

Chapitre 1

Le Tram-Train Généralités

Le Tram-train: Définition

Consiste à faire circuler un matériel roulant hybride, mi-train et mi-tram, pour partie sur les voies de Réseau Ferré de France et pour partie sur celles du réseau Tram existant, en créant une section de connexion entre les deux réseaux.

Le Tram-train: Enjeux techniques

Exigences techniques majeures :

■ Caractère hybride du matériel roulant

- Résistances mécaniques en cas d'incident
- capacités d'accélération et de freinage

■ Interfaces des 2 réseaux à l'interconnexion

- Signalisation,
- Puissances électriques,
- hauteur des quais
-

Le Tram-train: Enjeux commerciaux

Les enjeux commerciaux sont :

- La suppression de la rupture de charge
- Créer de nouvelles stations, plus proches des habitations ou activités
- Maillage des villes
- Temps de parcours attractifs

Le Tram-train: Enjeux commerciaux

Les enjeux commerciaux sont :

- **Liaisons entre le cœur des villes et des destinations éloignées (quelques dizaines de kilomètres)**
- **En cœur de villes des distances courtes entre arrêts (500 à 800 m)**
- **En périphérie des distances plus importantes (qqz km)**
- **Centres économiques situés dans l'aire d'influence du Tram-train**

Le Tram-train: Enjeux politiques et organisationnels

Les enjeux politiques sont :

- **Le travail de concert de 2 autorités organisatrices différentes (La Région et la Communauté d'Agglomération)**
- **Une entente sur les points d'arrêts**

Les enjeux organisationnels sont :

- **Plusieurs maître d'ouvrage**
- **Conditions d'exploitation de l'infrastructures différentes**
- **Exploitation/maintenance spécifique des rames**

Le Tram-train: Enjeux politiques et organisationnels

Les enjeux politiques sont :

- **Le travail de concert de 2 autorités organisatrices différentes (La Région et la Communauté d'Agglomération)**
- **Une entente sur les points d'arrêts**

Les enjeux organisationnels sont :

- **Plusieurs maître d'ouvrage**
- **Conditions d'exploitation de l'infrastructures différentes**
- **Exploitation/maintenance spécifique des rames**

Le Tram-train: Enjeux financiers

Les éléments de comparaison sont :

Chapitre 2

Le Tram-Train de Mulhouse

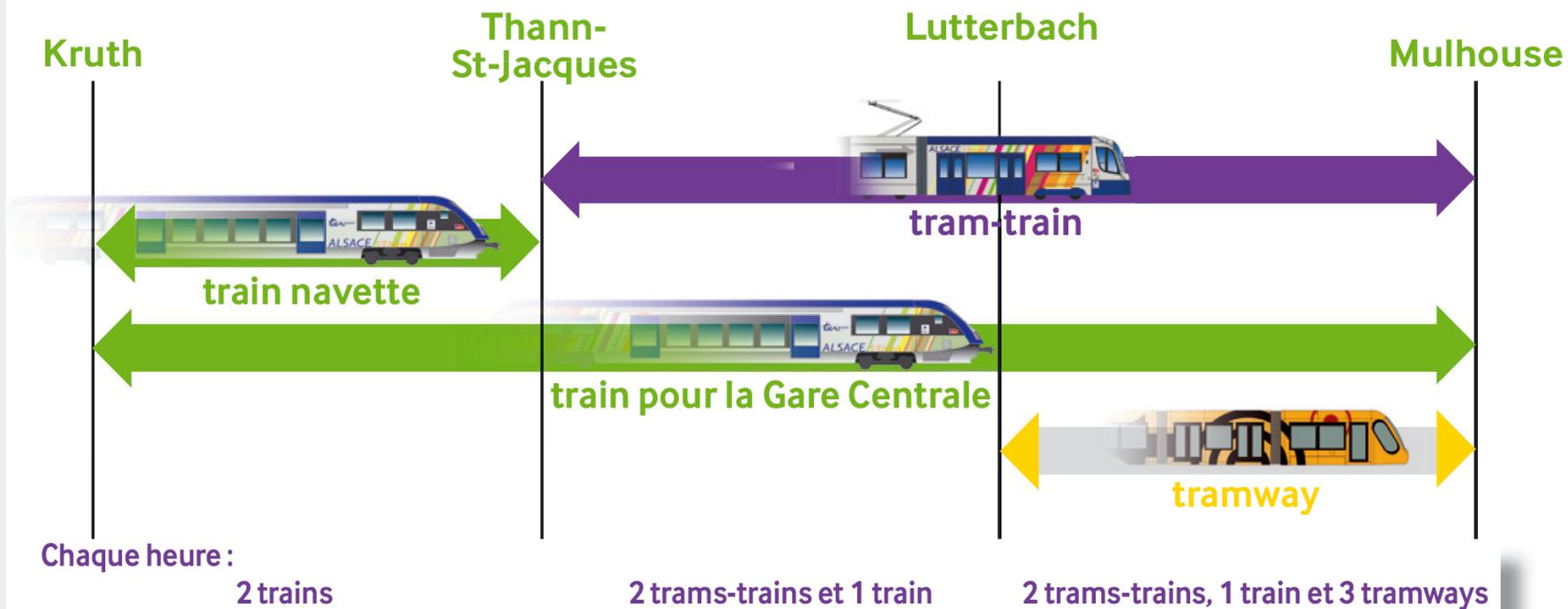
Le Tram-train de Mulhouse: Carte

Premier Tram-Train français



Le Tram-train de Mulhouse: Carte

Une offre complémentaire : trams-trains, trains, tramways



Des dessertes également en soirée

Le Tram-train de Mulhouse: Les enjeux

Les enjeux sont :

- Relier la vallée de la Thur au centre ville de Mulhouse
- Des circulations de 5h à 23h
- Tram-train toutes les 20 minutes

La desserte :

- Entre Mulhouse et Thann-St Jacques
 - Toutes les 2 heures : 2 Trams-trains et 1 train classique
 - Des circulations en soirées

Le Tram-train de Mulhouse: Les enjeux

La desserte :

■ Entre Thann-St Jacques et la haute Vallée

- Toutes les heures : 1 train classique direct et 1 navette
- Des circulations en soirées

■ Une desserte cadencées

■ 2 allers-retours par heure

Le Tram-train de Mulhouse: Les enjeux

La fréquentation :

- En 2008 = 5 000 voyageurs
- En 2010 = 12 000 voyageurs (prévisionnel)

Les chiffres de la fréquentation seront connus en 1^{er} trimestre 2012 après 1 an d'exploitation

Le Tram-train de Mulhouse: Les aménagements

Les aménagements aux abords des gares

Les aménagements d'accessibilité aux gares (parkings, abris vélos, arrêts de cars, cheminements piétons...) contribuent au succès du tram-train. Ils sont mis en œuvre par les communes et communautés de communes dans le cadre de la Politique régionale d'Aménagement des Gares.

Dans l'agglomération de Mulhouse (entre Rond-Point Stricker et Lutterbach)

- la création de 4 km de voie nouvelle électrifiée, dédiée au tram-train et au tramway ;
- la création de deux points d'arrêts nouveaux : Zu-Rhein et Musées ;
- l'aménagement de deux points d'arrêts existants : Dornach et Lutterbach ;
- la création de deux points de croisement.

En dehors de l'agglomération de Mulhouse (entre Lutterbach et Thann-St-Jacques)

- l'électrification des 20 km de la voie actuelle ;
- l'aménagement de quatre points d'arrêt existants : Graffenwald (Wittelsheim), Cernay, Vieux-Thann, Thann ;
- la création d'un point de correspondance TER / trams-trains à Thann-St-Jacques ;
- la création de deux points d'arrêt nouveaux : Vieux-Thann ZI et Thann-Centre ;
- la création de trois points de croisement.

Chapitre 3

Le Tram-Train Conclusion

Le Tram-train : Conclusion

En aire métropolitaine marseillaise des enjeux spécifiques à identifier

■ Quels arrêts, pour quels besoins?

- Desserte d'Euromed
- Desserte du Nord

■ Un train-tram ou un tram-train ?

Un outils d'aménagement et de développement intéressant mais pouvant être couteux

A rapprocher des autres systèmes TSCP