



Des TC de qualité, nécessaire soutien au vélo

La réduction de l'usage de l'automobile est une nécessité, et déjà l'autosolisme.

Si les TC sont là une alternative évidente, le vélo en est aussi une (avec l'ambition à Nantes Métropole d'une part modale de 12 % des déplacements de l'agglomération).

Les usages du vélo sont malheureusement limités à quelques kilomètres pour la majorité des cyclistes, limités aussi en importance par diverses contraintes personnelles, et surtout soumis à une forte variabilité quotidienne au fil des jours et des saisons selon les aléas météorologiques et de temporalité.

Cette variabilité demande donc des solutions compensatoires permanentes, pas bien sûr par un retour à l'automobile - sinon partagée, mais avec une capacité suffisante dans les transports en commun pour accueillir sans problème ces usagers occasionnels.

Affichage du passage des bus Station Commerce - 50 Otages

L'arrêt Commerce pour les C2 C3 26 et 54 dans le sens Nord-Sud est toujours dépourvu d'un afficheur lumineux des horaires de passage .. question de disponibilité de matériel nous dit-on .. explication un peu courte au regard de l'importance du lieu, non ?

Cinquante Otages et Calvaire

Toujours beaucoup trop de voitures non autorisées sur ces deux axes (ainsi que des deux roues motorisés), perturbant régulièrement la fluidité des TC en périodes de pointe et apportant de l'insécurité routière comme des nuisances indues.

Mais, pas vraiment de contrôle régulier, seul pourtant capable de réguler la chose ..



Ligne 11

La ligne 11 Ouest vient d'être repositionnée par la rue de Gigant dans les deux sens – une solution plutôt intéressante réouvrant enfin le haut de la ville aux usagers de cette ligne interdite post-covid de place Graslin et de rue JJ Rousseau (au grand regret persistant de nombre de ces usagers pour la place Graslin même).

Ligne 54 trans-Loire

En attendant son évolution annoncée en Chronobus, un prolongement de la ligne 54 au delà de Saupin vers le secteur Beaulieu (lycée international, ..) offrirait une desserte sans correspondance de l'île de Nantes Est sur une diagonale NW- SE, soulageant trams et ligne 5.

Des bus sur les voies de tram

Les documents graphiques liés aux nouvelles lignes de tram l'indiquent sur le pont Anne de Bretagne (pour une ligne tangentielle Ouest - Dervalières Zola - CHU - Sud Loire) comme sur le quai de la Fosse (pour un prolongement des E1 et 81 jusqu'aux abords du centre-ville entre autres possibles). On ose espérer que ce n'est pas une coquille graphique !

Si un aménagement neuf comme le pont ne pose a priori aucun problème, le quai de la Fosse demande à l'évidence des adaptations de l'existant : plates-formes à consolider et rendues roulables, repositionnement des poteaux de caténaire pour libérer la largeur utile nécessaire aux bus (plus larges que les trams), largeur en station aussi, notamment.

La perspective est suffisamment intéressante pour s'y pencher dans le temps du chantier actuel afin d'intégrer de suite de tels aménagementst et donc permettre d'envisager la mixité ponctuelle entre trams et bus sur ces sections stratégiques.

Régulariser le tram 3

Les passages sur la ligne 3 mais aussi sur la ligne 1 centrale sont trop variables y compris en pointe .. Ce serait bien de réduire ces écarts peu compréhensibles pour l'usager et afin d'éviter les surcharges des rames peu intéressantes pour l'agrément d'usage.

Accessibilité universelle des TC : à améliorer

L'accessibilité universelle des TC est une nécessité demandée par la loi Handicap de 2005, dont le retard de mise en œuvre a été dénoncé officiellement en 2023.

Si beaucoup a déjà été fait à Nantes pour tous les handicaps, quantité de problèmes subsistent dans toute l'agglomération, qu'il est urgent et prioritaire de traiter.

Cela concerne notamment, entre autres :

- l'aménagement des nombreux arrêts de bus toujours non accessibles aujourd'hui, y compris en ville (dont notamment les passerelles navibus),
- l'aménagement des cheminements d'accès aux points d'arrêt et de correspondance entre les lignes aux nœuds du réseau,
- la compatibilité des véhicules sur les lignes affrêtées (en net progrès récemment),
- la qualité des informations visuelles et sonores, dans les véhicules et aux points d'arrêt, ainsi que la lisibilité des affichages,
- la prise en compte de tous les handicaps dans les recherches d'itinéraire sur naolib.fr.

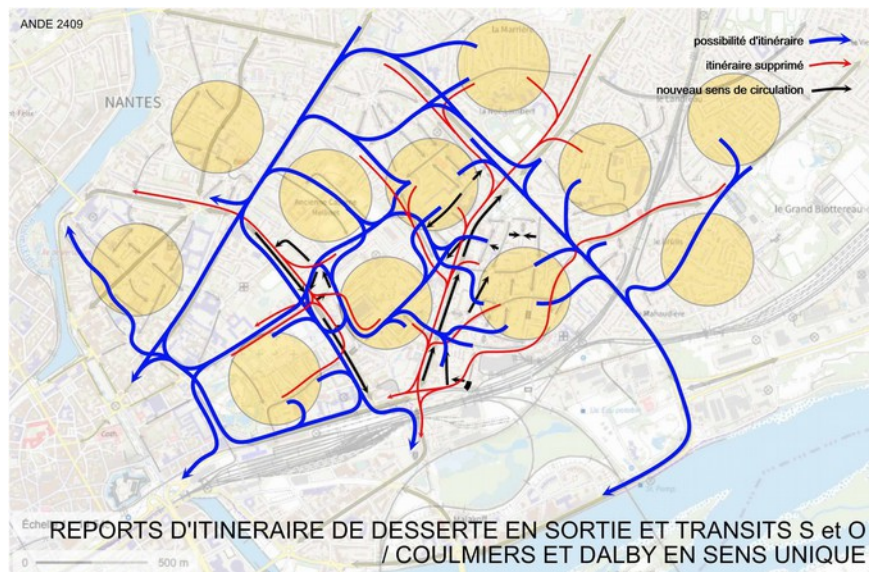
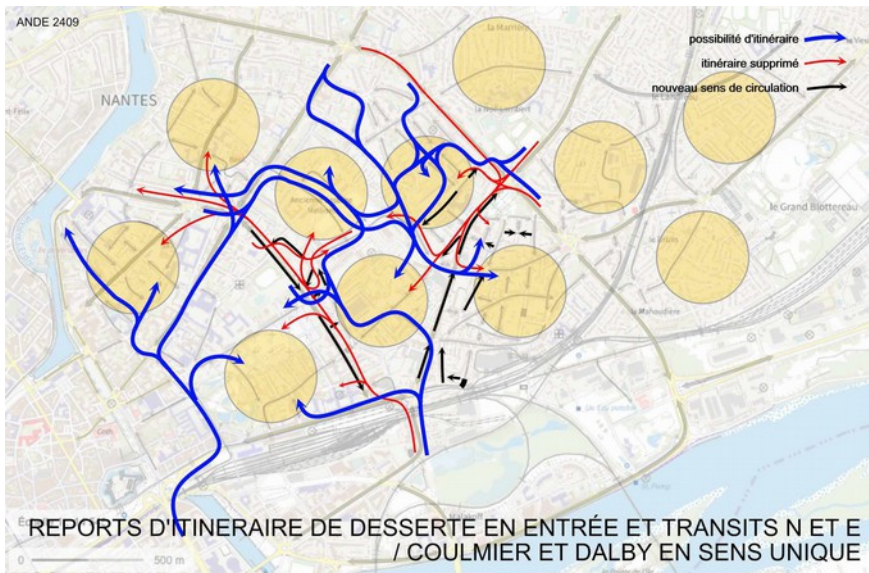
Le transport à la demande apparaît également à développer, sous toutes ses formes, que ce soit Proxibus (ex Proxitan), Mon Pilote ou d'autres modalités à inventer pour combler l'insuffisance de l'offre et réduire les délais de réservation.

Un dossier étendu est à disposition sur le site de l'ANDE

Coulmiers – Dalby : impacts

Encore sans image précise du projet d'aménagement, le plan de circulation sectoriel associé à la mise en sens unique de Coulmiers et Dalby a été enfin dévoilé cet été, mais toujours sans trace des impacts fonctionnels attendus de ce grand chambardement, en place d'un système simple et efficace où le niveau de trafic est aisément modulable par les feux de chaque côté ..

Histoire d'apporter des éléments de compréhension, nous avons identifié les possibilités d'itinéraires laissées ouvertes pour la desserte locale voire quelques transits de proximité, en entrée comme en sortie, tous azimuts (Est, Sud, centre, pont Motte Rouge).



On peut pronostiquer, logiquement (sans chiffres de trafic) :

- un doublement peu ou prou de la circulation dans le sens conservé sur Coulmiers et sur Dalby, plus la difficulté de gérer la sécurité en sens unique,
- une charge importante sur les boulevards avoisinants (Buat, Poilus, Doulon, Seattle – Angleterre,..) sur les itinéraires en retour, avec une saturation en pointes,
- une charge à saturation de tous les itinéraires alternatifs au travers du grand quartier, apportant du trafic dans des rues qui n'en demandaient pas tant,
- une desserte riveraine et une fonctionnalité sectorielle sérieusement compliquées,
- des contraintes sur la fluidité des TC en périodes de pointe (C1, C3, 10, ..), rabaisant leur attractivité (outre l'impossibilité de placer une ligne de bus sur Dalby).

Nous nous trompons peut-être (mais peut-être pas tant que ça) : que disent les services sur cet aspect important pour l'acceptabilité du projet ?

Piétons vs cyclistes et trottinettistes en centre-ville

Dans tout le centre-ville, des « directes modes actifs », utilisées tant par les cyclistes que par les trottinettistes, se sont installées (imposées ?) de fait (Fosse - Contrescarpe - Guépin, BMV - Orléans - Royale - Crébillon, Miroir d'eau - Roosevelt - Commerce, parvis de la gare, ...), répondant à des besoins de transit comme d'accès local.

Et dans ces rues piétonnes, beaucoup trop de ces usages « roulants » sont en excès de vitesse et sans grands scrupules vis à vis des piétons, pourtant autrement plus légitimes en ces lieux, rendant la cohabitation désagréable et conflictuelle, parfois même dangereuse (rappelons le : les zones piétonnes demandent de rouler au pas ..).

Nantes Métropole semble avoir bien saisi ce problème croissant, et agi récemment en posant quelques panneaux deci-delà demandant aux cyclistes et trottinettistes de ralentir et respecter les piétons .. sans grand effet pour l'heure. On attend mieux, évidemment !



SEMITAN / NANTES METROPOLE

Le choix de la SEMITAN, et donc de Nantes Métropole, pour la livraison des nouveaux tram en sobre vert sapin métallisé et blanc .. classe !

SEMITAN / NANTES METROPOLE

Le refus a priori de la SEMITAN, et donc de NM, d'étendre la livraison des nouveaux trams à l'ensemble des véhicules du réseau .. question de coût paraît-il .. ah bon, à ce point là ? Dommage pour l'image et la cohérence visuelle des divers matériels mis en œuvre et la perception du réseau.