

Saisine Plan de déplacements urbains

16 mars 2010



Contribution de Ghislain de La Gatinais

Réflexions et propositions

- Aménagement d'une gare TER à proximité de Feydeau et conséquences induites
- Première approche pour une réflexion sur l'optimisation des transports urbains et leur intermodalité avec les transports péri-urbains

PRÉAMBULE

Merci d'excuser le souci du détail d'un guide-conférencier professionnel au service de Nantes Métropole, du CCO, du Grand Port Maritime Nantes-Saint Nazaire etc... J'ai conscience de dépasser le rôle de conseil d'orientation, fondement du conseil de développement en digressant vers les conséquences induites et annexes, soulevées par les questions relatives au PDU. L'essentiel est donc en caractère gras.

Aménagement d'une gare TER à proximité de Feydeau et conséquences induites

☛ Deux sites peuvent se dégager :

- Le premier, évoqué régulièrement : les abords de la place Ricordeau permettant une interconnexion avec les lignes 2 et 3 du tramway. Le transfert souhaité du CHU vers l'île de Nantes permettrait, à terme, d'optimiser la place disponible autour d'une place Ricordeau repensée.
- Le second, non évoqué, me semble-t-il : l'ouest de l'île Feydeau, à savoir **le terre-plein comblé dit de la Petite Hollande.**

Dans le souci de réaménager l'espace « de la gare à la Loire », cette idée permettrait d'englober plusieurs réflexions, comme la valorisation d'un patrimoine vecteur d'image positive et le renforcement de l'attractivité du centre-ville.

Pour allier les deux, une proposition se dégage : des quais souterrains, le long des voies ferrées existantes, pour la création d'une gare TER. **Cette gare serait accompagnée d'un lieu de vie** composé d'infrastructures souterraines, dont la profondeur serait contingentée par la complexité du terrain, à savoir deux ou trois niveaux, répartis sur la longueur de l'esplanade dite de la Petite Hollande.

Digression : Comment serait occupé cet espace souterrain et ses abords ?

Un projet a été esquissé dans le Nantes Passion N°78 page 13. A l'image de ce qui avait été proposé, il serait intéressant de créer un véritable miroir d'eau, dans la continuité des douves vertes de Feydeau sud, en reprenant comme limite de la zone l'axe des anciens ponts Feydeau et Maudit. Il s'agirait d'intervenir peu sur l'existant pour ne pas dénaturer le square Jean-Baptiste Daviais et les aménagements d'Etienne Coutant, tout en valorisant un espace pensé par les urbanistes du XVIII^{ème} siècle : la pointe de l'île, les abords de la bourse, le « quai » de l'île Gloriette.

➤ **Plus qu'une gare TER : un espace esthétique, dynamique et discret**

Rappelons, sans entrer dans le détail, que, parce que Nantes est une ville de tradition industrialo-portuaire, **les voies ferrées traversant la ville**, avant et après la création du tunnel, **restent un obstacle à l'aménagement optimal du centre-ville**. Mais, comme la base sous-marine de Saint-Nazaire, il semble raisonnable de faire de cet obstacle la solution...

D'un côté, depuis les complements, on note que Nantes a réussi à « résister devant la tentation de combler les vides¹ ». De l'autre un projet de centre commercial proposé par la CCI et le souhait de la SAMOA de proposer, éventuellement, des constructions à cet endroit doit être pris en compte. La gare TER, localisée en ce lieu, pourrait en être la synthèse.

Dans un article de Nantes Passion daté de mars 1991, les architectes Barto + Barto proposaient de réaliser le **miroir de Feydeau** « dans » l'ancien bras de la Bourse. La démarche d'espace contemporain fonctionnel souterrain vient d'être validée par le Conseil général pour le réaménagement du musée Dobrée. Ce type de concept permet le consensus : l'affirmation de l'architecture contemporaine et la valorisation optimale du patrimoine vecteur d'image.

Succédant à l'esplanade comblée, actuellement couverte de voitures, on trouverait, à la place, une gare TER mais également **un lieu de vie, vers lequel convergeraient les mouvements de l'espace métropolitain Loire Bretagne**. Ce lieu accueillerait, a fortiori, commerces et parkings, crèches, salles d'expositions. L'ensemble serait en connexion avec la médiathèque, le mémorial de l'abolition, la piscine de l'île Gloriette et arrimé au centre-ville historique. **La gare TER serait connectée à la ligne 1 du tramway à l'arrêt Médiathèque.**

Cet espace de vie serait logiquement recouvert d'une toiture translucide, symbolisant la Loire et permettant un éclairage zénithal de l'ensemble.

- _____ Niveau du sol : Toiture translucide.
- [] Niveau -1 : Etage d'activités éclairé par une lumière zénithale.
- [] Niveau -2 : Parking² / étage d'activités / quais TER.
- [] Niveau -3 : Parking (?)

¹ Extrait de l'article de Clothilde et Bernard Barto Nantes Passion N°15 de mars 1991 p 22 23.

² Avec prises voitures électriques, station de bicloo, station de Marguerite.

☛ Conséquences préalables et conséquences induites

Tout aménagement d'une gare TER à Feydeau sud ou à Feydeau ouest doit être précédé de la réalisation d'une déviation du trafic marchandise.

Si la nouvelle gare de Nantes doit voir le jour à l'horizon 2015, la solution consistant à dévier le trafic fret par le nord et l'ouest de l'agglomération n'aura pas le temps d'être réalisée. Bien que cette solution doive aboutir, il faut trouver une solution de substitution à court terme ; d'autant que si l'on ne réalise que la déviation par le nord, le grand problème inhérent à Nantes depuis 1853 (!) ressurgira : **comment desservir les terminaux portuaires nantais ?**

Dans la recherche d'une **solution à court terme**, les infrastructures portuaires de Cheviré et de Roche-Maurice, toujours existantes dans 10 ans, devront être reliées facilement aux réseaux ferrés. Une solution peut exister : **l'optimisation, à savoir le doublement, des voies ferrées le long de D 723, accompagné d'un passage de la Loire par un pont mobile entre Cheviré amont et le Bas Chantenay**. La présence du terminal céréalier et de l'entreprise Sodistock, utilisant les voies ferrées et les matières inflammables actuellement transportées par le tunnel dit de Chantenay justifie l'hypothèse proposée.

De plus, un développement durable nous incite à promouvoir le fer, du pied du pont « SNCF » de Pornic, jusqu'à Cheviré, la ligne est bordée de zones industrialo-portuaires dont les marchandises pourraient être acheminées par voies ferrées.

☛ Localisation

Deux fuseaux semblent possibles :

- Prolonger les voies ferrées existantes parallèlement à la rue de la Lhoumaille, située à Cheviré amont, par un pont mobile traversant la Loire et longeant l'est de l'entreprise LLT pour se connecter aux voies ferrées de la gare de Chantenay.
- Prolonger les voies ferrées par un axe parallèle à la rue de l'île Pointière. Il s'agirait ensuite de traverser la Loire pour aboutir au niveau des entrepôts de l'entreprise Mory Team, à l'est de l'entreprise Sodistock, dont l'activité est liée aux voies ferrées.

De plus, l'augmentation des voyageurs utilisant les lignes de Pornic et de Saint-Gilles devant nécessiter l'étude d'une déviation de Rezé, l'optimisation des voies ferrées le long de la D 723 serait l'amorce d'un tronçon d'une éventuelle déviation de la voie ferrée de Rezé³.

Questions et propositions annexes :

- ☛ Le pont mobile doit-il accueillir une desserte routière locale et une desserte routière des zones industrialo-portuaires ?
- ☛ La construction de dispositifs anti-bruits à travers l'île de Nantes, notamment le long des promotions immobilières Arboréa et Playtime, est indispensable.

³ Etude de la déviation de Rezé en annexe

Annexe :

Idée de déviation de la ligne traversant Rezé, inéluctable à long terme (2030)

Face à l'augmentation des voyageurs empruntant les lignes de Pornic et de Saint-Gilles, et avec le souci de préparer un avenir durable, l'étude de la déviation des voies ferrées qui traversent Rezé doit être prise en compte.

L'optimisation des voies ferrées le long de la D 723 peut être un élément de réponse. Comme on l'a exposé, cette solution permettrait d'absorber le trafic fret à destination, entre autres, du GPM NSN, mais également de dévier la voie qui traverse Rezé, présentant ainsi plusieurs avantages.

Tracé de la nouvelle ligne Pornic / Saint-Gilles

Le tracé serait celui existant jusqu'au franchissement du pont de Pornic « SNCF ». Ce dernier serait doublé (l'espace sur le pont le permet, quid de l'électrification ?) et le nouveau tracé utiliserait les infrastructures optimisées (doublement et sécurisation des passages le long de la D 723.) Cette hypothèse engendrerait le déplacement de la gare de Pont-Rousseau de quelques mètres avec un accès par la rue de l'île Macé.

Deux hypothèses, qui pourraient paraître utopiques ou farfelues si on ne raisonnait pas à long terme, découleraient ensuite :

Première hypothèse :

La ligne longerait le nord de la D 723 jusqu'aux abords de la carrière de Bouguenais, site de la rue des Pontreaux, puis traverserait la D 723 le long de la carrière. L'étude de cette partie du tracé serait ici la plus délicate puisque devant tenir compte des lignes à haute tension, de l'emprise de la carrière, de la proximité de zones humides naturelles. La ligne se poursuivrait, en fonction du fuseau adéquat, soit à l'emplacement du dépôt Fast Quérard relocalisé, soit le long du périphérique.

A cet endroit la ligne passerait à proximité du terminus de tramway Neustrie. Il serait logique de créer **une gare TER pour Bouguenais**, interconnectée avec le tramway soit en prolongeant le terminus le long du périphérique, soit en faisant passer la ligne perpendiculairement au terminus du tramway, en fonction du fuseau retenu⁴. La nouvelle ligne se connecterait à l'ancien tracé au niveau de la porte de Grand Lieu, pour rejoindre Bouaye par la ligne classique (doublée à terme en fonction du trafic).

Deuxième hypothèse :

La ligne longerait le nord de la D 723 jusqu'aux abords de la carrière de Bouguenais, site de la rue des Pontreaux, et continuerait à longer la D 723 requalifiée en boulevard urbain à double sens, en occupant l'espace actuellement utilisé pour les deux voies routières entrantes. Les voies routières allant vers le périphérique et Pornic seraient dénivélées au niveau du dernier rond-point pour permettre aux voies ferrées de gagner l'espace actuellement occupé par les voies entrantes.

Le passage sous l'échangeur de la porte de Bouguenais n'altérerait que les deux bretelles quittant la N 844 et allant vers le centre. Leur trafic, en parallèle de la voie ferrée, serait simplement cantonné le long de la carrière jusqu'au premier rond-point.

La bretelle permettant de rejoindre le périphérique depuis la D 723 serait dénivélée tandis que la ligne ferrée basculerait à l'est, le long de la D 723, permettant à la route de Pornic de repasser à 2X2 voies. Les voies ferrées prendraient place en parallèle de la départementale grâce à une largeur de terre plein central judicieusement surdimensionnée permettant un partage de l'espace sans expropriations apparentes. Les voies ferrées traverseraient ensuite la carrière de la Ville au Denis relocalisée, pour rejoindre la ligne classique jusqu'à Bouaye (doublée à terme en fonction du trafic).

Cette deuxième hypothèse s'intégrerait parfaitement dans l'idée d'une **ligne 3 du tramway prolongée jusqu'à Bouguenais bourg**⁵. L'interconnexion **gare de Bouguenais TER** / ligne 3 se ferait au niveau de la rue Ginsheim-Gustavburg (abords sud de Jardiland). L'accès routier vers la route de Pornic étant repensé.

⁴ Le tramway pouvant à terme être prolongé jusqu'à Bouguenais bourg.

⁵ Neustrie, rue Christophe Colomb, rue des Pontreaux, rue Ginsheim-Gustavburg, route de Paimboeuf.

Cette deuxième hypothèse, plus linéaire permettrait, **à long terme**, de faire rouler du matériel type AGV, créant ainsi une ligne Paris Pornic et Paris Saint-Gilles, comme il existe une ligne Paris Le Croisic.

L'inconvénient de ce tracé étant la forte déclivité, il faudrait déniveler les voix ferrées à partir de la Ville au Denis.

Bénéfice : augmentation des réserves foncières à Pont-Rousseau en récupérant l'espace dégagé par les infrastructures ferroviaires, utile à l'aménagement du quartier. Alignement esthétique du boulevard du G^{al} de Gaulle à Rezé, en supprimant le pont enjambant les voies ferrées. Un espace de promenade à l'emplacement des voies.

Première approche pour une réflexion sur l'optimisation des transports urbains et leur intermodalité avec les transports péri-urbains

Exemple : optimisation de la ligne 4 à long terme

Actuellement la ligne 4 s'étend de l'arrêt Foch Cathédrale à l'arrêt Porte de Vertou. Le succès incontestable de cette la ligne de TCSP mérite d'être conforté, en apportant des améliorations à l'existant et en la prolongeant.

Dans un premier temps, (PDU 2010 – 2020), le prolongement sud, exposé ci-après, pourra continuer à s'effectuer par la ligne express, porte de Vertou – Vertou centre, mais cet axe doit préfigurer le prolongement de la ligne 4.

Il en va de même pour la proposition de prolongement de la ligne 4 vers le **nord ouest**, qui s'effectuera à partir de 2014 par chronobus, (lignes 22 et 56) mais devra préparer le **prolongement réel de la ligne 4, sous forme d'un véritable TCSP** à plus long terme (PDU 2020 – 2030.)

Amélioration de l'existant :

Dans un souci de développement durable et de pratique de la ville, la ligne 4, comme l'ensemble des lignes de TCSP, doit servir à « rabattre » les usagers périurbains vers les entrées de la ville. Le développement des parkings relais est donc impératif mais il convient, au-delà, d'**optimiser l'intermodalité des divers réseaux de transport collectifs** en « rabattant » les lignes Lila vers les parkings relais, au plus près des A 844 et N 844 (périphérique) afin de soulager la circulation à l'intérieur du périphérique.

Prolongement sud :

À long terme (PDU 2020 – 2030) il faudrait prolonger la ligne 4 en direction de Vertou centre, pour inciter les Vertaviens et les habitants des communes du vignobles à ne pas utiliser leur voiture, pour effectuer des migrations pendulaires vers l'hyper-centre de Nantes. Il conviendrait de prolonger la ligne de busway par la voie de l'hameçon, la rue de la gare en direction du bourg de Vertou, le boulevard de l'Europe, comme le fait actuellement la ligne express mais il paraît judicieux de **placer le terminus, au-delà de Vertou centre, aux abords du rond-point du vignoble**, avec convergence de lignes Lila et parkings relais.

L'utilisation d'une navette électrique, à l'image de la navette Gruau utilisée pour relier le Navibus au P+R Trentemoult, doit être étudiée pour créer une synergie entre la gare de Vertou et l'arrêt Parc Bel Air, aux abords de l'intersection de la rue de la gare et de la voie de l'hameçon. Un P+R pourrait être créé à proximité dudit arrêt, servant à la ligne de busway et à la gare de Vertou grâce à la navette. Cette solution simple, qui semble peu coûteuse, peut être étudiée à court terme (PDU 2010 - 2020) en prolongeant la ligne de TCSP, pour un **terminus provisoire à Parc Bel Air avec P+R**.

Développement sud : création d'un « embranchement 4B »

Première hypothèse sud « 4B » : Grenerais – Pirmil – Océane – Sorinières centre.

Desservi actuellement par la ligne 94, cet axe sera utilisé par une ligne de chronobus à court terme. A long terme (PDU 2020 – 2030) cet axe pourrait être utilisé par un embranchement de la ligne de busway dite « 4B ». Le souci d'un réel TCSP sur cet axe, résiderait dans la complexité du partage de l'espace entre la place Pierre Semard et La Carrée à Rezé, le long des rues Jean-Jaurès, Aristide Briand et Charles Rivière (route dite de La Rochelle).

Deuxième hypothèse sud « 4B » : Bourdonnières – Océane – Sorinières centre.

Il conviendrait de créer **une ligne express à moyen terme (avant 2020) entre les Bourdonnières et Océane Nord**, empruntant l'espace réservé à l'origine pour créer un axe routier. Cette jonction entre le boulevard Mendès-France et le boulevard Condorcet, qui ne se justifiait pas pour un axe routier, se justifierait pleinement pour une ligne express puis un axe de TCSP. **Il donc faut impérativement conserver les espaces non bâtis entre le Boulevard Mendès-France et le boulevard Condorcet.**

Cette hypothèse permettra de redéployer la ligne 94 qui pourrait gagner Pirmil en desservant le cœur des quartiers de Rezé⁶.

Proposition pouvant se réaliser avec la matérialisation de cette hypothèse : une ligne de TCSP Sorinières centre Vertou centre par les Bourdonnières. **Un lycéen de Rezé sud, des Sorinières ou utilisant les lignes Lila 12, 62 et 180, pourrait ainsi se rendre au lycée des Bourdonnières ou de la Joliverie sans passer par Pirmil.**

Idée de prolongement nord ouest :

En utilisant, en partie, le tracé des lignes de bus 22 de Foch à Saint-Laurent, 56 de [Raoul Dufy] à Polyclinique, 84 de Polyclinique à Saulzaie, 93 de [Cochardière] à Hôpital Laennec. Dans un premier temps, (PDU 2010 – 2020), il pourrait s'agir d'**une ligne de chronobus optimisée jusqu'à Laennec.**

Annexes :

Arrêts pressentis

FOCH CATHEDRALE :

Le terminus Foch serait transformé en arrêt, un seul quai de busway serait nécessaire. Le quai désaffecté étant transformé en un salubre quai sécurisé de dépôt pour les cars de tourisme.

HOTEL DE VILLE :

À l'emplacement de l'arrêt actuel, en lien avec un réaménagement évoqué de la place Saint-Pierre⁷ et de ladite place de l'hôtel de ville. Partage de l'espace rue de l'évêché, rue du Maréchal Leclerc et rue de l'hôtel de ville. Les lignes de chronobus prépareraient ainsi la traversée de la ville « intra-muros » à l'évolution de l'espace pour accueillir une ligne de TCSP. NB : l'espace étant parfois étroit, il conviendrait d'y aménager les procédés de basculement utilisés entre les arrêts Bourdonnière et Maraichers.

PLACE DU CIRQUE :

Aménagé cours des 50 otages, à l'emplacement actuel par l'arrêt partagé avec les bus et futurs chronobus.

SAINT-NICOLAS :

Aménagé rue du Calvaire, à l'emplacement actuel.

DELORME :

Il faut d'ores et déjà évoquer l'évolution du boulevard Guist'hau. La solution qui ne plaît pas aux riverains doit cependant être étudiée à savoir **une ligne de TCSP au centre du boulevard**. Avec le réaménagement du boulevard Guist'hau se pose le problème de l'attraction du centre-ville. Avec une ligne de TCSP, il conviendra d'élargir les trottoirs afin de développer des boutiques en rez-de-chaussée, dans la continuité de la rue Franklin et de repenser le mode de circulation et de stationnement⁸.

MONDESIR :

Situé comme aujourd'hui, à l'extrémité du boulevard Guist'hau, il est concerné par le réaménagement du boulevard et le plan de circulation du quartier évoqué ci-après.

SARRADIN :

Situé probablement à l'endroit actuel ou de l'autre côté de la place Sarradin, la problématique est ici, la refonte complète du plan de circulation et de stationnement, sachant que la ligne de TCSP utiliserait l'extrémité de la rue Mondésir et la totalité de la rue Monselet.⁹

ANATOLE FRANCE :

Permettant un réaménagement complet de la place Anatole France, aujourd'hui des plus mornes.

⁶ Exemple : axe du 98 jusqu'à la rue Maurice Jouaud, rue de la Guilloterie, boulevard Paul Henri Spaak, boulevard Jean Monnet, place de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen pour reprendre l'axe de la ligne actuelle.

⁷ Description des aménagements de la place Saint-Pierre et de ses abords en annexe.

⁸ Ce thème relatif à l'attraction du centre-ville fera l'objet d'une note.

⁹ Note concernant la réorganisation du plan de stationnement et de circulation du quartier Monselet à suivre.

EQUIPEMENT / AUGUSTE PAGEOT :

Situé boulevard Auguste Pageot, à proximité de l'actuel arrêt Equipement, en amont du croisement avec la rue Gaston Serpette et le boulevard Alexandre Thomas.

La dénomination d'arrêt « Auguste Pageot » semble plus adaptée que « Equipement ».

Concernant l'aménagement, les platanes des boulevards Olivier Merson, Auguste Pageot et Alexandre Thomas, pourraient être remplacés par des arbres séparant les deux voies de Busway, dans l'idée du boulevard Gabory.

DOUMER / PARC DE PROCE

L'arrêt pourrait être aménagé rue des Dervallières, juste après la place Paul Doumer, en tenant compte du parking et de la solennité des platanes. NB : l'arrêt pourrait être nommé « Parc de Procé »¹⁰.

CONDORCET :

Résultant de la fusion des arrêts Procé et Poincaré, peu espacés pour une ligne de TCSP, un nouvel arrêt pourrait être créé, au niveau de la rue Condorcet, permettant de gagner facilement l'entrée principale du parc de Procé et la place Poincaré.

AURIOL :

Situé place Vincent Auriol permettant un réaménagement de l'espace public comme la valorisation optimale de l'ancien pigeonnier des Dervallières.

SAINT-LAURENT :

Cet arrêt, situé à l'emplacement de l'actuel, permettrait d'améliorer l'espace de la place. Le busway emprunterait ensuite la rue Jean-Baptiste Greuze pour gagner le boulevard Jean Ingres. NB : l'arrêt pourrait se nommer « Saint-Laurent-des-Dervallières ».

ABEL DURAND :

L'arrêt peut se situer à l'entrée du boulevard de la Baule, près de l'hypermarché ou au centre d'un rond-point Abel Durand repensé, laissant la part belle aux piétons, dans la continuité du boulevard de La Baule réaménagé.

IRLANDAIS :

Il faut impérativement tenir compte de la possibilité d'un mode de transport en site propre lors du réaménagement prochain du boulevard de La Baule. L'arrêt se situerait le long de la route de Saint-Etienne-de-Montluc ; son nom pourrait varier en fonction de sa position (Claude Bernard ou Ampère). Les voies de Busway rejoindraient la polyclinique par l'actuelle voie sans issue desservant le parking de la maternité, allongée jusqu'à la route de Saint-Etienne-de-Montluc où serait aménagé un rond-point.

POLYCLINIQUE :

Arrêt situé avenue Charles Nicolle, à l'emplacement de l'actuel arrêt de la ligne 84. Le terre-plein central de l'avenue Charles Nicolle, actuellement utilisé par le stationnement sauvage, permettrait un partage de l'espace Busway, automobile, circulation douce.

PARC TECHNOLOGIQUE :

La création de cet arrêt à l'intersection des rues Marcelin Berthelot et Augustin Fresnel permettrait de desservir le parc technologique en utilisant un espace vaste et plus adapté que les arrêts Faraday et Franklin. Pour rejoindre le Zénith, les voies de Busway utiliseraient la rue Benjamin Franklin et passeraient sous la N 844 en décaissant la rue (hauteur actuelle sous l'ouvrage d'art : 4,3 mètres).

ZENITH :

L'arrêt pourrait être situé au niveau de l'arrêt du 84 ou un peu en amont. L'aménagement de nouveaux parkings et/ou l'optimisation des parkings existants serviraient de parking relais. Le terminus Busway pourrait être situé au Zénith. Toutefois, pour capter en amont le flux périurbain, le terminus pourrait se situer à l'hôpital Laennec. Quel que soit l'avenir du CHU, le site Laennec restera un site utilisé lié à la santé et la recherche, donc ayant besoin d'être desservi tandis que la proximité de la N 444 et de la D 75, et les P+R associés, permettraient de capter les flux. Trois arrêts supplémentaires accueilleraient le Busway : Saulzaie « Ar Mor » boulevard Marcel Paul, aujourd'hui utilisé par le 84, Bio Ouest et Laennec utilisé par le 93.

¹⁰ Ce qui ne poserait pas de problème puisque l'arrêt Procé, actuellement utilisé par le 22 et le 56 n'existerait plus rue des Dervallières puisque la ligne de Busway utiliserait le tracé du 22 et que l'arrêt du 56 « Malakoff » serait déplacé, dans le bas de l'avenue du parc de Procé, face à l'arrêt 56 « Hermeland ».