



marc.lef@laposte.net

## Contribution du Collectif Transport

*Au nom du Collectif Transports, Marc Lefebvre livre ici une réflexion sur le "maillage" du réseau de transports collectifs, objet de l'un des 30 engagements de la métropole suite au grand débat sur la Loire.*

### Franchissements : quelle toile d'araignée, pour quel réseau ?

#### LA FORME DU RÉSEAU

À Nantes, l'apparence d'un réseau très "convergent" est le résultat de différents facteurs :

- historiques : exemple de la ligne 2 reprenant la traversée du fleuve sur l'axe des premiers franchissements de Loire à Pirmil, ou de la ligne 1 suivant les traces du 1er Tramway à air comprimé cheminant le long du port
- géographiques : avec les obstacles de plusieurs cours d'eau rejoignant la Loire
- politiques : à travers les options de tracés au moment de la renaissance du Tramway
- économiques : avec l'optimisation des lignes existantes déjà fortement convergentes (Chronobus).

En conséquence, les déplacements en transport en commun entre les villes au-delà du périphérique relèvent de l'exploit, alors que le passage par le centre semble obligé pour bon nombre de déplacements intra périphériques. Le Conseil de développement avait déjà mentionné un réseau "**radio concentrique**" dans ses remarques sur le PDU, les élus métropolitains en ont fait le 21e engagement relatif au grand débat autour de la Loire: "**passer d'un réseau de transport collectif centralisé à un réseau maillé**".

#### UN ENJEU POUR LA NOUVELLE CENTRALITÉ

En plein cœur de l'agglomération, l'île de Nantes intègre le projet de CHU dont les critiques concernent généralement les accès. Une offre de transport en commun à la hauteur de l'enjeu s'impose pour la réussite de cette transplantation.

Dans ce cadre, la déviation de la ligne 2 depuis Mangin vers le nouvel établissement hospitalier et la création d'une ligne de tramway Nord-Sud franchissant la Loire par les ponts des trois continents et Duchesse Anne, participent, à juste titre, d'une nouvelle répartition des flux de déplacements. La ligne C5 qui chemine entre les deux bras de la Loire y concourt également, ainsi qu'un nouveau maillon de navette fluviale envisagé entre Trentemoult, la pointe de l'île et Chantenay.

Ce maillage constitue l'amorce de la nouvelle "**toile d'araignée**" prônée par les décideurs et dotée, de surcroît, d'équipements ainsi que de matériels attractifs et performants qui devraient satisfaire les usagers que nous sommes. Les esprits chagrins regretteront cependant que l'araignée limite son tissage au cœur même du

nouveau centre de l'agglomération pendant que le réseau continue à faire converger vers ce "métacentre" la plus grande majorité de ses lignes performantes.

## **DE QUEL MAILLAGE PARLE-T-ON ?**

Si on observe le plan actuel du réseau Nantais, on constate pourtant que celui-ci n'est pas si mal maillé qu'on veut bien le dire, avec l'existence de plusieurs lignes périphériques permettant moult correspondances :

- une première (ligne 10) sur les "boulevards", de Chantenay à Doulon pour desservir Zola, puis les ronds points de Vannes, de Rennes et de Paris
- une seconde (ligne 20) depuis Chantenay, jusqu'aux facultés en reliant les différents quartiers de Nantes : Bellevue, Dervallières, Plaisance, Bout des Pavés
- une troisième (ligne 50) de Basse-Indre à porte de la Chapelle longeant peu ou prou le périphérique.

Alors d'où vient ce sentiment désormais largement partagé d'un réseau mal maillé ?

## **DES TROUS DANS LA TOILE**

Outre que ces lignes périphériques manquent de fréquence, de régularité, de ponctualité et de lisibilité en termes de matériels et d'infrastructures, elles ont toutes la particularité de buter sur l'eau.

- Parfois, il est possible de passer l'obstacle (l'Erdre) en changeant de bus (de la ligne 50 à la ligne 80).
- Parfois, avec des correspondances plus ou moins improbables, on peut espérer franchir les bouchons de Cheviré en passant de la ligne 20 à la ligne 40.
- Parfois une correspondance permet d'embarquer dans un bac (Basse Indre) mais sans pouvoir continuer sur l'autre rive (Indret).
- Parfois il est tout simplement impossible de passer le pont, comme pour les Lucéens et les Goulainais condamnés à regarder couler la Loire entre leurs communes.
- Au Sud-Loire, une ligne périphérique (30) relie Trentemoult à St Sébastien en passant par le Sud de Rezé. Elle vient, elle aussi, buter à chacune de ses extrémités sur la Loire. D'un côté, elle bénéficie d'une lointaine correspondance avec la navette fluviale. De l'autre, elle vient s'échouer au bord des îles. Une succession invraisemblable d'obstacles : multiplication de plateaux ralentisseurs, ronds points, arrêt au dessus d'un pont etc. l'a rendue aussi inconfortable qu'inefficace. Résultat, à l'occasion de l'arrivée du Chronobus C9, elle devrait finir piteusement amputée, en heures creuses, de l'une de ses extrémités transportant moins d'un voyageur par kilomètre...

## **ENGAGEMENT 21 : COMMENT "PASSER D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF CENTRALISÉ À UN RÉSEAU MAILLÉ" ?**

Ce n'est pas tant le maillage de la toile d'araignée qui manque à Nantes, que la qualité de ses fils, et les coupures qui la caractérisent. Ainsi :

- Il nous paraît urgent de relier les deux rives de Loire, au-delà du centre, en offrant des alternatives crédibles de franchissement en transport en commun à l'est comme à l'ouest de l'agglomération.
- À défaut de réserver des couloirs sur les ponts, l'utilisation de bandes d'arrêt d'urgence, comme à Grenoble, permettrait au moins d'accéder prioritairement au pied de deux principaux ouvrages de franchissement de Loire : Cheviré et Bellevue.
- Le pont Léopold Senghor dont la vocation de desserte de quartiers s'est transformée en substitut routier de la "deuxième ligne des ponts" pourrait renforcer avantageusement le maillage du réseau.
- La ligne 10 (sur les Boulevards) est déjà programmée pour bénéficier du label Chronobus. Les différents essais et les difficultés rencontrés dans le passé pour parvenir à "certifier" cette ligne selon des normes de qualité (ponctualité, régularité), démontrent que les demi-mesures ne suffiront pas à offrir un service performant sur cet axe.
- La ligne 50 a la particularité de tutoyer le périphérique. C'est une ligne de grande longueur qui doit, à ce titre, bénéficier de mesures prioritaires importantes pour en assurer la régularité et diminuer au maximum les temps de trajets.

- Entre les lignes 10 et 50, la ligne 20 dessert les "quartiers" situés à l'intérieur du périphérique. Ils sont reliés par des infrastructures routières suffisamment larges pour y accueillir des TCSP (Transports en Commun en Site Propre) à forte "valeur ajoutée" (Busway, Tramway).
- Au cours de la campagne électorale des municipales, un accord de programme entre les deux tours a retenu une option de raccordement Ligne 1 – Ligne 2 en franchissant l'Erdre, entre Beaujoire et les facultés. Ce raccordement devant préfigurer l'amorce d'une ligne de rocade en tramway reliant les quartiers (Chêne des Anglais, Beauséjour-Plaisance, Dervallières, Bellevue). On aimerait y croire.
- Alors que le Busway - l'une des vitrines des TC à Nantes - semble s'enraciner place Foch, pourtant présentée et aménagée comme un terminus provisoire, un maillon de quelques centaines de mètres jusqu'à la place du Cirque suffirait à améliorer qualitativement le maillage du réseau, en multipliant les correspondances avec les lignes 2 et 3 du TW, tout en soulageant le tronçon le plus chargé du réseau TW entre Commerce et la gare SNCF.
- Dans le cadre des multi modalités, la (re)mise en service de l'escalier mécanique de la place du Cirque à la Place de Bretagne complèterait l'offre de maillage en particulier à destination des personnes à mobilité réduites.
- Enfin, l'étoile ferroviaire doit jouer pleinement son rôle dans le maillage du réseau. Bien que très "convergente" par définition, elle ne nous semble pas suffisamment connectée avec le reste du réseau de transports en commun pour garantir une multi modalité efficace. Beaucoup de points d'arrêt sont encore sous exploités. Pour autant, le passage par la gare centrale n'est pas une fatalité. L'ancien projet de train-tram : Carquefou – Bouaye (via Malakoff, Mangin et Pont Rousseau), nous semble plus que jamais pertinent.
- À défaut d'avoir retenu l'option d'un nouveau franchissement pour optimiser le maillage de l'étoile ferroviaire entre Chantenay et l'île de Nantes, celle-ci dispose, malgré tout, de deux franchissements de Loire qui ne demandent qu'à monter en puissance.

## **QUEL FILS POUR QUELLE TOILE D'ARAIGNÉE ?**

La forme d'un réseau et la répartition des moyens mis en œuvre pour son exploitation en dit long sur l'importance donnée aux différents secteurs desservis. Quartiers d'ortoirs se rabattant vers un centre valorisé ? Ou organisation d'une pluri centralité ?

Nous avons la faiblesse de croire aux atouts du transport en commun comme l'un des outils d'aménagement et de valorisation, dès lors que les moyens sont à la hauteur des ambitions (Tramway, Busway). Tout comme la nouvelle ligne de tramway qui franchira la Loire sur l'île de Nantes alliera efficacité et attractivité, une ligne à fort potentiel structurant, reliant les quartiers, pourra contribuer à créer un effet multiplicateur sur le dynamisme, la perception et la valorisation de ceux-ci.

## **AU-DELÀ DU PÉRIPHÉRIQUE**

À ce jour, au-delà du périphérique, point de salut, ou presque, pour les liaisons de ville à ville en transport en commun. La réflexion semble buter sur les difficultés, par ailleurs indéniables, de desservir les populations à mesure qu'on s'éloigne du centre.

Peut-on en rester à ce constat alors qu'on prône la diminution des modes de déplacements motorisés, l'arrêt de l'étalement urbain et la densification urbaine au sein de la métropole ?

Le débat Loire a mis en évidence l'importance du maillage du réseau de transports en commun.

Un maillage de qualité ne doit pas s'arrêter au périmètre du métacentre.