

# ( Les projets tram-trains Pays de la Loire

Les mardis de l'ORT – 27 nov. 2012  
L'arrivée du tram-train : impacts sur  
le territoire et innovations

l'esprit grand ouvert

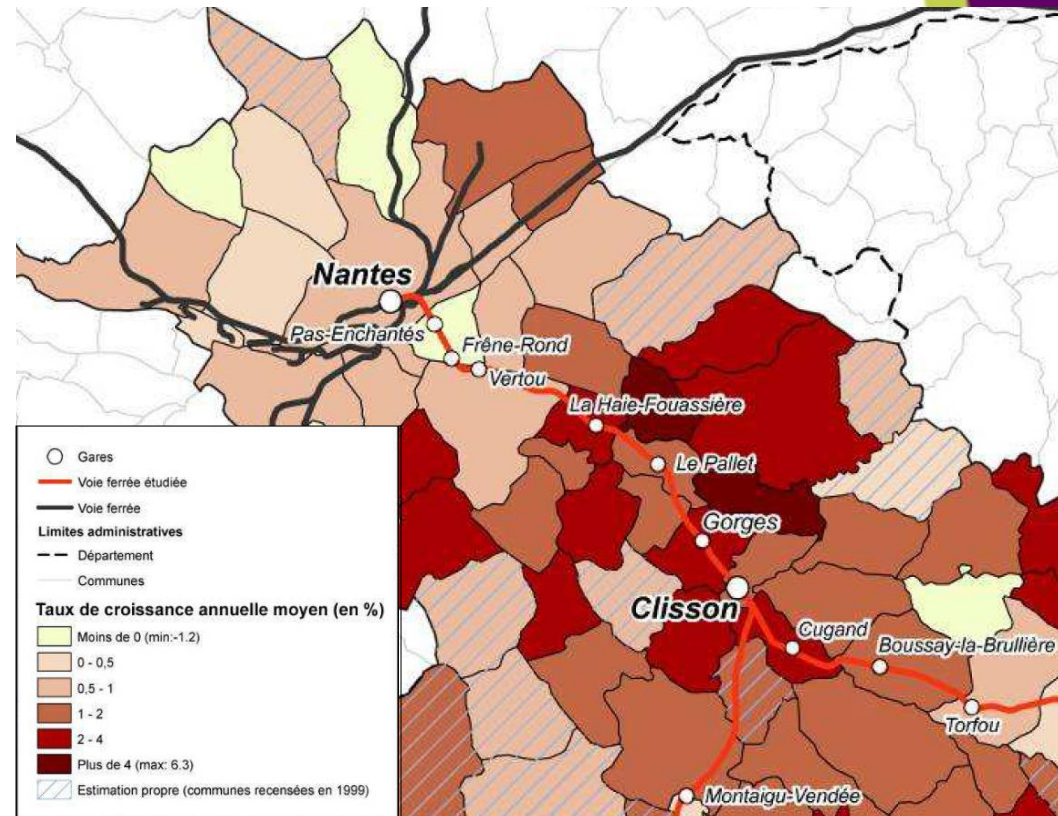


Région  
**PAYS DE LA LOIRE**

# ( Nantes – Clisson

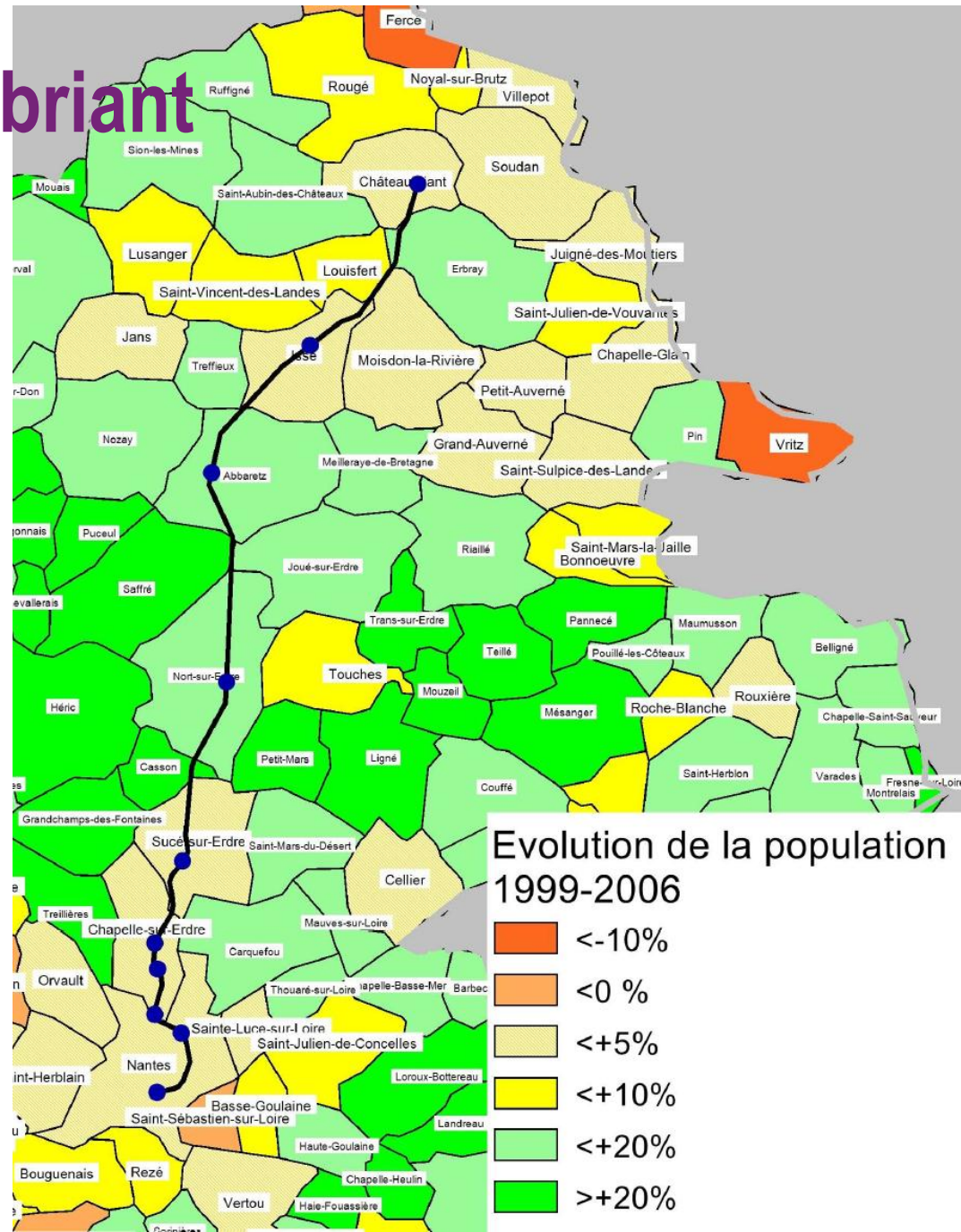
- Au sud-est de Nantes, au cœur du vignoble nantais, le tram-train relie depuis juin 2011 deux pôles urbains : Nantes et Clisson
- Très forte attractivité et dynamisme démographique du territoire depuis plusieurs décennies
- Tronçon de 26,5 km à deux voies électrifiée de la ligne ferroviaire Nantes – La Roche-sur-Yon (- Bordeaux) / Cholet

Evolution de la population entre 1999 et 2006 :



# ( Nantes – Châteaubriant

- Au nord de Nantes, le tram-train reliera deux pôles urbains : Nantes et Châteaubriant
- Des espaces périurbains contrastés avec des communes de tailles variées, au dynamisme plus ou moins marqué et au caractère rural plus ou moins affirmé
- Présence d'une ligne ferroviaire de 64 km à voie unique, ouverte en décembre 1877 et fermée au trafic voyageurs le 31 mai 1980

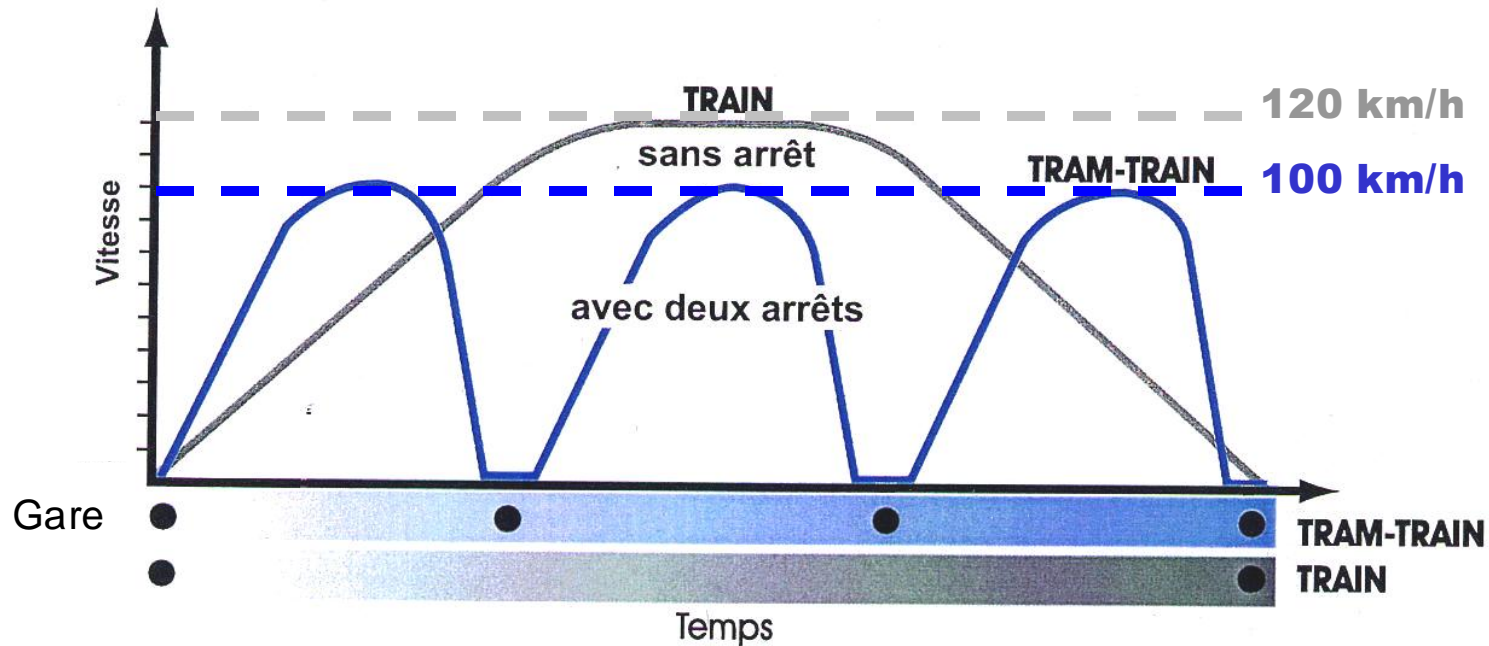


# ( Pourquoi le tram-train ?



- **Les atouts du tramway**
  - Une bonne insertion urbaine ;
  - Un faible niveau sonore ;
  - Permet le retraitement des passages à niveau urbains en carrefours à feu ;
  - De fortes accélérations et décélérations, de larges portes à ouvertures rapides ;
  - Une accessibilité optimisée pour les personnes à mobilité réduite (plancher bas intégral) sans aménagements lourds en station ;
  - Un coût d'exploitation moins élevé que celui du train.
- **Les atouts du train**
  - Une vitesse de pointe plus élevée que le tramway (100 km/h contre 70 km/h) ;
  - Davantage de places assises pour plus de confort ;
  - Des équipements confortables (sièges TER, porte-bagages, toilettes).
- **Volume commandé : 24 rames (88,66 M€) financées à 100% par la Région**

# Le tram-train : rapide quand il faut s'arrêter souvent



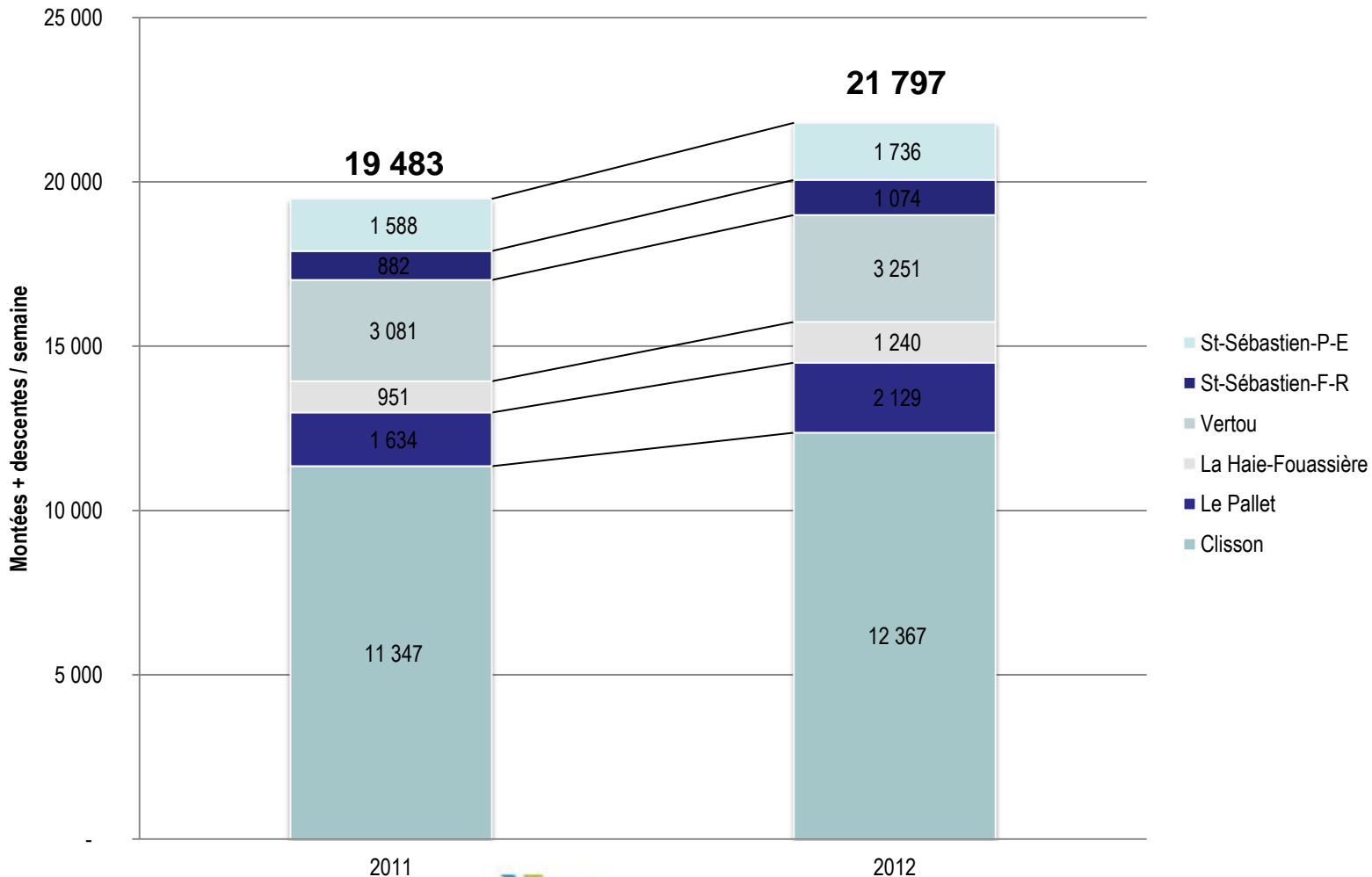
- Inter-stations moyennes :
  - Nantes – Clisson :
    - Phase 1 : 4,4 km
    - Phase 2 : 3,8 km
  - Nantes – Châteaubriant : 6,4 km
    - Nantes – Sucé-sur-Erdre : 2,9 km
    - Nantes – Nort-sur-Erdre : 4,1 km

# ( Le tram-train Nantes – Clisson



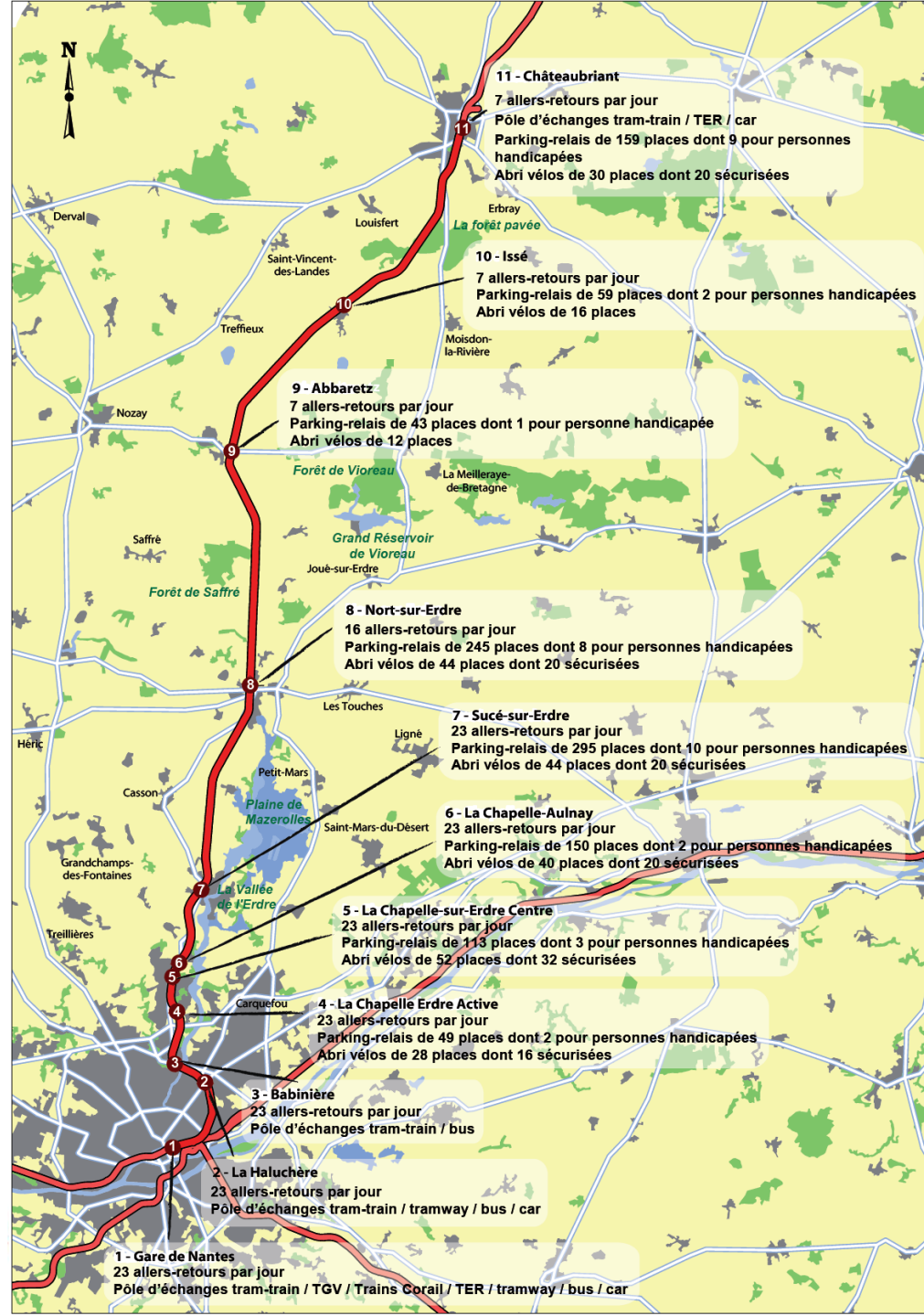
- La phase 1 (6,56 M€ ; mise en service en juin 2011) a consisté à :
  - assurer en tram-train toutes les navettes Nantes – Vertou (13 allers-retours / jour) ;
  - créer 5 allers-retours Nantes – Clisson quotidiens supplémentaires en tram-train.
- La phase 2 (20,96 M€ ; mise en service fin 2014) consistera à :
  - augmenter l'offre et assurer toutes les missions omnibus Nantes – Clisson en tram-train (23 allers-retours quotidiens) ;
  - créer une station supplémentaire à Gorges ;
  - accélérer tous les trains TER vers Cholet et La Roche-sur-Yon ;
  - organiser des correspondances de qualité entre TER et tram-train en gare de Clisson.

# Evolution de la fréquentation sur l'axe Nantes – Clisson



# Le tram-train Nantes – Châteaubriant

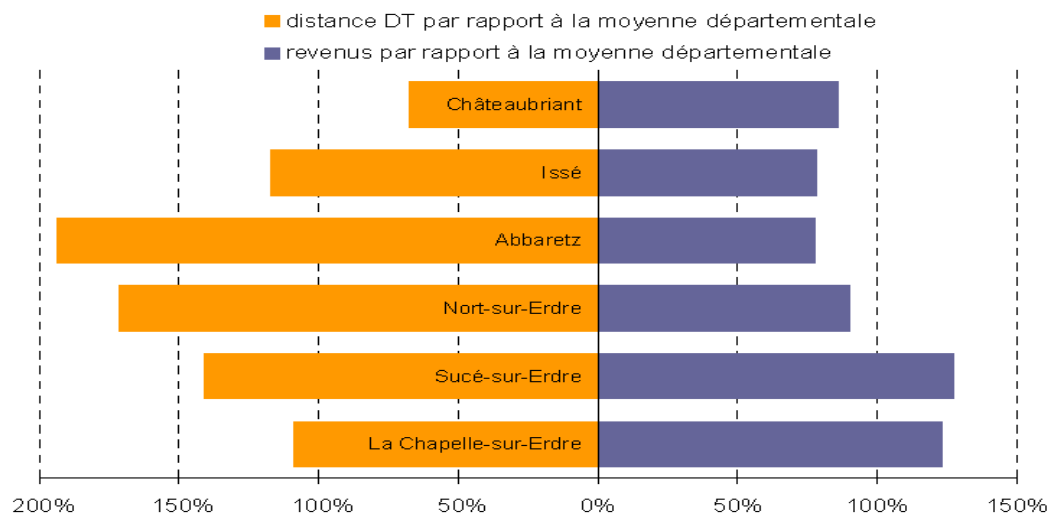
- Un projet de 260 M€ dont 53 M€ de matériels roulants
- Exploitation dédiée tram-train
- 11 points d'arrêts
- Intermodalité organisée avec le réseau nantais et les lignes départementales en rabattement sur le tram-train
- 1110 places de stationnement voiture (hors pôles d'échanges de Nantes)
- 270 places vélos sous abri
- De 7 à 23 allers-retours par jour
- 11 200 voyages attendus par jour, soit 3,13 millions par an



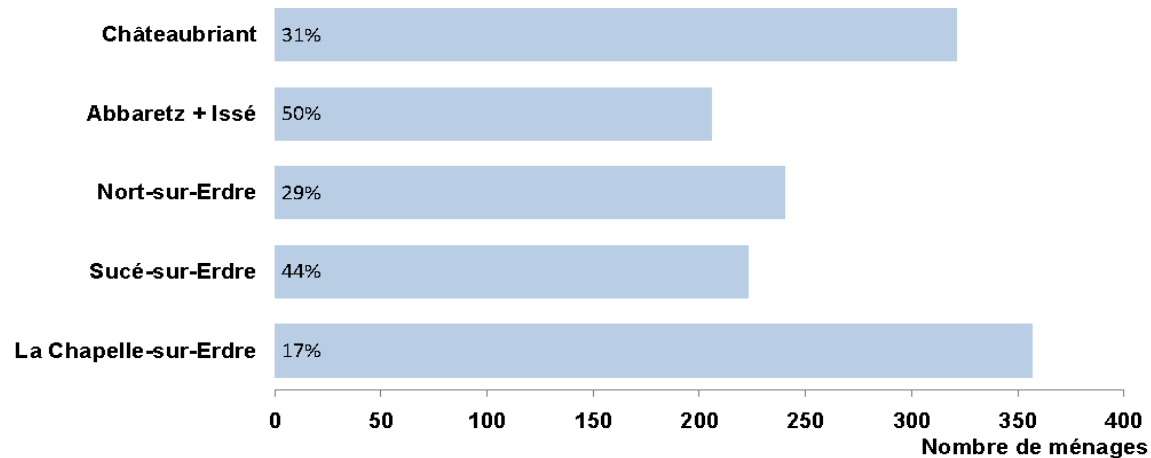


# ( Nantes – Châteaubriant

## Revenus et distance domicile-travail par commune



## % et nombre de ménages déclarant que la décision de la réouverture de la ligne a joué un rôle lors du choix de leur commune de résidence





## Quelles conclusions ?

- Des opérations complexes, longues et lourdes financièrement nécessitant une réelle mobilisation politique
- Le tram-train fait l'objet d'un réel plébiscite auprès des populations concernées
- Encourager l'émergence d'un périurbain dynamique, dense, éco-mobile, à la qualité de vie préservée et financièrement accessible est un enjeu fort des territoires
- Les relations urbanisme – transport sont à renforcer et à systématiser : vers une contractualisation ?

# Les projets tram-trains Pays de la Loire

LE JOURNAL

## Tram-Train

NANTES-CHÂTEAUBRIANT

DÉC. 2011 - FÉV. 2012

n°10

[www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr](http://www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr)

### Édito

Le chantier du tram-train entre Nantes et Châteaubriant avance à bon rythme : avec les travaux de terrassements, c'est la physionomie de la ligne qui se révèle progressivement. La plateforme de voie est en cours de finalisation et une première étape symbolique approche, celle de la pose des premiers rails. Il reste encore un an de travaux mais après plusieurs années d'études et de préparation, il est encourageant de voir le projet prendre corps.

Par ailleurs, le tram-train, ce n'est pas qu'une infrastructure de transport, c'est aussi un levier pour l'aménagement urbain. Je tiens ici à saluer le dynamisme des collectivités locales situées à proximité de la ligne qui ont su se saisir de cette opportunité pour dynamiser leur territoire. La richesse du dialogue et des partenariats noués entre les différentes collectivités s'avère être un atout prépondérant pour la réussite du tram-train. Le tram-train, c'est enfin la réouverture d'une ligne chargée d'histoire, que les témoignages recueillis lors de l'exposition « Nantes-Châteaubriant, attention au départ » nous ont permis de redécouvrir avec un grand plaisir.

Connaissance de l'avancement du chantier,

### A la une



### Le tram-train, levier pour le développement urbain

Le tram-train est une formidable opportunité pour dynamiser les communes. A condition de mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de transports. Qu'elles soient en phase de réflexion ou de réalisation de projets, les collectivités se mobilisent pour profiter au mieux du levier du tram-train, en coordination avec la Région.

p. 2 & 3

Plus d'informations :  
<http://www.paysdelaloire.fr/>  
<http://www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr/>

l'esprit grand ouvert

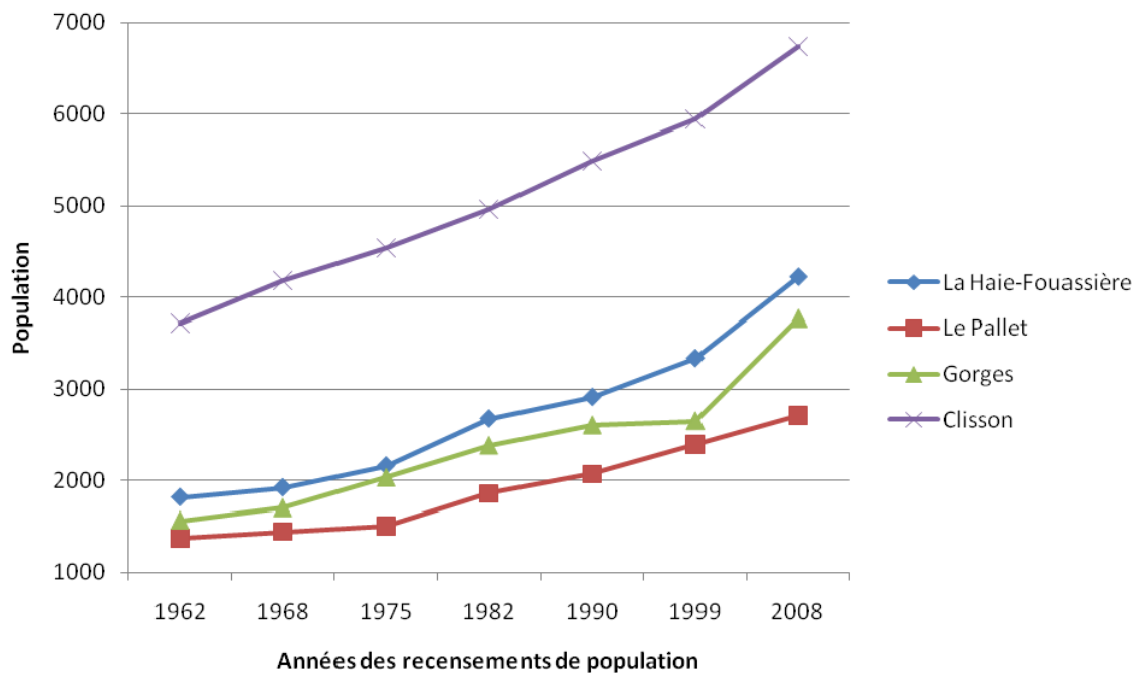


Région

PAYS DE LA LOIRE

# ( Nantes – Clisson

	St-Sébastien-sur-Loire	Vertou	La Haie-Fouassière	Le Pallet	Gorges	Clisson
Superficie de la commune (km <sup>2</sup> )	11,66	35,68	11,81	11,75	15,77	11,30
Données de population						
Population en 2008 (en hab)	24 748	21 422	4 223	2 706	3 769	6 739
Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2008	-0,20%	0,60%	2,70%	1,40%	4,00%	1,40%
Densité de population en 2008 (en hab/km <sup>2</sup> )	2 122,5	600,4	357,6	230,3	239	596,4
Nombre d'emplois	7 046	8 192	1 715	703	924	3 804



# ( Nantes – Châteaubriant

	La Chapelle-sur-Erdre	Sucé-sur-Erdre	Nort-sur-Erdre	Abbaretz	Issé	Châteaubriant
Superficie de la commune (km <sup>2</sup> )	33,42	41,33	66,56	61,76	38,66	33,62
Données de population						
Population 2008 (en hab)	17 034	6 172	7252	1828	1821	12 246
Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2008	0,40%	0,60%	2,40%	2,20%	0,30%	0,20%
Densité de population en 2008 (en hab/km <sup>2</sup> )	509,7	149,3	109	29,6	47,1	364,2
Nombre d'emplois	7 479	877	2 358	308	460	8 097

