

au fil du Tram

le journal du tramway de l'agglomération brestoise

n°5

février 2009

Dépôt : le cœur
du réseau battra
en bout de ligne

www.lettram-brest.fr

le Tram
ma ligne d'envies

Planning des travaux

C'est (presque) parti: le projet tramway entre dans la phase des travaux. Le chantier durera un peu moins de 3 ans avec 2 grands types d'intervention :

- les travaux de réseaux (remise à niveau des réseaux enterrés) qui commencent dès le mois de juin 2009,
- les travaux du tramway à proprement parler, programmés à compter de décembre 2009.

Secteur 1 : avenue de la 1^{ère} DFL / boulevard de Plymouth.

↑ juillet 2009 à mai 2010

↻ décembre 2009 à avril 2011

Secteur 2 : boulevard de Plymouth / rue Dupuy de Lôme / place Galliéri.

↑ juin 2009 à avril 2010

↻ décembre 2009 à décembre 2010

Secteur 3 : rue Saint-Éxupéry / rue de la Porte / place des Français Libres / pont de Recouvrance.

↑ juin 2009 à juin 2010

↻ juin 2010 à juin 2011

Secteur 4 : rue de Siam / esplanade Leclerc / place de la Liberté.

↑ juin 2009 à mai 2010

↻ janvier 2010 à décembre 2010

Secteur 5a : rue Jean Jaurès (bas de la rue Jaurès-niveau Saint-Martin).

↑ juin 2009 à octobre 2010

↻ février 2010 à avril 2011

Secteur 5b : rue Jean Jaurès (niveau Saint-Martin)/place de Strasbourg.

↑ juin 2009 à mai 2010

↻ juillet 2010 à juillet 2011

Secteur 6 : rue de Gouesnou / avenue du 8 mai 1945 / boulevard de l'Europe.

↑ juin 2009 à juin 2010

↻ décembre 2009 à avril 2011

Secteur 7 : rue de Gouesnou.

↑ juin 2009 à juin 2010

↻ février 2010 à mars 2011

Secteur 8 : boulevard de l'Europe.

↑ novembre 2009 à septembre 2010

↻ octobre 2010 à septembre 2011

1 mois avant chaque ouverture de chantier, une réunion d'information spécifique présentera dans les quartiers le planning et l'organisation des travaux, le plan de circulation et les cheminements piétons.

À noter: le pont de Recouvrance sera fermé durant l'été 2011 pour le changement du tablier.

↑ travaux de réseaux

↻ travaux du tramway

Pour plus de précisions, rendez-vous sur le site www.lettram-brest.fr

Saint-Pierre : à l'ouest, du nouveau

À l'ouest de la ligne, l'arrivée du Tram va bouleverser la donne. Le quartier de Saint-Pierre est directement concerné.



À en croire Jean-Pierre Kerboul, directeur du projet de la grande salle de spectacles sportifs (5 000 places) -la G3S pour les intimes- le choix du site du Polygone n'a vraiment rien d'un hasard. « Nous aurions très bien pu concevoir l'équipement du côté du Froutven où le développement est intense.

Cependant la volonté de nos décideurs est de regarder au-delà de l'instant présent. Nous projetons ce quartier comme un lieu de vie attractif, qui se doit d'avoir ses propres repères ».

" Le Tram, axe structurant "

Des arguments soutenus par Christophe Lambert, chargé d'opérations d'aménagement urbain à Brest métropole océane (Bmo) : « Il est vrai que dans les quinze années à venir, la Rive Droite ne ressemblera plus tellement à ce que l'on a connu. Saint-Pierre et ses environs fonctionneront comme un deuxième centre de gravité pour les 40 000 habitants actuels de la Rive Droite. Et ceux à venir évidemment! » Car la métamorphose de Saint-Pierre fait partie d'un projet global de modernisation, autour de Coat Tan notamment. « C'est précisément au nord de ce secteur de l'agglomération que naîtra le quartier Fontaine Margot. Un quartier tout neuf, dont 1 000 logements (3 000 habitants) devraient finalement sortir de terre. Et ce, toujours en accord avec le tracé du Tram », insiste l'urbaniste. Patricia Salaün-Kerhornou, maire adjointe du quartier de Saint-Pierre explique: « le Tram,

c'est l'axe structurant. Il passera à moins de 200 mètres au sud de Fontaine Margot. Les correspondances bus n'ont pas été oubliées ». Un maillage de transport en commun dont l'objectif est de ne laisser aucune habitation à moins de 300 mètres du réseau. Quant à l'installation du dépôt, avenue de la 1^{ère} DFL, Patricia Salaün-Kerhornou y voit un point extrêmement positif pour renforcer « l'attractivité du quartier, par les emplois sous-jacents ».

Saint-Pierre modernisé

Et bien, ça s'agite drôlement à l'ouest de Brest ! On n'en restera pas là puisqu'un autre quartier verra le jour, côté Technopole cette fois-ci. Son nom : Kerlinou-Kervavouter. « Il faudra cependant attendre l'horizon 2013, dans une deuxième phase de travaux », poursuit Patricia Salaün-Kerhornou.

Modernisé, le quartier pourrait trouver un nouveau dynamisme. Et que pensent les habitants de ces mutations à venir et de l'arrivée du Tram ? Sophie, jeune maman qui passe par la place de l'église lève les yeux au ciel: « À un quart d'heure du centre ville dites-vous ? Parfait pour laisser la voiture au garage. »



Le Tram ailleurs

Le Mans : visite du dépôt

Le réseau du Mans a été mis en service fin 2007 : une ligne de 15,5 km, comme la future première ligne à Brest. Le dépôt du Tram manceau se déploie sur plus de 5 hectares et les bâtiments sur 10 000 m².

Le Tram demande soin et attention, comme l'explique Dominique Héruin, responsable du dépôt: « Trente-deux personnes sont chargées de la maintenance du système. La moitié est spécialisée dans l'entretien et la maintenance du matériel roulant. Un nombre équivalent de personnes est chargé des installations fixes: « billettique », signalisation ferroviaire,

télétransmission, sonorisation, vidéo surveillance. D'autres techniciens et « lignards* » se chargent de la production et de la distribution d'énergie, des lignes aériennes de contact (750 volts), des voies et aiguillages: des métiers qui requièrent un vrai savoir-faire en électrotechnique et électronique. Et il faut aussi compter sur des chaudronniers, un tourneur. » À ces équipes spécialisées viennent naturellement s'ajouter les conducteurs. Ils sont 140 au total et partagent leur temps entre bus et tramway. Chaque jour, 50 d'entre eux prennent les commandes du Tram. Le Poste de commande centralisé (PCC*) accueille aussi les seize régulateurs qui assurent le suivi et la régulation du trafic du tramway et du bus. Dans la même pièce, l'agent d'information clientèle renseigne les clients, à distance mais en direct: annonces sonores sur les quais ou dans les rames, rédaction de messages sur panneaux lumineux. Le passager



Retrouvez le reportage photographique réalisé au cœur du dépôt du Mans, sur le blog du Tram.

sait toujours quand le Tram arrive. À une minute près.

* voir LexiTram, page 4

La Setram, Société des Transports en Commun de l'Agglomération Mancelle emploie 590 personnes. Le dépôt bus est situé au siège: 140 bus y sont remisés.

Le futur dépôt ou Centre de maintenance et d'exploitation du tramway de Brest sera situé en bout de ligne, face à Thalès. Pour mieux nous projeter en 2012, voici des extraits des 24 heures de la vie du dépôt du Mans.

24 heures dans le dépôt du Tram

4 h 15, les premiers chauffeurs arrivent. En passant prendre leur feuille de route, ils s'informent d'éventuelles perturbations avant de rejoindre leur cabine de pilotage. Une rame est acheminée en bout de ligne pour être prête à l'ouverture commerciale, dans 3/4 d'heure.

4 h 30, Antoine, régulateur, prend son service de début de journée au Poste de commande centralisée (PCC*). « Ici, c'est la tour de contrôle du réseau. Le PCC fonctionne 24 heures sur 24. Ma mission est de faire sortir, dans l'ordre, les 20 rames du dépôt ».

Il est 5 h, Le Mans s'éveille... Le Tram embarque ses premiers passagers.

6 h, un deuxième régulateur et un agent d'information voyageurs rejoignent le PCC. Dans la journée, trois

personnes y sont toujours présentes, l'œil rivé sur les écrans, qui les renseignent en temps réel sur l'état du trafic, la localisation des rames, les avances et retards éventuels. « Il y a des décisions à prendre tout au long de la journée, explique Antoine. Ralentir une rame, acheminer une nouvelle machine, dévier le trafic en cas de panne ou de manifestation, relever un chauffeur, dépêcher les secours au besoin. Nous communiquons nos consignes aux conducteurs sur les écrans des cabines, ou, mieux, par téléphone. »

De 8 h à 18 h, c'est la journée de travail dans les bureaux et ateliers. Aujourd'hui, une rame est révisée pour ses 60000 km, dans l'atelier équipé de rails sur fosse. Un bloc moteur de 3,2 tonnes (le bogie* avec quatre roues) doit être dégrasé ; il faut donc le soulever puis le remettre sur rails. Les chaudronniers, eux, vont reprofiler une roue.



Dans l'atelier électronique, on répare les valideurs -poinçonneuses installées à l'intérieur du Tram- et les distributeurs de tickets. Des techniciens de l'équipe voies-énergie ont décelé un incident électrique sur un poteau. Ils vont sur place.

19 h, la première rame rentre au dépôt. Le chauffeur obtient une autorisation du PCC, la rame s'engouffre dans

la station service et de lavage. Inspection des rames. Dessus, dessous. Le technicien fait le plein... de sable : « Sur les roues, il améliore le freinage. Et on adjoint de l'huile pour une meilleure adhérence ». Puis c'est le lavage mécanique de la livrée. Six minutes chrono ! La rame va se garer sur les voies extérieures, le nettoyage intérieur peut commencer. Il y a 20 rames, le scénario se répète autant de fois, jusqu'à 1 h 30.

À 20 h, c'est la relève au PCC. Ange, le nouveau régulateur, prépare les feuilles de route des rames et des chauffeurs pour la prochaine journée. Il sera remplacé à 4 h 30. « J'aime travailler la nuit ».

21 h, un jeune homme vient de faire une chute dans une rame. Contact radio avec la conductrice du Tram. Les pompiers ont été appelés en direct du PCC. Jean-Louis, le chef de réseau, file sur place. Incident mineur heureusement.

1 h 30 du matin, le dernier Tram arrive au dépôt. Le service voies-énergie profitera de l'arrêt du trafic pour faire des travaux sur le réseau. La nuit, tout le monde n'est pas couché...

* voir LexiTram, page 4

Un « plateau paysager »

Le dépôt brestois cumulera plusieurs fonctions, dont le remisage des rames et bus, la maintenance et la réparation du matériel roulant et des installations fixes, la station service et la station de lavage, l'exploitation de la ligne avec le Poste de commande centralisée. L'architecte, Michel Ferrand, joue sur les contrastes. « C'est dans la nature que j'ai puisé mon inspiration pour habiller ce bâtiment très technique, dit-il. Le dépôt aura l'aspect d'un plateau paysager ».

De vous à nous



Patricia, du Valy Hir

« Je suis une grande utilisatrice des transports, notamment du bus, car je n'ai pas le permis. Pour moi, c'est surtout le côté pratique du tramway qui m'intéresse. Il faut avouer que pour faire les courses, il n'est pas toujours évident de monter avec son panier rempli dans le bus. Surtout quand il y a du monde. Je compte sur des rames accessibles, larges et spacieuses. Et cela me permettra d'aller plus loin que d'habitude, à l'autre bout de la ville où je ne vais jamais ! »



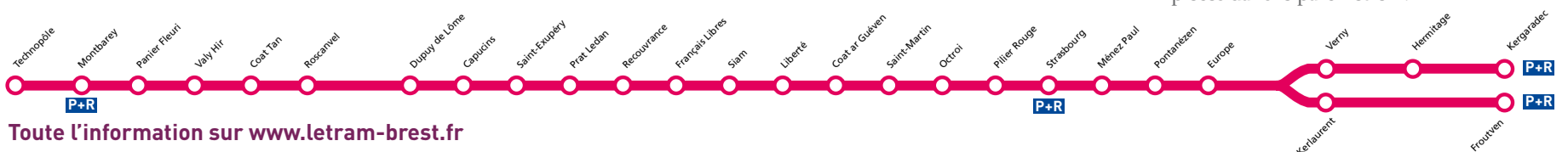
Louise, du centre-ville

« Enfin un transport où l'on peut monter son vélo à bord ! Bien pratique lorsqu'un p'tit crachin vous surprend ! J'avoue que je ne connais pas bien le tracé, mais je suis très sensible à tout transport alternatif à la voiture. Quand on pense que beaucoup ne savent pas comment rejoindre la rue Saint-Malo. La lutte contre la pollution, c'est tout de suite qu'il faut s'y mettre. Séduite par le tramway de Nantes, je pense que Brest a tout à gagner de ce mode de transport ».



Florian, de Châteaulin, en formation à Brest

« Pour moi à Brest, il y a bien trop de circulation. Et pourtant la ville n'est pas bien grande, non ? En plus, je suis très sensible au bruit, je me plains de devoir toujours regarder partout. Alors j'utilise le bus, car je ne veux plus utiliser de scooter. Moi je suis d'un tempérament écolo, ça me plaît d'aller au ciné en Tram. Oui, même pour les petits trajets. J'espère qu'il y aura assez de parking pour inciter les « accros » à la voiture à s'en passer. Au moins, ils mettront moins de pièces dans le parcmètre ! »



Toute l'information sur www.lettram-brest.fr

LexiTram

Poste de commande centralisé (ou PCC)

Lieu unique de contrôle mis en place pour favoriser de manière optimale la sécurité des voyageurs et la fluidité du trafic. Des écrans de contrôle permettent au personnel de suivre le trajet des rames, de savoir ce qui se passe sur le réseau et d'intervenir immédiatement si cela est nécessaire.

Bogie (ou Boggie)

Chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux (et donc les roues). Il est mobile par rapport au châssis du véhicule (locomotive, wagon ou voiture) et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes.

Lignard

Dans le jargon des métiers du rail, il s'agit du technicien de maintenance des lignes.

Rendez-vous

Enquête publique tramway

Du 9 mars au 17 avril prochain se déroulera l'enquête publique. Pour plus d'informations, rendez-vous dans toutes les mairies de quartiers de Brest, dans les communes de Brest métropole océane et à l'Hôtel de communauté.

L'interview

Philippe Cou : « Le dépôt du Tram, c'est la centrale technique »

La première pierre du dépôt devrait être posée en janvier 2010. Philippe Cou, directeur technique du projet, en présente les caractéristiques. Rencontre.

Moins visible que les rames qui circulent, le dépôt semble pourtant d'une importance majeure. Où se situera-t-il ?

Effectivement, il s'agit là d'une des pierres angulaires du fonctionnement du tramway. Le dépôt sortira de plus de 4,5 hectares de friches, avenue de la 1^{ère} DFL et pourra accueillir 20 rames de tramway en remisage. Il est dimensionné pour accepter une quinzaine de rames supplémentaires, en prévision de la mise en route d'une seconde ligne. Sans compter une trentaine de bus. Bien que le début des travaux soit programmé pour janvier 2010, des travaux de nettoyage de la surface vont commencer dès avril prochain. Nous avons 11 bloc-

khaus à déterrer, et peut-être trouverons-nous une ou deux bombes enfouies sur le chemin. Les habitants connaissent la chanson dès qu'il s'agit de gros chantiers...

Quelles sont les caractéristiques techniques d'un tel bâtiment ?

En fait, plusieurs bâtiments sont prévus pour délimiter le centre d'exploitation. Le public pourra d'ailleurs le visiter sur demande. Par ordre d'importance, on y trouvera le Poste de commande centralisé qui dirige le trafic dans son ensemble, selon l'activité des rames au cours de la journée, en coordination avec le réseau de bus. Il faut savoir que les deux systèmes ne sont pas gérés l'un sans l'autre. Intrinsicquement, le dépôt possède trois fonctions essentielles: le remisage des rames, l'atelier technique pour la maintenance des véhicules, et la station de lavage (quotidien) des rames de tramway. En tout, une centaine de personnes y travailleront, dont 60 à 80 chauffeurs. Ce bâtiment concentrera une activité importante mais il n'engendrera pas de nuisance pour les riverains.



Etait-ce difficile de concevoir le dépôt ?

Tout doit rentrer au chausse-pied, avec des composantes complexes en termes d'accès à l'énergie, de présence des rames et d'équipements lourds. En fait, on entasse tous les problèmes sous un même toit. Ce sera un bâtiment industriel certes, mais le traitement paysagé n'a pas été oublié, tout comme l'aspect environnemental: sur le toit seront installés des panneaux photovoltaïques.

Son parcours

Né en 1967 à Concarneau, Philippe Cou a été impliqué dans la construction de la ligne TGV Rhin-Rhône, le tram-train de la Réunion et la construction de la ligne 3 du tramway de Lyon (13 km), avec son centre de maintenance.

La passagère du Tram

Carte blanche à Nathalie Rolland

“ Accessibilité de la ville et Développement durable,

En tant que présidente d'Handisport Performance, je ne peux que me réjouir de voir le tramway arriver à Brest.

L'intégration des personnes handicapées est un choix de société que la loi du 11 février 2005 considère. Elle met en lumière le principe de l'accessibilité du cadre bâti mais aussi des transports en commun. Les travaux liés au Tram sont donc une chance pour traiter dans son intégralité la chaîne du déplacement. Les infrastructures telles la voirie et les trottoirs pourront être ainsi totalement repensées. Elles rendront la ville plus praticable aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux personnes âgées ou aux poussettes.



Grâce au Tram, la personne à mobilité réduite contournera les difficultés de déplacement liées à la topographie de Brest. Elle pourra enfin s'approprier sa ville et gagner en autonomie: se rendre de la place de la Liberté à Saint-Martin ne sera désormais plus impossible pour une personne en fauteuil. Les rames seront équipées d'un plancher bas qui sera au même niveau que le quai. Les portes d'accès

aux rames seront suffisamment larges et des espaces pour les fauteuils seront réservés. Les handicapés sensoriels et notamment les personnes malvoyantes profiteront d'un système d'informations sonores annonçant le nom des stations et des correspondances.

Je vois le Tram comme une véritable opportunité pour aborder dans sa

globalité le problème de l'accessibilité dans la ville, mais également un moyen de répondre à de nouvelles préoccupations. Notre société est confrontée à la baisse de production des énergies fossiles et à l'augmentation des gaz à effet de serre. En tant que chef d'entreprise développant les énergies renouvelables et le HQE (haute qualité environnementale), je suis très favorable au développement de transports en commun propres, comme alternative à nos modes de vie énergivores. Bien évidemment, les travaux qui s'annoncent vont constituer une période difficile pour certains d'entre nous, mais les enjeux sont importants ».

**Nathalie Rolland,
chef d'entreprise
Rolland Energies Renouvelables**