

## Les élections passées ..

Peu d'idées ont été de la campagne électorale quant aux TC, sinon l'extension de la gratuité à plus de jeunes pour l'équipe gagnante (15000 personnes .. c'est à dire, sachant que nombre de jeunes scolaires sont déjà éligibles à la gratuité au regard de leur quotient familial ?), l'équipe recalée ayant porté l'ambition de « bus circulaires » (ndlr - oui si c'est pour renforcer la ligne 10, mais pzs sérieux sur le périph, rappelons le) et surtout d'un référendum sur la gratuité après audit (proposition que nous aimerions voir arriver .. gageure ?)

Mais au-delà des projets en cours (nouveaux trams, ligne 8 et de quelques autres évolutions actées - prolongement C3, électrification du parc, ..), certes heureusement d'importance, il est à remarquer qu'aucune perspective majeure à moyen-long terme n'est aujourd'hui tracée pour dépasser les limites actuelles de l'offre (notamment la saturation en périodes de pointe).

Si pour autant on peut continuer d'attendre de cette présidence renouvelée la continuité d'une attitude favorable aux TC, on aimerait donc l'engagement d'un projet stratégique ambitieux et novateur pour répondre à cette problématique.

Ce ne sont pas les idées qui manquent pour faire évoluer le réseau afin de renforcer la place des TC dans les déplacements métropolitains, et l'occasion est belle d'engager une réflexion globale .. intégrant donc le stationnement et l'urbanisme en général, dont l'influence sur les déplacements est massive.

## Contrôle dans les TC

Contrôle dans le tram 3 en début d'après-midi l'autre jour, conduit pas une équipe entièrement féminine, avec un PV sans tension en dépit du profil impressionnant du contrevenant. Ce qui ne permet sans doute pas d'imaginer qu'une attitude sereine et souriante puisse constituer la clé de l'efficacité en la matière, mais quand même ça fait réfléchir !

Et aussi dans le tram 1 l'autre soir vers 21h .. On n'en avait pas vus depuis longtemps à cette heure ! .. Il paraît que le taux de fraude est de 10 % .. 10 ? C'était 7 officiellement il y a une dizaine d'année, ça monte donc .. Et on est beaucoup à penser que c'est sans doute plus au vu du peu de contrôles apparent .. Au fait, c'est calculé comment ?

## Bicloos .. mais que donc veut-on en faire ?

Le contrat Decaux se termine et un appel d'offre va être lancé pour trouver un nouvel opérateur du service (résultat des courses après l'été a priori), avec quatre modifications fondamentales au programme selon les infos distillées dans la presse :

- une extension du service à l'ensemble des communes de l'agglomération,
- le passage de l'ensemble de la flotte en vélos électriques,
- la suppression des stations avec plots d'accroche pour des aires simplement délimitées au sol, sans infrastructure,
- l'arrêt du subventionnement du service pour une aide accrue à la location longue durée.

Toujours dans la presse : la manoeuvre s'appuie sur une analyse à charge du système actuel, le décrivant comme de moins en moins adapté aux demandes d'usage actuelles et en perte de vitesse (fréquentation passée de 1,4 à 1,1 millions de trajets annuels entre 2013 et 2024 .. Chiffre effectivement préoccupant ..

Problème : on ne retrouve pas ces chiffres dans les données publiques de Nantes Métropole, où au contraire on trouve une stabilité des usages sur la dernière décennie autour de 1,3 millions usages annuels .. Cherchez l'erreur .. Mais nous lisons peut-être mal les chiffres ..).

### Partout dans l'agglomération ? ..

Supposé « tourner » avec le moins d'assistance humaine possible pour que toute station propose en permanence la possibilité d'y prendre un vélo et y en déposer un (et ainsi limiter son coût de fonctionnement), un libre-service est de fait surtout adapté aux centres-villes importants et denses à forte mixité habitat - services - emplois où le foisonnement des usages amène un autoéquilibre et très peu aux périphéries trop monofonctionnelles ou pas assez importantes ni denses.

Il est dit ambitionner de doubler le nombre global de stations tout en préservant une forte densité d'offre dans le secteur central de Nantes .. Vu les manques déjà en intra-périphérique, gageons qu'une centaine de stations nouvelles puisse être déployée en dehors .. Ce qui ne fera pas beaucoup par commune, paset donc assez pour générer des usages locaux notables ..

Et sans usages locaux, de ces stations lointaines avec des vélos électriques, aller à Nantes risque fort d'être le motif premier de déplacement, le matin surtout ainsi qu'en début d'après-midi pour des retours « naturels » en fin d'après-midi pour l'essentiel, apportant certes une offre complémentaire de liaison au centre de l'agglomération, mais demandant plus d'espaces de stockage en journée en centre-ville, le tout avec une faible rotation d'un matériel plus coûteux.

Les aires de stationnement sans infrastructure permettront certes de stocker plus de vélos qu'aujourd'hui en un seul lieu .. mais avec une occupation plus étendue de l'espace public certainement plus chaotique (à l'exemple de toutes les villes où l'on procède ainsi) .. Comment on maîtrise ?

## Fin de la subvention ..

Il est affiché que l'utilisateur paiera, mais il est « espéré » limiter le coût d'un (un !) trajet à 2 € (contre 3 € par mois avec abonnement aujourd'hui, certes avec des vélos non-électriques .. soit 3/5 cts par trajet pour la moyenne d'usages quotidiens ..). Intuition : le volume d'usage risque fort de fondre (même avec les aides promises aux moins argentés, que l'on attend encore de voir énoncées ..).

On vise donc à casser un système collectif utile certes subventionné (2 M€ annuel certes et donc environ 1,5 € par trajet) pour un système où l'utilisateur paiera un coût d'usage bien plus élevé et subventionner la location individuelle de longue durée.

## Alors ? ..

Qu'est-ce et d'où vient cette volonté de bouleverser Bicloo pour une « démocratisation » de façade au risque de couler le système ? .. C'est pourtant si simple de juste continuer ce qui fonctionne correctement en admettant que Bicloo n'est adapté qu'au secteur central ..

Et puis aussi, pourquoi passer l'ensemble de la flotte en électrique ? Nantes et ses pentes certes, mais beaucoup d'utilisateurs actuels sont aussi amateurs de ces petits moments de sport quotidien .. Maintenir une flotte centrale non électrique permettrait aussi d'offrir / maintenir un service à coût réduit.

Beaucoup de questions donc .. Il sera intéressant voir comment les traite la programmation finale établie pour l'appel d'offre de mise en concurrence de sélection d'un nouvel opérateur .. Mais avant, un débat public ne serait pas du luxe.

## Desserte de Beautour

A Beautour, une dame âgée nous a remis en mémoire que ce bourg historique, aujourd'hui sans TC sinon la ligne 4 bien loin à pied, était pourtant desservi il n'y a pas si longtemps par la 42, « sauf que parfois les bus avaient du mal à passer à cause de la circulation .. Alors oui, aujourd'hui les autos circulent, mais on n'a plus de bus à proximité ». Ne pourrait-on pas y réfléchir à nouveau vu l'intérêt de ce quartier ? ..

## Calcul d'itinéraires sur le site Naolib

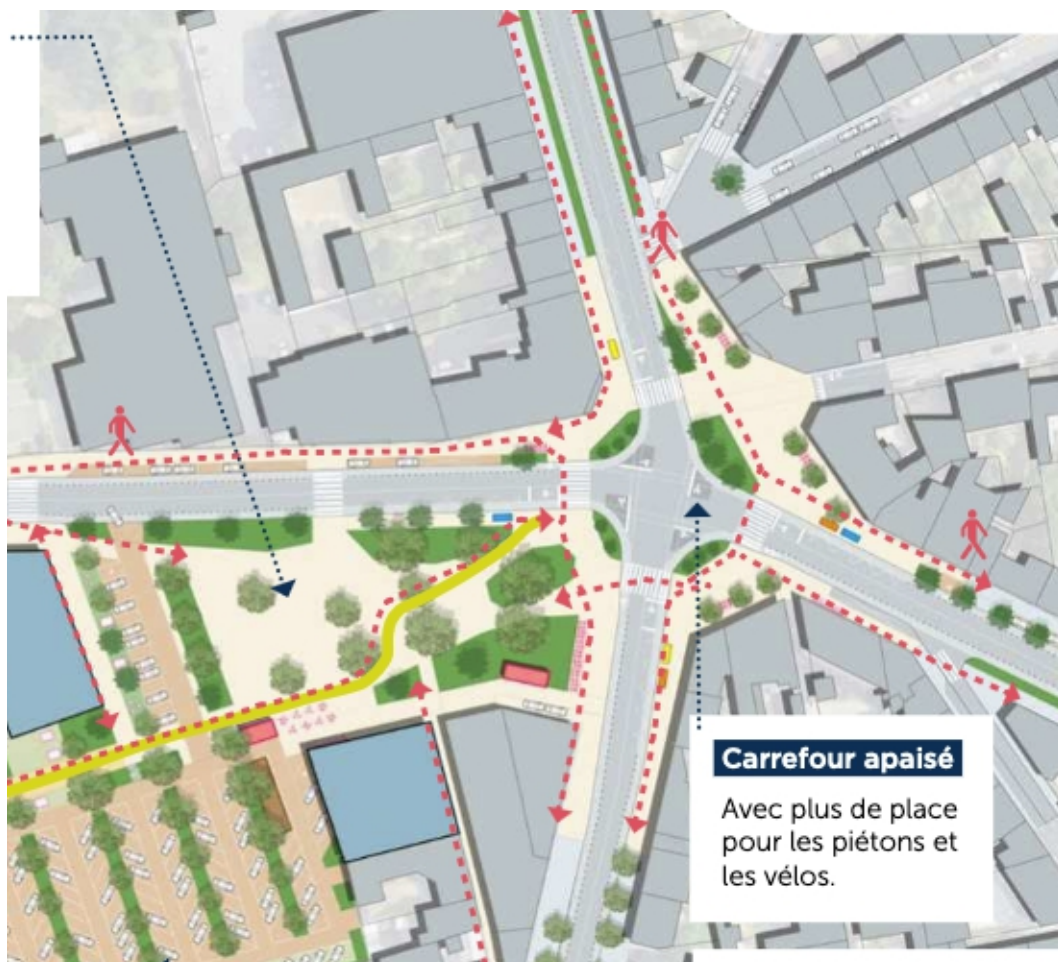
Si les accès direct au centre-ville sont correctement traités, le site Naolib montre plus de difficultés à gérer les demandes pour des parcours transversaux avec correspondance .. Offres parfois surréalistes proposant une heure de marche à pied, oubliés d'alternatives pourtant évidentes et horaires peu fiables .. On ne peut pas faire mieux ?

## Aménagement de la lace Zola : toujours rien pour les bus !

Une esquisse publiée récemment est venue confirmer nos craintes: hé bien oui, les TC y sont bien négligés dans un projet se bornant à rétrécir au maximum les chaussées sur une seule file par sens sans leur laisser d'espace propre pour éviter de rester coincés dans un lieu qui devrait être conséquemment très souvent bouchonné - le carrefour à feux logiquement installé là étant de surcroît peu capacitaire.

Pourtant, la place existe pour insérer un couloir bus dans toutes les entrées de ce carrefour, qu'une gestion des feux priorisant les bus pourrait appuyer. Le manque de concertation n'a pas permis d'en discuter préalablement, laissant l'équipe projet sans réflexion aboutie sur les TC, tout à sa focalisation sur le paysage et la place du piéton.

Nous avons déjà posé la question à la rentrée 2025, mais peut-être n'est-il pas trop tard pour revenir sur ce scénario bien peu fonctionnel, mais heureusement aisé à reprendre a priori. La fluidité des ligne 10, 11 et 23, particulièrement la ligne 10, ne peut être ignorée aussi radicalement, enfin !



ON Y REVIENT

**Rencontrez l'ANDE !**

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

Site Internet : [ande-nantes.fr](http://ande-nantes.fr)

Courriel : [contact@ande-nantes.fr](mailto:contact@ande-nantes.fr)