

## Forum THNS 2012 – Shanghai

### La place du tramway dans la chaîne de mobilité : principes et exemples réussis

*Olivier LOISEAU BILLON, Chef de projets, Véolia Transport RATP, Chine*

On désigne par « chaîne de mobilité » ce qui regroupe l'ensemble des modes de transport allant de la marche à pied jusqu'au ferré lourd. Ces modes de transport sont hiérarchisés. La hiérarchie s'exprime en termes de capacité. La chaîne de mobilité doit être prise en compte dans la création de pôles d'échanges.

L'inter-modalité, la multi-modalité, c'est l'organisation de l'interconnexion entre les différents modes de transport de façon à réduire l'impact du passage d'un mode à l'autre.

#### Questions préalables à la création d'un pôle multimodal

Du point de vue de l'opérateur, parmi les critères qui font qu'un pôle multimodal va être un succès ou un échec, il faut se poser plusieurs questions :

- Savoir si, opérationnellement, ce pôle multimodal est utile. La Professeur SMETS a évoqué l'existence de croisements fortuits de modes de transport qui, de manière involontaire, peuvent constituer des pôles d'échange. Ce n'est pas le moyen d'aboutir à la meilleure interconnexion.
- Quelle est la meilleure localisation ? à proximité des secteurs de déplacement important ; à proximité de zones en développement ou appelées à se développer ; est-ce qu'on a des contraintes immobilières dans le secteur, présentes ou à venir ;
- Existe-t-il des possibilités d'extension à d'autres modes ?
- La manière dont le pôle multimodal va être disposé va-t-elle permettre de faciliter la connexion de mode à mode (la rupture de charge doit être la plus atténuée possible) ? il faut que la mémoire, dans un lieu d'interconnexion, joue son rôle dans le bon sens ; il ne faut pas qu'on se souvienne de la difficulté qu'on a eue à transiter d'un mode à un autre.
- Existe-t-il un système de billettique intégré ? Changer de mode est en soi une contrainte. Si on souhaite l'alléger il faut éviter les changements de tarification. Il existe aujourd'hui un éventail de solutions intelligentes pour pallier cette difficulté.
- Est-ce qu'on assure les correspondances de manière efficace ? Il est essentiel, quand on étudie un futur pôle d'échanges, de travailler à la refonte des connexions, des réseaux et de leurs horaires. Les connexions doivent être assurées de manière efficace et garantie. De nombreux moyens sont à disposition. Par exemple, « les feux de rétention » liés au SAE qui permettent par exemple au bus d'attendre que le tramway arrive avant de repartir.

- Et enfin est-ce que la connexion entre les modes, telle qu'on l'envisage, est vraiment proportionnée par rapport aux fonctions que remplissent les différents modes et à leur capacité ? Par exemple, lorsqu'il s'agit d'une ligne de tramway qui doit opérer avec plusieurs lignes de bus, il est nécessaire de prévoir des espaces suffisamment dimensionnés pour faire face à la sortie du tramway aux heures de pointe.

## La chaîne de mobilité : une hiérarchie définie par la capacité des modes qui la composent

Le tramway, en Europe et en France, est le mode le plus important. En Chine, son positionnement est celui d'un mode complémentaire des modes plus lourds. C'est le mode de transport principal dans les grandes villes européennes (hors métropoles) où il constitue un vecteur d'accélération du développement dans les zones où une forte expansion est prévue.

## Deux exemples français de multimodalité réussie : Nantes et Montpellier

Ces deux agglomérations ont commencé à réfléchir au début des années 90 à des réseaux complexes et maillés et à développer une politique de pôles d'échanges.

### Nantes

L'agglomération dispose de 28 emplacements de parcs relais, dont 12 directement reliés au tramway et qui se situent aux entrées de ville. Cela représente un total de 4 500 places de stationnement (à rapprocher d'une population d'environ 500 000 personnes).

Un des pôles les plus récents est articulé autour d'une ligne de BHNS, une ligne de bus express appelée « chronobus » à temps de parcours garanti, 10 lignes normales, une station de vélo et un parc relais de 500 places.



Sur la période 2000-2011, cette politique a engendré une augmentation de 32% de la fréquentation totale du réseau de transport public et une diminution de 12% du trafic routier. Le taux moyen d'occupation des parcs relais est de 80%.

## **Montpellier**

L'exemple montpelliérain s'illustre avec une politique offensive de construction de parkings relais pour éviter la congestion. La ville totalise 5000 places et 10 parcs relais tous connectés au tramway. La politique tarifaire a pour objectif de garantir la compétitivité des parcs relais (gratuité pour tous les abonnés aux transports publics, prix du parking inclus dans les billets occasionnels à la journée ; stationnement gratuit durant les weekends).

Dans les quinze dernières années on observe une augmentation de 150% du taux moyen d'occupation des parcs relais. Sur la période 2003 2011, le tramway a connu une progression de 80%, les usagers étant, pour 50% des clients occasionnels et 50% des clients réguliers.

## **Considérations générales**

- Les pôles d'échange doivent être installés aussi près que possible des autoroutes et voies express desservant le centre-ville ;
- Ils peuvent être connectés à un mode ferroviaire (trains de banlieue, métro, tramway) :
- Il est important qu'ils soient correctement signalés et ce, le plus en amont possible (Il y a en France quelques expériences malheureuses de parcs relais qui se situent loin des axes autoroutiers, sont difficiles à trouver et qui, de ce fait sont faiblement utilisés).
- Les pôles d'échange doivent être périodiquement évalués par des enquêtes clientèle.

## **Le modèle de pôle d'échange de demain**

Il devra être capable de multiplier les offres de transport et les services d'accompagnement : connexion au tramway, connexion aux trains de banlieue, ou au métro , services d'auto-partage et de covoiturage, vélos en libre-service et bouquet de services comportant l'information voyageur, la vente et la réservation. En outre, les futurs pôles d'échange devront être accompagnés de zones de développement commercial et d'immobilier de bureau. Ils pourront également comporter des « espaces découverte » (itinéraires de marche à pied) et des aires de jeux.

Un des facteurs essentiels de réussite de la politique des pôles d'échange est qu'ils puissent reposer sur un décideur politique unique.