



lugadet-stemler@orange.fr

Contribution de l'Association Nantaise Déplacements Environnement

Propositions pour de nouveaux liens TC traversant la Loire, répondant aux besoins de maillage du réseau de la SEMITAN

Objectifs

Apporter des solutions complémentaires de déplacement TC entre les deux rives de la Loire, et par là des alternatives au passage par le centre-ville.

Propositions

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 au Nord et vers la zone D2A au Sud
- 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,...)
- 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'itinéraires 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 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, notamment Pirmil Commerce dans ce secteur.

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 à l'évidence 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 Château Cité Radieuse et Commerce

Cette ligne s'inscrit au Sud dans un secteur à fort potentiel de restructuration et d'intensification urbaine. Au Nord, le lien avec Commerce pourrait être prolongé 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 a minima.

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 avec un couloir réservé dans le sens Nord-Sud.

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

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 nos propositions d'accroître et de diversifier les possibilités de franchissement.

5 – Une ligne entre Vertou - Saint 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 (T4?)

Cette ligne pourrait être en fait un détournement et un prolongement de la 28.

Des aménagements de voirie sont évidemment nécessaires, en particulier :

- sur et autour du pont S. Senghor (couloirs réservés pour une priorisation des bus en approche, accès et sortie du pont) et au long de la rue de Coulmier (interdiction de stationnement, mais avec des solutions pour les riverains,...)
- au long de la rue de Coulmier, où une suppression du stationnement riverain apparaît nécessaire (sous réserve de créer des poches latérales de parking apportant une solution décente aux besoins... une alternative intéressante pourrait être de passer par le futur quartier Mellinet, entre Dalby et Buât (à discuter rapidement dans le cadre du projet en cours).

6 – Franchissement par le pont de Bellevue

Une ligne de bus entre Basse Goulaine et Sainte 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 Sainte-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.

7 – 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-ville qu'à la Chantrerie et Saint Joseph un lien enfin efficace avec le centre de l'agglomération (gare via un transport hectométrique, centre-ville de Nantes via le T1, Beaulieu, le futur CHU et Rezé, entre autres).

A priori exploitée en tram-train, cette ligne pose la question du doublement de la voie aujourd'hui unique... avec a minima son doublement dans les secteurs indispensables à un service suffisamment densifié pour être attractif.

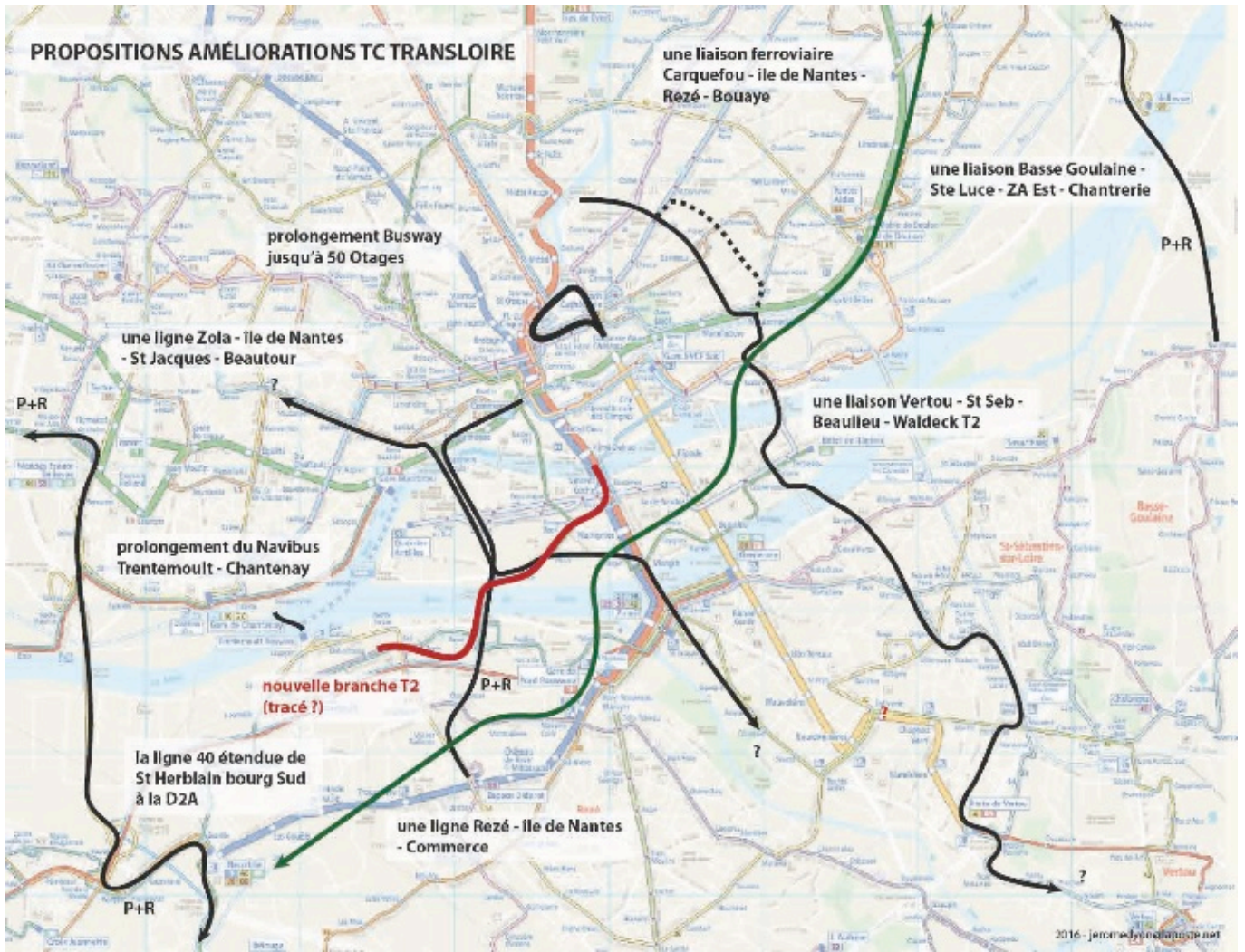
NB : fera l'objet d'un développement commun FNAUT Pays de la Loire-ANDE

8 – Le raccordement entre le T1 et le T2

Même si ce n'est pas à proprement parler un franchissement de Loire, cette liaison - quelque peu l'Arlésienne de la Semitan, le franchissement de l'Erdre fait qu'il peut être raccroché à cet ensemble de propositions.

Si une amélioration des lignes 70, 80 et E5 laissent de belles possibilités à moyen terme, ce raccordement reste un objectif majeur de structuration en site propre de l'agglomération, nécessaire à la valorisation des quartiers et commune du Nord de Nantes.

PROPOSITIONS AMÉLIORATIONS TC TRANSLOIRE



2016 - jensm@jensm.com