



**ASSOCIATION NANTAISE
DÉPLACEMENTS ENVIRONNEMENT**

**Balade multimodale du 20 avril 2024
Observations et propositions**

Rappel des objectifs particuliers à cette activité:

- observer le maillage du réseau dans le secteur Indre - Couëron, dépourvu de « chronobus »,
- analyser les liaisons des services Nao'Lib-TAN avec les bacs de Loire sur le plan des équipements et des services notamment dans le secteur Indre - Indret,
- réfléchir à l'optimisation des traversées de la Loire en transport public sur l'ensemble de l'agglomération,
- défendre et promouvoir la ligne 40 très figée dans ses extrémités et à l'offre modeste (ainsi que les lignes périphériques comme un atout de notre agglomération)
- même s'il n'était pas prévu à cette occasion d'utiliser des TER-SNCF, rappeler les propositions d'optimisation des services ferroviaires dans les gares de Couëron, Indre – Saint-Herblain, Nantes – Chantenay notamment dans le cadre du projet Service Express Régional Métropolitain(SERM) de l'agglomération nantaise dont nous regrettons les faibles avancées.

Résumé des propositions détaillées ci-dessous

Optimiser (voire redéfinir) les dessertes de l'ouest de Nantes dans la perspective du SERM

- en s'appuyant sur les pôles d'échanges actuels ou à renforcer (gares de Couëron, St Herblain – Indre, Chantenay),
- en définissant les lignes d'autocars ou d'autobus-express permettant une bonne desserte de la zone et de sa périphérie,
- en particulier réfléchir au devenir des lignes 78 et 91 (lignes express, chronobus)

Améliorer les traversées de la Loire en transport public

- meilleures fréquences sur la ligne 40
- prolongement ligne 88 à Indret,

Améliorer l'accessibilité, l'information et la promotion des services dans cette zone.

- en général développer une signalétique multimodale dans les gares et les stations d'autobus contiguës,
- améliorer les accès en particulier à Mendès-France (arrêt de la ligne 40) et au bac du Pellerin (stationnement indu sur le terminus de l'autobus)

Pôle multimodal de la gare de Chantenay

Observations

- convergence de plusieurs lignes Naolib-TAN : 10, 81, C1, C20,E1 express offrant une desserte attractive (vers le centre via « Gare maritime », vers le tram 1, vers le quartier universitaire avec la C20, vers la zone d'activité de Cheviré...
- desserte ferroviaire insuffisante : en semaine 21 services vers Nantes, 16 services vers l'ouest, service restreint le samedi et pas de guichet ouvert aux voyageurs (une demi-journée par semaine !),
- aucune mise en scène de l'intermodalité visible : pas de fléchage notable depuis la gare vers le réseau Naolib, pas de fléchage vers la gare depuis les arrêts d'autobus.

Propositions

- faire de ces installations le pôle multimodal de l'ouest de Nantes (desserte cadencée par le SERM ferroviaire, signalétique, pôle de service et de billetterie, amélioration de l'accessibilité),
- promouvoir ce pôle encore insuffisamment fréquenté,
- l'ouvrir sur la Loire (accès au Navibus n°2, P+R au sud de la gare),
- faire de la ligne 10 un chronobus.

Station de correspondance Mendès - France-Bellevue

Observations :

- accès par la ligne C20 : RAS (à l'heure, information sonore et visuelle) et bon cadencement qui a permis à un participant de rejoindre le groupe avant la correspondance,
- station de correspondance dans une zone en restructuration et signalée comme problématique par les conducteurs et les syndicats de la SEMITAN... mais évidemment pas un samedi matin à 9h00,
- observations sur la signalétique : en général dans ce type de station on attend un affichage et une information lumineuse de meilleure taille,

- quai de la ligne 40 très sommaire (pas d'abribus, pas d'information lumineuse).

Propositions :

- dans le cadre de la mise en service des lignes 6 et 7 réfléchir à l'affectation des branches de la ligne 1 (Mendès-France et Jamet) pour créer un vrai réseau réticulaire de tram à Nantes,
- toujours et partout améliorer la signalétique et l'information lumineuse dans les « grandes » stations de tram,
- revoir la station de la ligne 40 (+59) : accessibilité, abribus,affichage



© J.Dyon-ANDE

Parcours Bellevue-Neustrie sur la ligne 40

Observations :

- fréquence minima le samedi matin (un bus par heure) qui nous a obligé à retenir le sens nord-sud,
- parcours « scenic » sur le pont de Cheviré permettant d'observer le paysage nantais industriel et arboré (mieux qu'au volant!),
- parcours très rapide dans la circulation fluide d'un samedi matin.

Propositions :

- faire de ce service une ligne périphérique modèle pour la traversée de la Loire (fréquence:20 minutes) et la desserte de ses extrémités (extension vers les zones d'activité,parkings P+R
- lui réserver une voie et les accès au pont (en coopération avec les services de l'État

Station d'échange de Neustrie

Observations :

- deux minutes de correspondance entre les lignes 40 et 78 n'ont pas permis d'observation suivie.
- la réorganisation récente semble réussie.

Propositions :

- dossier à reprendre si nécessité avec notamment l'évaluation du dispositif « P+2 » et la demande de liaison des lignes 6-7 et 3 non prévue en l'état.

Trajet ligne 78 : Neustrie - Bac du Pellerin

Observations :

- fréquence satisfaisante mais trajet long à cause d'une voirie étroite partagée avec cyclistes et automobilistes, une urbanisation mixte (pavillonnaire et collective) avec peu de discontinuité sauf entre Le Pellerin et Saint Jean de Boiseau,
- à l'entrée du Pellerin terminus à « Château d'Aux » de la ligne 88 desservant Bouguenais
- pas de service de la ligne express E8 en week-end,
- au terminus « Bac du Pellerin » occupation indue de l'arrêt d'autobus pourtant bien identifié par des automobiles qui ont gêné la manœuvre de notre véhicule .



©J.Dyon-ANDE

Propositions :

- la prolongation de la ligne 88 au bac d'Indret est une revendication de la municipalité du Pellerin que soutiendra l'ANDE (desserte du pôle industriel « Naval Group », continuité du réseau Naolib sur les deux rives de la Loire. (une action spécifique sera proposée à Monsieur le Maire en automne)
- proposition à intégrer à une refonte de la desserte du SW autour de lignes express ou chronobus
- le respect de la zone de stationnement des autobus au bac du Pellerin semble prioritaire.

Bac de Loire Le Pellerin-Couëron

Observations :

- impossibilité de coordination des horaires bacs-autobus : bac en partance à l'arrivée du 78 d'où 20 minutes d'attente, mais correspondance immédiate rive droite avec le 71,
- succès de ce service vraiment multimodal (autos,cyclistes,piétons),
- rapidité de la traversée

Propositions :

- mieux traiter l'accès des piétons (rambarde ?)

- installer des toilettes sur les futurs bacs,
- aller vers la coordination des horaires du bac et des lignes 71 et 78.

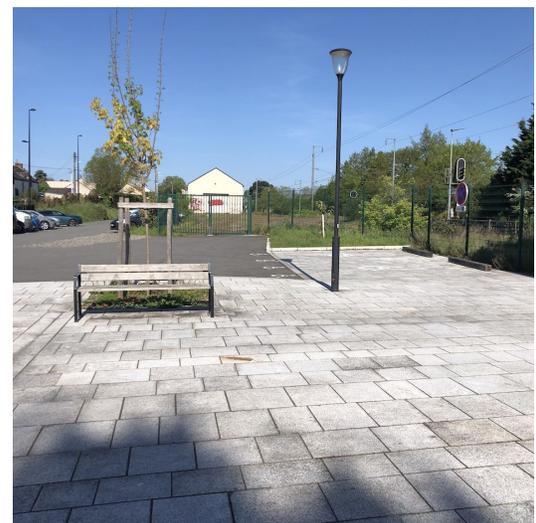
Parcours « Bac de Couëron » « Gare de Couëron »

Observations :

- ligne 71 jusqu'à « Jaunais » : fréquence correcte en « jour orange » : toutes les 25', permettant le « cabotage » jusqu'au terminus « Mitterrand » de la ligne de tram n°1
- marche à pied jusqu'à la gare de Couëron
- attente dans le secteur de la gare de Couëron permettant de noter les aménagements positifs (parvis rénové mais « minéralisé », garages à vélo, nouveau P+R) et de relever l'absence de présence humaine et surtout comme en gare de Chantenay la faiblesse de l'offre les samedis (les services existants ce jour là étant par ailleurs plébiscités du fait de la gratuité liée à la communauté tarifaire TER-Nantes Métropole).

Propositions :

- renforcement de l'offre du 71 en fonction de l'urbanisation au sud et au nord
- étudier un détour de la ligne 71 par la gare
- traiter la gare de Couëron en pôle multimodal du SERM (fréquence des trains, terminus d'autocars-express vers le nord-ouest ?)
- embranchement ferroviaire supplémentaire pour d'éventuelles dessertes semi-diamétrales ,
- présence humaine !



© J.Dyon-ANDE

« Gare de Couëron » « Mendès France-Belleuve »

Observations :

- le parcours initialement prévu a été modifié pour permettre des retours plus précoces à des participants, en conséquence il n'y a pas eu d'arrêt sur le parcours pour les observations « accessibilité et information lumineuse »,
- ligne 91 : fréquence toutes les 20' en jour orange, tracé relativement direct mais très peu de couloirs réservés, grande affluence (gratuité, fonction de cabotage car la ligne dessert plusieurs commerces importants et manifestation ce jour là à « La Carrière »).

Propositions :

- renforcement dans l'ouest de la métropole de l'offre en amplitude et cadencement à étendre à la ligne express E1 de manière à établir soit une nouvelle liaison © « chronobus » sur le parcours de la ligne 91 soit une extension du service E1 durant la journée (en étudiant son prolongement jusqu'à « Hôtel-Dieu » en utilisant la voie réservée à la ligne 11?),
- voir en urgence si ces propositions permettraient une offre pertinente dans le contexte des travaux sur le pont Anne de Bretagne-bvd Léon Bureau.
- bilan de l'accessibilité des arrêts de la ligne 71 (à faire)

« Mendès France-Bellevue » « Gare de Chantenay »

Observations :

- Retour par la ligne C20
- A 11h30 les parcs-autos autour de la gare de Chantenay sont occupés, preuve de la qualité de l'offre de transport collectif dans le secteur.

Proposition :

- aménager ici un parking « P+R » entre la Loire et la gare

Conclusions provisoires

Pertinence du mode de découverte « balade multimodale »

- en un minimum de temps accumulation d'observations sur les « transports du quotidien » et sur la « chaîne du voyage »,
- possibilité d'adaptation aux publics demandeurs (dans le cas du 20/04/2024 : écoute des attentes des élus participants),
- possibilité d'adaptations en temps réel (à condition de maîtriser les horaires et la connaissance du réseau !).

Points positifs dans le secteur traversé

- bonne desserte fine par le réseau Naolib-TAN des secteurs traversés (tracé, fréquence),
- potentiel des lignes circulaires rencontrées sur le parcours (C20,50,40) dont l'optimisation permettra d'améliorer les conditions de vie dans la première couronne urbaine et sera un des chantiers de l'ANDE pour les prochaines années,
- émergence de points forts d'un futur réseau « réticulé » avec des pôles multimodaux du SERM (gares de Couëron et de Chantenay) et des grandes stations de correspondance (« Mendès France » « François Mitterrand ») qu'il faudra rendre plus accessibles , plus sûres, plus performantes.

Marges de progrès

- renforcer les traversées de la Loire en transport public avec le prolongement de la ligne 88 jusqu'au bac d' Indret (qui fera l'objet prochainement d'une action des associations de promotion du transport public) et de meilleures fréquences sur la ligne 40,
- amélioration nécessaire des aménagements multimodaux et de l'information à « Gare de Couëron » et « Gare de Chantenay »
- amélioration de l'accessibilité des arrêts-bus (en particulier terminus de la ligne 40 à « Mendès France »).

Prochaines balades multimodale

L'ANDE se tient à la disposition des municipalités, des associations, des groupes de citoyens intéressé(e)s pour organiser des balades multimodales sur des thèmes généraux (aide à l'apprentissage du transport public, parcours pour scolaires...) ou spécifiques (desserte d'une commune ou d'un quartier, problématique locale du SERM etc.)

A l'automne une proposition ouverte aux élus, associations, citoyen(n)es intéressé(e)s sera faite dans le nord-est de l'agglomération (Malakoff, Doulon, Babinière, Le Cardo) sur les thèmes de la liaison des lignes de tram 1 et 2 et d'une ligne nord-sud du SERM Nort-sur-Erdre -- Sainte-Pazanne (ou au-delà !)

le : 05/04/2024

JB LUGADET

porteur des projets « balades »

jeanbernardlugadet@free.fr

06 20 54 10 57

ANDE, 1 rue d'Auvours 44000 NANTES

contact@ande-nantes.fr

J.Dyon

président de l'ANDE