

Information des usagers : la nécessité de la qualité

Une information de qualité pour les usagers des TC au quotidien doit être une priorité, dans les véhicules, aux arrêts du réseau ainsi qu'en ligne, pour tout ce qui est du fonctionnement ordinaire comme des perturbations occasionnelles.

Les manques et problèmes d'information sont aujourd'hui encore et toujours nombreux : temps d'attente peu précis voire fantaisistes sur les afficheurs numériques des abris-bus, information affichée à la fois pléthorique et insuffisante (problème de lisibilité, absence de carte des environs, ..), absence d'annonce sonore aux arrêts (pourtant cruciale pour les personnes malvoyantes), information dans les véhicules aléatoire et laissée à la discrétion des conducteurs, pannes régulières des afficheurs aussi les laissant bien inutiles.

Le site Naolib est certes en place pour diffuser ces informations du quotidien, mais là aussi ce n'est pas si satisfaisant (le gestionnaire d'itinéraire notamment pour ce qui est des options de parcours), pour ceux qui s'en servent ou le peuvent.

Bref, un gros chantier de mise à niveau à lancer. Et en attendant, la moitié aujourd'hui inerte des bandeaux numériques des abris ne pourrait-elle pas être activée pour porter des messages d'alerte et autres informations ponctuelles ?

Pour faciliter les correspondances

Le repositionnement récent de l'arrêt côté extérieur de la ligne 10 (vers Gare Chantenay) au Rond-point de Vannes en amont du carrefour a permis de raccourcir la correspondance avec le tram en évitant aux usagers le temps de franchissement du carrefour par le bus avant son arrêt.

Une telle disposition « amont » apparaît intéressante à étendre à tous les noeuds du réseau entre lignes majeures pour améliorer l'efficacité des correspondances, et déjà sur les lignes 10 et 20 qui les recoupent toutes

Nouveaux trams

Bravo pour la plastique intérieure du nouveau tram, mais l'affluence des périodes de pointe montre qu'il y manque des points d'appuis, les barres horizontales étant trop hautes pour beaucoup .. des poignées additionnelles (avec design adapté évidemment) sont-elles en préparation ?

En vue de constituer un réseau de lignes de bus express en ville, les lignes Aléop peuvent-elles faire fonction ?

Sur les trente lignes Aléop desservant l'agglomération, quatorze ont aujourd'hui un terminus en gare Sud, établissant un lien direct entre les périphéries territoriales nantaises et le réseau ferroviaire.

De ces lignes passant par le centre-ville, on peut remarquer que :

- la plupart sont dotées de nombreux arrêts dans l'agglomération, justifiés pour certains (la desserte des établissements scolaires et divers lieux stratégiques) mais beaucoup moins a priori pour d'autres,
- si certaines lignes ont une fréquence importante ponctuellement en heures de pointe (la 300 notamment, qui « tourne à dix minutes » mais se raréfie en dehors), beaucoup affichent seulement une fréquence horaire en pointe (et disparaissent en dehors),
- les temps de liaison à la gare par le centre-ville apparaissent rarement gagnants par rapport aux TC urbains (360 Haluchère- Gare : 32 mn en pointe matin / 14 mn en tram), parfois oui mais assez peu (300 Cardo – gare : 35 mn en pointe matin / 40 mn en C2 comme en tram, ..),
- bien que les titres Naolib permettent de les utiliser, la fréquentation est manifestement faible dans la partie hyper-centrale (des cars de la 300 étant même régulièrement totalement vides cours des 50 Otages, ..),
- leur présence, cours des 50 Otages et rue Bellamy notamment, est source de contrainte au fonctionnement des TC urbains (attente supplémentaire aux arrêts et aux carrefours, .. et de pollution par des cars encore très majoritairement diesel.

Avec les TC urbains saturés en périodes de pointe, ces lignes Aléops en ville constituent des compléments d'offre utiles pour la liaison directe au secteur central - gare et évidemment un confort pour les usagers, mais les parcours urbains de ces lignes apparaissent là consommer de la capacité de service de manière peu efficace, qui pourrait éventuellement être mieux utilisée pour accroître l'offre en périphérie.

Alors que la mise en place d'un réseau complet de lignes express est une solution intéressante pour dépasser les limites actuelles du réseau urbain en périodes de pointe, tant quantitatives que qualitatives, le faible niveau de l'offre des lignes Aléops (à l'exception de la 300) n'en fait pas des candidates « naturelles » face au potentiel offert par l'hypothèse d'un réseau express Naolib plus cohérent et régulier, mieux reconnu aussi des usagers.

Dans cette perspective, peut-être serait-il intéressant de réorganiser le réseau Aléop pour limiter les trajets urbains aux quelques lignes importantes et pour les autres favoriser un relai avec les TC urbains dans les pôles d'échanges périphériques au bénéfice d'un renforcement du nombre de services hors agglomération.

Les fréquences de service annoncées des futures lignes 1, 6 et 7 laissent apparaître diverses interrogations capacitaires

La ligne 1 restant une diamétrale, son doublonnage tant par la 6 à l'Est (offrant une liaison au centre-ville) que par la 7 côté Ouest (sans liaison au centre-ville car bifurquant au pont Anne de Bretagne) laisse la section Gare Maritime – Médiathèque (les stations Chantiers Navals et Mémorial étant des demi-stations) à la seule ligne 1, avec ce problématique dilemme apparent :

- si la ligne 1 diamétrale conserve comme annoncé les deux tiers de la fréquence sur ce tronçon commun de la ligne 1 actuelle (laissant le dernier tiers aux lignes 6 et 7, soit environ un tram toutes les 10 mn, ce qui est quand même très peu), la section Gare Maritime - Médiathèque sera donc confiée à cette seule ligne 1 avec un déficit de capacité d'environ 20 % par rapport à aujourd'hui pour la liaison secteur centre+Est - Ouest nantais (les nouveaux trams étant d'une capacité accrue de 20 % par rapport aux anciens .. $\frac{2}{3} \times 1,2 = 0,8$) .. alors que cette liaison est déjà saturée en pointes ..
- si la ligne 1 est configurée avec une fréquence suffisante pour assurer correctement sa fonction diamétrale actuelle (réduction de seulement 15 % en fréquence donc, la laissant cependant sans potentiel de croissance en pointes ..), alors les 6 et 7 vont se retrouver très réduites en termes d'offre - grosso modo un tram toutes les 20 mn seulement pour la liaison à l'île de Nantes et du futur CHU de chaque côté (15 % de la fréquence actuelle à 4 m) .. faut-il un tram pour cela ?

La solution pour chacune de ces perspectives passe par un surcroît de matériel roulant affecté (et de conducteurs) .. c'est évidemment souhaitable, mais la flotte prévue à terme le permet-elle ?

Nous nous trompons peut-être dans cette analyse, mais nous aimerions comprendre.



Rupture de service !

On aurait pu croire à un problème d'affichage une fois de plus, mais non – excuse – il y avait bien vendredi 14 en début de soirée un trou dans le service de ligne 3 à Bretagne avec une attente affichée de 17 minutes (le précédent étant passé depuis longtemps déjà vu le nombre de personnes en attente et bizarrement le service suivant seulement 2 minutes ensuite .. ce qui était vrai et le premier était évidemment bondé alors que le suivant était bien sûr vide (attendu pour voir ..).

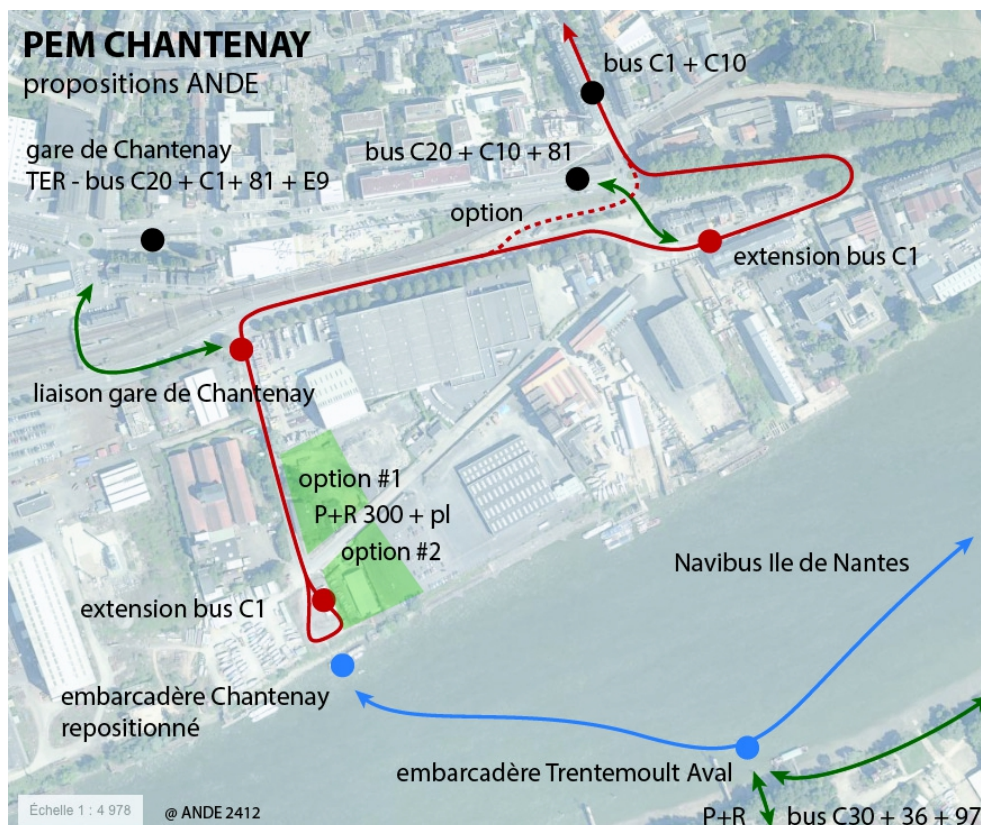
Qu'un tram tombe en panne, soit, mais alors ne pourrait-on pas faire en sorte de recalculer au plus vite les suivants pour réduire l'attente et la portée du problème pour les usagers ? Il ne faisait pas si froid ce jour, mais quand même ..

Un P+R dans le Bas Chantenay

Un parking relais de 220 places vient d'être ouvert rue Réaumur dans le Bas Chantenay, à peu près là où nous le proposons depuis quelques temps déjà.

Très bien dans le principe, mais aujourd'hui à environ 500 m de n'importe quel arrêt de bus et navibus dans le secteur, son impact risque fort d'être minime pour encourager l'usage des transports en commun en relai.

Nous relançons donc notre demande d'un rapprochement de l'embarcadère du navibus N2 au bout de la rue Réaumur et le prolongement de la C1 également jusque là afin de créer là un pôle d'échange intéressant.



A la presse locale

Pour le traitement de la commémoration du 40^e anniversaire du retour du tram à Nantes, acte fondateur de la dynamique de développement de l'ensemble du réseau de transports en commun à Nantes et l'avènement du réseau Naolib actuel.

TICKET
VERT

Rencontrez l'ANDE !

Permanence 17h30 le premier mercredi du mois 1 rue d'Auvours, Nantes

Site Internet : ande-nantes.fr

Courriel : contact@ande-nantes.fr