

FRANCHISSEMENTS : QUELLE TOILE D'ARAIGNEE POUR QUEL RESEAU ?

La forme du réseau.

A Nantes, différents facteurs ont contribué à donner l'apparence d'un réseau très « convergent ».

- Facteurs historiques : la ligne 1 suit les traces du 1er TW à air comprimé qui cheminait le long de la Loire.
- Facteur géographiques avec la présence de plusieurs cours d'eau rejoignant le fleuve.
- Facteurs politiques dans les options de tracés au moment de la renaissance du TW.
- Facteurs économiques avec l'optimisation des lignes existantes déjà convergentes (Chronobus).

En conséquence, les déplacements en transport en commun entre les villes au-delà du périphérique relèvent de l'exploit alors que le passage par le centre, semble obligé pour bon nombre de déplacements intra périphériques. Le Conseil de Développement l'a mentionné dans ses remarques sur le PLUM, le débat Loire en a fait son 21 ème engagement : « **passer d'un réseau de transport collectif centralisé à un réseau maillé** ». Les décideurs évoquent désormais une nouvelle « toile d'araignée ».

Un enjeu pour la nouvelle centralité ?

En plein cœur de l'agglomération, l'île de Nantes intègre le projet de CHU dont les critiques concernent généralement les accès. Une offre de transport en commun à la hauteur de l'enjeu s'impose pour la réussite de cette transplantation tout comme le maillage du réseau dans la nouvelle centralité. Dans ce cadre, la déviation de la ligne 2 depuis Mangin vers l'établissement hospitalier et la création d'une nouvelle ligne de tramway Nord-Sud franchissant la Loire par les ponts des trois continents et Duchesse Anne, participent, à juste titre, d'une nouvelle répartition des flux de déplacements. La ligne C5 qui chemine entre les deux bras de la Loire y concourt également, ainsi qu'un nouveau maillon de navette fluviale envisagé entre Trentemoult, la pointe de l'île et Chantenay.

Ce maillage constitue l'amorce d'une toile d'araignée dotée de surcroît, d'équipements et de matériels performants qui devraient satisfaire les usagers que nous sommes.

Les esprits chagrins regretteront cependant que l'araignée se limite au cœur même du nouveau centre de l'agglomération pendant que le réseau continue à faire converger vers ce « métacentre » la très grande majorité de ses lignes structurantes.

De quel maillage parle-t-on ?

Si on observe le plan actuel du réseau Nantais, on constate que celui-ci n'est pas si mal maillé qu'on veut bien le dire avec l'existence de plusieurs lignes périphériques permettant des correspondances.

- Une première (ligne 10) sur « les anciens boulevards », de Chantenay à Doulon pour desservir Zola, puis les ronds points de Vannes, de Rennes et de Paris.
- Une seconde ligne (ligne 20) depuis Chantenay, jusqu'aux facultés en reliant les différents quartiers de Nantes : Bellevue, Dervallières, Plaisance, Bout des Pavés.
- Une troisième (ligne 50) de Basse-Indre à porte de la Chapelle longeant peu ou prou le périphérique.

Alors d'où vient ce sentiment désormais largement partagé d'un réseau mal maillé ?

Des trous dans la toile.

Outre que ces lignes périphériques manquent de fréquence, de régularité, de ponctualité et de lisibilité en termes de matériels et infrastructures, elles ont toutes la particularité de buter sur l'eau.

- Parfois il est possible de passer l'obstacle (l'Erdre) en changeant de bus (de la ligne 50 à la ligne 80).
- Parfois, avec des correspondances plus ou moins improbables, on peut espérer franchir les bouchons de Cheviré en passant de la ligne 20 à la ligne 40.
- Parfois il est tout simplement impossible d'aller d'une rive à l'autre, comme pour les Lucéens et les Goulainais condamnés à regarder couler la Loire entre leurs communes.
- Au Sud-Loire, une ligne périphérique (30) relie Trentemoult à St Sébastien en passant par le Sud de Rezé. Elle vient, elle aussi, buter à chacune de ses extrémités sur la Loire. D'un côté elle bénéficie d'une lointaine correspondance avec la navette fluviale. De l'autre elle vient s'échouer au bord des îles. Une succession d'obstacles invraisemblables (multiplication de plateaux ralentisseurs, ronds points, arrêt au dessus d'un pont etc) l'a rendue aussi inconfortable qu'inefficace. Résultat, elle devrait, à l'occasion de l'arrivée du Chronobus C9, finir piteusement amputée de l'une de ses extrémités transportant moins d'un voyageur par kilomètre en moyenne...

« Passer d'un réseau de transport collectif centralisé à un réseau maillé ».

Ce n'est pas tant le maillage de la toile d'araignée qui manque à Nantes, que la qualité de ses fils et les coupures qui la caractérisent. Ainsi :

- Il nous paraît urgent de relier les deux rives de Loire, au-delà du centre, en offrant des alternatives crédibles de franchissement en transport en commun à l'est comme à l'ouest de l'agglomération.
- A défaut d'y réserver des couloirs, l'utilisation de bandes d'arrêt d'urgence comme à Grenoble permettrait au moins d'accéder prioritairement au pied des ouvrages de franchissement de Loire.
- Le pont Léopold Senghor dont la vocation de desserte de quartier s'est transformée en substitut routier de la « deuxième ligne des ponts » pourrait renforcer le maillage du réseau.
- La ligne 10 (sur les Boulevards) doit bénéficier à terme du label *Chronobus*. Les différents essais et les difficultés rencontrés dans le passé pour parvenir à « certifier » cette ligne selon des « normes de qualité », démontrent que les demi-mesures ne suffiront pas à offrir un service performant sur cet axe.
- La ligne 50 a la particularité de tutoyer le périphérique. C'est une ligne longue qui doit, à ce titre, bénéficier de mesures prioritaires importantes pour en assurer la régularité et diminuer au maximum les temps de trajets.
- Entre les lignes 10 et 50, la ligne 20 dessert les « quartiers » situés à l'intérieur du périphérique. Ils sont reliés par des infrastructures routières suffisamment larges pour y accueillir des TCSP (Transports en Commun en Site Propre) à forte « valeur ajoutée ».
- Au cours de la campagne électorale des municipales, un accord de programme entre les deux tours a retenu une option de raccordement Ligne 1 – Ligne 2 en franchissant l'Erdre entre Beaujoire et les facultés. Ce raccordement devant préfigurer une ligne de rocade en tramway reliant les quartiers (Chêne des Anglais, Beauséjour-Plaisance, Dervallières, Bellevue). On aimerait y croire.

- Alors que l'état « provisoire » du terminus du Busway à Foch semble prendre des allures définitives, un maillon de quelques centaines de mètres jusqu'à la place du Cirque suffirait à améliorer qualitativement le maillage du réseau en multipliant les correspondances avec les lignes 2 et 3 du TW tout en soulageant le tronçon le plus chargé du réseau, entre Commerce et la gare SNCF.
- La remise en service de l'escalier mécanique de la place du Cirque à la Place de Bretagne complèterait l'offre de maillage en particulier à destination des personnes à mobilité réduites.
- Un bon maillage doit s'appuyer sur tous les modes. Bien que l'étoile ferroviaire soit par définition très convergente elle ne nous semble pas suffisamment connectée avec le reste du réseau de transports en commun et beaucoup de points d'arrêt sont encore sous exploités. Là encore, le passage par la gare centrale n'est pas une obligation. L'ancien projet de train-tram Carquefou – Bouaye, via Malakoff, Mangin et Pont Rousseau nous semble plus que jamais pertinent.

Quel fil pour quelle toile d'araignée ?

La forme d'un réseau et la répartition des moyens mis en œuvre pour son exploitation en dit long sur l'importance donnée aux différents secteurs desservis. Quartiers dortoirs se rabattant vers les activités du centre ? Ou organisation d'une pluri centralité ?

Nous avons la faiblesse de croire aux atouts du transport en commun comme l'un des outils d'aménagement et de valorisation dès lors que les moyens sont à la hauteur des ambitions. Tout comme la nouvelle ligne de tramway qui franchira la Loire sur l'île de Nantes alliera efficacité et attractivité, une ligne à fort potentiel structurant, reliant les quartiers, pourra contribuer à créer un effet multiplicateur sur le dynamisme, la perception et la valorisation de ceux-ci.

Au-delà du périphérique.

A ce jour, au-delà du périphérique, point de salut pour les liaisons de ville à ville en transport en commun. La réflexion semble buter sur les difficultés, par ailleurs indéniables, de desservir les populations à mesure qu'on s'éloigne du centre. Peut-on en rester à ce constat alors qu'on prône la diminution des modes de déplacements motorisés, l'arrêt de l'étalement urbain et la densification urbaine au sein de la métropole ?

Le débat Loire a mis en évidence l'importance du maillage du réseau de transports en commun. Ce maillage de doit pas s'arrêter au périmètre du métacentre.