

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU VENDREDI 24 JANVIER 2025



## Tramway L3 – Opérations de rénovation, développement et sécurisation du secteur Neustrie Les Couëts - Bouguenais

La Semitan a programmé des opérations de rénovation, de développement et de sécurisation **du 9 février au 11 mai 2025** dans le secteur Neustrie-Couëts à Bouguenais impactant une partie de l'exploitation de la ligne 3 **en journée et en nuit**.

La coupure de la ligne 3 du tramway sera effectuée entre Trocardière et Neustrie ; elle sera optimisée afin de réaliser en parallèle un maximum d'opérations simultanément. Elle est programmée en grande partie en jours verts, vacances scolaires du calendrier Naolib (vacances de février et de Pâques) ; ces jours connaissant une plus faible fréquentation du réseau.

Les objectifs de ce type d'opérations : retrouver les vitesses d'exploitation de la mise en service en 2004 et continuer d'offrir **un transport public performant** en maintenant la qualité de service du réseau tramway et la sécurisation des infrastructures et des matériels.

### Le lieu et dates des opérations

Le secteur concerné est situé entre les stations **Grande Ouche et Neustrie** à Bouguenais, en toute fin de section de la ligne 3.

Ces opérations seront programmées du **dimanche 9 février au dimanche 11 mai inclus**. Ce secteur, situé dans un centre bourg, est une zone complexe à traiter car la voie tramway est partagée avec

d'autres véhicules routiers. Il comporte 5 traversées routières et de multiples traversées piétonnes. C'est aussi un secteur avec des habitations très proches de la voie tramway.





Afin de limiter la gêne du trafic routier, les traversées routières ne seront pas toutes fermées en même temps. Lorsqu'une traversée sera fermée, la suivante sera circulaire dans le sens nord sud.

## Pourquoi rénover ?

**Le constat aujourd'hui** : la vitesse de circulation des tramways est impactée. Jusqu'en 2017, elle était de 25 à 30 km/h sur toute la portion. Aujourd'hui, pour préserver le patrimoine, elle est limitée à 10km/h en courbe et 20 km/h en ligne droite.

En jour bleu, **360 tramways passent en moyenne sur ce secteur entre Neustrie et Trocardière transportant environ 4 000 voyageurs par jour.**

En 2004, la voie ferrée a été conçue dans une volonté d'expérimentation, aux vues de la configuration proche des habitats (maisons principalement), avec un système de pose anti vibratile particulier. Le rail est maintenu dans un élastomère qui s'est détérioré et ne permet plus de circuler à des vitesses normales. Aujourd'hui, la voie ferrée n'est plus réparable car le rail ne peut pas être extrait sans démolir toute la structure béton.



Depuis le début des « grandes rénovations » entamées dès 2010, les objectifs principaux de ces opérations sont la **standardisation de tous les équipements du réseau tramway** et **l'anticipation des futures maintenances**, pour optimiser les coûts et réduire les temps des coupures de réseau pour les voyageurs. La voie ferrée sera donc remplacée par un système fiable, robuste et réparable avec la pose de la Nouvelle Voie Nantaise.

## Quels sont les opérations menées ?

—○ **Des opérations de rénovation : 725 mètres de plate-forme traités soit 3 000 mètres de rails remplacés**

Il s'agit de rénover complètement la plate-forme pour faciliter les futures maintenances et pérenniser l'amortissement vibratoire du tramway sur ce secteur très proche des habitations. Sur tout le linéaire, les rails et les traverses existantes seront enlevés et remplacés par de la Nouvelle Voie Nantaise.

La plateforme tramway sera d'abord partiellement démolie. Le béton de fondation existant sera réemployé comme structure d'assise de la nouvelle plateforme afin de réduire la



production de déchets. Suivant le niveau d'atténuation vibratoire nécessaire, la plateforme tramway sera posée sur un tapis amortisseur ou bien des semelles amortissantes seront directement posées sous le rail.

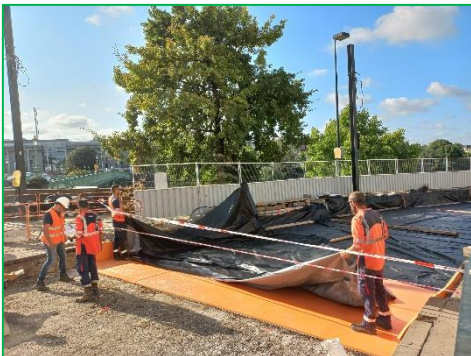
**80 panneaux de voie ferrée de 18 mètres** seront posés. Ces panneaux qui sont constitués de deux files de rail montées sur des traverses équipées de matériel de fixation seront montés directement à proximité du chantier, près du P+R de Neustrie. Ils seront ensuite transportés puis posés une fois la démolition de l'ancienne voie finalisée.



7 300 m<sup>2</sup> de **revêtements** seront également traités dont 2 600 m<sup>2</sup> végétalisés, réalisés à l'identique de l'existant. Pour maintenir de manière pérenne et plus vertueuse en matière de gestion de l'eau les zones engazonnées, un système dit de « subirrigation » (tuyau de goutte à goutte souterrain) sera déployé pour la première fois sur le réseau nantais sur une partie de ces voies vertes. Ce système permettrait d'économiser environ 30% d'eau par an.

A noter : les éléments architecturaux du bestiaire (séparateurs centraux) seront déposés et reposés à l'identique.

#### *Exemple tapis amortisseur (orange) et pose de voie nantaise à Motte-Rouge*



Pour rappel – la nouvelle voie nantaise : à l'origine d'un système belge (Frateur - De Pourcq), la pose a été adaptée au réseau nantais par les équipes de la Semitan. Cette technique est basée sur le concept de séparation des revêtements par rapport au rail (permettant un remplacement simplifié de celui-ci via un accès aux attaches sans la nécessité de démolir les revêtements). Cette pose est compatible avec tous les types de revêtements qui sont mis en œuvre sur le réseau (pavé granit, béton et gazon). Mais aussi compatible pour les voies en mixité avec des bus ou la circulation routière, ou à des contraintes structurelles (pose sur ouvrage d'art par exemple).



Celle-ci est utilisée pour la 6<sup>ème</sup> fois dans le cadre de rénovation d'envergure sur le réseau nantais : auparavant dans les travaux menés à Gare Nord en 2018, à Commerce sur la ligne 1 en 2021, dans la courbe à Halvêque en 2022, dans la courbe Motte-Rouge en 2023 et pour la traversée de la ligne 2 au croisement Paul Bellamy en 2024.

### La courbe de Neustrie

Les rails de la courbe en sortie de station Neustrie seront remplacés dans la même temporalité que l'opération de rénovation du secteur. Ce sont 4 files de rails d'une longueur d'environ 60 m qui seront déployés. Deux modificateurs de friction (appareil de graissage en courbe) seront posés, ce qui permettra de diminuer l'usure du rail et le crissement des roues.

**A noter : la graisse est biodégradable et se dissout dans l'eau de pluie et la poussière.**

### —○ Des opérations de développement

Un nouvel appareil de voie sera posé près de la station Les Couëts. Celui-ci permettra à l'avenir aux tramways de venir faire un terminus provisoire jusqu'à la station des Couëts, en cas de perturbations à la station Neustrie (type colis suspect par exemple). Cela remplacera le terminus provisoire réalisé actuellement à Diderot et nécessitant un service de bus relais complexe.



### —○ Des opérations de sécurisation et d'accessibilité

Plusieurs opérations seront menées :

Un poteau de ligne aérienne de contact pouvant accentuer la gravité d'un accident sera déposé. Le nouveau support sera positionné sur un massif d'éclairage public existant.

Les principales traversées piétonnes du secteur de l'opération seront équipées de feux de signalisation clignotants R25 en respect des dernières normes d'accessibilité (avec prise en charge des déficients visuels et malentendants).







Le carrefour expérimental de la place de la Chapelle, en giratoire sans feux de circulation depuis 2005 (le seul ayant cette configuration sur le territoire de la Métropole) et figurant parmi les plus accidentogènes du réseau tramway, sera transformé en carrefours à feux. Des feux tricolores classiques seront installés à chaque branche du croisement.

### **L'info en + : un chantier respectueux des enjeux sociétaux et environnementaux**

En matière de politique RSE, la Semitan s'engage sur ses chantiers. Tous les éléments constituant les infrastructures et systèmes de transports sont par ordre de priorité : conservés, réemployés, revalorisés ou évacués en filière de traitement agréés. Les marchés travaux prévoient de l'insertion sociale à hauteur de **750 heures minimum**. Au plus fort du chantier, plus d'une centaine d'ouvrier œuvrera en simultané.

### **— Qui ? Quel budget ?**

La Semitan est mandatée par Nantes Métropole pour la gestion des travaux.

Maître d'ouvrage (mandant) et financeur : Nantes métropole

Mandataire de maîtrise d'ouvrage : Semitan

Maître d'œuvre : SCE

Entreprises : ETF Caténaire, LP Urbain, BOUYGUES ES, ETF, ID Verde, Eiffage, Guintoli, Renofer, Electrofer, Voestalpine, Vossloh Kihn, GRV, Technorail

Budget de l'opération : 10,56 millions d'€ TTC.

### **Les conséquences sur le réseau du 9 février (à partir de 20h) au 11 mai 2025**

La ligne 3 sera coupée (24h/24) entre **Trocardière et Neustrie**. La station **Trocardière sera toujours desservie par le tramway** et équipée d'un quai provisoire. Un service de **Bus Relais (BR)** assurera le service des stations tramway non desservies (Grande Ouche et Les Couëts) **entre Espace Diderot et Neustrie**, avec une desserte de la rue Pasteur (arrêt BR).

— Temps du parcours jour du BR : 15 à 17 mn

— Fréquences des BR : identique au tramway (1 pour 1)

— Utilisation du Bus Relais

- Le conducteur dessert uniquement les arrêts de report des stations de tramway non desservies.
- En journée, il ouvre toutes les portes de façon à faciliter les échanges voyageurs.



- A partir de 22h30, le conducteur applique la montée par l'avant.
- Tous les quais des arrêts du Bus Relais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Vente à bord du ticket de dépannage valable 1 heure



## — La campagne d'information

### — Pour les voyageurs :

- Affichage dans les bus et tramways, adhésifs sur les vitres des stations non desservies (en amont et pendant la coupure), affichage en station informant de l'arrêt desservi le plus proche, panneaux lumineux en station.
- Annonces sonores dans le tramway en amont de la perturbation.
- Pour les bus relais tramway : arrêts du bus relais bien identifiés avec fléchage depuis les stations tramway non desservies vers ces arrêts.
- Sur le site internet Naolib.fr rubrique info trafic, l'appli mobile Naolib tram et bus et sur X via le compte officiel : @Naolib\_Direct. Les agents commerciaux de l'Espace Mobilité de Commerce et du centre téléphonique de relation clientèle (02 40 444 444) sont aussi mobilisés pour répondre aux questions.

### — Les riverains : une information réalisée par les équipes de la maîtrise d'ouvrage de la Semitan en charge des travaux

Tous les riverains et entreprises situés dans le périmètre des différents chantiers sont régulièrement informés par courrier dans leur boîte aux lettres des modifications ou nuisances possibles liées à une étape des travaux. Le numéro spécifique aux travaux menés par la Semitan est le 0800 44 2005.

### — Les entreprises : le service entreprise Naolib Pro en interface



Un emailing d'information est envoyé courant janvier auprès des entreprises de la zone concernée ainsi qu'aux associations d'entreprises (Odyssée Jules Verne, Zone aéroportuaire...). Le CHU sera aussi informé de ces travaux : parmi les nombreux salariés employés, certains pourraient être impactés. Une rencontre est également prévue en janvier avec le service du développement économique du pôle sud-ouest de Nantes Métropole pour appréhender les attentes possibles des entreprises du secteur en fonction des travaux.

Le service pro Naolib restera pendant toute cette période à l'écoute des entreprises pour adapter leur accompagnement en fonction des contraintes/spécificités rencontrées, et notamment proposer des diagnostics individuels pour les salariés intéressés.

## **Présentation de la Semitan**

La Semitan est une SEM (société d'économie mixte) détenue à 65% Nantes Métropole et 35% par des acteurs privés (Transdev, Caisse d'Épargne, CCI, associations). Liée par un contrat de délégation de service public avec Nantes Métropole, la Semitan exploite le réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise Naolib. Elle est également mandatée pour construire, rénover et sécuriser le réseau. Elle est aussi en charge de la coordination de toutes les mobilités de l'agglomération nantaise. Elle emploie à ce jour 2200 salariés dont 1400 conducteurs. [www.semitan.fr](http://www.semitan.fr)