

Emission : novembre 2006

Tram-Train



Conçu pour emprunter aussi bien les réseaux ferrés que les lignes urbaines, le tram-train équipe déjà la ville de Mulhouse et sera inauguré en novembre en Seine-Saint-Denis, entre Bondy et Aulnay-sous-Bois.

Informations techniques

Mis en page par :	Jean-Paul Cousin © SNCF
Imprimé en :	héliogravure
Couleurs :	polychrome
Format :	horizontal 35 x 22 40 x 26 dentelles comprises 50 timbres par feuille
Valeur faciale :	0,54 €

Pour des raisons indépendantes de notre volonté, l'émission du timbre "Tram-Train" n'aura pas lieu le 21 octobre comme initialement prévu (de nouvelles informations vous seront données dans notre prochain numéro).



Le tram-train renouvelle le tramway

LE TRAMWAY, NOUVELLE GÉNÉRATION, EST AUSSI À L'AISE EN VILLE QU'À LA CAMPAGNE !
LA SEINE-SAINT-DENIS S'APPRÈTE À ACCUEILLIR CE TRAM-TRAIN QUI FAIT UNE PERCÉE EN FRANCE
À L'HEURE OÙ L'EUROPE ENTIERE SE PRÉOCCUPE DE RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE.



Equipement pionnier en France, le tram-train est annoncé pour le 18 novembre en Seine-Saint-Denis, après une première à Mulhouse, en mai dernier. Le T4 desservira sept communes autour de Paris, entre Bondy et Aulnay-sous-Bois. La Poste met

à l'honneur ce tram-train qui sera bientôt présent dans de nombreuses villes en France.

Conçu pour emprunter indifféremment les réseaux ferrés et les lignes urbaines, le tram-train permet d'éviter ce qu'on nomme dans le jargon des transports en commun les "ruptures de charge".

Le T4 en chiffres

8 km
de ligne

2 ans et 10 mois
de travaux
(déc. 03 - nov. 06)

11 arrêts
dont 3 nouveaux
toutes les
6 minutes
(12 en soirée)

110 millions
d'euros

40 000 passagers
par jour

de laquelle Etat, région, communes, SNCF et le Réseau Ferré Français (RFF) se sont alliés. Car la ligne des Coquetiers vieillissait, la fréquentation était en baisse et les impératifs liés aux problèmes des déplacements urbains, dans cette zone très dense, imposaient une profonde réorganisation de la voie.

Une vieille dame qui marchait sur des œufs

Ouverte en 1875, la ligne des Coquetiers traversait, à l'origine, l'ancienne forêt de Bondy. Ainsi nommée parce qu'elle approvisionnait Paris en œufs, elle fut surtout un élément de dynamisation de la zone, grâce à l'initiative du groupement d'industriels qui la tracèrent. En forme de fer à cheval, la ligne modélise le paysage et touche, de part et d'autre, pas moins de sept communes. Les travaux, entrepris depuis décembre 2003, lui ont redonné une seconde jeunesse.

Des travaux d'envergure

Pour accueillir le tram-train, tous les rails et traverses ont été remplacés et les passages à voie unique doublés. À Gargan, le remplacement d'un viaduc par un élégant pont blanc est l'aménagement le plus visible. Pourtant, les travaux les plus innovants sont le démantèlement des onze passages à niveaux pour un système de carrefour avec feux et une infrastructure de type routier. Finies donc les interruptions de trafic pour laisser passer les rames. Le tram-train a la priorité mais il s'insère désormais dans le schéma routier avec souplesse. En outre, le T4 devrait contribuer à désengorger la circulation automobile. "Avec trois nouvelles stations, il devrait réduire le nombre de voitures aux abords des gares RER aux heures de pointe", indique Gérard Laprun, maire adjoint chargé des transports à la mairie de Bondy.

Accueillant et esthétique, tout a été conçu dans

l'espace du tram-train pour attirer le voyageur. Un soin particulier a été apporté pour les personnes à mobilité réduite avec un accès dans les rames au niveau des quais. Avec un tel bijou, reste aux villes concernées à bonifier l'environnement urbain pour parfaire cette réussite. Une "piste cyclable devrait voir le jour d'ici un à deux ans le long des voies", selon Gérard Laprun. D'autres aménagements paysagers sont attendus comme la création d'espaces verts aux carrefours et le long des voies. À l'avenir, plusieurs extensions sont envisagées vers les communes enclavées de Montfermeil et Clichy-sous-Bois et une autre vers Noisy-le-Sec, gros nœud d'échange du département qui donnerait encore plus de poids au T4.

Pendant ce temps sur le reste du territoire, le tram-train continue sa percée et fera prochainement son apparition à Nantes, Lille et Strasbourg, tandis que de nombreux projets sont envisagés à Grenoble, Rennes ou La Réunion. Une nouvelle vie pour le tramway en France. ☉



En Europe, le tram se refait une santé

Aujourd'hui, nos grandes villes saturées de trafic redécouvrent les vertus du tramway. En France on compte des dizaines de projets dans les grandes et moyennes villes. En Europe, l'Allemagne, l'Angleterre, les Pays-Bas suivent la même ligne de remaniement urbain. Deux lignes traversent même les frontières françaises : l'une, en provenance de Sarrebrück en Allemagne, s'arrête à Sarreguemines en Moselle, l'autre arrive de Genève en Suisse pour finir à Bellegarde dans l'Ain. En reliant rapidement des espaces urbains de plus en plus distendus, le tram-train ouvre une nouvelle page de l'histoire de ce transport en commun, avec une dimension écologique de surcroît.

Les tramways sont apparus à la fin du dix-neuvième siècle aux Etats-Unis, d'abord tirés par des chevaux. Au vingtième siècle, les moteurs s'imposent rapidement et le tramway connaît son âge d'or dans l'entre-deux-guerres. Il est alors le principal moyen de déplacement urbain, devant le métro. Après 1945, l'ère de la voiture individuelle en Europe de l'Ouest éclipse le tram. L'automobile devient l'approche dominante face au développement des quartiers d'habitation de plus en plus éloignés des centres. Néanmoins, il faut signaler que dans le nord de l'Europe, le tramway n'a pas connu de reflux important. Ainsi Amsterdam ou Bruxelles ont toujours entretenu un dense réseau de tramways, et la population est très attachée à ce mode de transport qui fait partie de l'image de la ville. Pour l'Europe de l'Est, il est resté l'un des modes de transport dominants, les voitures étant moins abordables et moins nombreuses.