

2153

APRES SA LIGNE NANTES DESSIN

Le 26 septembre Nantes inaugure le premier tronçon de sa seconde ligne de tramway : six kilomètres qui seront prolongés fin 93, puis fin 94, par huit autres. Et déjà le district de l'agglomération nantaise envisage une troisième ligne et peut-être même une quatrième.

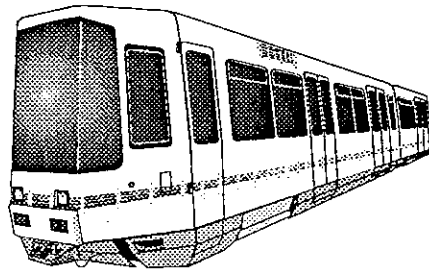
Le tramway est le fil conducteur d'un plan global de transports et déplacements qui en dix ans doit projeter Nantes dans l'an 2000 et en faire une ville où automobile, transports publics, piétons, et cyclistes se partagent l'espace.

"N"ous devons faire prendre conscience aux Nantais qu'il faut agir maintenant pour éviter que Nantes ne devienne une ville insupportable à vivre". En consacrant en juin une journée à l'environnement Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes voulait montrer la véritable révolu-

tion qu'est en train de vivre sa cité. Après avoir des années durant célébré comme tant d'autres le culte de l'automobile la cité des ducs de Bretagne change de cap. Il faut dire que l'usage de la voiture en ville augmenté de 70% au cours de dix dernières années. Une progression due à la fois à une augmentation de la mobilité



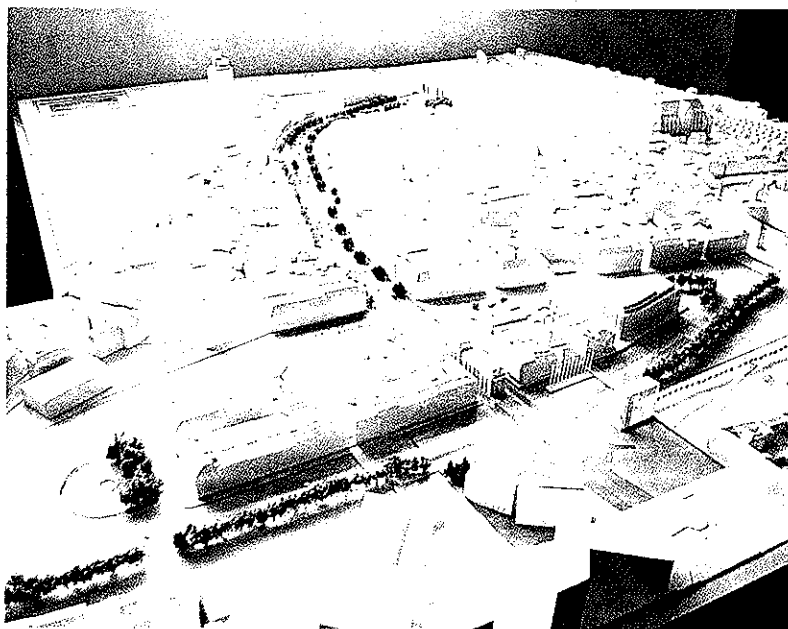
Photo J. Pacor. Semitan



DE VIE, E SA LIGNE DE COEUR

(+30%), et à une désaffection croissante des autres modes de transports. Pour lutter contre les nuisances de l'automobile Nantes s'est donc lancée dans "une politique globale d'écologie urbaine" qui passe avant tout par une reconquête de l'espace urbain.

Point de départ et fil conducteur de cette révolution douce :



En septembre 1993, le cours des Cinquante Otages deviendra la plus grande place de Nantes en offrant aux Nantais 30 000 m² d'espace piétonnier. Cette coulée verte qui remplacera un ruban de bitume large de huit voies de circulation aura son épine dorsale : la deuxième ligne du tramway.

Ligne 2, la station Hotel-Dieu. Nouvelle apparence pour une rame de tramway composée de trois éléments. A noter sur la caisse centrale la position basse des baies vitrées due au plancher surbaissé.



EN COUVERTURE

le tramway. Après la première ligne mise en service en 1985, la première partie de la seconde ligne sera inaugurée ce 26 septembre. Elle reliera la ville de Rezé au centre de Nantes. Deux prolongements de cette ligne sont prévus, l'un vers l'Université en septembre 1993, puis un autre vers une zone d'habitat social en septembre 1994. A cette date la ligne terminée reliera Rezé à Orvault soit 30 stations sur 14 kilomètres. On sera à six ans de l'an 2000, plus qu'il n'en faut pour construire une troisième ligne qui reliera le sud-est de l'agglomération au nord-ouest.

Par ailleurs la municipalité de Nantes est actuellement en discussion avec la direction régionale de la SNCF pour l'utilisation éventuelle des emprises d'une ligne ferrée, peu fré-

quentée, et qui relie La Chapelle-sur-Erdre au centre de Nantes. Cela permettrait de mettre en service, à un coût tout à fait abordable, une quatrième ligne de tramway.

Ainsi, dans un peu moins de dix ans, les Nantais devraient disposer d'un véritable réseau de tramway en parfaite symbiose avec le réseau d'autobus qui sera lui aussi renforcé *"pour éviter de tomber dans le piège d'un réseau à deux vitesses"*. A terme ce réseau urbain renforcé sera connecté au réseau départemental d'autocars "Atlantique" récemment rénové.

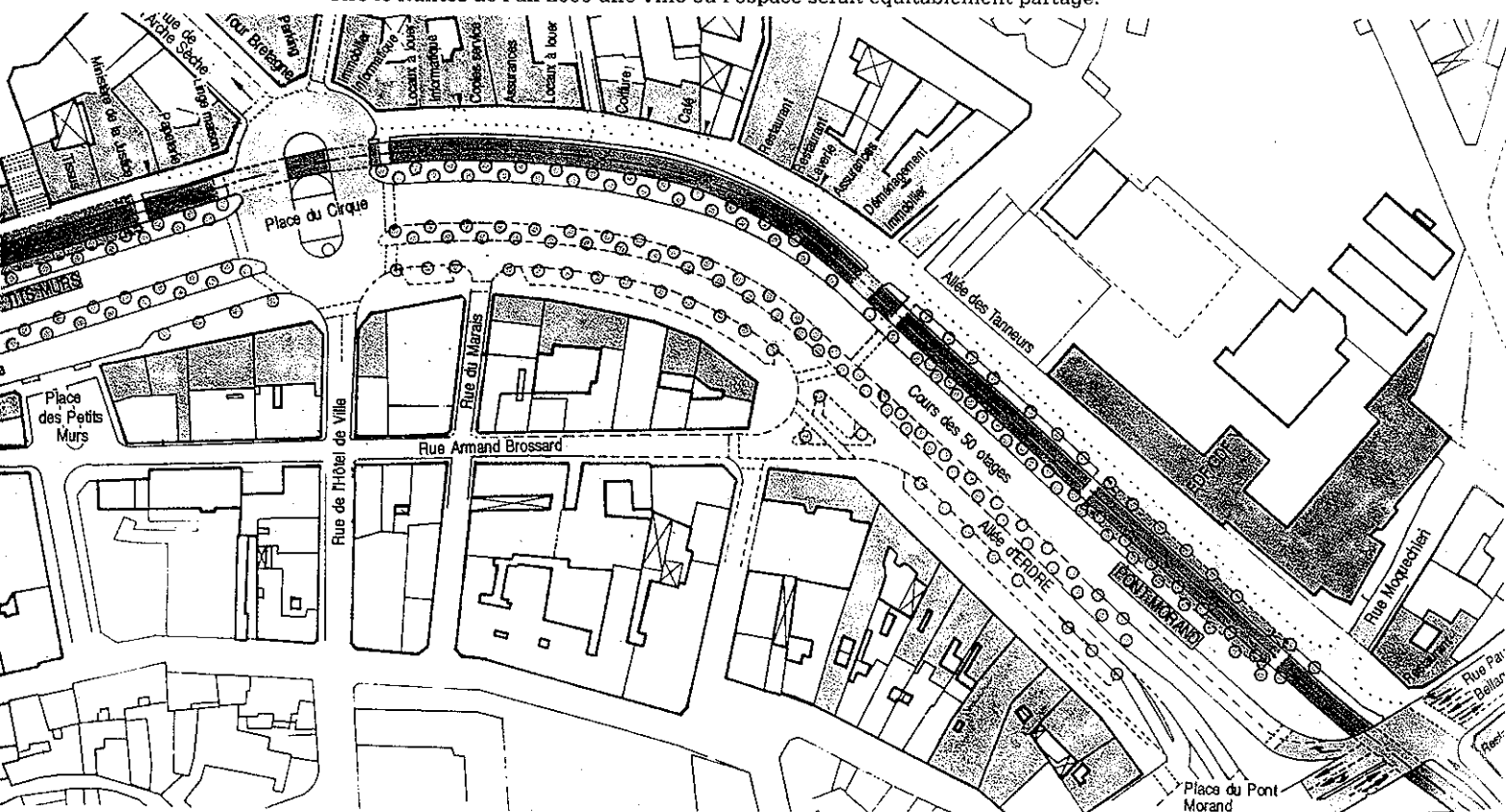
Pour encourager les automobilistes à emprunter les transports en commun six parkings d'échanges sont prévus le long de la deuxième ligne de tramway. Un système de tarification globale parking/ticket de

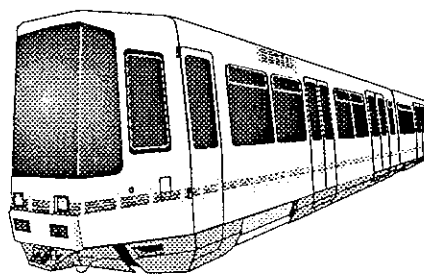
tram est à l'étude. La mise en place à terme d'une billetterie magnétique multiservice devrait faciliter sa mise en oeuvre. Toujours pour favoriser le transfert de l'automobile vers le transport public la ville met en place à la périphérie du centre historique un réseau de parking silo. Au total, ce sont 2000 places nouvelles qui seront créées d'ici à décembre 1994.

LA RECONQUETE

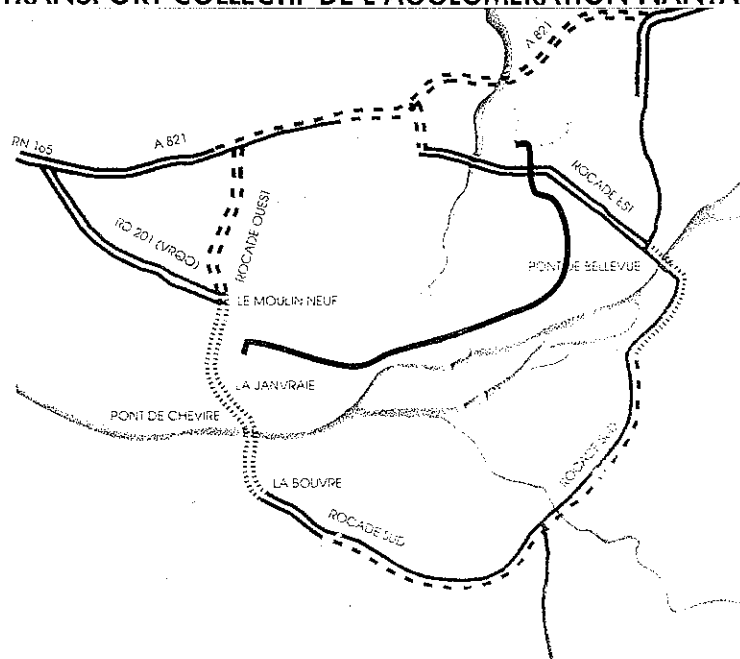
Ainsi à Nantes, plus qu'un mode de transport, le tramway, abandonné après la guerre et dont le renouveau en 1985 donna lieu à d'intenses luttes politiques, est devenu le plus puissant levier de cette politique d'écologie urbaine que Jean-Marc Ayrault qualifie d'"autre conception de l'urba-

La ligne de tramway en site propre (en rouge), deux voies automobiles, deux voies pour les bus, des allées d'arbres et un espace piétons : le réaménagement du Cours des Cinquante Otages préfigure ce que pourrait être le Nantes de l'an 2000 une ville où l'espace serait équitablement partagé.





PROGRAMMATION DE LA VOIRIE DE CONTOURNEMENT ET DES AXES LOURDS DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'AGGLOMERATION NANTAISE



VOIRIE

- ===== En service
- En chantier
- En projet

TRANSPORTS COLLECTIFS

- Lignes de tramway en service.
- Lignes de tramway en cours de construction.
- Axes lourds (bus), préfigurant la 3ème ligne de tramway.
- Prolongement des lignes de tramway (à l'étude).

nisme". Au delà des mots cela signifie que Nantes, qui a abandonné dans les années 80 la politique de voies pénétrantes et des radiales qui ont balaféré son centre-ville, veut aujourd'hui retrouver ce visage urbain qu'elle a progressivement perdu. Pour cela, elle s'est engagée dans une politique de modération de la circulation automobile notamment au centre-ville. Après l'ouverture du pont de Cheviré à l'ouest de l'agglomération en 1991, qui faisait suite au doublement du pont de Bellevue à l'est, la circulation de transit se voit ainsi offrir deux nouvelles solutions de franchissement de la Loire sans passer par le centre-ville. Ces ponts constituent deux maillons essentiels de la rocade de contournement de 42 kilomètres qui sera achevée au deux tiers fin 1992 et en totalité en 1994. Nantes sera ainsi la première agglomération à disposer d'un super périphérique



construit dans un secteur peu urbanisé. Même schéma pour le centre-ville où la construction de deux nouveaux ponts sur la Loire, actuellement en phase d'enquête préalable, permettra un contour de l'hypercentre et à terme, la création de boucles de circulation semblables à celles mises en service à Strasbourg à grands fracas.

La construction de nouveaux ponts sur la Loire permet à la circulation de transit de traverser Nantes sans passer par le centre.

EN COUVERTURE

Les similitudes entre la capitale alsacienne et Nantes sont d'ailleurs tout à fait frappantes : dans les deux villes l'accès à l'hyper-centre se fait par des ponts ; la circulation automobile arrive à saturation ; les plans de reconquête du centre-ville sont bâtis autour du tramway et font la part belle aux zones piétonnes. La seule différence tient à la stratégie de mise en oeuvre. Autant Strasbourg a médiatisé son système de boucles de circulation, rapidement assimilé à une interdiction du centre-ville aux automobiles, autant Nantes a adopté une démarche plus progressive et plus pragmatique, mais qui d'ici quelques années donnera le même résultat.

PARTAGE DE L'ESPACE

L'arrivée de la deuxième ligne de tramway est également pour Nantes l'occasion de réaménager le Cours des Cinquante Otages, l'artère principale de pénétration dans le centre-ville large de huit voies de circulation qui coupait la ville en



Photo J. Pacor. Semitan

Marche à blanc pour la ligne 2 le 3 septembre dernier. Ici la station Commerce.

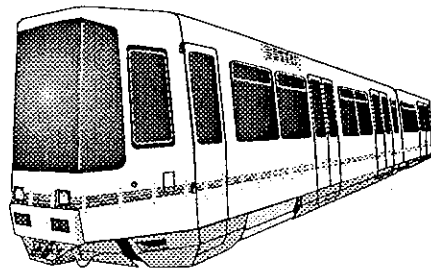


Juillet 91-juillet 92 : il aura fallu un an pour poser les six kilomètres de rail de la ligne.

deux. Le projet dû aux architectes Italo Rota, Thierry Bloch et Bruno Fortier, choisis après un concours international, est de créer une promenade arborée de 32 000 m² d'un seul tenant, à laquelle sera intégrée la deuxième ligne de tramway, de ne laisser aux automobiles que deux voies de circulation dans chaque sens, limitées à 30 km/h.

Cette opération d'urbanisme d'envergure préfigure ce que pourrait être le Nantes de l'an 2000 : une ville où automobile, transports publics, piétons et cyclistes se partageraient l'espace.

Robert Viennet



LA DEUXIEME LIGNE DE TRAMWAY :

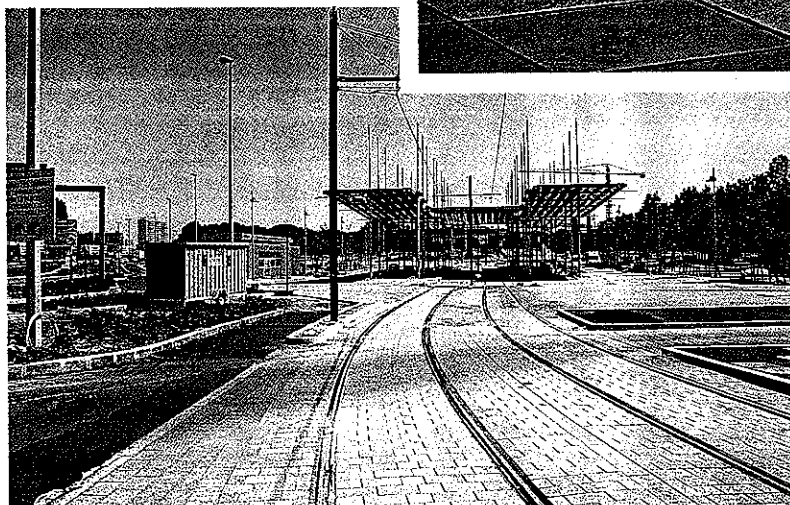
UNE DYNAMIQUE DE RESEAU

En 1985 Nantes mettait en service sa première ligne de tramway sur 10,6 km. Cette grande première Nantaise (le dernier tramway avait roulé dans la ville en 1957) était aussi un événement de portée nationale puisque il s'agissait tout simplement des premiers tours de roues du TFS, le tramway français standard né du fameux concours Cavaillé (1).

Quatre ans plus tard, le 22 avril 1989, la ligne était prolongée de deux kilomètres jusqu'au stade de la Beaujoire. Cette ligne en site propre sur tout son parcours, sauf aux carrefours, utilise en partie l'emprise d'une ligne SNCF désaffectée.



L'arrivée du tramway a été l'occasion pour la municipalité de Rezé de réaménager certains quartiers. La place du château, terminus de la ligne, ou vivent près de 6000 personnes en est le plus bel exemple avec son espace piétonnier.



La place Pirmil entre Rezé et Nantes va jouer le rôle de pôle d'échanges puisqu'elle mettra en correspondance la ligne 2 du tramway avec dix lignes de bus et un parking automobile.

Une facilité dont n'a pas bénéficié la seconde ligne. L'espace qu'elle occupe est pris à l'automobile. Ils s'agit donc bien d'un choix d'urbanisme, d'une volonté affirmée de reconquête de l'espace urbain. D'autant que cette seconde ligne ne tangente pas le cœur de la ville comme la première mais le transperce de part en part.

EN COUVERTURE

BILAN SYNTHETIQUE

	1	2	3	4	5	6
Longueur des tracés	7,8	6,7	6,0	8,0	7,9	7,8
Population desservie	50 970	38 580	39 070	37 220	34 605	36 798
Emplois desservis	26 190	26 125	25 560	27 010	26 480	27 566
Scolaires 2 ^e degré desservis	9 355	8 505	9 885	9 540	10 260	8 140
Etudiants desservis			930	18 655	18 655	18 755
Potentiel	86 515	70 210	75 145	92 425	90 000	91 250
Commerces riverains	200	257	133	119	88	57
Services riverains	88	95	115	85	68	49
Arbres à replanter	- 420	- 280	- 370	- 500	- 460	- 350
Stationnements à créer	- 250	- 330	- 350	- 550	- 280	- 200
Facilité insertion	**	**	**	**	**	**
Plan de circulation	**	**	**	**	**	**
Réseau bus associé	**	*	*	*	*	*
Coût	585	525	501	621	616	655
Délais	Jan 83 Sept. 84	Mars 83 Sept. 84	Janvier 83 Sept. 84	Avril 83 Sept. 84	Avril 83 Sept. 84	Avril 83 Sept. 84

* FACILE ** DIFFICILE *** TRÈS DIFFICILE

Quelle est le potentiel de population, d'emplois, de lycées desservis ? Le tramway s'insérera-t-il facilement dans la circulation ? Quel sera son coût ? Quelques questions auxquelles il a fallu répondre avant de choisir le tracé définitif de cette ligne.

Le tronçon mis en service le 26 septembre sera long de 6 km (12 stations). Il reliera Rezé (sud de l'agglomération) au centre de Nantes et sera en correspondance avec la première ligne. Un an plus tard la ligne sera prolongée vers le nord sur 4,3 km pour desservir notamment le pôle universitaire (19 000 étudiants). Enfin en septembre 1994 un nouveau prolongement de quatre kilomètres permettra la desserte des quartiers nord de l'agglomération jusqu'à la commune d'Orvault. A cette date la ligne 2 sera terminée et s'étirera sur 14,6 km et 28 stations.

Cette ligne est d'un intérêt d'autant plus grand pour les Nantais qu'elle dessert un centre-ville qui regroupe plus de la moitié des 120 000 emplois de l'agglomération.

Les prévisions de trafic de la première ligne étaient de 45 000 voyageurs/jour. Actuellement, plus de 65 000 personnes l'empruntent quotidiennement. Un chiffre qui devrait encore s'accroître avec la mise en service des rames dotées de la nouvelle caisse centrale surbaissée qui augmente la capacité de plus de 40 % (voir encadré).

Pour la ligne 2 les dirigeants de la TAN, qui escomptent un effet réseau, prévoient 70 000 voyageurs par jour. Le coût total de la seconde ligne est de 1,6 milliard de francs dont 650 millions pour la première tranche.

Le réseau de bus sera restructuré ou plutôt redéployé puisque le district a décidé de poursuivre sa politique d'extension du réseau lancée en

UN TRAM PLUS ACCESSIBLE

Avec la nouvelle ligne les Nantais découvriront un nouveau tramway doté d'un élément central accessible aux handicapés et qui augmente la capacité des rames de 40%.

Le problème était simple : il fallait rendre le tramway nantais, non conçu pour cela au départ, accessible aux fauteuils roulants et aux poussettes tout en conservant un matériel vieux de seulement cinq ans (la durée de vie d'un tramway est estimée à 30 ans). Le district a donc passé commande à Gec-Alsthom, dans le courant de l'année 1990, de 34 éléments de caisses intermédiaires à plancher bas pouvant s'intégrer aux rames existantes du parc. Cette nouvelle rame ainsi formée de trois caisses augmente de 44% la capacité du véhicule.

La caisse intermédiaire accessible par deux portes est à 35 cm du rail (contre 87 cm pour les autres éléments). Ces deux portes sont dotées d'une palette rétractable actionnée à la demande des voyageurs ou systématiquement.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions

- Longueur hors tout : 39,15 m.
- Largeur de caisse : 2,30 m.
- Hauteur du plancher au rail : partie basse 0,35 m, partie haute 0,87 m.

Performances

- Vitesse maximale : 70 km/h.
- Accélération moyenne de 0 à 40 km/h 0,83 m/s.
- Accélération moyenne de 0 à 70 km/h 0,60 m/s.

Capacité

- Passagers assis 74.
- Passagers debout 162 en charge normale et 269 en charge maximale.

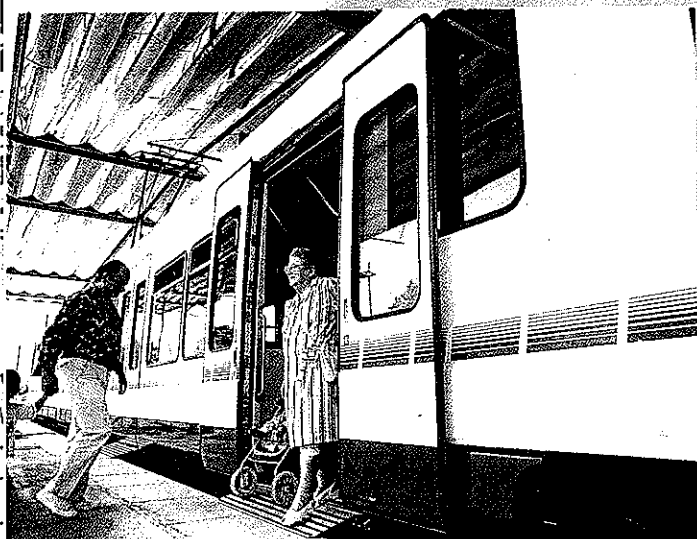
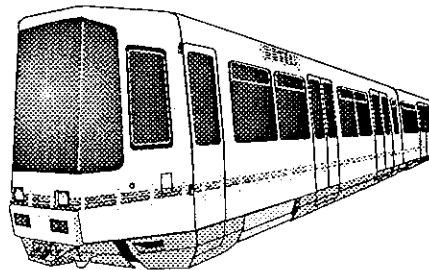


Photo J. Pacor. Semitan



DISTRICT, SEMITAN : DEUX ACTEURS POUR UN RESEAU

1989 (objectif 10% d'offre kilomètres supplémentaire en dix ans) en développant notamment les liaisons de rocadés entre quartiers. Ce développement a un coût, il sera pris en charge par le versement transport, porté de 1,25 % à 1,75% depuis 1990 et qui rapporte 280 millions de francs par an ; par une augmentation de la fiscalité propre du district dont le produit a atteint 84 millions en 1992 contre 55 en 1991 ; et par une augmentation du prix du ticket qui est passé de 6 à 7F (en moyenne pour tous les titres cela représente une augmentation de 10%) en juillet et qui devrait continuer sa progression au dessus de l'inflation pendant 5 ans pour rattraper un différentiel estimé à 30% par rapport aux autres grandes villes françaises.

Robert Viennet

(1) Marcel Cavaillé alors secrétaire d'Etat aux Transports, avait lancé à la mi-75 un concours pour la mise au point d'un tramway moderne. C'est le groupement Alsthom-Francorail-MTE qui avait été lauréat.

LE DISTRICT

Le district de l'agglomération nantaise a été créé en décembre 1991. Il remplace le syndicat intercommunal à vocation multiple, le Siman, créé en 1982.

Il réunit les 20 communes de l'agglomération. Il exerce diverses compétences dont l'organisation des transports en commun.

Dans ce domaine il a pour partenaire la Semitan (Société d'Economie mixte des Transports en commun de l'Agglomération nantaise), à laquelle il a confié l'exploitation du réseau et la réalisation des investissements transports qu'il décide.

LA SEMITAN

L'actionnaire principal de la Semitan est le district qui détient 65% de ses actions. Les autres actions sont détenues par la CCI de Nantes (10%), la Caisse d'Epargne (10%) et Transcet S.A. (14,95%) qui assure par ailleurs auprès de la Semitan une mission d'assistance technique.

La Semitan emploie 1086 personnes (dont 735 agents de conduite) réparties dans trois unités de production et un siège administratif.

Le matériel roulant se compose de 357 véhicules dont 32 tramways auxquels il faut ajouter ceux de la nouvelle ligne, 110 autobus articulés, 205 autobus standard, 9 minibus pour handicapés et 1 minicar pour la desserte de l'aéroport. Par ailleurs 70 autobus standard sont utilisés en affrètement pour le compte de la Semitan et 49 en transport scolaire. La Semitan dessert un territoire de 473 km² pour une population de 495 000 habitants.

Le réseau se compose de 58 lignes. 17 millions de kilomètres sont parcourus chaque année dont 1,3 million par le tramway et 2,6 millions par les transporteurs affrétés. Soit 34 kilomètres par habitant et par an.

