes car ils marient deux systèmes techniques très différents : celui du chemin de fer et celui du tramway urbain. Ainsi, la largeur des véhicules, les vitesses de circulation, les normes de résistance aux chocs, ... sont régies différemment et il faut beaucoup d'ingéniosité pour trouver des compromis acceptables tout en garantissant un niveau de sécurité exigeant.



Tram-train de Karlsruhe (Allemagne)

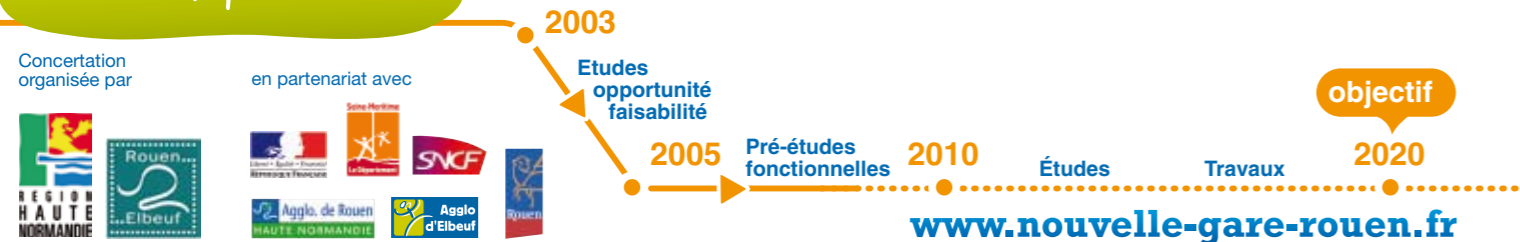
rédaction : Région Haute-Normandie et Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf • création & réalisation : c comme c [Rouen]

Quelques liens internet vers des sites de tram-train

www.tangentiellenord.fr
www.tramtrain.fr

www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr
www.tramtrain-massyevry.fr

ensemble, parlons-en...



Vers une nouvelle gare à Rouen

ensemble, parlons-en...

Une nouvelle gare

Un nouveau quartier

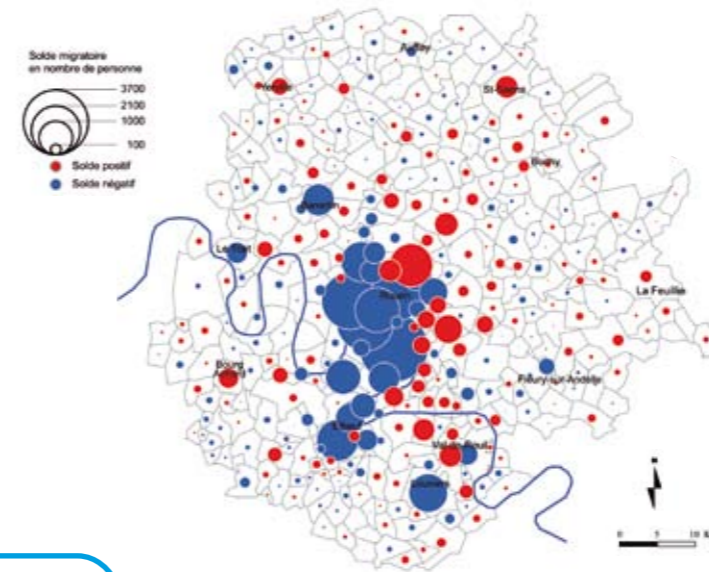
Un tram-train

Ville / campagne : de nouveaux défis pour les transports

La facilité de déplacement permise par la voiture a permis d'aller vivre loin des villes tout en y travaillant. Cela a considérablement modifié le visage des agglomérations, qui ont perdu des habitants dans leur cœur dense au profit de multiples communes éloignées. C'est ce qu'on appelle la « **périurbanisation** ».

Solde migratoire dans la zone d'emploi de Rouen – 1990-1999

Le phénomène de « périurbanisation » est bien lisible sur cette carte : les communes en bleu ont perdu des habitants, les communes en rouge en ont gagné



Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen - Elbeuf
janvier 2008. ML. AG. 25.08
source : RGP INSEE® - GEOFLA®

Cette situation nous met face à de nombreux défis. Pour ne parler que des transports, l'usage croissant de la voiture pose des questions :

- **environnementales**, liées à la pollution et à la production de CO₂
- **énergétiques**, alors qu'il nous faudra diminuer notre consommation d'énergie quelle qu'en soit la forme
- **sociales**, pour ceux qui se sont installés loin grâce au pétrole bon marché, et dont la facture de carburant va augmenter
- liées au **fonctionnement de la ville et à la qualité de la vie** (embouteillages et espace urbain très important consommé par la voiture)

Les plus du projet

Le tram-train, une réponse aux défis

Le transport collectif peut apporter des réponses mais seulement s'il offre des conditions de déplacement de grande qualité : rapidité, confort, fréquence, suppression ou facilitation des correspondances, tarifs, accès facile aux stations (parking, stationnement vélo, cheminements piétons, bus) ...

A Rouen, un système de transport performant, le tram-train, peut permettre de constituer un réseau attractif. L'axe Barentin – Rouen – Elbeuf, aujourd'hui le plus fréquenté, a été retenu pour constituer le premier maillon de ce futur réseau.

Le tram train sait rouler indifféremment sur le réseau ferroviaire et le réseau de tramway urbain. Pour être efficace, il doit aller vite au plus près de la ville sur les voies ferrées existantes puis la desservir finement, et multiplier les possibilités de correspondance avec le réseau urbain. Les scénarii de desserte ont été constitués dans cette perspective.

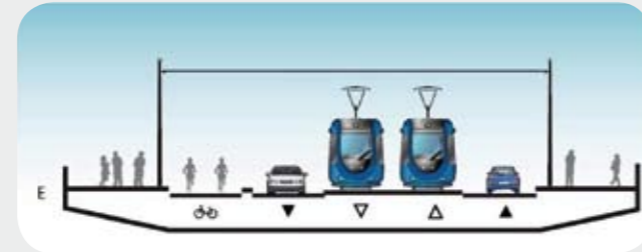
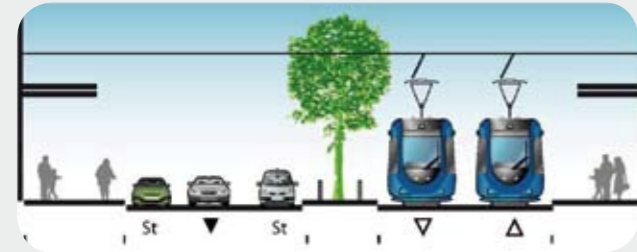
10 000 voyages journaliers y sont attendus avec le nouveau système, au lieu de 3 800 aujourd'hui.



source : Région Haute-Normandie

Tram-train à Kassel en Allemagne

Le tram-train dans la ville : exemples d'insertion



conception : Egis Rail

La nécessité de penser simultanément le transport et l'urbanisme

Proposer un système performant ne suffira pas à répondre aux défis : il faudra également que les stations soient bien reliées aux territoires qu'elles desserviront. Il est essentiel de travailler sur les pistes cyclables, les accès à pied, les parkings et la connexion avec les transports en commun urbains.

En construisant de façon préférentielle à proximité des stations, on peut aussi permettre à plus de personnes d'utiliser ce système de transport. Cela permet une amélioration de la qualité de vie pour les personnes et un plus grand respect de l'environnement au quotidien. « Rapprocher » les hommes des transports en commun c'est aussi renforcer leur utilisation et permettre une meilleure rentabilité économique des transports.

C'est une politique d'urbanisme cohérente qu'il faut mettre en place, en même temps que l'on conçoit le mode de transport.

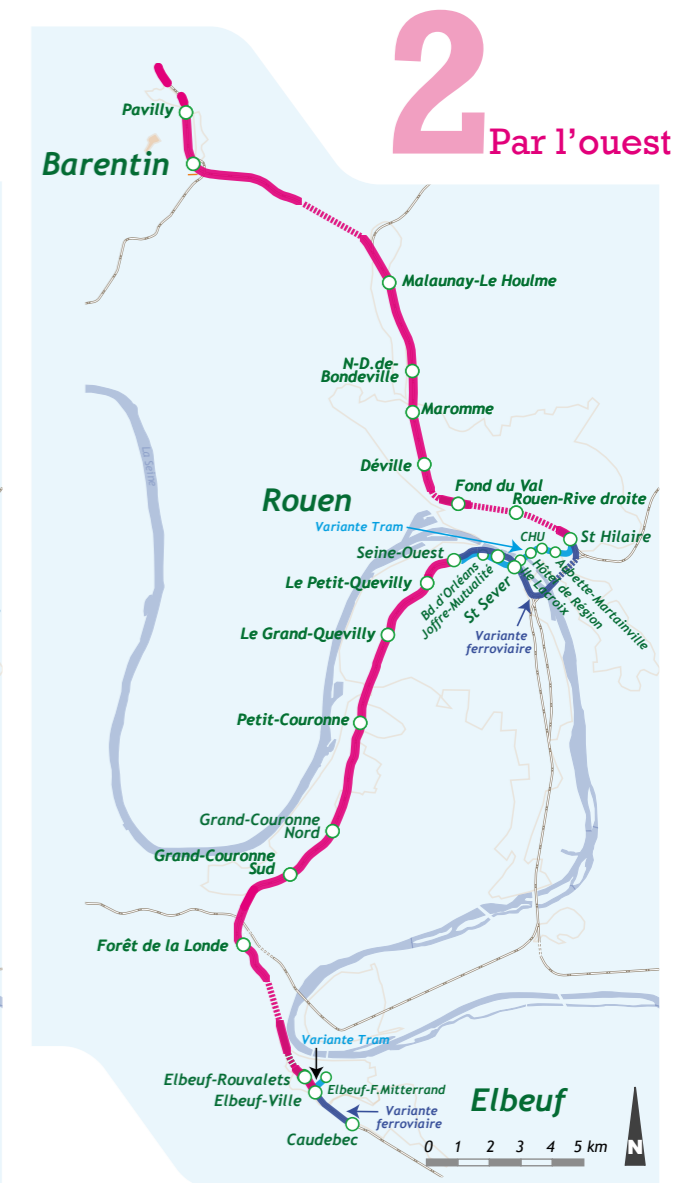
Plusieurs scénarios

Plusieurs scénarios sont proposés à la concertation, avec 2 secteurs où des choix sont possibles :

- entre Rouen et Elbeuf, en passant par l'ouest (Grand-Couronne) ou par l'est (Oissel)
- à l'intérieur de Rouen, en restant sur le réseau ferré ou en circulant comme un tramway dans la ville



conception : Egis Rail



conception : Egis Rail

La naissance d'un réseau complet

La ligne Barentin – Rouen – Elbeuf est conçue comme la première d'un réseau complet desservant toutes les branches de l'étoile ferroviaire de Rouen, sous des formes qui restent à déterminer (train TER ou tram-train). Les études sont menées de manière à permettre l'extension ultérieure du réseau.