

# Nantes : l'intermodalité

## Périmètre de transports urbains de Nantes : 550 000 habitants

- Capitale de la région Pays-de-la-Loire
- 7e agglomération française
- À 2 heures de Paris par le TGV Atlantique
- Activité économique : 4e port français, 1er pôle français de construction navale, un des premiers pôles agroalimentaires, second pôle pour la construction aéronautique, second Marché d'intérêt national, troisième place financière. Secteurs en développement : santé, mécatronique.
- Répartition modale dans l'agglomération (\*) :
 

Voiture :	57 %
TC :	15 %
Marche :	24 %
Deux-roues :	4 %
- Nombre de déplacements par habitant du PTU par jour : 3,6 (tous modes)
- Nombre de voyages en TC par habitant et par an : 146 (\*\*)

(\*) Enquête déplacements 1997.

(\*\*) Annuaire TCU 2000 - CERTU - Données 1999.

## 1. L'autorité organisatrice des transports urbains : la communauté urbaine de Nantes

L'autorité organisatrice des transports est une communauté urbaine qui a remplacé un district au 1er janvier 2001 par application de la loi Chevènement du 12 juillet 1999.

La communauté urbaine de Nantes est composée de 21 communes et s'étend sur un territoire de 500 km<sup>2</sup>

## 2. L'exploitant : la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise (SEMİTAN)

La communauté urbaine de Nantes a confié à la SEMİTAN l'exploitation et le développement du réseau de transports collectifs urbains, dans le cadre d'un contrat de délégation de service public.

La communauté urbaine de Nantes en est l'actionnaire principal avec 65 % des actions. La chambre de commerce et d'industrie de Nantes et la Caisse d'Épargne (banque publique) détiennent chacune 10 % des actions. TRANSDEV, qui détient 14,5 % de son capital, est le partenaire technique de la SEMİTAN.

La SEMİTAN gère pour le compte de la communauté urbaine de Nantes un réseau de 60 lignes dont 3 lignes de tramway de 36 km - réseau le plus long en France - et assure un trafic de 84 millions de voyages par an. L'offre globale de transports publics dépasse les 20 millions de véhicules-kilomètres annuels. Le parc est composé de 69 rames de tramway et 325 bus.

En 2000, la SEMİTAN employait 1200 salariés dont 790 conducteurs.

## 3. La politique des transports

### ➔ Une politique des transports initiée par le développement d'un réseau tramway

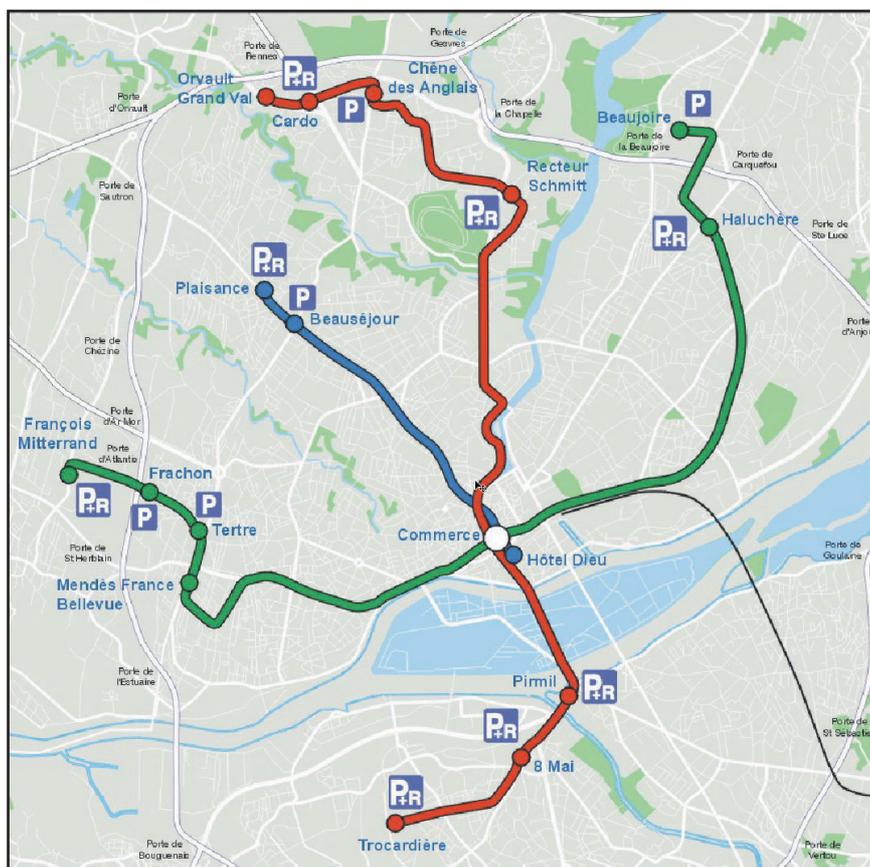
Les premières réflexions de la politique des transports nantais remontent au milieu des années soixante-dix : elles ont abouti à la réalisation d'un tramway, mode de transport pratiquement disparu de France à cette époque. Le développement du réseau tramway est devenu l'élément central de cette politique.

La première ligne de tramway a ainsi été mise en service en 1985 (10,6 km), 1989 (2 km) et 2000 (5 km). La deuxième ligne a été inaugurée en deux phases : 1992 (5,3 km) et 1994 (8,7 km). La première partie de la troisième ligne a été ouverte en 2000 (4 km). De nouvelles extensions sont prévues : prolongement de la ligne 3 au nord et au sud, prolongement de la ligne 2 au sud. L'objectif de l'agglomération nantaise est de disposer de 46 km de lignes de tramway à l'horizon 2005.

Ces opérations tramway sont toujours accompagnées de profondes opérations de requalification urbaine, de restructuration du réseau bus et d'aménagement de pôles d'échanges (bus, voiture, train).

En effet, le développement des TCSP s'est vite inscrit, à Nantes, dans des réflexions plus larges de la politique des

transports : schéma directeur des transports collectifs en 1990, puis premier PDU en 1991, qui prévoyait en particulier d'importants investissements routiers de contournement facilitant, grâce au désengorgement du centre, la poursuite du développement du tramway.



Nantes – Les lignes de tramway  
Nota : P+R=parc-relai

Source : SEMITAN - septembre 2002.

### ➔ Le PDU 2000-2010

La loi sur l'air du 30 décembre 1996 a conduit l'autorité organisatrice à lancer une actualisation de son PDU. Le nouveau PDU de l'agglomération nantaise a été approuvé par les élus en octobre 2000.

Sei cinq objectifs sont les suivants :

- poursuivre le développement de la mobilité pour tous ;
- maintenir et développer l'accessibilité à l'ensemble des centralités ;
- tendre vers un équilibre entre la voiture et les autres modes ;
- développer une démarche de management global de la mobilité ;
- associer l'ensemble des acteurs.

Un volet majeur des actions prévues porte sur le développement de l'intermodalité, complétant les actions déjà mises en œuvre.

### ➔ Les projets d'utilisation du réseau ferroviaire pour des dessertes urbaines et périurbaines

L'agglomération nantaise dispose d'une étoile ferroviaire à six branches. Cette étoile présente d'importantes potentialités d'utilisation pour des dessertes urbaines et périurbaines. Plusieurs réflexions sur l'utilisation des lignes ferroviaires pour la desserte de l'agglomération ont conduit, en 1997, au vote par l'AOTU d'un schéma ferroviaire, pour l'instant non mis en œuvre.

Le projet le plus avancé à ce jour concerne la branche ferroviaire sud-est Nantes-Vertou. Il prévoit la mise en place d'une véritable desserte périurbaine avec l'aménagement de points d'arrêts supplémentaires et d'un terminus technique. Chaque arrêt comportera des équipements d'intermodalité : parcs de rabattement, parkings deux-roues, arrêts de bus.

L'axe nord Nantes - Sucé-sur-Erdre fait actuellement l'objet d'études sur les possibilités d'interconnexions avec les lignes 1 et 2 de tramway.

## 4. L'intermodalité

### ↳ Les actions déjà mises en œuvre

#### Les lieux d'échanges

- *Des interfaces bus-tram et bus-bus optimisées*

Toutes les lignes de bus provenant de la périphérie ont au moins un point de contact direct avec le tramway. Seules certaines stations assurent cette fonction de pôle d'échanges vers le centre-ville de façon à permettre également des échanges bus-bus. Certains de ces pôles sont également en connexion avec les lignes de transport interurbain.



Nantes – L'intermodalité tramway/bus – photo Jacques Pacor – SEMITAN

- *Des parcs relais spacieux et bien utilisés*

Après l'ouverture de la première ligne de tramway, des pratiques de rabattement en voiture ont été observées sur de nombreux espaces disponibles le long de la ligne, non destinés initialement à cet usage. L'autorité organisatrice a alors créé des parcs relais spécifiquement dédiés aux échanges voiture/tramway ; cette politique a ensuite été poursuivie systématiquement lors du développement ultérieur du réseau tramway.

Actuellement, neuf parcs relais existent. Certains sont gardés et gratuits moyennant l'achat d'un titre de transport ; d'autres sont libres d'accès et non gardiennés. Ils représentent une offre de 1 500 places dont le taux d'occupation moyen atteint 70 %.

#### Les tarifications combinées

Bien qu'aucune intégration tarifaire complète n'existe pour l'instant, des collaborations bilatérales entre autorités organisatrices de transport ont permis de créer différents titres de transport combinés depuis le début des années quatre-vingt-dix. Dans l'ensemble, les expériences sont positives et ont un impact significatif sur la fréquentation.

- Dès 1991, la région Pays-de-la-Loire et la communauté urbaine de Nantes avaient créé un titre combiné nommé Atlanter consistant en l'adjonction d'un abonnement sur les services ferroviaires régionaux (TER) et d'un abonnement urbain.

Ces titres mensuels ou hebdomadaires sont destinés aux travailleurs pour des parcours chaînés train régional/transports urbains, internes à la région Pays-de-la-Loire. Ils concernent une clientèle fidèle mais limitée à environ 400 personnes par mois pour Nantes, la réduction accordée sur l'abonnement urbain étant peu incitative au regard de l'utilisation limitée des transports urbains qu'ont ces voyageurs.

- Le département de Loire-Atlantique, autorité organisatrice des transports routiers départementaux, a créé en concertation avec l'AOTU des titres combinés en 1994, Pratic et Tonic, et en 1998, Unic, respectivement abonnements hebdomadaires ou mensuels destinés à tous, abonnement trimestriel destiné aux scolaires et carnet multi-tickets.

Les coûts de l'avantage tarifaire accordé aux utilisateurs sont pris en charge intégralement par le département.

- Depuis juin 1999, le titre Métrocéane permet l'accès à tous les réseaux de transport du corridor Nantes - Saint-Nazaire : réseaux urbains de Nantes, Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise, TER et services de cars. Il se décline en abonnements mensuel et hebdomadaire destinés aux travailleurs et en tickets journée accessibles à tous.

La mise en place de Métrocéane s'est faite à l'initiative de la région Pays-de-la-Loire, en partenariat avec l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire (ACEL). C'est la région qui a pris en charge le coût du renforcement de l'offre TER concomitant au projet ; les autorités organisatrices urbaines et le département (partenaires de l'ACEL) assurent l'effort tarifaire sur les titres combinés.

- Depuis janvier 2000, la communauté urbaine de Nantes et la région Pays-de-la-Loire se sont accordées pour expérimenter la facilité tarifaire suivante : l'utilisation des services ferroviaires régionaux pour des parcours internes au PTU aux mêmes conditions que les bus et le tramway, avec un titre de transport urbain.

### La coordination de l'offre

La coordination des horaires de lignes de bus avec le tramway aux stations d'échanges a été recherchée, notamment en soirée où l'offre est plus réduite. Elle s'est traduite aussi par l'harmonisation des horaires entre les lignes urbaines desservant les embarcadères et les bacs de franchissement de la Loire, exploités par une société privée, sous contrat avec le département de Loire-Atlantique.

### L'information

Un espace transport a été créé à la station Commerce en 1998, point central de l'agglomération et du réseau tramway. Il regroupe plusieurs fonctions : vente de titres de transports des différents opérateurs de transport (urbain, ferroviaire, interurbain), centralisation et communication au public de l'information multimodale.

#### ↳ Les principaux projets du PDU

##### Le projet de pôle multimodal à la gare

La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal au sud de la gare, intégrant les transports urbains (tramway, bus, navette aéroport), les transports départementaux, régionaux et nationaux (autocars, train) et les voitures particulières, est programmée entre 2001 et 2003. Le projet est financé par de nombreux partenaires : la communauté urbaine, la région, le département, l'État, Réseau ferré de France, la SNCF et le FEDER.

Ce pôle permettra d'améliorer les échanges entre modes, notamment les interfaces train-autocar puis train-tram, et de créer un espace public confortable pour les piétons et intégré au fonctionnement de la gare.

##### Le développement d'une offre nouvelle de stationnement dans les pôles d'échanges

Pour développer les pratiques intermodales, la communauté urbaine portera le nombre de places dans les parcs relais à 6 000 d'ici 2010. Les nouveaux parcs relais comporteront systématiquement un espace pour le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés. À court terme, un programme d'homogénéisation de l'ensemble des parcs relais sera lancé, tant sur le plan du jalonnement, du gardiennage, des horaires d'ouverture que de l'information. Ce programme sera la préfiguration d'un label parc relais.

##### L'organisation du dispositif d'échanges de l'hypercentre

Dans l'organisation actuelle des transports, le pôle central stratégique des réseaux urbain et départemental est tripolaire : Commerce/Baco/50 Otages. Il sera organisé à la fois du point de vue de l'optimisation des échanges intermodaux et de l'aménagement des espaces publics, en tenant compte de l'architecture future du réseau de transport public (maillage du centre, éclatement du pôle d'échanges de Commerce) et des liens avec la gare centrale de Nantes. Une nouvelle gare pourrait être créée à Baco ; le site accueillerait alors des services ferroviaires périurbains et le réseau urbain.



Nantes – Le stationnement aux pôles d'échanges – photo Jacques Pacor – SEMITAN

### La création d'une centrale de mobilité

L'accès facilité à l'information, couplé à l'existence d'un lieu unique pour planifier ses déplacements sur la totalité de la chaîne de transport, est un levier efficace de modification du partage modal. Le PDU prévoit ainsi la création d'une centrale de mobilité, dont l'objectif est de mieux informer les usagers de tous les modes de déplacements possibles pour leur itinéraire en temps réel. Le rôle de cette centrale de mobilité ne sera pas limité à l'information ; il comprendra également la promotion des transports collectifs.