

Cinquantenaire cette année, bon pied bon oeil, l'ANDE renouvelle sa garde robe : nouveau logo, nouveau site internet et nouvelle lettre d'information. Pour autant, rien ne change et l'ANDE continue et insiste dans ses fondamentaux en faveur des transports publics et d'une mutation de la ville pour un moindre usage de l'automobile et surtout de l'autosolisme.

A l'affiche en ce début d'année, des propositions pour la maillage du réseau que notre Présidente Métropolitaine a appelé de ses vœux il y a quelques temps déjà – position de bon sens que nous voulons donc soutenir avec dossier spécial ci-après.

## AVANT LES NOUVEAUX TRAMS, DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DE LA LOIRE POUR MIEUX MAILLER LE RESEAU ?

Un ensemble de propositions réalisables à court terme et compatibles avec le futur tracé des nouvelles lignes de tram devant structurer l'île de Nantes.

Des connexions Nord-Sud en franchissement de la Loire tout au long de l'agglomération, venant mailler le réseau radial et apporter :

- des raccourcissements de nombreux trajets périphérie-périphérie,
- des possibilités nouvelles d'évitement d'un centre de Nantes saturé et de décharge des lignes majeures le traversant.

### Étoile ferroviaire et RER nantais

L'ANDE était aux côtés du Collectif transport et du Collectif Fer le jeudi 8 mai pour poser la « première pierre » de la gare Mangin-Beaulieu – pour nous une future pièce majeure du RER nantais.

L'actualité s'est accélérée à ce sujet avec la déclaration du président de la République (dans la logique de la Loi LOM et du projet SEM de SNCF Réseau avancé en 2020).

Nous poursuivrons donc avec nos partenaires habituels (et désormais de plus en plus d'élus) pour faire avancer au plus vite ce RER nantais, espérant déjà à court terme :

- une initiative commune rapide de la Région et de la Métropole au-delà de leurs chicaneries financières (qui paye ? toi d'abord ..),
- des améliorations rapides sur les dessertes actuelles.



# AVANT LES NOUVEAUX TRAMS, DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DE LA LOIRE POUR MIEUX MAILLER LE RESEAU ?

## Le raccordement du bac d'Indret à tout le réseau Sud-Ouest

Contrairement au bac du Pellerin, connecté aux TC de chaque côté de la Loire, le bac d'Indret n'offre pas de connexion en rive gauche en prolongement des lignes 50 et 81 à Basse Indre, ce en dépit d'une réorganisation récente du réseau.

Une nouvelle réorganisation est à envisager pour que la connexion au bac soit génératrice de services TC desservant plus complètement le secteur.

Une prolongation vers le bac des deux lignes actuelles desservant Brains, Bouaye et Saint Aignan notamment permettraient une connexion périphérique aisément prolongeable vers l'aéroport, la zone D2A et Neustrie pour créer un effet de réseau bien maillé dans ce secteur.

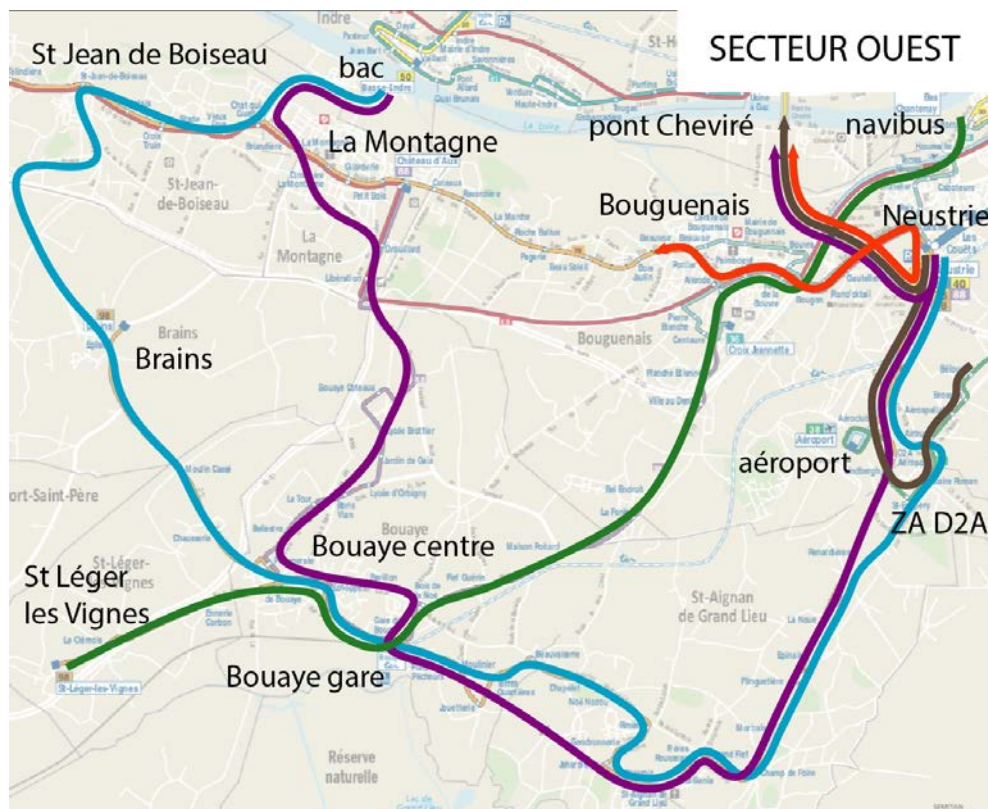
## Un développement des franchissements par le pont de Cheviré

Aujourd'hui, seule la ligne 40 utilise le pont de Cheviré, avec une fréquence horaire au plus en pointes, pour relier Bellevue à Neustrie sans aller plus loin, ne serait-ce que vers la zone d'activité D2A.

Afin de démultiplier l'offre de parcours raccourcis entre le Sud-Loire et le Nord-Loire par le pont, on pourrait envisager pour le moins :

- une extension de la ligne 40 au Sud pour aller desservir l'aéroport et la zone D2A, voire au-delà,
- une extension de lignes sudistes (78, ..) vers le Nord jusqu'à Bellevue et surtout un PEM à créer porte de Saint Herblain.

Une fréquence globale de franchissement de l'ordre de 10 mn est ainsi envisageable en pointes sur la section commune entre Bellevue et Neustrie.



## AVANT LES NOUVEAUX TRAMS, DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DE LA LOIRE POUR MIEUX MAILLER LE RESEAU ?

### Une relocalisation de la ligne C4 sur Beaulieu

Une telle réorganisation de la C4 apporterait :

- un accès direct au secteur Beaulieu en venant du Sud, plus intéressant que les doubles correspondances T2/3 / L4 - L5 ou 26 actuellement nécessaires,
- un service complémentaire dans le secteur.

En termes techniques, il est besoin :

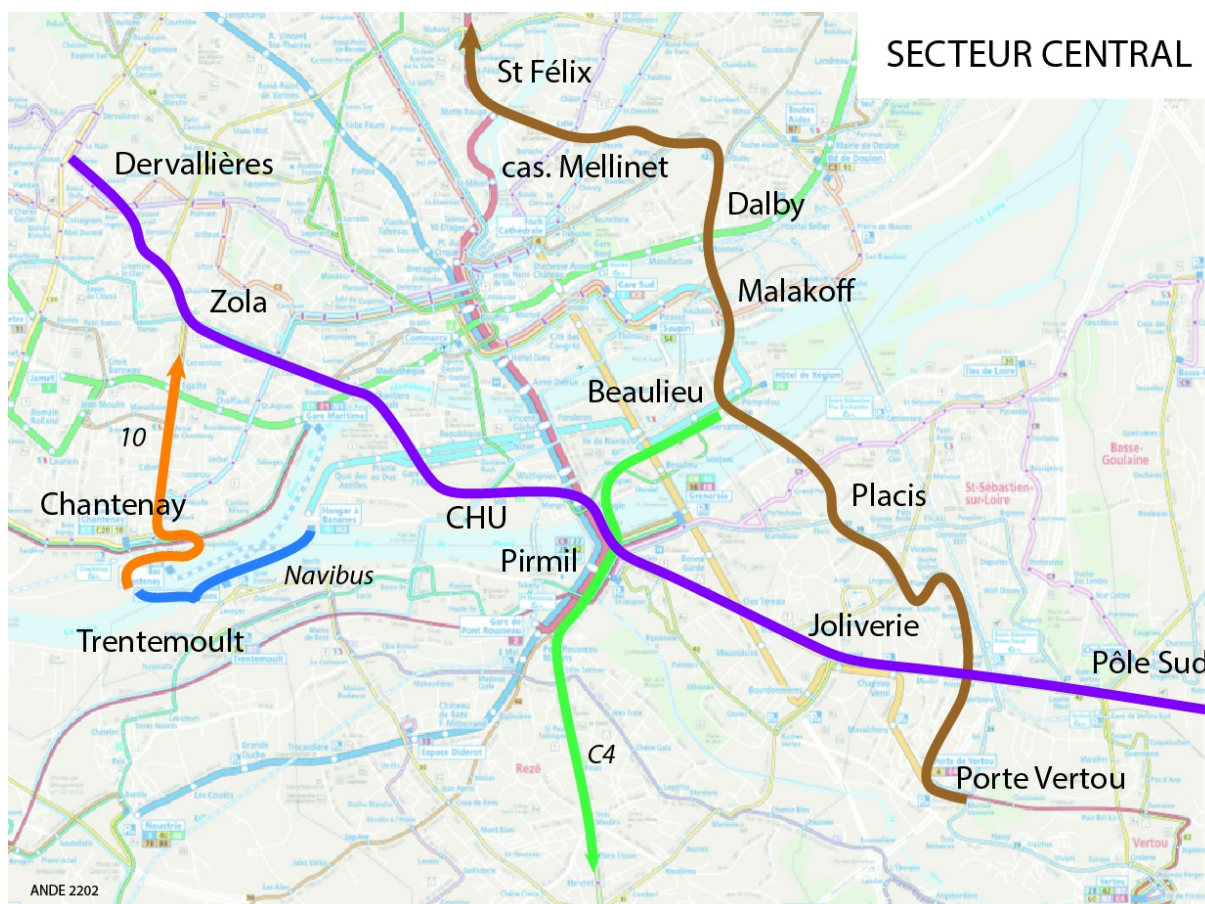
- d'un réaménagement du pont de Pirmil avec un site propre bus en réduction de l'espace automobile mentionné précédemment,
- d'une priorisation au carrefour De Gaulle, en cohérence avec les L4 et L5.

### Une escale Navibus à Trentemoult sur la ligne Chantenay – Ile de Nantes

Une liaison entre Chantenay et Trentemoult est désormais prévue, avec un bateau dédié, en complément de la ligne Chantenay – île de Nantes en place et maintenue. Bonne nouvelle pour une liaison demandée depuis longtemps !

Mais l'option alternative d'une liaison intégrant simplement une escale à Trentemoult sur la ligne Chantenay - île de Nantes possède un potentiel global bien plus intéressant en offrant une liaison additionnelle Trentemoult - l'île de Nantes et une fréquence au quart d'heure avec deux bateaux.

En rive Nord, un P+R et un prolongement d'une ligne de bus (la C10 plutôt) seraient bienvenus pour améliorer l'accès à un embarcadère pouvant être lui-même décalé vers l'aval.





# AVANT LES NOUVEAUX TRAMS, DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DE LA LOIRE POUR MIEUX MAILLER LE RESEAU ?

## Une nouvelle ligne de bus directe entre Les Dervallières et St Sébastien Pôle Sud par l'île de Nantes

L'île de Nantes - déjà une polarité majeure sans attendre le CHU, est très mal reliée tant à tout le secteur Ouest et Nord-Ouest de Nantes qu'au secteur Sud de l'agglomération (depuis l'abandon de la 42 jusqu'à Commerce pour ce dernier). Une ligne de bus dans ce couloir diamétral par les ponts Anne de Bretagne et Pirmil au coeur de l'île de Nantes (et donc le futur CHU) permettrait de combler ce manque et de mailler le réseau TC à l'Ouest du centre-ville.

Lieu stratégique s'il en est dans la réalité de son rôle actuel et dans la perspective du tramway devant y être implanté, le pont Anne de Bretagne pourrait être aménagé à ce terme en autorisant les bus sur les voies du tram, comme déjà acté pour les véhicules de sécurité et ambulances, et avant cela en y réservant une voie axiale TC .. (cf C7 route Ste Luce).

## Une transversale bus Nord-Sud complémentaire côté Est, entre Université et Saint Sébastien par Beaulieu

Une ligne recoupant les axes radiaux majeurs du réseau TC, qui viendrait combler un manque de maillage entre le centre-ville de Nantes et les boulevards (ligne 10) au Nord de la Loire, ainsi qu'au travers de Beaulieu et ensuite Saint Sébastien.

Un fonctionnement fluide demanderait quelques aménagements ad hoc (Senghor, route de Paris, ..).



## Une réorganisation de la ligne 60 pour devenir une liaison transversale globale entre Vertou et Carquefou par le pont Bellevue

La ligne 60 déjà en place du côté de Sainte Luce pourrait être réorganisée et étendue pour devenir une ligne de rocade extérieure.

Outre le lien direct établi entre les importantes polarités de l'Est nantais de part et d'autre de la Loire, cela apporterait des possibilités de liaison avec les diverses voies radiales structurant toute le secteur.

Peu d'aménagements apparaissent nécessaires, sauf les approches du pont de Bellevue et la traversée de Sainte Luce.

## COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITE

Les choses étant ce qu'elles sont désormais, ayons une attitude positive et constructive envers ce CPM, dont une des qualités est son intérêt didactique pour nombre de ses acteurs associatifs ou citoyens, qui restent notamment encore néophytes des problématiques de mobilité.

Suite à un appel à fournir des sujets de débat, l'ANDE a donc proposé quatre thèmes d'intérêt pour le développement des transports publics et la limitation de l'emprise de l'automobile sur nos vies (et la planète, cela va sans dire) :

- **le RER nantais**, de plus en plus d'actualité, en accord avec la FNAUT, le Collectif Transports et le Collectif Fer Nantes, pour que l'étoile ferroviaire nantaise soit pleinement enfin utilisée à la hauteur de son potentiel,
- **la forme du réseau des TC**, et notamment les questions de maillage transversal et de desserte périphérique pour que le passage par le centre-ville devienne de moins en moins une nécessité pénalisante pour les usagers et la TAN,
- **la forme de la ville**, dont l'impact sur la génération des besoins de déplacements et les usages modaux est mal perçu encore, si pour autant la « ville du quart d'heure » si économe en déplacements motorisés individuels commence à infuser dans les discours politiques,
- **l'offre de stationnement**, si importante pour l'usage de l'automobile, en centre-ville nantais comme dans tous les autres secteurs attractifs de l'agglomération, dont il est intéressant de débattre du comment, combien et pourquoi en rechercher une réduction, en connaissance des solutions, options et de leurs impacts.

Pour la majorité (PS et alliés) du Conseil Départemental de la Loire-Atlantique, qui nous promet d'en finir avec le sur-investissement routier, reconnu comme facteur d'artificialisation des sols.

L'ANDE dit chiche : l'argent du contribuable a mieux à faire qu'à courir sans cesse après un mode de croissance dépassé. Mais l'association reste vigilante sur ce sujet sur lequel déjà s'élèvent les vents démagogiques.

Pour la pauvreté et la fausseté de l'argumentation de Nantes Métropole – qu'on sait peu encline à soutenir l'avènement d'un RER nantais pour raison financière, exagérant fallacieusement son coût de mise en place.

Rappelons que les RER, issus de trains déjà en place sont surtout une question d'organisation et non d'investissements en infrastructure.

Rencontrez l'ANDE

lors de ses permanences mensuelles (le premier mercredi du mois) :  
1 rue d'Auvours - 44000 Nantes - [contact@ande-nantes.fr](mailto:contact@ande-nantes.fr)  
[ande-nantes.fr](http://ande-nantes.fr)