

Futur des TC : l'importance de la forme de la ville

Le réseau TAN évolue régulièrement pour faire progresser l'offre et la qualité de service, mais dans une ville en expansion, la saturation en périodes de pointe reste une contrainte forte à un accroissement de la part des TC dans la mobilité quotidienne.

En ces temps de contrainte financière, que la recherche de gratuité n'arrange évidemment pas, le potentiel d'augmentation des fréquences est désormais assez faible, de même pour la création de nouvelles lignes - le mot d'ordre est d'évoluer grosso modo qualitativement à kilométrage égal.

Face aux enjeux d'avenir, climatiques et de cohésion urbaine, le futur des TC demande aussi d'être interrogé quant à son avenir quantitatif et qualitatif, appuyé sans doute sur un RER et des bus express pour la desserte périphérique, complétant un maillage accru et des mesures de priorisation et fluidification pour le réseau urbain.

Mais au-delà de l'offre de transports, il faudrait aussi questionner la demande, et donc la forme de la ville d'aujourd'hui, au centre hypertrophié, trop segmentée en secteurs monofonctionnels, à son étalement en banlieues sans densité ni forte polarité, qui génère tant de besoins de déplacements pour fonctionner et favorise l'automobile.

Bis repetita comme tous les étés : la clim dans les bus !

Le choix de la ventilation forcée dans les TC, voulue en lieu de la climatisation, montre évidemment très rapidement ses limites par temps chaud, au détriment des usagers qui sont ainsi priés de supporter des conditions de transport pénibles régulièrement pour une petite économie de CO2 .. apparemment nécessaire à la vertu environnementale de l'agglomération (enfin de ses élus décisionnaires particulièrement soucieux du sujet et montés au créneau pour l'obtenir).

Une question donc : parmi ces gens qui ont décidé et/ou validé cette politique de refus de la climatisation dans les bus, combien prennent le bus régulièrement et/ou ont conscience de ce qu'est jour après jour se déplacer dans des véhicules étouffants et surtout en périodes de pointe ?

Et une autre à suivre : espérant un peu de décence, les prochaines commandes de matériels intégreront-elles ce respect minimal des usagers ?

Une nouvelle ligne de bus Porte de Vertou - St Seb Martellière – Beaulieu – Malakoff – Dalby – Waldeck – Michelet

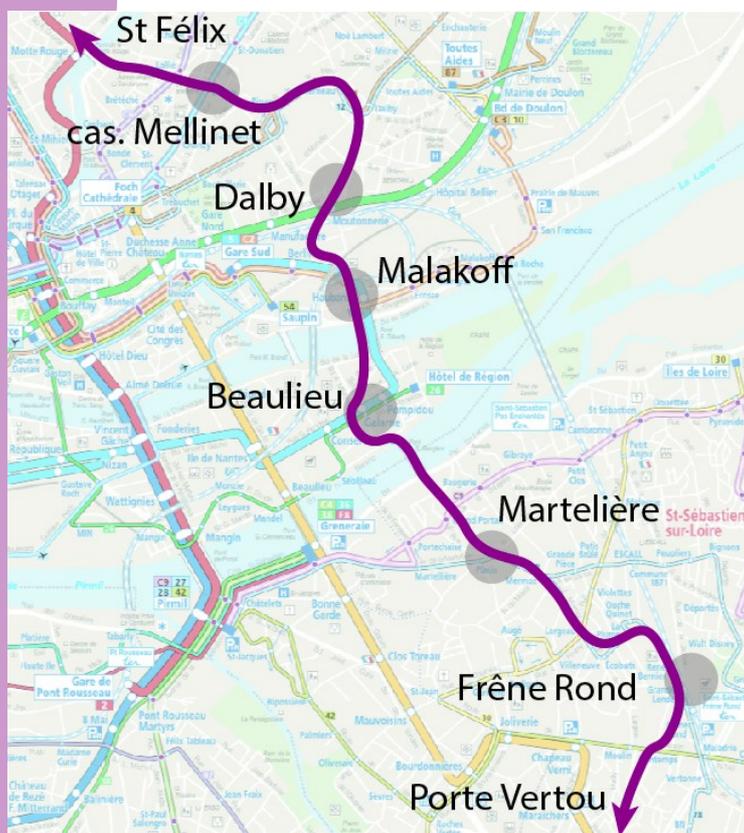
Nous en avons déjà parlé au titre des perspectives de maillage et franchissement de la Loire dans un précédent numéro, on y revient plus en détail

Cette ligne de rocade, installée côté Est à Nantes entre le centre-ville et les boulevards, franchissant la Loire par Beaulieu et se prolongeant au travers de St Sébastien éventuellement jusqu'à la porte de Vertou, est destinée déjà à créer des liaisons directes aujourd'hui manquantes entre les divers pôles d'emplois et d'habitat sur cet itinéraire, plus un accès direct à l'université. Egalement :

- un raccourci pour les liaisons entre le Sud Loire - Beaulieu et l'Est nantais (correspondance C9, C3, C1, C6) et ainsi un désencombrement des TC en pointes dans le centre de Nantes,
- un accès alternatif à la gare (Picasso / Moutonnerie)

Son insertion sur la voirie pose des besoins d'aménagement en divers endroits, demandant des compléments d'aménagement et/ou des remises en cause d'aménagements parfois récents n'ayant malheureusement en leur temps pas anticipé une telle perspective, dont entre autres :

- rue Croix Sourdeau (un couloir bus pour descendre),
- carrefour bd Pas Enchantés – pont Senghor (priorisation en accès et sortie du pont),
- quai Dumont d'Urville (un couloir bus en accès au pont)
- carrefour Pont Arches de Mauves – Stalingrad (couloir et priorisation),
- boulevard Dalby (suppression d'une bande de stationnement pour un aménagement sécurisé de la voirie pour tous les modes),
- pont de la Motte Rouge (priorisation en accès).



Une question épineuse se pose néanmoins à propos du passage par le boulevard Dalby : cette perspective d'un apport majeur au maillage de transport en commun dans ce secteur de la ville, apparaît aujourd'hui impossible au regard du projet d'une mise en sens unique du boulevard Dalby afin d'y insérer une piste cyclable. Sachant qu'un traitement plus classique du boulevard (bandes cyclables et ralentissement de la circulation, traitement très urbain) permettrait aisément d'y concilier correctement tous les usages et donc une desserte bus, ce projet cyclable, très contraignant pour le fonctionnement et la vie quotidienne de tout le quartier et au-delà, est-il vraiment à réaliser ?

Le projet cyclable n'ayant pas encore fait l'objet d'une concertation, une alternative intégrant l'hypothèse « bus » mériterait d'être mise en débat public, non ?

C9 St Seb

A Saint Sébastien, l'expérience de la réservation aux TC de la rue de la Bagerie vers Nantes en pointe du matin pour fluidifier la C9 va être abandonnée afin de mettre en sens unique la rue de la Libération et y placer un aménagement cyclable en double sens.

Sans vraiment de regret pour un tel artifice réglementaire (même s'il semble fonctionner correctement), nous verrons cependant ce que cela donne à l'usage, mais la question de la fluidité de la C9 au travers de tout Saint Sébastien reste entière et nous demandons qu'elle soit améliorée.

Des évolutions majeures du réseau en vue

Les contraintes financières n'ont semble-t-il pas empêché Nantes Métropole d'acter diverses évolutions importantes du réseau TAN, que nous saluons :

- une prolongation de la C3 vers Laënnec (en espérant que la ligne 93 soit également renforcée dans sa partie desserte de l'hôpital),
- la transformation de la ligne 54 en un Chronobus, et une desserte améliorée du secteur de Bagatelle,
- une ligne Navibus à escale Chantenay -Trentemoult – Hangar à Banane, permettant de répondre aux besoins de franchissements de la Loire sur trois itinéraires avec une seule ligne. Nous la réclamions depuis longtemps, hé bien voilà ! Mais le déplacement annoncé de l'embarcadère en rive droite vers la Grue Noire n'arrangera en rien le manque d'intermodalité du lieu, trop loin des bus et d'un parc-relai à venir plus loin à l'aval (et pourquoi ne pas justement replacer l'embarcadère là pour améliorer vraiment l'intermodalité, avec le prolongement d'une ligne de bus – la 10 a priori).

Ticket sur carte rechargeable

Ca y est : une carte rechargeable va enfin remplacer les tickets unité et leurs antiques valideurs ! Les usagers occasionnels apprécieront (enfin, ceux qui n'auront pas encore été conquis par une forme quelconque de dématérialisation sur smartphone ..)

TICKET
VERT

Naolib ! ... ? ...

Certes les bretonnants apprécieront peut-être le clin d'oeil (les libéraux aussi ?), mais on croit rêver .. ainsi donc, en quête d'originalité, d'identité et de modernité, communicants et politiques n'ont réussi qu'à accoucher de ce terme navrant aussi facile qu'incompréhensible pour un service intégré de solutions de mobilité .. On singe le Breizhgo des Rennais déjà bien bizarre, et Aléop, plus dynamique et plus drôle déjà en paraîtrait presque pertinent !

TICKET
ROUGE