

CHRONOBUS

Des aménagements évolutifs et innovants

17 novembre 2020

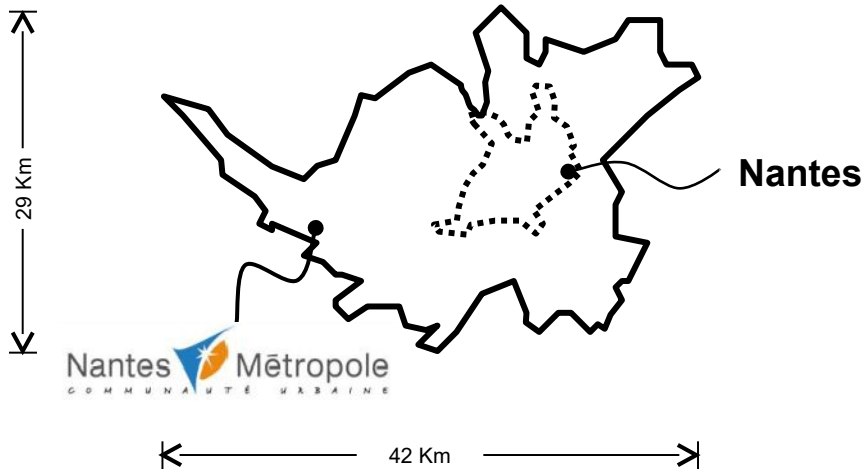




Introduction

Etablissement de coopération intercommunale :

- Création en 2001
- 24 communes



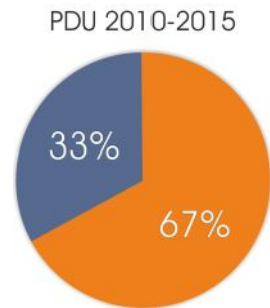
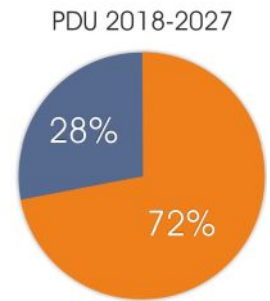
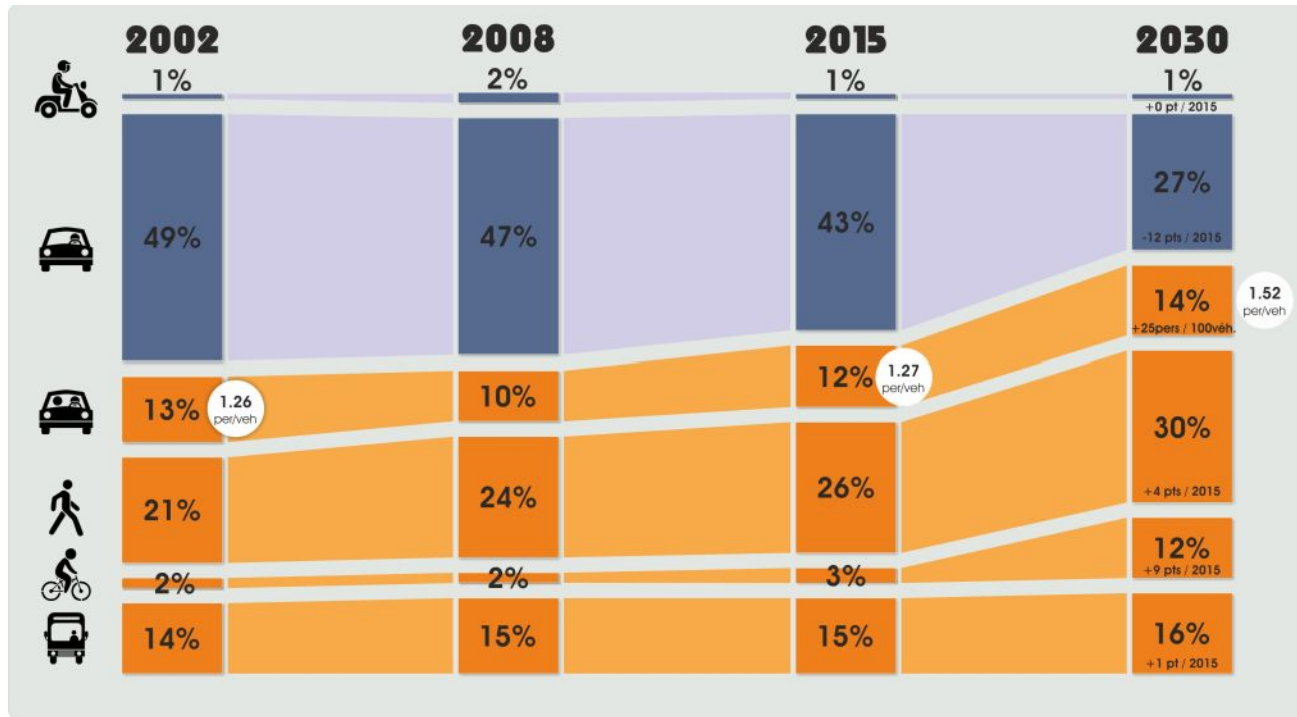
- 630.000 habitants
- 340 000 emplois
- 55 000 étudiants

10 domaines de compétence	
	Urbanisme - aménagement
	Transport - déplacements
	Espace public - voirie
	Environnement
	Eau
	Economie, enseignement supérieur, recherche International
	Développement social
	Déchets
	Energie

Les objectifs du PDU 2018-2027, perspectives 2030

Les objectifs du PDU précédent (2010-2015) confortés

Une ambition forte : 3/4 des déplacements en modes alternatifs, 1/4 en modes motorisés individuels



Le réseau de TCU

Autorité organisatrice : Nantes Métropole

Déléataire : SEMITAN

2018 :

→ **28,8 millions** d'offre kilométrique globale

→ **Plus de 143 millions** de voyages/an dont
60 % effectués par le tramway et le Busway

Plus de 585 000 voyages/jour



Le réseau TAN

3 lignes de tramway

45 km de réseau

84 stations

Vitesse moyenne commerciale de 20 km/h

2 ligne de Busway

13 km de réseau

31 stations

Vitesse moyenne commerciale de 21 km/h

8 lignes de Chronobus

90 km de réseau

245 stations

Vitesse moyenne commerciale de 16 à 25 km/h

44 lignes de bus classique

3 lignes de Navibus



Les principes de conception du Chronobus

- Analyse préalable du fonctionnement des lignes de bus (diagnostic des conditions de circulations avec données des bus laboratoires Dialaxis + SAE, réalisé en interne à la SEMITAN)
- Pas de traitement systématique : aménagements sur les secteurs à enjeux uniquement (carrefours, arrêts, zones de congestion, points noirs) et anticipation, quand intégrable, des projets d'urbanisation
- Prise en compte systématique des modes actifs sur tous les secteurs aménagés
- Utilisations d'outils d'insertion adaptés au contexte
- Possibilités de contrainte l'automobile (circulation et stationnement)
- Utiliser la souplesse du bus pour accepter des adaptations du projet en concertation avec les riverains
- Anticipation, lorsque c'est possible, de tous les renouvellements (ou extension) des réseaux sous-terrains et des voiries (structure, tapis)



Les différents aménagements utilisés pour le projet

Une palette d'aménagements a été utilisée en fonction des lignes et des objectifs à atteindre :

- Elargissements de chaussées et suppression/organisation du stationnement/livraisons
- Stations apaisées (couloir bus « virtuel »)
- Facilitations du franchissement des carrefours
- Couloirs bus classiques (intégration des vélos)
- Interruptions de couloirs bus prioritaires
- Sites propres /réservés
- Couloirs bus axiaux alternés à une voie
- Couloirs bus temporels
- Plans de circulation et régulations de flots



Elargissements de chaussée



C1 rue Joffre
Suppression
stationnement





Élargissement de chaussée et de trottoirs



C6 rue Pître Chevalier
Suppression stationnement,
création piste cyclable montante





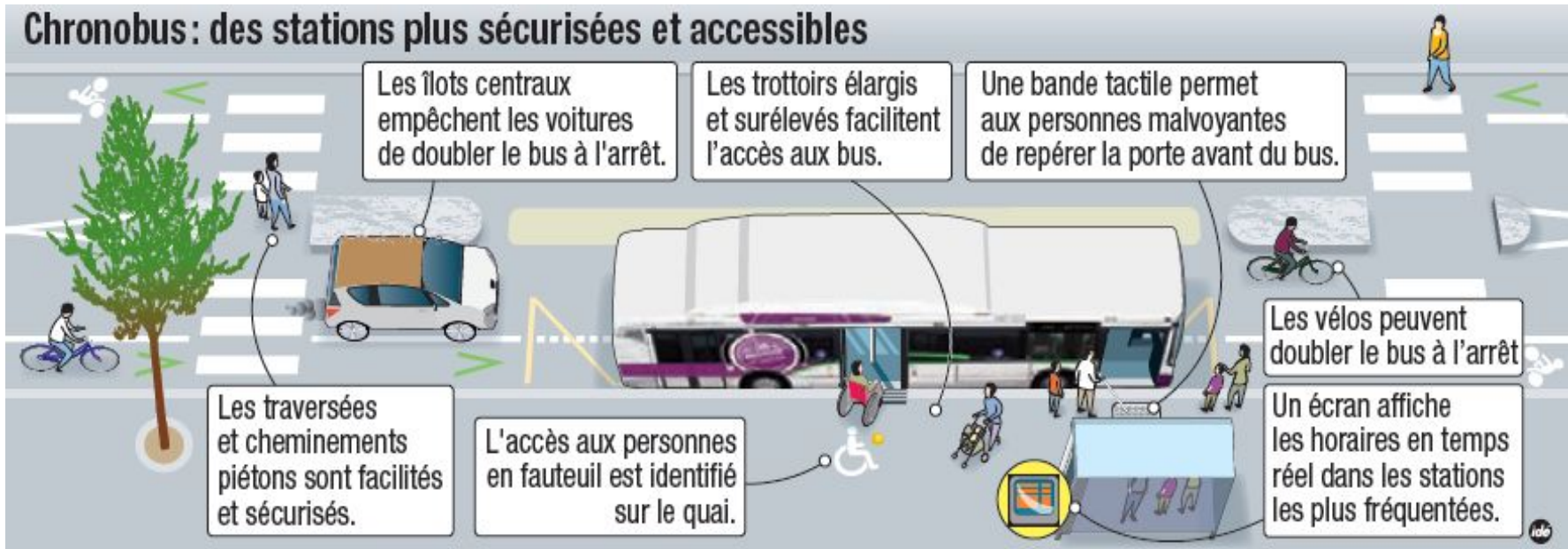
Élargissement de chaussée et de trottoirs



C1 rue Copernic
Réorganisation stationnement,
élargissement des trottoirs



- **Chronobus: des stations plus sécurisées et accessibles**



C1 station Platane

Carrefours : aménagement de giratoires pour + de fluidité



C1 boulevard Jules Verne

Carrefours classiques : PCF Bus



Avec phase anticipation bus si couloir bus, comme ici ligne C2 Bellamy

Carrefours giratoires : traversée avec R17, R24 et R25

C6, Nicéphore Niepce



Carrefours giratoires : insertion avec R17 et R24 pour anneau et bretelle parallèle

C4, Porte de Rezé





Les couloirs bus classiques (avec vélos)

- Largeurs des couloirs bus avec les vélos
 - vélos séparés : 4,50 m (3m bus + 1,50m vélo avec délimitation par marquage)
 - vélos intégrés : 3,20 m (avec marquage spécifique)



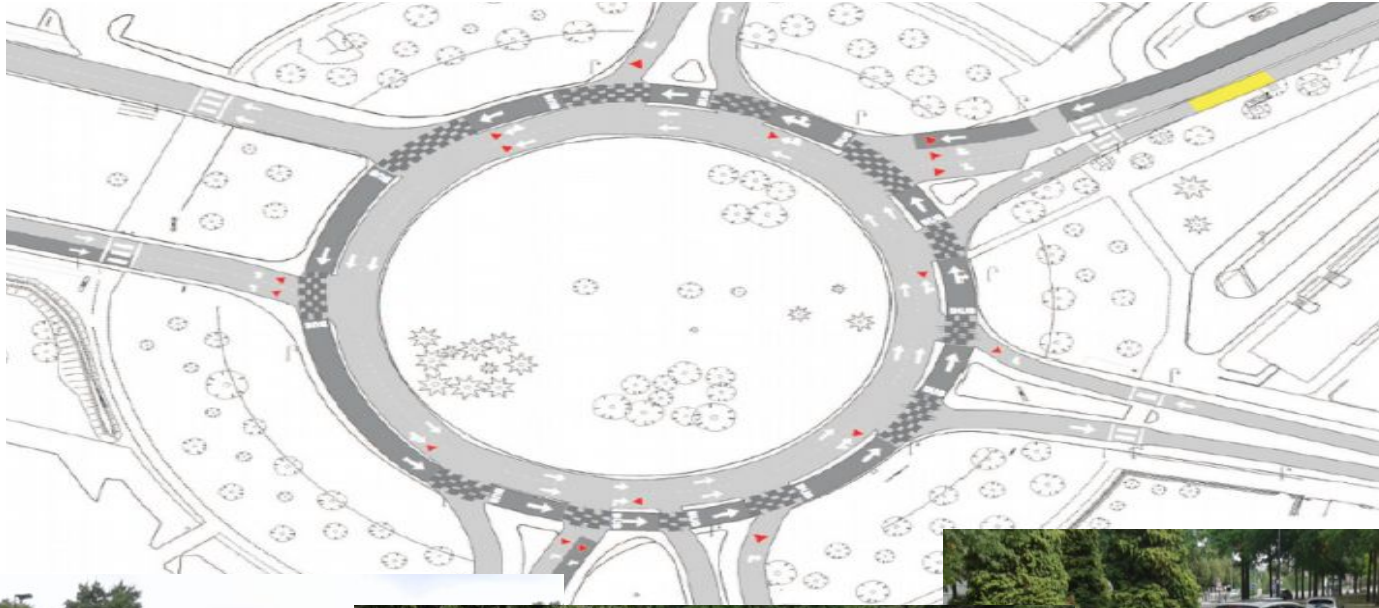
C2, boulevard Schuman



C1, boulevard Jules Verne



Les couloirs bus classiques (ou presque)



C3 et C20, place Abel Durand

Interruption prioritaire de couloirs bus



C3, boulevard de Sarrebruck



Interruption prioritaire de couloirs bus



C1, boulevard Jules Verne



C7, route de Sainte Luce

Les sites propres axiaux « classiques »



C7, route de Sainte Luce



C5, rue Gaëtan Rondeau

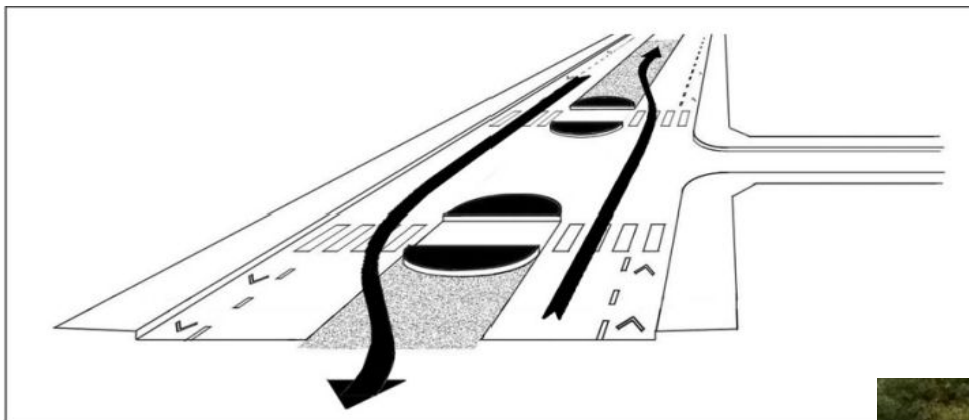


Les sites propres axiaux « classiques » - voie dédiée



C6, Promenade du Couchant

Les sites propres axiaux à une voie monodirectionnels



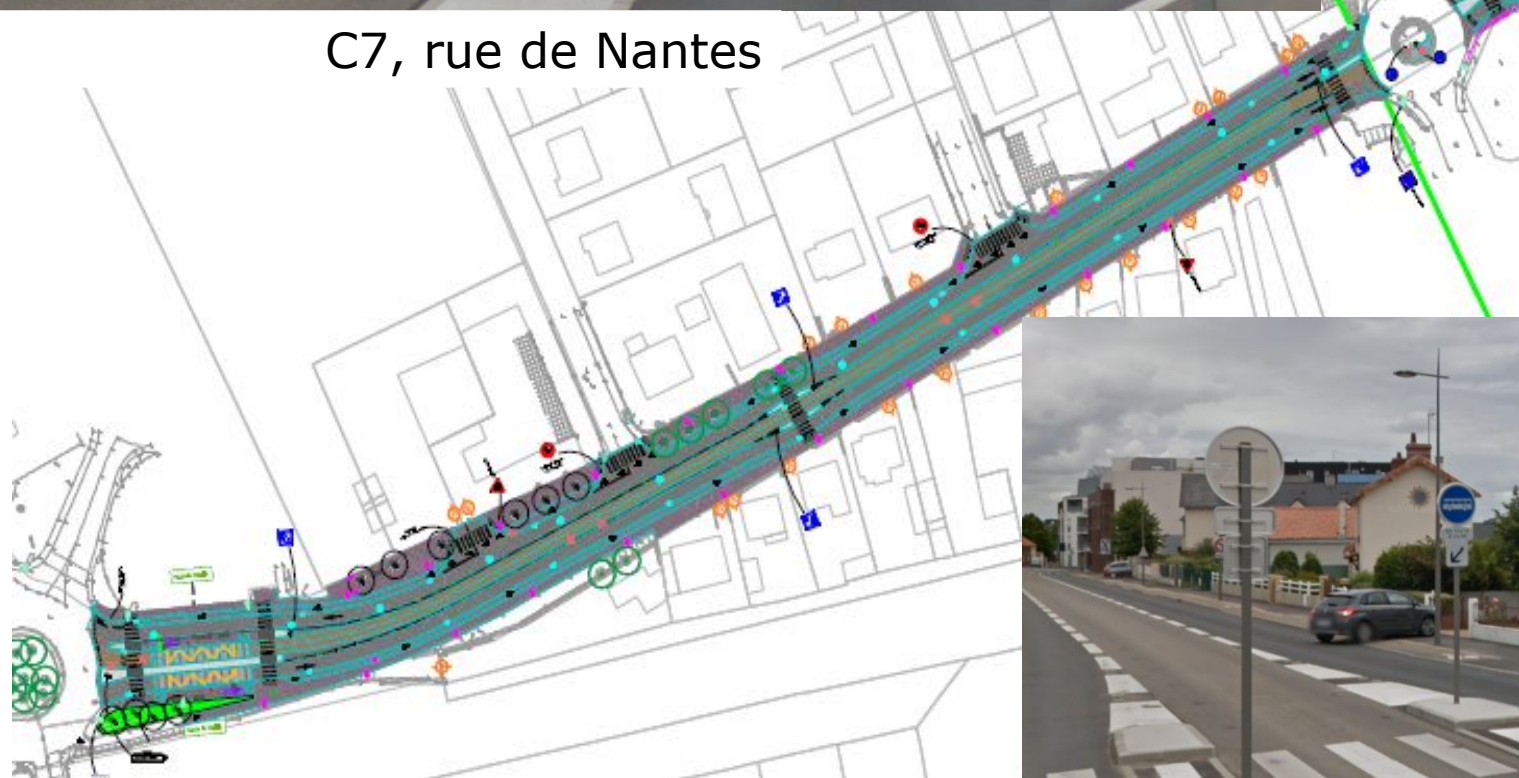
L4, rue des Bourdonnières



Les sites propres axiaux à une voie utilisés dans les deux sens en pendulaire



C7, rue de Nantes





Les sites propres axiaux à une voie utilisés dans les deux sens à vue

C7, route de Sainte Luce





Les sites propres axiaux à une voie utilisés dans les deux sens à vue

C3, rue Franklin



Les couloirs bus temporels : sur du stationnement

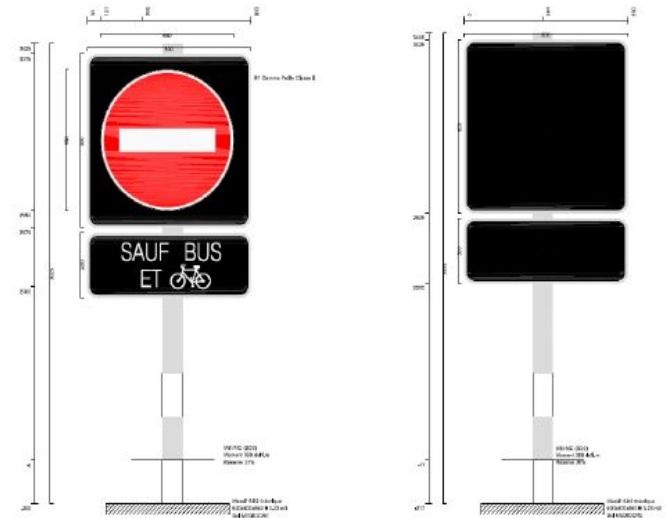


C9, rue du Grignon

Les couloirs bus temporels : sur une voie de circulation

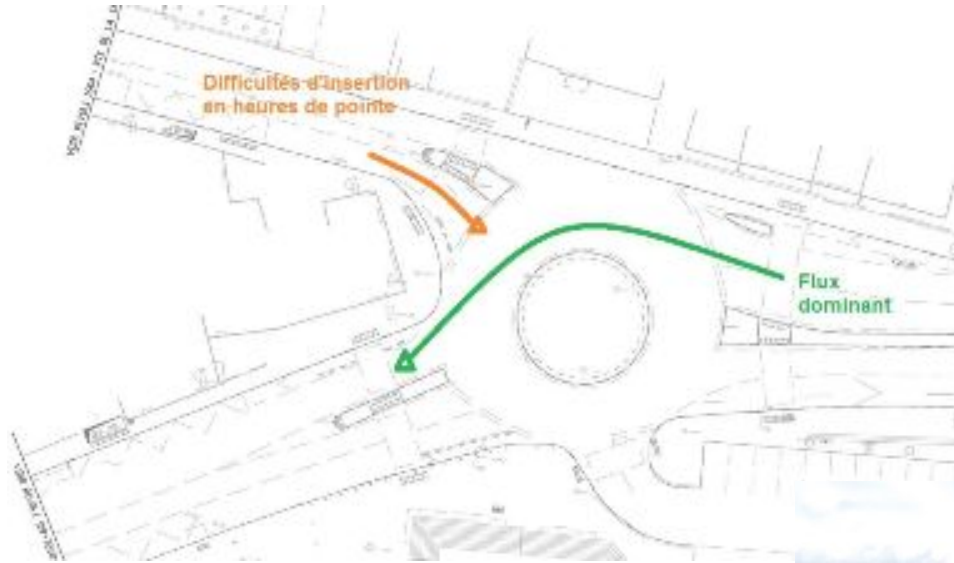


C9, rue de la Baugerie



Panneau à message variable

La régulation de flot par des feux R22j sur un giratoire où passe le bus



C2, Bout des Pavés



Améliorer la performance : travail sur l'exploitation

Un certain nombre de réflexions complémentaires peuvent contribuer à la performance des lignes :

- Montée par l'avant ou toutes portes
- Evolution de la capacité du matériel roulant (standard → articulé)
- Billettique : vente de titres, validation
- Temps de la ville, pour les générateurs de trafic (étalement des entrées pour éviter les hyper pointes)

Damien Garrigue, Nantes Métropole
damien.garrigue@nantesmetropole.fr

Olivier Delerue, SEMITAN
odelerue@semitan.fr

MERCI DE VOTRE
ATTENTION

Damien Garrigue, Nantes Métropole

