

ville des courtes distances : toujours aussi peu en vue

Dans la perspective du futur urbain plus soutenable offert par la « ville des courtes distances », structurée en quartiers plus autonomes, denses, pourvoyeurs d'emplois et de services, limitant les besoins quotidiens de déplacements mécanisés au profit d'un fonctionnement plus piétonnier et en transports en commun.

A Nantes, seul le centre répond vraiment à ces critères, mais sa taille est peut-être trop importante alors que les autres quartiers historiques ont certes souvent une identité claire mais restent trop peu étoffés et sans ambition de restructuration. Les nouveaux quartiers récents ne sont pas plus à la hauteur (même Bottière Chesnaie, pourtant le mieux loti) tout à leur qualité paysagère - tout comme les projets (Doulon Gohars par exemple), manquant tous de la polarisation et la mixité fonctionnelle indispensable à une vie locale autonome et attractive.

Il faudrait que l'idée soit beaucoup mieux défendue et surtout traduite dans des programmations plus détaillées et à plus large échelle que dans l'actuel PLUM .. le futur sera-t-il plus ambitieux sur la densité et la mixité fonctionnelle ?

Billettique

Sans nouvelles encore, qu'en est-il du futur système de billettique annoncé, devant faire disparaître l'historique ticket compostable (qu'on ne regrettera pas) ?

Nous espérons pour les visiteurs qu'une carte rechargeable fonctionnant avec les valideurs déjà en place sera retenue, comme dans tant d'agglomérations européennes désormais.

Ligne 11

Son repositionnement par Lamoricière et Gigant n'a pas été accompagné par de nouveaux arrêts afin de desservir ce quartier, la place Beaumanoir notamment .. quand peut-on les espérer ?

Ligne C7

Le projet de sa prolongation jusqu'au boulevard de Doulon laisse un peu songeur quant à son intérêt .. pourquoi ne pas l'envoyer plutôt du côté de l'Eraudière qui est un pôle d'activité conséquent et permettrait de recouper les lignes C1, C6 et 23 .. ?

Le maillage du secteur central est perfectible, afin de :

- réduire la saturation centrale en offrant des possibilités d'évitement préalables, avec des correspondances attractives,
- offrir des liaisons directes nouvelles sans passer par le centre-ville,
- améliorer la desserte de ces secteurs de proche périphérie.

Malgré les difficultés liées au contexte géographique nantais (franchissement des rivières, étanchéité d'îlots, étroitesse de voirie, giration, ..), des parcours « tangentiels » peuvent être proposés à cet effet en périphérie du centre-ville, nouveaux ou appuyés sur les lignes existantes, permettant éventuellement une recomposition de certaines lignes pour apporter des améliorations complémentaires.

Côté Nord (liaison Est - Ouest)

La ligne 10 fait déjà en partie le boulot par les boulevards et de même en quelque sorte les lignes majeures diamétrales ..

Dans ces conditions, il est intéressant de rappeler l'intérêt d'un raccordement de la ligne 4 aux lignes de tram 2 et 3 plus la C2, avec une boucle en sens unique par les 50 Otages Nord et la rue de l'Hôtel de Ville. Cette option demande des aménagements de priorisation sur tout ce parcours qui profiteront à toutes les lignes présentes.

Côté Est (liaison Nord - Sud)

Une ligne nouvelle permettant pour une connexion directe entre Saint Sébastien au Sud et l'Université au Nord, par Beaulieu, Malakoff, Dalby, le quartier caserne Mellinet et le pont de la Motte Rouge. Une ligne a priori secondaire, exploitée avec des bus standard et une fréquence de 10-15 mn.

Nous l'avons déjà décrite car c'est le coeur de notre bataille pour conserver un double-sens de circulation sur le boulevard Dalby (à charge d'un aménagement maîtrisant l'automobile pour sécuriser tous les usagers, les cyclistes en particulier).

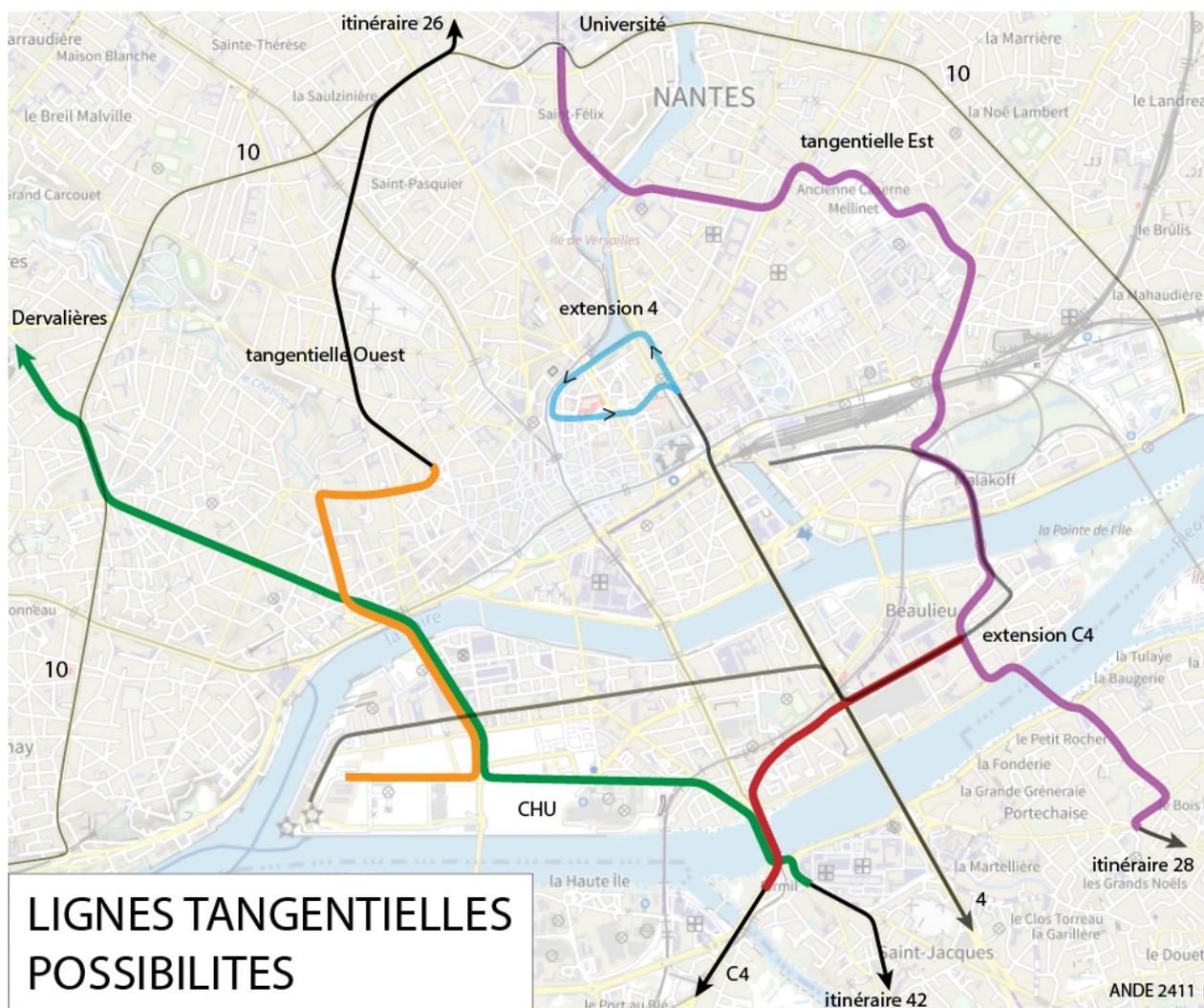
Côté Sud (liaison Est-Ouest)

La ligne 1 fait fonction en marge du centre-ville et de même la ligne 5 sur l'île de Nantes, mais une prolongation de la C4 sur l'île de Nantes jusqu'à Beaulieu y apporterait une liaison directe évitant deux changements, plus aussi une fluidification des lignes régionales et de la navette aéroport notamment.

Côté Ouest (liaison Nord – Sud)

Alors que le tissu urbain en proximité du centre ne laisse que l'axe Gigant - Guist'hau pour connecter le secteur Fosse Lamoricière et au secteur Monselet, une ligne île de Nantes – Université apparaît intéressante, à installer, appuyée sur la 26 au Nord (dont la partie Sud-Est pourrait là devenir une ligne 54 reconfigurée, supprimant le doublonnage actuel avec les C2 et C3 vers la gare).

En complément plus à l'extérieur, une ligne Dervalières - Zola se raccordant à la 42 au Sud par les ponts Anne de Bretagne et Pirmil permettrait un lien direct au futur CHU sur une diagonale inexistante aujourd'hui.



Premiers temps possibles d'aménagement

En préalable à la mise en place de ces lignes tangentielles, des actions d'aménagement de voirie sont intéressantes à envisager à court terme, qui apporteraient un gain immédiat au réseau actuel :

- un site propre bus provisoire sur le pont de Pirmil, étendu de chaque côté par des réservations d'espace et de priorité (rues Dos d'Ane et Anatole de Monzie, carrefour Beaulieu, place Sarail, ..). Il est là étonnant que le projet DNLT soit resté si flou encore dans ce secteur au vu de ces potentialités pour les TC,
- le rejet d'une mise en sens unique du boulevard Dalby (et idem rue de Coulmiers) au profit d'un aménagement typé zone de rencontre également favorable aux cyclistes, qui permettrait de laisser ce quartier avec une fonctionnalité locale décente et d'éviter les contraintes sur les lignes C1 et 10 ..) en périodes de pointe,
- l'affirmation effective dans le projet technique d'une mixité tram-bus sur la plateforme TC pont Anne de Bretagne et boulevard Léon Bureau.
- des programmations d'aménagement en divers lieux sur les parcours, de réservation d'espace et de priorisation.

Gratuité des TC

Deux années après la mise en place de la gratuité des TC les samedis et dimanches, les chiffres de fréquentation (source Semitan) stagnent toujours à un surcroît de trafic de 10/20 % le samedi (apparemment loin des objectifs rêvés, on en entendrait parler sinon ..) et plus significativement de 40 % le dimanche (mais partant de très bas ..).

Au delà de la fréquentation des TC, aucune donnée sur l'évolution de la circulation automobile et le stationnement n'a encore été publiée par NM, alors qu'un objectif très ambitieux de baisse des usages de l'automobile est porté haut ..

Nous renouvelons là encore notre demande d'une étude sérieuse des impacts réels de cette gratuité, en particulier sur :

- la circulation automobile centrale et en accès,
- le stationnement en centre-ville (silos et voirie) et dans les P+R.

Connexion bus au bac de la Montagne

Nous l'avons déjà proposé et une rencontre récente avec un élu de La Montagne nous a révélé une demande locale forte en ce sens.

Une étude d'opportunité peu convaincante de Nantes Métropole en dénie aujourd'hui l'intérêt, mais cette connexion apparaît intuitivement et logiquement des plus intéressantes, pour offrir à tout le secteur de rive gauche de la Loire aval une liaison attractive avec les ZA de Saint Herblain et l'Ouest nantais.

Une telle connexion pourrait se faire rapidement déjà avec une simple extension de la ligne 88. Qui plus est, un prolongement couplé de la ligne 96 depuis Brains serait également intéressant pour établir une liaison entre le Nord-Loire aval et le secteur de l'aéroport - D2A.

A Nantes Métropole,

pour ne pas mettre en pause le projet de mise en sens unique du boulevard Dalby et de la rue de Coulmiers afin de relancer un débat en bonne et due forme - ouvert, étendu, documenté, questionnant les diverses options possibles, dont le maintien en double sens permettant une ligne de bus sur Dalby, et leurs impacts à grande échelle.

Rencontrez l'ANDE !

Permanence 17h30 le premier mercredi du mois 1 rue d'Auvours, Nantes

Site Internet : ande-nantes.fr

Courriel : contact@ande-nantes.fr