

Le SERM partie intégrante des transports en commun de l'agglomération ?

Le SERM (Service Express Régional Métropolitain, anciennement RER - Réseau Express Régional mais l'objet est le même) s'annonce bel et bien, enfin, permettant d'envisager une importance accrue du train dans le fonctionnement de l'agglomération et déjà une réduction des problèmes actuels de saturation des trains en périodes de pointe.

Mais le train n'est pas tout et les habitants de la grande couronne nantaise sans une ligne ferroviaire à proximité sont en droit de disposer d'un service de TC routier du même niveau de service pour leur liaisons avec le cœur de l'agglomération - rapide, direct et confortable, pour que la région nantaise soit desservie par un SERM global homogène tous azimuts en alternative attractive à l'automobile au quotidien.

Et cette rapidité d'accès devrait aussi concerner les périphéries urbaines, des communes de l'agglomération comme des quartiers nantais éloignés, afin d'éviter des trajets trop longs, dissuasifs de l'usage des transports en commun.

Au delà de cette nouvelle offre de TC, une réduction proportionnée de la capacité de stationnement central serait aussi à engager parallèlement – une méthode pour réduire la voiture en ville peut-être plus efficace et moins perturbante que des contraintes de circulation sur les axes majeurs pouvant amener une dispersion des flux sur l'ensemble de la voirie y compris au cœur des quartiers.

Fermeture du pont Anne de Bretagne : quels impacts ?

On veut bien se tromper, mais on peut raisonnablement pronostiquer un vaste pataquès à l'échelle de toute la ville durant un bon moment .. l'optimisme est pourtant de mise du côté de la Métropole pour qui le développement du covoiturage et des modes actifs (pourtant bien difficiles à quantifier à l'avance) va permettre d'éviter trop de problèmes .. peut-être, peut-être pas tant que cela ..

Côté les transports en commun, les quelques nouveaux trams bientôt en service ou le renforcement des navibus comme des lignes express de l'Ouest nantais ne changeront pas sensiblement la donne pour l'accès à l'île de Nantes des navetteurs automobiles aujourd'hui.

Nous avons proposé dans le bulletin précédent quelques idées un peu plus solides à base de lignes express nouvelles pour vraiment étoffer à court terme l'offre de transports en commun en desserte de l'île de Nantes .. rien de la sorte ne semble avoir été engagé .. mais il n'est jamais trop tard pour le faire, surtout quand cela ne nécessite pas d'investissements majeurs.

P+R : pas vraiment le succès, mais justement il y a de quoi faire !

L'info est tombée par la presse il y a quelques temps : l'occupation moyenne des P+R serait de 54 % (y compris l'offre gratuite). Le chiffre est global et recouvre des situations contrastées, certains plus remplis que d'autres, mais il interroge.

Ce manque de fréquentation ne serait-il dû à la durée de trajet en TC à faire ensuite, peu appétent pour l'automobiliste qui va chercher du stationnement plus proche - la ville disposant d'une importante offre de stationnement centrale ?

Mais cette situation laisse une bonne marge d'action pour alimenter les TC, voire réduire la capacité de stationnement centrale .. pour peu que le temps de trajet en TC puisse être largement abaissé.

Les lignes express pour dépasser les limites des transports en commun dans les liaisons périphérie - secteur central ?

Comment dépasser la sorte de « plafond de verre » à l'usage des transports en commun, quand un milliard d'investissement ne permet d'ambitionner que le gain d'un petit pour cent de part de marché des déplacements pour les TC en 2030 ?

La forme de la ville ne favorise pas l'usage des TC en dehors du secteur central – qui offre par ailleurs de vastes capacités de stationnement, encore récemment accrues dans l'île de Nantes.

Alors que peu de choses pouvant être faites pour accélérer les bus et trams du réseau actuel, des lignes express apparaissent la seule option pour y parvenir sur des liaisons où précisément le temps de trajet est une condition majeure de l'attractivité des TC, offrant :

- des liaisons directes sans correspondance entre des PEM en périphérie et la proximité piétonne immédiate du centre-ville,
- des arrêts en faible nombre, desservant uniquement les nœuds du réseau et des polarités de quartier.

L'objectif de rapidité demanderait aussi des aménagements de voirie pour s'affranchir au possible des encombrements de circulation en périodes de pointe :

- une extension des voies réservées bus,
- une priorisation aux carrefours (feux dédiés, bandes réservées en amont),
- la possibilité d'emprunt des plateformes tram,
- la possibilité de doubler les bus du réseau ordinaire.

Ce réseau express routier pourrait être constitué avec :

- une adaptation de quelques lignes du réseau régional, en lignes express sur la partie finale de leur parcours (à partir de PEM périphériques concentrateurs de flux), avec un terminus en gare SNCF pour tenir une connexion aux trains,
- une adaptation du réseau urbain avec là aussi quelques lignes transformées pour devenir express entre la périphérie et le secteur central, ou des lignes spécifiques dédiées éventuellement.

Co-voiturage : vers une pratique en hausse ?

Le covoiturage (et déjà Covoit Tan) est sans aucun doute un moyen adapté au fonctionnement de l'agglomération étendue, apportant une réponse pratique et peu chère aux besoins périphérie – périphérie et périphéries lointaines – P+R urbains, ce pour a minima les déplacements domicile-travail.

Venant compléter un covoiturage informel déjà installé entre connaissances, il est récemment apparu nombre de services organisés via des applis (Covoit Tan - Klaxit, Karos, Mobicoop, Blablacar Daily, Ouest Go, Allo Voisins, ..) à même d'élargir la base d'utilisateurs, voire aussi des systèmes encore plus structurés (Ecov, ..) visant des «autoroutes de co-voiturage» avec des points d'arrêts dédiés – qui pourraient eux rentrer en concurrence avec les TC sur les itinéraires majeurs.

La gestion de la fermeture pont Anne de Bretagne compte dessus pour nourrir «l'évaporation» des déplacements automobiles espérée .. et il est fort possible que ce bouleversement majeur dans le fonctionnement de l'agglomération soit effectivement un accélérateur des pratiques de covoiturage.

A voir comment tout ceci va évoluer, car au delà du nécessaire soutien des collectivités, ce sont bel et bien les intérêts individuels qui vont décider du succès et de la pérennité de cette offre de transport potentiellement à fort impact sur les usages individuels de la voiture.

Nantes Métropole

Vu un contrôle sur la voie réservée au covoiturage du boulevard de la Prairie de Mauves ! Pour le moment, peu d'utilisateurs semblent profiter indûment de cet aménagement de priorisation, mais c'est mieux en contrôlant ça un peu, n'est-ce pas ?

TICKET VERT

Nantes Métropole

Pour le peu d'information au public et surtout de solutions pour parer la fermeture du pont Anne de Bretagne .. sans parler de celle du quai de la Fosse cet été .. comme si ça allait se passer tout seul !

On met en avant des alternatives TC - ne concernant que peu l'accès à l'île de Nantes, le maintien des accès piétonniers et cyclistes - ne concernant que peu de monde, mais les accès automobiles (5000 véhicules à traiter quand même) sont surtout renvoyés à un «ils s'adapteront» un peu trop facile .. Mais .. Cela dit, y avait-il vraiment une solution pour ces derniers vu les options choisies, tant pour le projet que pour le chantier ? ..

TICKET ROUGE