

Édito

Le chantier est en pleine effervescence et le calendrier général des travaux est actuellement tenu. De la pose des voies aux travaux de sécurisation des passages à niveau, en passant par les premiers terrassements des parkings, c'est l'ensemble de la chaîne de transport qui prend corps progressivement. Les futurs voyageurs peuvent désormais commencer à voir concrètement à quoi ressemblera la nouvelle ligne de tram-train Nantes - Châteaubriant.

Pour les riverains, malgré l'ampleur des travaux et les nuisances inévitables, le chantier est globalement bien perçu, comme le montrent les quelques témoignages recueillis dans ce journal. Chacun comprend que cette étape, qui mobilise des centaines de personnes, est indispensable avant l'arrivée tant attendue du tram-train.

Après les travaux viendra la phase importante et ô combien primordiale des essais. Nous y consacrerons le temps nécessaire à la sécurité de tous. Même s'il faut encore un peu de patience avant que les premiers trams-trains circulent, l'avancée du chantier, conforme aux prévisions, est déjà un réel motif de satisfaction.

Jacques Auxiette

Président de la Région des Pays de la Loire

A la une



A vous la parole

Elagage, terrassement, pose des voies... les travaux du tram-train sont spectaculaires à plus d'un titre. Parce qu'ils sont aux premières loges, les riverains nous ont confié leurs impressions sur le chantier.

p. 2
&
3



Les travaux du
2^e semestre 2012

p. 4
&
5



Le tram-train,
fruit d'un travail
partenarial

p. 6
&
7



Une halte à
Nort-sur-Erdre

p. 8



Région

PAYS DE LA LOIRE

LE CHANTIER VU PAR LES HABITANTS

Depuis 2011 et le début de l'ensemble des travaux, ce sont de nombreuses opérations d'élagage, de renforcement des ouvrages d'art, de terrassement et de construction qui ont eu lieu dans les communes desservies par la future ligne du tram-train Nantes-Châteaubriant. Aux premières loges : les riverains. Souvent voisins, usagers des passages à niveau, parfois simples spectateurs occasionnels, ils ont suivi avec beaucoup d'attention l'évolution des aménagements pour la mise en service du futur tram-train. Certains de ces habitants nous ont fait part de leurs impressions sur le chantier et se sont exprimés sur leurs attentes à propos du projet.

UN BILAN PLUTÔT POSITIF

Si le tram-train est attendu sur le territoire, qu'en est-il depuis que les chantiers ont commencé et sont même très avancés pour certaines communes ? L'enthousiasme est toujours présent et les avis demeurent positifs quelle que soit l'ampleur des travaux.

M. Crossay, habitant d'Issé, se dit abasourdi devant l'ampleur des travaux, le professionnalisme ainsi que les compétences dont font preuve les concepteurs du projet comme les personnes travaillant sur les chantiers : « C'est vraiment impressionnant, ils ont creusé les sols, posé les rails, élagué la végétation. Cela fait déjà beaucoup de choses mais je pense qu'il faudra faire encore plus de place parce que certains aménagements ne sont pas finis ou pas encore réalisés⁽¹⁾. »



M. Hamon, résidant à Abbaretz, a lui aussi plutôt bien vécu les travaux : « Là où je suis, il n'y a pas tellement de bruit et même si les routes commencent à être marquées par les passages répétés des camions et autres engins de travaux, le bilan reste positif. Il faut bien que les choses se fassent, c'est normal. »

DES INTERROGATIONS GLOBALEMENT PRISES EN COMPTE

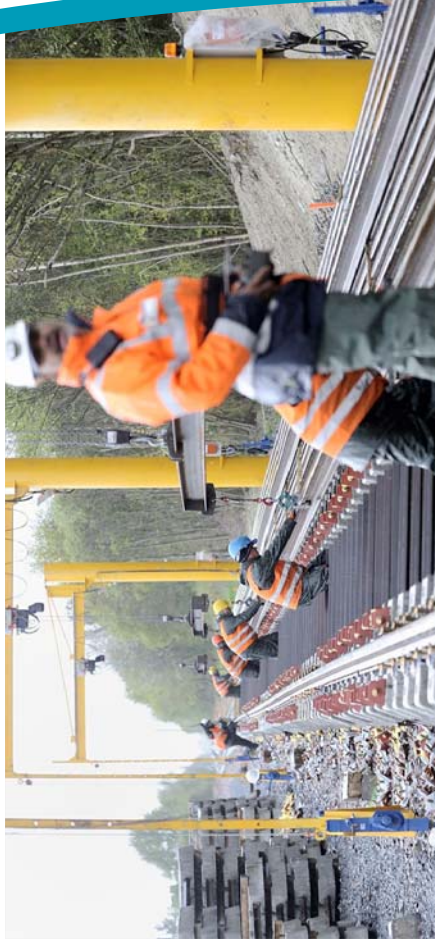
Plusieurs problématiques avaient été soulevées, lors de la concertation publique, par les habitants des communes. Parmi elles : les questions de nuisances sonores, d'intégration paysagère ou encore de sécurité en ce qui concerne le franchissement des passages à niveau.

M. Crossay ajoute : « Il y a eu des passages fréquents de véhicules mais pas tellement de bruit finalement. Je dirais que le plus gênant, c'est surtout au niveau de la propreté : il y a eu beaucoup de poussière. »



M. Hamon estime que les contraintes environnementales ont été respectées et que le paysage n'a rien subi de négatif. Quant au passage à niveau qui touche son exploitation, il pourra le traverser avec son troupeau puisque son champ se trouve de l'autre côté, il n'évoque par ailleurs aucun problème de sécurité.

Pour **M. Lalloué, habitant issé** lui aussi : « Oui, il y a eu de la poussière, du bruit et des traces sur la voirie, mais c'est obligatoire, c'est comme ça, surtout pour les travaux de



terrassement. Maintenant que les rails sont en train d'être posés, ça va beaucoup mieux, on n'entend plus rien. Concernant le paysage autour des voies, je trouve que c'est quand même vraiment mieux. Comme la ligne était fermée, ça n'était pas entretenu, alors que là ça commence à prendre forme. C'est beaucoup plus propre, je pense qu'à la fin ça sera vraiment bien. »

UN SERVICE TRÈS ATTENDU

Tous espèrent que le tram-train va connaître le succès attendu.

M. Chotard, président de l'association Les Amis du chemin de fer, explique « qu'il faut que ça tourne, ce projet a vraiment beaucoup de potentiel autour d'une ville comme Nantes, je pense que cela va rendre énormément de services et que cela va amener plus de fréquentation dans les communes desservies. S'il y a des trains, il y a forcément des voyageurs et du coup plus de monde, il faudrait que cela relance le tourisme dans

les plus petites villes. » Les habitants, quant à eux, se disent prêts à s'adapter à ce nouvel élan de modernité.

M. Hamon explique : « Il faut savoir vivre avec son temps, on a connu la micheline, on s'adaptera au tram-train, ce n'est vraiment pas un problème. »

M. Lalloué entend bien pouvoir aller à l'inauguration : « Avec mon voisin, on s'est dit que le jour de l'inauguration, on trait manger un steak frites à Nantes, ça nous donnera l'occasion de tester la ligne jusqu'au terminus. »



LES TRAVAUX DU 2^E SEMESTRE 2012

Depuis la fin du premier trimestre et jusqu'à la rentrée 2012, le chantier atteint son pic d'activité. Les opérations de pose des voies sont en cours : elles exigent un très haut niveau de savoir-faire et sont très spectaculaires. Les travaux mobilisent entre 200 et 250 personnes en permanence sur le terrain, sans oublier les équipes des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des partenaires. Découvrez ci-dessous les principales interventions.

UN CHANTIER EXCEPTIONNEL : LA POSE DES VOIES

Opération d'envergure, la pose des voies ferrées commencée en début d'année se poursuit conformément au planning, de janvier à août. Le terrassement, puis le « matage caténaire » (pose des poteaux destinés à supporter l'alimentation électrique) ont été réalisés jusqu'au premier trimestre. Les travaux de réglage de la plateforme se poursuivent.

Les principaux travaux en cours consistent à poser les voies sur la nouvelle plateforme, sur les 64 kilomètres de ligne. Pour réaliser cette opération extrêmement technique dans les délais impartis, Réseau Ferré de France a réparti les travaux sur deux « ateliers », correspondant aux deux modes de circulation du tram-train et donc à deux modes de pose différents. Ces ateliers progressent en parallèle et se rejoindront dans le courant de l'été.



Pose des rails



CIRCULATION EN MODE FERROVIAIRE

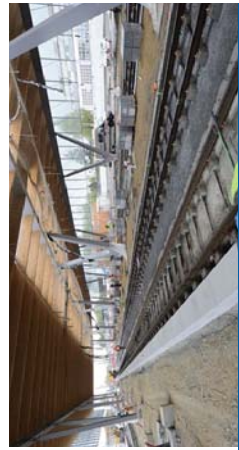
Le premier atelier concerne la section en mode « train », depuis Châteaubriant jusqu'au pôle d'échanges de Babinère. Sur cette partie, les techniques de pose sont celles du transport ferroviaire classique, aussi complexes que spectaculaires.

Des panneaux de voies de 108 mètres de long sont acheminés depuis la gare de Châteaubriant sur des trains spéciaux jusqu'au chantier. Ils sont ensuite posés sur la plateforme au moyen de voiturettes téléguidées, avant d'être soudés aux rails déjà posés grâce à des portiques.

CIRCULATION EN MODE TRAMWAY

Le second atelier concerne la section en mode « tramway », depuis l'atelier de Doulon (à proximité de la gare) jusqu'au pôle d'échanges de Babinère. Ces travaux ont lieu en milieu urbain, dans des espaces beaucoup plus étroits (ex : le long de la ligne de tramway) et avec des contraintes plus fortes.

C'est pourquoi le mode de pose diffère : les panneaux de voies sont plus courts (18 mètres). En revanche, ils sont soudés selon la technique dite du « long rail soudé », comme pour la circulation ferroviaire : une soudure aluminothermique évite le bruit de claquement caractéristique des anciennes lignes. Ce chantier est visible du tramway, depuis l'ancienne gare de Doulon jusqu'à la station Haluchère.



Pose des voies en milieu urbain

LES TRAVAUX CONNEXES

INSTALLATIONS TECHNIQUES

Jusqu'en novembre 2012, des travaux sont conduits à proximité immédiate de la ligne pour réaliser les équipements indispensables au bon fonctionnement du tram-train : sous-stations électriques, locaux techniques et installations de télécommunications (fibre optique, GSM-R).

RACCORDEMENT AUX RÉSEAUX

En parallèle, ont lieu les raccordements du tram-train aux différents réseaux nécessaires à l'exploitation : électricité, eau et télécommunications. Ces travaux se déroulent sur les voiries à proximité de la ligne, ils peuvent être perçus comme indépendants du chantier alors qu'ils sont indispensables à la bonne circulation du tram-train.



LES PASSAGES A NIVEAU

Les premiers travaux en vue de la sécurisation des passages à niveau ont commencé au printemps. Les aménagements visent à briser la vitesse des voitures et des camions, à offrir une excellente visibilité aux usagers de la route et aux conducteurs de tram-train, et à proposer des plans de circulation favorisant la sécurité et la fluidité du trafic routier. Afin de limiter les effets sur les riverains et les usagers de la route, les fermetures pour travaux des passages à niveau principaux ont lieu en priorité pendant les vacances scolaires, en concertation avec les Communes et avec un effort particulier pour l'information de la population.

PLUS D'INFORMATIONS

Le site internet du projet :

www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr

Le numéro d'information travaux (RFF) : 02 40 08 60 50

Pour mieux vous répondre, des permanences téléphoniques sont organisées 3 fois par semaine :

- Le lundi de 16h30 à 18h30
- Le mercredi de 14h à 17h
- Le vendredi de 9h à 12h

En dehors de ces horaires, un répertoire vous permettra de laisser un message auquel RFF répondra dans les plus brefs délais.

Le journal d'information trimestriel

Diffusé en boîtes aux lettres, il est disponible sur le site internet et dans les lieux publics.

L'AMENAGEMENT DES GARES ET DES STATIONS

Les travaux préparatoires sont en cours depuis le printemps : ils portent sur l'abattage des arbres et l'élagage, ainsi que sur les installations de chantier.

Le terrassement des futurs parkings a débuté en mai et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année 2012, avec une réalisation progressive des stationnements. Quant au bâtiment voyageurs de Nort-sur-Erdre, il devrait faire l'objet de premières interventions dans le courant de l'été.



Les principes d'aménagements de la station de La Chapelle-Aulnay



Accédez aux informations concernant le site web en lisant ce code barre à l'aide de votre téléphone mobile ou de votre smartphone.



LE TRAM-TRAIN, FRUIT D'UN TRAVAIL PARTENARIAL

Le tram-train est un levier de mobilité durable et de développement équilibré du territoire, à l'échelle locale, départementale et régionale. C'est pourquoi la Région des Pays de la Loire pilote le projet avec l'appui de ses partenaires : les collectivités (le Conseil général de Loire-Atlantique et Nantes Métropole), les maîtres d'ouvrage (RFF et SNCF) ainsi que l'Etat et l'Union européenne. Une mobilisation collective à la hauteur des enjeux du projet.

DES ENJEUX PARTAGES

Véritable alternative à la voiture individuelle, le tram-train est un maillon clé pour constituer une offre de transports collectifs compétitive. Il constitue également un outil important d'aménagement du territoire, en renforçant l'attractivité des secteurs traversés. Ces bénéfices irrigueront d'ailleurs un périmètre plus large, grâce à la coordination entre les différents modes de transports. Cette vision est partagée par les partenaires co-financeurs du projet. Regards croisés.



Gilles Bontemps,
Vice-président du Conseil régional,
en charge des transports et des déplacements.

La Région des Pays de la Loire organise les transports ferroviaires à l'échelle régionale. Elle est à l'initiative du projet, et est l'autorité organisatrice et le principal financeur (financement des rames à 100%, 1^{er} financeur pour le volet « études et travaux »).

« En tant que 1^{er} financeur, nous cofinçons l'infrastructure, c'est-à-dire la construction et l'équipement de la ligne et de ses points d'arrêt. Nous financerons également l'exploitation - via une convention avec SNCF qui porte sur les frais de circulation, de fonctionnement et de maintenance - et le matériel roulant.

Le tram-train est un projet phare pour la Région, preuve de notre engagement, en faveur d'une mobilité durable. C'est une solution de déplacement rapide, fiable, propre et confortable pour les Ligériens, en alternative à la voiture. C'est aussi un levier majeur pour développer le territoire : relié aux grands réseaux de transports publics et aux réseaux routiers, il constitue l'arête dorsale d'un nouveau maillage territorial. Avec le tram-train, nous souhaitons désenclaver les zones rurales, redynamiser ce territoire et faciliter les déplacements pour tous, toute l'année. Nous travaillons actuellement avec les partenaires pour construire une offre attractive de tarifs multimodaux. Au final, grâce au tram-train, nous souhaitons renforcer les liens entre les habitants. »

Les autres partenaires



Participe au financement dans le cadre du Fonds européen de développement régional (Feder) voir le journal n°11 mars / mai 2012.



Propriétaire des voies ferrées, assure les travaux d'aménagement de la ligne ferroviaire (voies, signalisation, électrification, passages à niveau, quais, etc.).



Jean-François Retière,
Vice-président de Nantes-Métropole, en charge des déplacements et transports collectifs, des transports scolaires et des parcs de stationnement.

Nantes Métropole organise les transports urbains de l'agglomération (réseau TAN). Elle cofinance le projet et développera les connexions entre le tram-train et le réseau urbain (bus, tramway).

« Le tram-train répond aux objectifs de notre plan de déplacements urbains (PDU) : promouvoir les alternatives à la voiture en favorisant le report modal, sur l'ensemble de notre bassin de vie. Grâce aux pôles d'échanges, le tram-train sera interconnecté avec les autres modes de transport : tramway, chronobus, bus. Une navette cadencée vers l'université sera mise en place à partir de la station Babinière.

Les travaux conservatoires ont été conduits en commun sur le pont de la Jonelière pour accueillir plus tard le tramway, dans la perspective de la connexion entre les lignes 1 et 2. Le pôle d'échanges Haluchère-Batignolles est la réalisation emblématique de ce projet commun.

Au final, avec ces déplacements plus fluides, c'est tout le nord-est de l'agglomération qui bénéficiera d'un meilleur service. »



Alain Laville-Fournier,
Direction régionale de l'équipement de l'aménagement et du logement (DREAL), directeur-adjoint.

L'Etat cofinance le projet via le Contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 et intervient à travers ses établissements publics : SNCF et RFF pour la maîtrise d'ouvrage des travaux, et l'EPSF¹ pour l'autorisation de circulation.

« La réouverture d'une ligne ferroviaire voyageurs est au cœur du Grenelle Environnement, qui prévoit d'utiliser les étoiles ferroviaires non saturées pour les dessertes périurbaines des grandes agglomérations, en alternative à la voiture. C'est un projet test, pour évaluer si l'utilisation de lignes existantes fait gagner plus de temps que d'en construire de nouvelles, et pour mesurer les capacités techniques de ce matériel innovant sur la desserte périurbaine.

Enfin, pour l'Etat, cette opération devait être exemplaire en matière de sécurité. Des analyses sur le matériel et la visibilité ont été conduites pour permettre à titre dérogatoire exceptionnel les réouvertures des passages à niveau, non autorisées pour le transport ferroviaire, sous réserve de certains aménagements. Enfin, la traversée oblique a fait l'objet d'une collaboration inédite entre les deux institutions en charge de la sécurité des trains d'une part et du tramway de l'autre², pour construire une méthode commune d'exploitation. Une première en France. »

LES COMMUNES ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

Elles sont associées au suivi de l'opération, notamment pour ce qui relève des aménagements autour des gares et de la valorisation de cette desserte ferroviaire sur leurs territoires.



Assure la circulation des trams-trains et cofinance le projet. Elle réalise les travaux des gares et haltes et des installations dédiées au matériel roulant (atelier de maintenance).



UNE HALTE A NORT-SUR-ERDRE

Le précédent numéro du Journal (n° 11 Mars-Mai) en faisait mention, le projet de tram-train est aussi bien un moyen de faciliter les déplacements des citoyens que de leur permettre de découvrir le patrimoine régional. Continuons donc notre balade touristique par la commune de Nort-sur-Erdre située à mi-chemin entre Nantes et Châteaubriant.

LA « STATION VERTE » MET LA NATURE A L'HONNEUR

C'est en son sud que débute le Canal de Nantes à Brest, ouvert à la navigation depuis 1842. Au fil de votre balade, que ce soit à pied, à vélo ou en bateau, vous pourrez découvrir les six écluses qui jalonnent le parcours (Quiheix, la Tindière, la Rabinière, la Haie Pacoret, Cramezeul, le Pas d'Héric), les ponts et réservoirs d'alimentation (étangs de la Poitevinière, Provostière et Vioreau) ou encore des sites tel que l'ancien moulin à eau de Vault. La commune propose d'ailleurs de nombreuses activités nautiques et dispose d'un port de plaisance. Des excursions et randonnées sont régulièrement organisées sur les sentiers longeant le Canal.

Riche d'un patrimoine naturel exceptionnel, la commune a obtenu la mention « Station verte » grâce notamment aux parcs de la Garenne et du Port-Mulon, dans lesquels vous pourrez admirer des châtaigniers centenaires et autres arbres aux essences rares, et grâce au Verger conservatoire des aînés ruraux (d'une superficie de 3000 m²) considéré aujourd'hui comme mémoire vivante du patrimoine arboricole et comptant près de 180 variétés de pommes sauvegardées.

Informations complémentaires :

> Site internet : <http://www.nort-sur-erdre.fr>

Mairie :

30 rue Aristide Briand - 44390 Nort-sur-Erdre
Tél. 02 51 12 00 70

Office de Tourisme :

Quai Saint Georges - 44390 Nort-sur-Erdre
Tél. 02 51 12 60 74



Le port

UN HERITAGE ARCHITECTURAL ET HISTORIQUE FORT

Nort-sur-Erdre occupa une position stratégique à une certaine époque. En effet, le pont Saint Georges, construit en 1775, permit de ralentir en 1793 la marche des Vendéens sur Nantes, favorisant ainsi la défense de la ville par Canclaux. Un peu plus tard, au XIX^e siècle, Prosper François Barthélémy Coinquet (maire de Nort de 1860 à 1874 et de 1877 à 1892) fit du château Port-Mulon un lieu de rendez-vous culturels en organisant dîners littéraires et soirées musicales. S'y ajoutent l'église Saint Christophe, datant de 1902 et de style néogothique, reconnue comme une des plus vastes églises du département, ainsi que l'hippodrome de Beaumont, centre d'entraînement public classé en seconde catégorie nationale, qui organise plusieurs rencontres par an et peut aujourd'hui accueillir jusqu'à 150 chevaux.

UN PATRIMOINE INDUSTRIEL SAUVEGARDE

Comme ses communes voisines, Nort-sur-Erdre eut une certaine renommée dans le domaine du minerai, à l'époque où ses mines de charbon fonctionnaient. Cependant, celles-ci furent fermées par manque de rentabilité et peu de traces en subsistent aujourd'hui. Ont néanmoins été conservées l'ancienne maison du directeur des mines, ainsi que la chapelle des mineurs. Subsiste aussi la minoterie construite en 1898. Ce bâtiment, en aval du pont Saint Georges, destiné à stocker les farines, fut le premier ouvrage en béton armé dit aussi construction Hennebique (du nom de l'inventeur) du département.

Tram-train Nantes-Châteaubriant - Journal n°12

Directeur de la publication : Jacques Auxiette - **Co-directeurs de la publication :** Patrick Jouin et Marc Farré - **Rédaction :** Parménion, Conseil régional des Pays de la Loire - **Conception :** Parménion - **Crédits Photo :** Ouest Média pour la Région des Pays de la Loire - page 5 : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques - page 8 : Service communication Nort-sur-Erdre - Imprimé à 71 000 exemplaires sur papier recyclé. **Ne pas jeter sur la voie publique.**