

## Dalby, démocratie ?

Des nouvelles de Dalby dans la presse récemment, faisant état de l'intention de Nantes Métropole de compléter la mise en sens unique du boulevard Dalby avec la mise en sens unique inverse de la rue de Coulmier, afin de « faciliter la desserte riveraine » est-il dit ..

On peut raisonnablement augurer que le fonctionnement sectoriel va au contraire sérieusement se complexifier dans un périmètre plus étendu ..

Au vu de l'importance des impacts attendus, il serait légitime, simplement décent peut-être même, qu'une véritable concertation publique soit enfin lancée, qui permettrait des comparaisons avec d'autres options d'organisation fonctionnelle (*dont celle d'un maintien en double sens pour faire passer l'intéressante ligne de bus tangentielle que nous proposons*) et surtout une vision claire des impacts réels sur la vie quotidienne du grand quartier.

Et qu'un véritable vote ait lieu, par referendum ou aux prochaines municipales ..

## Bus relais tram 2

Les bus relais mis en place en compensation de l'arrêt de la ligne 2 pour réfection de la voie est malheureusement d'un parcours assez peu lisible et peu performant. Compte tenu du contexte viaire, on ne pouvait a priori faire mieux .. vivement la fin de ce nécessaire chantier !

## Ligne 50 le dimanche matin à Basse Indre

La navette prolongeant la ligne 50 empêchée par le marché d'aller jusqu'au bac devrait être arrêtée. De bonnes raisons le justifient sans doute, mais la liaison au bac est un enjeu majeur pour le fonctionnement sectoriel des TC (et surtout quand un bus desservira Indret de l'autre côté de la Loire comme beaucoup le demande).

Nous proposons un repositionnement dominical de la ligne 50 par l'Est.

## Problèmes de porte

La Semitan fait tout son possible pour les tenir en état, mais la maintenance a ses limites et on voit de plus en plus souvent de portes condamnées dans les vieux trams Alstom. Vivement leur retraite !

## C10 encore et toujours

Une « chronobussisation » de la ligne 10 n'est pas à l'ordre du jour, a-t-on entendu encore récemment officiellement ..

Sans attendre, afin déjà d'améliorer largement la fluidité de la ligne 10, il serait intéressant de la prioriser dans les carrefours principaux de son parcours avec des feux commandés (à la manière de ceux pour les trams). Avantage : cette fluidification permettrait de suite une augmentation de fréquence – clé de l'attractivité pour cette ligne de rocade si emblématique de Nantes.

IDEE

Nous le souhaitons depuis longtemps sans grand espoir de réalisation au vu des enjeux financiers entre Région et Métropole, mais le soutien de l'Etat semble avoir débloqué la perspective d'un « RER nantais » (dit maintenant SERM).

Les services ferroviaires locaux desservant Nantes sont déjà d'un niveau plutôt correct, avec une fréquence à la demi-heure en pointes pour les liaisons avec Ancenis, Savenay et Sucé sur Erdre, mais sans liaison diamétrale directe. Les saturations régulières des trains en pointe montrent cependant les limites du système, que des contraintes d'infrastructure, de matériel roulant et de personnel ne permettent pas d'envisager réduire dans les conditions actuelles.

Comment dépasser ces limites pour développer la part du ferroviaire dans la desserte de l'agglomération et offrir ainsi une alternative attractive à l'automobile ?

### En matière d'infrastructure

Quelques actions ont déjà été actées, dont :

- la diamétralisation des services et la mise en place d'une signalisation (ERTMS) plus performante sur la ligne Ancenis – Savenay, sans réel agenda de réalisation au delà d'une vague annonce pour 2031,
- l'acquisition de matériels complémentaires, ne devant malheureusement pas être livrés avant quelques années,
- des créneaux d'évitement sur la ligne de Ste Pazanne, via les crédits du CPER.

D'autres sont indispensables pour un réseau plus capacitaire et plus attractif (les études devant être engagées au plus vite pour espérer les aménagements au plus tôt), dont :

- la remise en service, électrifiée, du « saut de mouton » à Doulon pour établir une liaison tram-train Nord-Sud (a minima jusqu'au futur CHU),
- un aménagement capacitaire de la ligne de Ste Pazanne, avec plusieurs secteurs d'évitement et la possibilité d'une vitesse supérieure sur l'île de Nantes,
- la remise en service de la ligne de Carquefou, en tram-train,
- une troisième voie vers Thouaré, et déjà pour partie en utilisant les possibilités offertes par les faisceaux de triage Est (Grand Blottereau, ..),
- de nouvelles gares dans l'agglomération, pour capter des nouveaux usagers (Ste Luce, Beaulieu, CHU), décharger la gare de Nantes (Baco, Picasso) ou faciliter les échanges interlignes (boulevard de Doulon).

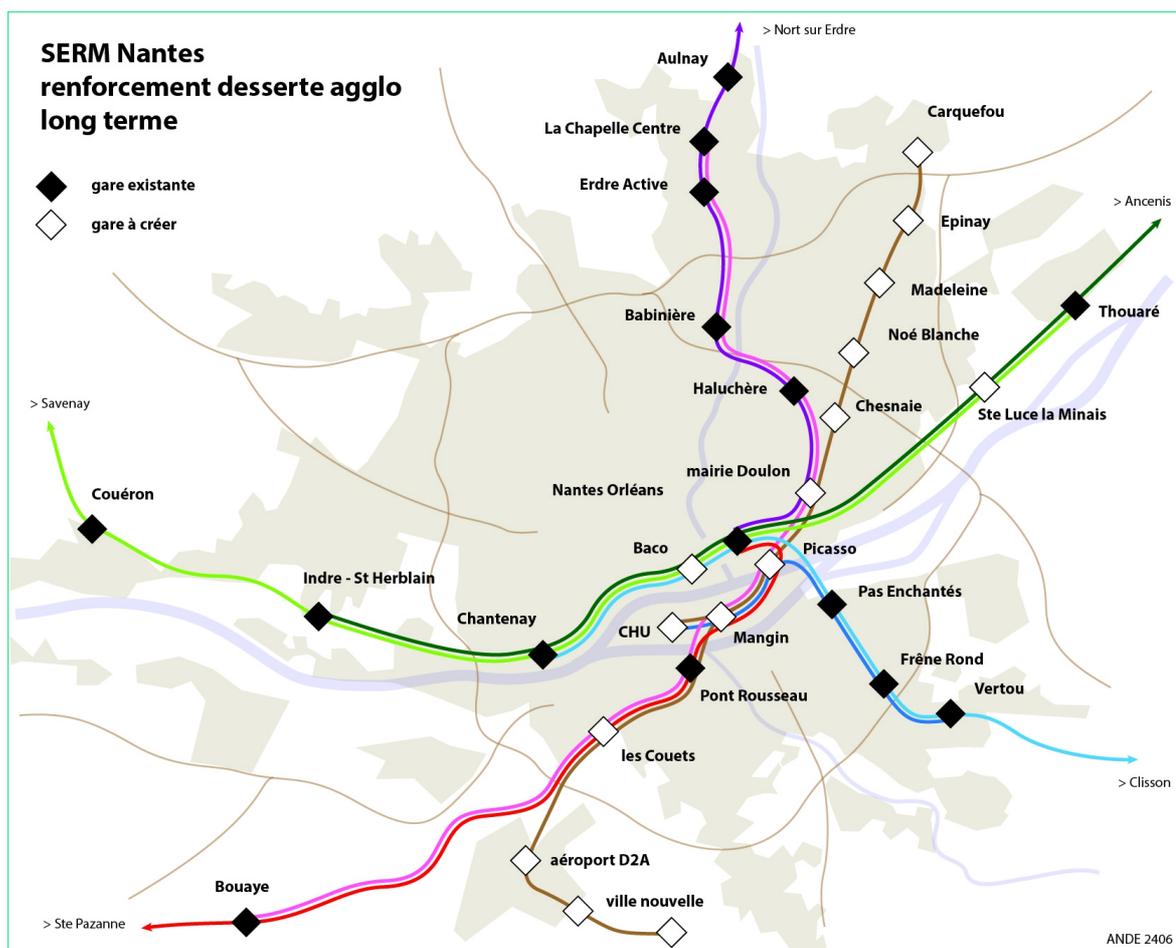
## En matière de gestion opérationnelle

Au regard des coûts d'exploitation, l'ambition de fréquences accrues et en particulier celle du quart d'heure en pointes pose la question de sa « clientèle » potentielle ..

Cette clientèle se trouve surtout dans l'agglomération nantaise où les gares peuvent être autant de pôles d'intermodalité avec les TC urbains - le train s'insérant ainsi dans le schéma global de transport comme une offre de liaisons express diamétralisées. Il apparaît donc là légitime de viser en priorité cette fréquence au quart d'heure dans le périmètre de la métropole.

Des espaces de retournement des trains sont donc à implanter à l'intérieur de la métropole et les possibilités existent en réutilisant des espaces historiquement des voies de garage : Saint Herblain, Thouaré, Bouaye, Vertou, et sinon à créer ex-nihilo (la Chapelle sur Erdre, futur CHU).

Cette desserte accrue du territoire de la métropole pourrait dès lors être organisée avec des services « semi-diamétralisés » sur la ligne Est-Ouest (Ancenis - Couéron, Savenay - Thouaré), Nord-Sud (Nort sur Erdre - CHU, ..), voire par des services dédiés à la seule métropole (Couéron -Thouaré, la Chapelle - Bouaye, Vertou - Chantenay, ..).



## Desserte de l'aéroport

L'aéroport est fort bien desservi pour le moment, avec une navette directe relativement rapide et à bonne fréquence (que l'aménagement de la route de Pornic va fluidifier en pointes), et des bus urbains pour usagers avertis, certes plus longs mais bien moins chers).

Dans ces conditions, la halte ferroviaire envisagée dans un récent consensus politique Métropole – Région à proximité de l'aéroport sur la ligne de Ste Pazanne n'a vraiment pas grand intérêt, en raison d'une offre de service de faible niveau, de la nécessité d'un relai final pour le dernier kilomètre, de l'allongement du temps de parcours sur la ligne ferroviaire, ..

Mais, la voie d'évitement nécessaire serait bien utile pour augmenter les fréquences des trains .. pourquoi pas seulement cet aménagement alors ?

## Accessibilité TC au plateau Graslin

Depuis l'exclusion des bus de la rue Jean Jacques, le secteur Graslin a perdu une desserte TC historique (ligne 11) ayant laissé nombre d'usagers et riverains sans accès TC – les anciens notamment apprécient ..

Maintenant que les terrasses commerçantes ont pris leurs aises, il sera sans doute bien compliqué de ré-autoriser la rue JJ Rousseau aux bus, mais pourquoi ne pas passer par la rue De Lattre de Tassigny ?

La suppression d'une rangée de stationnement permettrait d'y installer une voie de bus montante (les piétons pouvant se satisfaire d'un seul trottoir côté Ouest, l'autre côté n'étant qu'un mur aveugle), avec des feux de priorisation au carrefour de la rue de l'Héronnière et au débouché de la rue Gresset pour gérer les croisements de bus et les accès riverains. Le caractère piétonnier de la place Graslin n'est là pas vraiment un obstacle.

## Nantes Métropole

Pour la commande de catamarans électriques en remplacement des actuels navibus, des bateaux plus capacitaires, moins polluants, moins bruyants et probablement plus rapides sans plus de batillage, que nous espérons aussi réussis esthétiquement.