



De Tullins à la place Grenette, de Crolles à l'Hôpital Nord, ou de Vizille-centre à la gare de Grenoble, voilà quelques-unes des liaisons rapides et directes rendues possibles par le tram-train.

Circulant sur les voies du tram comme sur les voies SNCF, le tram-train cumule presque tous les avantages : il va plus loin que le tram, il dessert aussi bien le centre de Grenoble que les communes de la Région Grenobloise, et il roule à plus de 120 km/h sur les voies SNCF.



Tram-train le rail en toute liberté



Eviter les correspondances

Le tram-train réduit le nombre de correspondances entre train et tram. Il permet des correspondances confortables avec les lignes urbaines fréquentes. Il élargit ainsi les possibilités de parcours de chaque voyageur.

Une desserte fine et la vitesse en prime :

Grâce à ses capacités d'accélération et de freinage, il peut desservir de nombreux arrêts dans les communes péri-urbaines, tout en conservant des temps de parcours performants.

Hors des agglomérations, sa vitesse supérieure à 120km/h lui permet d'emprunter les voies SNCF sans ralentir les autres trains (TER, TGV)

EXEMPLE DE KARLSRUHE

Exemple de Karlsruhe (ligne de Bretten) : La mise en place en 1992 d'une ligne de tram-train entre Karlsruhe et Bretten distantes de 24 km (en remplacement d'une solution train + bus) a permis en 4 ans de tripler le nombre d'usagers ; 40% des usagers actuels faisaient auparavant le trajet en voiture.



Le tram-train de Karlsruhe à côté d'un train régional

-> vitesse + trajet direct = un temps de parcours compétitif aux heures de pointe

DE CROLLES AU CENTRE-VILLE DE GRENOBLE :

30 MN EN TRAM-TRAIN CONTRE 45 MN À 1H EN VOITURE

DE TULLINS À L'HÔPITAL NORD : 40 MN EN TRAM-TRAIN CONTRE 1H À 1H15 EN VOITURE

Une grande qualité de service

Le matériel et les conditions d'exploitation offrent aux usagers une grande qualité de service :

- un matériel moderne et confortable (places assises, climatisation)
- un service cadencé et de grande amplitude
- une tarification attractive
- une bonne information des usagers

Économiquement efficace

- le tram-train réutilise les infrastructures
- les investissements nécessaires sont modérés et peuvent être réalisés progressivement : électrification, raccordements entre les réseaux urbains et SNCF, nouveaux arrêts, prolongements
- le coût d'exploitation par km parcouru est environ la moitié de celui d'un RER



- pour l'utilisateur, le ferroviaire constitue une source d'économie importante sur le budget : entretien, essence, voire économie d'une seconde voiture.

Écologiquement "durable"

240 voyageurs dans un tram-train, ce sont environ 200 voitures en moins. Entre 7h et 9h, ce seront donc environ 1500 voitures en moins qui rentreront en ville par l'A48 (sur un total actuel de 10 000).

Un passager qui circule en tram-train, véhicule électrique, est 12 à 14 fois plus économe en énergie que s'il prend sa voiture. Les riverains d'un tram-train ne subissent aucune pollution de l'air et le bruit est comparable à celui d'un tram moderne

COÛT ANNUEL D'UNE VOITURE : 20 À 50 000 F
EXEMPLE D'UNE CLIO : COÛT D'UTILISATION UNIQUEMENT SUR UN TRAJET QUOTIDIEN DOMICILE-TRAVAIL DE 40 KM ALLER-RETOUR :
1900 F PAR MOIS

