



jeromedyon@laposte.net

Contribution de Jérôme DYON

Grand débat sur la transition énergétique : propositions pour les transports collectifs nantais

En relation avec les intentions politiques et le débat métropolitain lancé sur les franchissements de la Loire, le maillage du réseau de transports en commun et la transition énergétique, l'auteur livre quelques propositions pour les transports collectifs nantais.

Contexte et perspectives

Mailler le réseau afin de permettre de raccourcir les trajets périphériques —de commune à commune comme de quartier à quartier— tout en réduisant la saturation des lignes au travers du centre, est le moyen de renforcer son attractivité et donc sa part de la mobilité quotidienne.

Héritage de l'histoire, le réseau des transports collectifs nantais est encore très majoritairement organisé de manière radiale —une forme toujours parfaitement légitime au regard de l'importance du centre-ville dans la vie locale— alors que les quartiers sont encore bien peu de chose.

Le réseau nantais est en fait déjà assez correctement maillé en recoupement du réseau principal radial, à relative proximité du centre (lignes 10 au Nord et 30 au Sud) comme plus en périphérie avec les lignes 20, 50 et 80 entre autres liaisons transversales partielles, mais les manques sont flagrants qui imposent le passage par le centre et notamment par Commerce, dont :

- le busway, sans raccordement direct aux lignes de tram 2 et 3
- les franchissements de la Loire, concentrés pour l'essentiel sur les deux lignes de ponts centrales, la C5 étant un demi-franchissement, la ligne 26 aussi et la 40 par Cheviré une ligne tout à fait secondaire.

La question urbaine au sens large n'est sans doute pas à oublier dans cette perspective, avec la perspective d'une ville multipolaire constituée de quartiers plus autonomes minimisant les demandes de déplacements quotidiens, voire le taux de motorisation des ménages. Le développement de nouveaux quartiers est là à Nantes bien en phase pour l'instant avec cette ambition, pour peu que l'offre commerciale, de service et d'emplois y soit localement à la hauteur du nombre d'habitants... mais c'est une autre question.

Si les franchissements de Loire apparaissent comme le maillon faible du réseau, ce ne sont pas les possibilités de les améliorer qui manquent... sur la carte tout du moins pour l'instant, sans que leur faisabilité soit inenvisageable a priori.

Propositions pour de nouveaux liens TC transloire

1 - Franchissement par le pont de Cheviré

Afin d'apporter une possibilité de capter un flux non négligeable pour les accès aux ZA Ouest, les liens transloire sectoriels et intercommunaux, la ligne 40 pourrait être améliorée et renforcée, avec :

- son prolongement de part et d'autre du pont, vers St Herblain bourg - la Pélousière au Nord et vers la zone D2A au Sud (voire l'aéroport et à terme le futur grand quartier qui naîtra là suite à son transfert à NDDL)
- des parkings-relais accessibles aisément depuis le périphérique, avec un accès situé idéalement à distance du pont pour ne pas être trop pénalisés par les bouchons en périodes de pointe
- la création de couloirs latéraux réservés sur les bretelles d'accès au périphérique et autres secteurs à bouchon hors périphérique (Bouguenais, Roche Maurice, ...)
- un service accru avec une desserte au quart d'heure en pointe, voire toutes les dix minutes, pour être réellement attractif.

La pertinence de cette ligne 40 renforcée ira grandissante avec une urbanisation des secteurs riverains concernés, aujourd'hui vides ou peu construits.

2 – Extension du service Navibus entre Trentemoult et Chantenay

À la recherche d'une continuité efficace entre les diverses lignes de rocades nantaises, susceptible de réduire les flux passant actuellement par le centre-ville.

La cale Crucy apparaît être le meilleur endroit pour installer une passerelle d'embarquement similaire à celle de Trentemoult, en un compromis entre la longueur de la traversée et la proximité des lignes de bus en rive droite (10, 20, E1, ...) comme en rive gauche (30, ...) pour lesquelles des aménagements d'accès aux arrêts, voire d'itinéraire sont à faire pour minimiser le temps de transfert à pied.

3 – Deux lignes de bus croisées par l'île de Nantes, utilisant la ligne de ponts (AdB – 3C) créée à l'occasion de l'aménagement de la voie venant structurer le futur quartier

Il s'agit là :

- de desservir Nord-Sud la future polarité majeure de Nantes (dit "troisième centre de Nantes") et de la connecter tous azimuts au reste de la ville (en complément de la création d'une branche du T2 appelée à desservir le futur CHU voire la ZAC des îles en rive gauche de la Loire)
- d'apporter des compléments de franchissement à but de soulager les liaisons transloire existantes et saturées, Pirmil-Commerce notamment.

Ces deux lignes nécessiteraient une insertion dans des sites très délicats en termes d'aménagement, de fonctionnement et d'enjeux urbains (les ponts, le secteur des machines) : le secteur des Machines et le pont Anne de Bretagne forment à l'évidence un point très dur, demandant une grande inventivité formelle et une audace décisionnelle en accord avec la politique ayant conduit la transformation de Nantes dans les années 90.

3.1 - Une ligne entre Rezé Cité Radieuse et Commerce

Cette ligne s'inscrit au Sud dans un secteur à fort potentiel de restructuration et d'intensification urbaine (Les Iles, Cité Radieuse), tandis qu'au Nord elle pourrait être éventuellement prolongée en accord avec une recomposition du réseau.

Une connexion directe entre le secteur de Cité Radieuse et le pont des Trois Continents est à imaginer au travers d'un nouveau quartier. L'insertion sur le quai de la Fosse pourrait se faire en site propre en passant par la voie du tram 1 réaménagée jusqu'à la Petite Hollande.

3.2 - Une ligne entre St Jacques et Zola

Cette ligne vient apporter une offre en contournement à l'ouest du centre-ville, recoupant le tram 1, la C5 puis les trams 2 et 3.

Son insertion sur le pont de Pirmil –très encombré en périodes de pointe– pourrait s'envisager a minima avec un couloir réservé.

4 – Création d'une branche du tram 2 vers le CHU et la ZAC de Rezé les Iles

Pour mémoire, en reprise d'une proposition tout à fait pertinente de Nantes Métropole, même si la baisse du service tram à Pirmil va demander des solutions compensatoires apportées par les propositions au travers de l'île de Nantes.

5 – Une ligne entre Vertou - St Sébastien et Nantes centre-est (Coulmier - Waldeck) par Beaulieu et Malakoff

À la recherche d'une option de franchissement urbain complémentaire, à l'Est du centre-ville :

- apportant un lien TC Nord-Sud dans un secteur aujourd'hui dépourvu, recoupant toutes les lignes radiales (C6, C1, T1, C5)
- à même de décongestionner et compléter le Busway.

Cette ligne pourrait être en fait un détournement et un prolongement de la 28, entre autres options.

Des aménagements de voirie sont évidemment nécessaires, en particulier :

- sur et autour du pont Senghor (couloirs réservés pour une priorisation des bus en approche, accès et sortie du pont)
- au long de la rue Coulmier, où une suppression du stationnement riverain apparaît nécessaire (sous réserve de créer des poches latérales de parking apportant une solution décente aux besoins), et pourquoi pas, en une alternative très intéressante et plus aisée peut-être, un passage par le futur quartier de la caserne Mellinet, entre Dalby et Buât (à discuter rapidement dans le cadre du projet en cours).

6 – Une ligne ferroviaire entre Carquefou et Bouaye

Cette proposition apporte la perspective d'une liaison TC rapide au travers d'un secteur étendu de l'agglomération, capable de fonder une restructuration ambitieuse du réseau pour offrir tant à Carquefou-centre qu'à la Chantrerie et St Joseph (via une ligne spécifique) un lien enfin efficace avec le centre de l'agglomération (centre-ville de Nantes via le Tram, gare Sud, Beaulieu, le futur CHU et Rezé, entre autres).

A priori exploitée en tram-train, cette ligne pose la perspective du doublement de la voie aujourd'hui unique a minima dans les secteurs indispensables à un service suffisamment densifié pour être attractif (gares, sections intermédiaires stratégiques), et bien sûr de son électrification.

7 – Franchissement par le pont de Bellevue

Une ligne de bus entre Basse Goulaine et Ste Luce, prolongée vers les ZI NE et la Chantrerie pour créer un lien Nord-Sud permettant d'éviter d'avoir à passer au mieux par le busway avec un service important au moins en heures de pointe, voire tout au long de la journée dans sa partie Nord.

Outre ce lien traversant la Loire, cette ligne vient établir un maillage aujourd'hui très partiel dans le secteur de Ste-Luce - Carquefou, recoupant donc l'ensemble du réseau radial du secteur dont la C7 et se connecte à la future C9 de l'autre côté à Basse Goulaine.

