

## Les TC aux élections : la gratuité en question principale ?

En matière de TC, la campagne électorale semble se concentrer sur la question de la gratuité .. Drôle de situation car tout le monde semble d'accord pour la tenir, avec des variations entre plus de gratuité et une consultation du public pour savoir que faire.

Les gens aiment bien ne pas payer, évidemment ! Qui ne serait pas d'accord ? .. pour ensuite se plaindre qu'il y a un quand même peu trop de monde dans le tram ..

De longue date, l'ANDE argumente contre cette idée démagogique, si facile à instaurer mais si délicate ensuite à défaire, pour des raisons tant morales (tout service mérite rétribution comme tout travail mérite salaire) que financières (20 M€ par an), stratégiques (le coût n'est pas l'obstacle à l'usage des TC mais la qualité de l'offre) et même d'usage (de peu légitimes courts trajets opportunistes venant contraindre les plus justifiés en renforçant la saturation en heures de pointe).

Et surtout quand la tarification solidaire, toujours adaptable, vient répondre bien plus efficacement aux éventuelles difficultés financières de ceux qui dépendent des TC car non motorisés et/ou inaptes à la pratique cyclable.

.. Comme si les TC n'avaient pas besoin d'une réflexion plus essentielle sur les moyens de dépasser les limites de l'offre actuelle, notamment la construction d'un réseau additionnel de lignes express urbaines.

## Ça y est, le bac d'Indret a enfin été connecté à la Montagne

On demandait depuis longtemps la continuité des bus entre Indret (donc Couéron via le bac) et La Montagne que cette navette apporte enfin. Cette TE2 en est certes une version minimale (seulement en périodes de pointe et limitée à la Montagne - Indret avec une fréquence au quart d'heure). Rien de bien attractif, mais quand même : le premier pas est fait !

Il est évidemment intéressant d'aller plus loin et nous portons là l'idée de relier Indret à l'aéroport et la zone D2A, avec ce qui pourrait être simplement une extension de la ligne 88 par exemple (dans le cadre d'une nouvelle refonte du réseau Sud-Ouest, la dernière ayant occulté la question).

## Neige sur Nantes

Cinq centimètres qui bloquent la ville et les TC pour une journée. Le lendemain la température remonte et les chaussées se libèrent rapidement, mais les stations de tram et le parvis de la gare s'avèrent durablement englacés avec tous les dangers qui vont avec pour les piétons, parce que ni grattés, ni sablés, ni salés en temps utile manifestement.

Il est certain que personne à Nantes (ni Semitan, ni Nantes Métropole) n'a l'habitude évidemment de cette rarissime situation météo, et que les moyens manquent certainement, mais quand même .. et déjà pour la gare !



## Ligne 8 : sérieux ce projet ?

Nous n'avions pas eu le temps d'y venir encore, mais le projet de la ligne 8 a toujours posé questions, notamment quant à son réel potentiel d'usage au regard de l'ambition d'un BHNS et aussi à son déséquilibre Est-Ouest, si pour autant son itinéraire en rocade Sud du centre-ville est très intéressante pour venir y réduire la saturation du réseau.

Dans son secteur « central » (Bd Doulon – CHU), les deux polarités majeures de l'île (Beaulieu et CHU) justifient bien cette ligne 8, mais son itinéraire double trop de lignes en place (la C3, la ligne 5, les futurs trams 6 et 7 entre CHU et Mairie de Rezé), laissant encore de côté nombre de voies sans desserte TC, ce qui en limite l'usage potentiel. Et malheureusement pour l'usager, la C4 n'y sera pas raccordée (à moins qu'elle ne franchisse la Loire, au moins jusqu'à Mangin .. ce qui n'est manifestement pas dans les tuyaux au vu des projets d'aménagement de voirie vaguement présentés pour le pont de Pirmil et la place elle-même .. hélas, ce n'est pas faute de l'avoir demandé)..

Côté Bouguenais, sans grande population au bout d'un long parcours, la demande n'est évidemment pas là pour justifier un articulé à forte fréquence .. la satisfaction à propos de la récente TE1 est là en creux pour le montrer.

Mais la décision récente d'y rabouter la C7 imposera de faire fonctionner la ligne 8 au niveau Chronobus a minima, apportant donc une offre clairement sur-capacitaire, ce alors même que la C7 demanderait d'être renforcée sur le segment Souillarderie – Ste Luce si l'on voulait réduire la saturation en pointes .. Dilemme !

Ce raboutage apportera aussi des contraintes de fonctionnement en périodes de pointe, avec un passage par une route de Ste Luce Ouest où les récents aménagements cyclables ont supprimé toute possibilité de couloir de bus, et idem avec le boulevard de Doulon (la C7 faisant déjà face à des problèmes de fluidité dans les traversées de St Luce et de Thouaré notamment).

Bref, pour ce que l'on en sait, c'est à dire pas grand-chose, même si les intentions sont intéressantes, ce projet de ligne 8 apparaît bien peu pertinent en termes opérationnels et conséquemment financiers ..

Mais il est toujours temps de remettre ce projet sur la table et une réflexion renouvelée devrait rechercher des solutions pour :

- la durée de la liaison Thouaré – Nantes,
- le manque de desserte de la Minais,
- le manque de capacité sur la section Ste Luce - Souillarderie,
- le manque de fluidité sur la route de Ste Luce Ouest et le boulevard de Doulon,
- la desserte de l'île de Nantes côté Beaulieu,
- le franchissement du boulevard de Gaulle,
- l'itinéraire au regard des divers doublonnages,
- le manque de potentiel d'usage côté Bouguenais.

Avec principalement en jeu pour adapter au mieux l'offre à la demande (et optimiser les coûts) :

- la nécessité de renforcer la desserte côté Est où les besoins sont clairs : désaturation pour Ste Luce - Souillarderie et réduction temps de trajet / centre Nantes pour Thouaré,
- une amélioration de la fluidité,
- la réduction des doublonnages, en privilégiant un passage par des voies non desservies,
- une réduction de l'offre au delà de Mairie de Rezé (ZAC des Isles, Atout Sud, pôle d'échange ) pour coller à la réalité de la demande sur Bouguenais.

Des solutions à ces enjeux apparaissent possibles, avec une ligne 8 recentrée sur son segment central et des lignes complémentaires de chaque côté.

## Côté Est

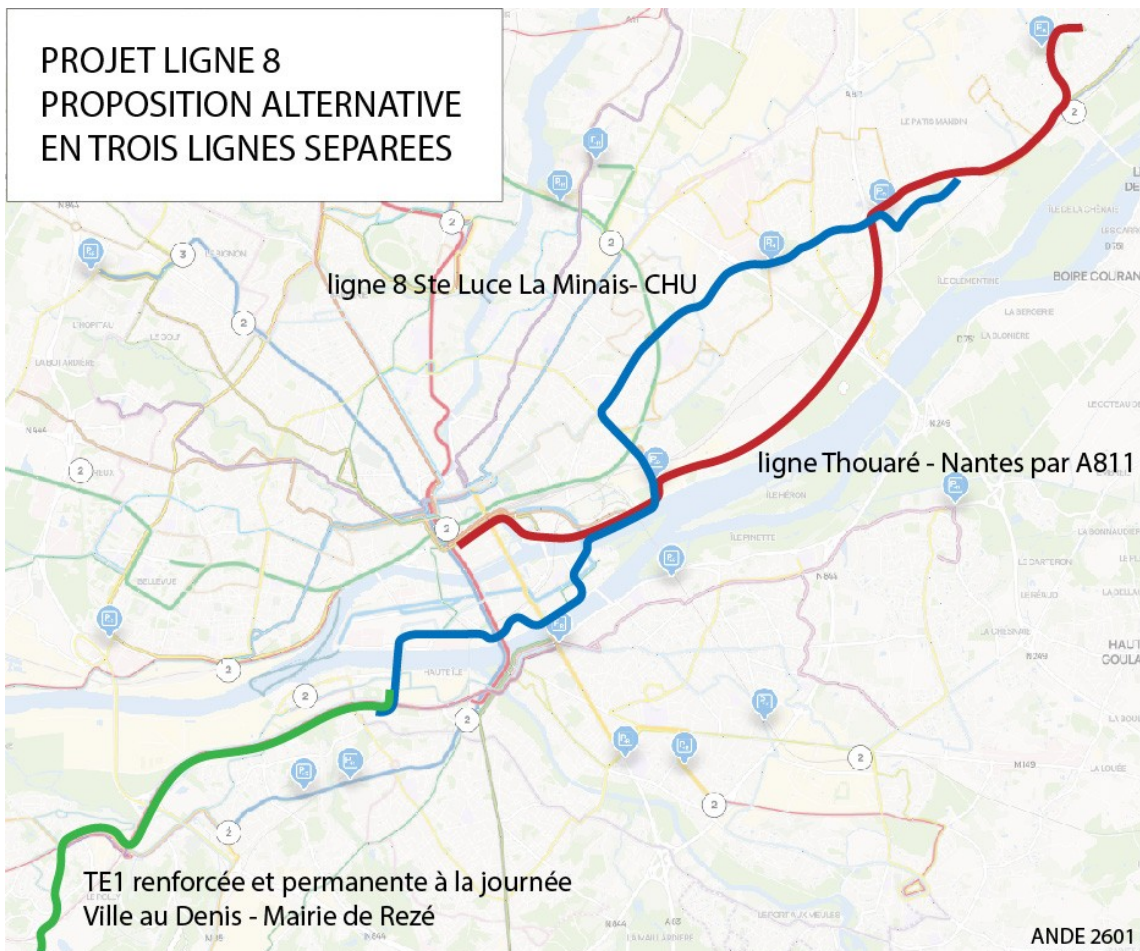
La ligne 8 gagnerait à être dissociée en deux lignes différenciant la desserte de Thouaré et de Ste Luce :

- une ligne spécifique pour Thouaré, avec l'itinéraire de la C7 jusqu'à Planchonnais pour ensuite devenir une ligne express (E7 ?) vers Nantes par l'A811 (avec Hôtel Dieu en terminus pour une liaison piétonne directe ensuite au centre-ville),
- une ligne 8 elle-même toujours sur la trajet de la C7 jusqu'à Planchonnais et prolongée à l'intérieur du quartier de la Minais pour y apporter une offre inexistante aujourd'hui.

Le trajet vers Nantes après Souillarderie par la route de Ste Luce Ouest et le boulevard de Doulon est à faciliter en insérant des couloirs réservés en entrée des carrefours avec priorisation des bus aux feux, a minima.

## Île de Nantes

Afin d'éviter une concurrence dommageable avec la ligne 5 et enfin desservir des habitants laissés trop à l'écart (la 26 étant insuffisante), la ligne 8 pourrait passer par les boulevards de la Bollardière et François Blancho, tous deux avec une importante population riveraine.



Il serait aussi vraiment intéressant d'établir une connexion avec la C4, demandant de lui faire passer le pont de Pirmil pour une correspondance à Mangin (avec un site propre sur le pont qui pourrait aussi servir aux cars régionaux et d'autres lignes urbaine .. dont le projet actuel pour le pont semble ne pas faire grand cas .. quid de son évolution ?).

### Côté Ouest

Sans espoir discernable d'une croissance urbaine forte sur Bouguenais, la ligne 8 devrait être limitée à la station Marie de Rezé.

Pour la desserte de Bouguenais, l'alternative existe déjà et c'est la TE1 (un nouveau nom peut-être ?), qui devrait simplement être transformée en une ligne régulière avec une fréquence correcte en journée, étendue jusqu'à la Ville du Denis pour desservir le parking-relais. Un parc-relais à Allende serait aussi à étudier.

## **Donc pas encore de réel PEM dans le Bas Chantenay en interconnexion bus – navibus - train**

Domage, l'option que nous proposons depuis quelques temps (embarcadère au niveau de la rue Réaumur et amenée de la C1 jusque là - cf lettre d'info février 25) permettait d'installer une interconnexion des TC bien plus efficace, d'utiliser enfin correctement le P+R en place et de desservir la gare de Chantenay .. Rien que ça ..

Nantes Métropole a tranché et on en reste donc à un glissement de l'embarcadère jusque sous la grue noire (bien cher pour environ 50 m ..) laissant les usagers toujours à 300 m des bus à Bas Chantenay et à 400 m du P+R Réaumur, la gare de Chantenay restant elle à 600 m .. Pas d'amélioration des connexions piétonnes donc entre Navibus et bus et gare (qui resteront aussi avec leur non-conformité PMR) si ce n'est qu'elle sera mieux paysagée et le P+R installé récemment rue Réaumur sera laissé à son inutilité ..

Certes, le déplacement de l'embarcadère au bout de la rue Réaumur réclame la réaffectation autorisée d'un petit foncier portuaire en rive de Loire, le déplacement de quelques péniches et un réaménagement ponctuel de la rue Réaumur, tandis que la proximité du chenal de navigation demanderait une réflexion complémentaire .. Rien de rédhibitoire a priori.

Pourrait-on au moins espérer une reprise d'étude pour en débattre clairement ?

**Rencontrez l'ANDE !**

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

*Site Internet : [ande-nantes.fr](http://ande-nantes.fr)*

*Courriel : [contact@ande-nantes.fr](mailto:contact@ande-nantes.fr)*