



marc.lef@laposte.net

## Contribution du Collectif Transport

### Élaboration du Plan de Déplacements Urbains

*La diversité des composantes du Collectif transport : ANDE, CFDT, CLCV, CSF, Clémentine, FNAUT, Droit du Piéton, Omnibus, Place au vélo et Rue de l'Avenir, permet d'aborder l'avenir des déplacements sur l'agglomération avec des regards croisés. Depuis les vulnérables piétons jusqu'au chemin de fer en passant par la voiture parfois indispensable dans une agglomération qui mettra du temps à se convertir à la ville des courtes distances, il convient d'ajuster les parts respectives de modes de déplacements aux objectifs fixés en matière de défense de l'environnement et de santé publique. La forme de la ville et de ses réseaux, encore très convergents, influe elle-même sur les modes des déplacements. Densité ou étalement urbain ? Ville "centrée" ou "poly centralités" ? Seules des politiques audacieuses, y compris en matière de collaboration entre les différentes autorités organisatrices actrices des déplacements, influenceront sur les comportements des citoyens.*

---

### PIÉTONS

---

*La marche à pied représente un quart des déplacements quotidiens avec d'importantes variations en fonction de la situation intra ou extra périphérique. Pour en augmenter la part, il faut déjà que les actions envisagées dans le précédent PDU soient menées à leur terme :*

- Finalisation du plan stratégique piéton (en cours de concertation) qui vise à valoriser le bénéfice de la marche sur la santé et le bien-être. Les campagnes de sensibilisation devront être largement diffusées et évaluées dans la métropole
- Finalisation du plan d'actions piéton (en cours de concertation)
- Finalisation du plan de mise en accessibilité, pour lequel le schéma directeur révisé doit être mis en œuvre sans dérapage dans le temps.

#### **D'autres mesures et équipements sont indispensables**

- Une signalétique destinée aux piétons accompagnée de l'indication du temps de façon d'inciter à abandonner la voiture pour les courts trajets
- La lutte contre les stationnements gênants de voitures sur les trottoirs par des campagnes de sensibilisation avant d'engager la répression et par des marquages au sol. C'est un moyen de sécuriser la mobilité à pied et de réduire la vitesse pratiquée

- La lutte contre l'encombrement des trottoirs par toutes sortes d'obstacles : poubelles, panneaux publicitaires, stationnements deux roues, poteaux, etc
- Le respect des largeurs minimum pour les personnes se déplaçant en fauteuil ou avec des poussettes ou chariots de marché, favorisant le commerce local
- Le soin apporté aux revêtements et aux profils des cheminements piétons et trottoirs qui peuvent se révéler rédhibitoires pour une population vieillissante et les condamner à une réclusion à domicile
- Des actions concrètes doivent être menées pour les accès à pied (ou à vélo) aux établissements scolaires avec des cheminements protégés et une réelle limitation des accès automobiles auprès des écoles
- Enfin, à une époque où le soin du corps est une préoccupation omniprésente, les vertus de la marche urbaine sur la santé devraient faire l'objet de larges campagnes de valorisation et d'information à l'échelle métropolitaine
- L'équipement de bancs ainsi que de toilettes dans les espaces publics n'est pas un caprice de quelques usagers. Même les touristes en sont fortement demandeurs
- Les cheminements mixtes piéton / vélo ne peuvent s'envisager que sur des portions à faible fréquentation. Rassurant pour des familles avec enfants, ou des cyclistes occasionnels peu assurés en milieu urbain, ils sont inappropriés pour les cyclistes réguliers ayant opté pour ce mode de déplacement en milieu urbain.

---

## VÉLO

---

*Le vélo est le mode de déplacements pour lequel est attendue la plus forte augmentation de part dans les déplacements du PDU. Actuellement, avec 4 % de part modale, l'objectif de quadruplement est ambitieux et nous nous en félicitons. Alors comment y parvenir ?*

- L'effort doit porter sur les déplacements de courte distance puisque 55 % des déplacements font moins de 3 km. 40 % de ceux-ci sont faits en voiture et 3 % seulement en vélo
- Pour favoriser les courtes distances, il faut inciter les habitants à utiliser de préférence les services à proximité de leur domicile : établissements scolaires, commerces, services...
- Des actions concrètes doivent être menées pour les accès en vélo aux établissements scolaires : stationnement sécurisé, cheminements protégés et une réelle limitation des accès automobiles auprès des écoles
- La qualité des aménagements cyclables est importante. L'axe Nord-Sud a vu une progression de sa fréquentation de plus de 150 % depuis sa création. Pour autant, l'espace disponible en milieu urbain ne permet pas toujours la réalisation de pistes cyclables en site propre. Il faut dès lors étudier les points noirs où la sécurité du cheminement n'est pas assurée, ce qui devient dissuasif, et offrir des alternatives aux éventuels nouveaux pratiquants. Une réduction de la vitesse de circulation des automobiles est un gage de l'augmentation de la pratique cycliste
- Les stationnements sécurisés des vélos sont un enjeu déterminant dans la pérennité des déplacements cyclables. Il faut en améliorer les possibilités dans tous les lieux d'habitation, particulièrement dans les quartiers d'habitat social, et instaurer des règles pour le stationnement vélo au même titre qu'il en existe pour les automobiles dans tous les nouveaux projets d'aménagement urbain
- Favoriser l'inter modalité : Le vélo est un moyen de transport à valoriser pour rejoindre un arrêt transport en commun, un lieu de covoiturage. Les stationnements vélos dans les sites fréquentés doivent être visibles. L'acceptation de l'embarquement des vélos dans les trains, bus et tramways doit être plus grande.

---

## CIRCULATION MOTORISÉE

---

*Le véhicule particulier reste encore un moyen de déplacement incontournable compte tenu de l'étalement urbain et sa forme caractérisée par un zonage fonctionnel, en particulier pour les déplacements longs : centre-périphérie et périphérie-périphérie (qui représente 70 % des émissions de GES). Il reste encore un outil indispensable pour un certain nombre de professionnels en ville. Pour autant, l'augmentation programmée du trafic avec ses effets sur l'environnement ne peut nous satisfaire.*

*La situation géographique privilégiée de Nantes ne parvient plus à l'écarter d'alertes à la pollution avec des pics, certes localisés, mais mettant en péril : enfants, personnes âgées, femmes enceintes et autres asthmatiques exposés. Les restrictions de circulation au centre, ainsi que les améliorations techniques sur les véhicules seraient annulées par l'accroissement en valeur absolue des déplacements automobile prévu sur l'ensemble de l'aire urbaine.*

*Quand bien même les véhicules dits "propres" se substitueraient aux polluants, ils ne résoudraient pas les problèmes de congestion de trafic sans agir sur la forme de la ville.*

### **Taux de motorisation**

Si la part de l'automobile est de mieux en mieux contenue dans le secteur central de l'agglomération grâce à deux décennies d'actions, le taux de motorisation des ménages reste malgré tout élevé dès que l'on sort du centre-ville élargi.

Les divers objectifs et les impératifs d'évolution de la société demandent de continuer dans cette perspective. L'enjeu environnemental (pollution, bruit) est également très prégnant, notamment pour le secteur central de l'agglomération.

Cette ambition ne peut se placer que dans le cadre de la ville des courtes distances où : densité, proximité, mixité fonctionnelle et sociale déterminent un ensemble de grands quartiers autonomes pour l'essentiel de la vie quotidienne (Zola, Doulon, Beauséjour, Bellevue, Dervallières, Malakoff, St Felix, Ile de Nantes). On peut aussi pointer l'intérêt de ventiler l'emploi dans ces quartiers (tertiaire, voire commerce) plutôt que le concentrer au cœur de l'agglomération. Autant de perspectives qui peuvent aider à désintoxiquer nombre de nos concitoyens de l'usage, voire de la possession, d'un véhicule.

### **Aménagement de la voirie**

L'essentiel de la réduction du trafic sur les pénétrantes vers Nantes-centre est désormais réalisé. La reconfiguration du boulevard Charles Gautier étant lancée, reste à réaliser quelques portions d'approche (route de Pornic, route de Paris).

Des aménagements de réduction de la capacité pourraient aussi concerner des itinéraires centraux : Bellamy, Gal Buat et les boulevards en rocade, en y favorisant les TC et les aménagements cyclables. De même que le quai de la Fosse, probablement l'axe le plus chargé et pollué de la ville en dépit de son exposition touristique dans la ville.

Le défi de l'amélioration du périphérique consiste à réduire des points d'encombrement sans accroître globalement sa capacité et permettre aux transports en commun un accès facilité au droit des Franchissements.

La question de priorisation *aux co-voiturants* mérite d'être abordée dans un contexte de limitation des voiries.

## **Ville apaisée**

S'appuyant sur de belles réalisations en termes d'aménagement de la voirie pour la sécurisation de l'espace public, la métropole doit continuer l'effort pour réduire partout la vitesse et favoriser un respect mutuel de tous les usagers, en accord avec les enjeux d'embellissement du cadre de vie.

Une hiérarchisation plus aboutie du réseau viaire devrait proposer une trame de voie majeure laissée à 50 km/h (exceptionnellement à 70) desservant des secteurs interstitiels classés en zone 30, sans exception autre que les voies piétonnes et des zones de rencontres. Notamment dans les sites actifs commerçants trop axés sur l'automobile (Zola, République, Mangin, Dalby, René Bouillé).

## **Capacité de stationnement**

Le stationnement : sa rareté et son coût, sont des facteurs majeurs dans l'utilisation d'un véhicule et (ou) sa possession. Ce qui est le cas dans le centre-ville et dans certains nouveaux quartiers.

Une réduction de l'offre de stationnement apparaît donc comme une condition de la réduction du trafic automobile.

Pour autant, à défaut de solutions alternatives suffisamment convaincantes, elle peut provoquer une anarchie mal maîtrisée dans certains quartiers résidentiels ou des relocalisations en périphérie qui peuvent être contraires aux objectifs. Il convient de maintenir l'accès au centre : pour les services aux personnes, pour les activités et pour l'accès aux résidents, grâce à du stationnement déporté, de l'auto partage, le recours aux TC et au vélo.

La politique de réduction du stationnement en surface, menée depuis longtemps par Nantes Métropole, pour accroître l'offre en ouvrage, a produit une revalorisation évidente de la qualité des espaces publics. Sans dommage manifeste pour l'activité économique, elle contribue à l'agrément de la ville, à son image et, in fine, à son attractivité. Une combinaison gagnante.

Mais la tendance récente à recréer de l'offre en ouvrage sans réduction en surface —Feydeau, les Machines et un projet d'extension du parking Foch Cathédrale— ne nous semble pas de nature à limiter le recours à l'automobile pour venir dans le centre, alors que la logique P+R (à condition d'être véritablement réservés aux utilisateurs des TC) est plus économe en circulation automobile. L'offre de stationnement en centre-ville peut, et doit, être limitée à son niveau actuel. À charge d'accroître l'offre de TC et les aménagements cyclables pour permettre les changements de modes de déplacement, dans l'attente d'une mutation de la ville en une structure multipolaire qui pourrait réduire la demande de déplacements.

Un bilan du stationnement mérite d'être établi entre une offre non pleinement utilisée pour raisons financières dans certains quartiers et un chaos de stationnement sauvage dans de nouveaux quartiers où les restrictions sont mal vécues par les habitants.

## **Transport de marchandises**

L'approvisionnement de l'agglomération, principalement par véhicules lourds et camionnettes, représente une part non négligeable de la congestion de trafic avec sa pollution sonore et atmosphérique (supérieure à celle des véhicules pour passagers). Des progrès immédiats sont à rechercher pour le dernier kilomètre le plus polluant.

Ainsi, Nantes Métropole pourrait favoriser la distribution fine en aménageant des "espaces logistiques urbains" judicieusement localisés et lancer des dispositifs incitatifs pour l'utilisation de véhicules propres, vélos-cargos voire livraison de petits colis à pied.

Les potentialités de développement du fret fluvial méritent d'être reconsidérées. Des études ont montré l'intérêt d'utiliser le fleuve pour des trafics lourds à partir de quelques quais de l'agglomération, évitant la circulation de nombreux poids lourds, de même, pour la distribution de matières qui s'y prêtent à partir de haltes fluviales. Nantes Métropole pourrait inciter à la conception de petites barges adaptées (non polluantes) et de nouveaux conditionnements en caisses mobiles pour une optimisation des livraisons de marchandises à l'aire de "l'internet des objets".

---

## ÉTOILE FERROVIAIRE

---

*Au contraire de l'automobile qui a structuré l'urbanisation des dernières décennies, avec en conséquence l'étalement urbain, le chemin de fer est vertueux en matière d'espace occupé, de dépense énergétique et de bilan carbone par passager. Il peut de surcroît être synonyme de mixité sociale et générationnelle.*

*L'étoile ferroviaire doit être développée en cohérence avec les autres modes de transport publics urbains. À ce titre, il nous apparaît indispensable de renforcer la prise en compte des transports publics ferroviaires dans les documents d'urbanisme à tous niveaux.*

*L'étiage des financements ne doit pas brider l'imagination : la plupart des propositions faites ci-dessous sont économes en travaux de génie civil et devraient améliorer fréquentation et recettes. Elles doivent systématiquement être comparées aux coûts économiques, sociaux et environnementaux qu'entraînent les solutions automobiles.*

### **Les objectifs du PLUM-PDU ne peuvent ignorer le potentiel de l'étoile ferroviaire nantaise**

Le réseau ferré nantais qui assure les liaisons régionales et interrégionales fait partie intégrante de l'armature du réseau urbain. Malgré les améliorations de service sur certaines branches (Clisson, Pornic, St Nazaire), une réouverture (Châteaubriant) et des efforts sur la tarification, l'étoile ferroviaire reste sous-utilisée en termes d'usages locaux. Plus globalement, à un niveau stratégique et de politique d'aménagement de la métropole, il faut noter une densification tenant encore trop peu compte du potentiel ferroviaire concernant les implantations de nouveaux quartiers denses, qui ne s'explique que partiellement par une faible acceptation sociétale de la densification. Au-delà du périphérique, une indifférence globale à l'intérêt du ferroviaire dans un univers péri-urbain structuré pour l'automobile se traduit par la quasi inexistence de projets d'urbanisation dense autour des gares, au profit de la seule logique de création de parkings, comme on le constate au Nord de l'agglomération, en direction de Châteaubriant.

### **Gouvernance et pertinence territoriale**

Il est toujours aussi incompréhensible pour les usagers de voir partir des TGV à moitié vides vers Angers et Saint Nazaire ou les Sables d'Olonne, quand certains trains ou tram-trains peinent à assurer la demande. Le Collectif transport souhaite que tout soit mis en œuvre pour vaincre les freins culturels, politiques ou techniques afin d'assurer une forte coordination entre la SNCF, la Métropole, le Conseil Départemental et le Conseil Régional. Seule cette cohérence entre tous les réseaux permettra d'optimiser les moyens.

Le développement du maillage des réseaux avec lignes de cars express en complément des lignes ferroviaires ou l'articulation du covoiturage ainsi que la coordination et l'unification des services, de l'information et de la tarification (y compris son caractère social) doivent être affirmées. À ce titre, l'extension du forfait "Métrocéane" à tout le département de la Loire Atlantique participerait d'une certaine cohérence de tarification avec une première phase sur les dessertes de la rive gauche de la Loire (Nantes-Bouaye-Sainte Pazanne-Pornic / Croix de Vie par exemple).

### **L'indispensable accompagnement urbanistique**

L'optimisation de l'étoile ferroviaire de Nantes apparaît comme un choix politique majeur en termes d'urbanisation avec un grand potentiel dans ses composantes énergétiques, environnementales, techniques et financières. Il ne s'est pas encore traduit concrètement dans les réalisations engagées. Les déclarations d'intentions ne suffisent plus. Les investissements ferroviaires qui profitent aux communes desservies doivent être conditionnés à une densification urbaine et des mesures d'incitation pour l'implantation d'activités.

Ceci peut se mettre en œuvre par le biais de contrats d'axe liant les collectivités concernées.

## Développer l'inter-modalité avec les modes actifs dont le vélo

L'usage du vélo, qui a un potentiel de croissance très important, est un bon complément du transport lourd. Pour les déplacements contraints (domicile /travail/école/services), la présence dans toutes les gares d'abris vélos sécurisés pour les abonnés et pour les non abonnés est nécessaire. Pour l'usage occasionnel "vélo", les déplacements loisir et découverte, la possibilité d'embarquer son vélo dans les trains est indispensable pour répondre à une forte demande et renforcer d'autres actions (Loire à vélo, vélo-route du littoral, etc.)

## La diamétralisation des services ferroviaires

L'accès à la métropole ne devrait pas passer obligatoirement par la gare centrale. C'est déjà partiellement le cas avec l'émergence des installations de Haluchère et de Pont Rousseau, qui articulent transports régionaux et transports urbains.

La diamétralisation permet de désengorger la gare de Nantes, de desservir rapidement des pôles secondaires opposés, de contribuer à soulager le périphérique, de répondre à l'extension du centre urbain et à la densification du tissu de l'agglomération. Elle donne une image de cohérence de la métropole. Elle peut être mise en œuvre en prolongeant des dessertes actuelles de l'aire urbaine (comme Clisson - Nantes) ou en prolongeant au-delà de la gare centrale des liaisons régionales. Elle répond à un objectif partagé de maillage de réseau. Elle passe par le renforcement de gares multimodales : Chantenay, Sainte Luce, Thouaré, Saint Sébastien, Vertou, La Haye Fouassière et la création de points d'arrêts : Beaulieu – Mangin, Baco ou Petite Hollande. Elle permet de se garder la possibilité de multiples combinaisons d'itinéraires. Dans cette optique, la préservation d'une potentielle liaison entre l'île de Nantes et Chantenay via la gare de Nantes-État doit être préservée.

Enfin, le projet d'agglomération vieux de près de 30 ans visant à relier Carquefou à Bouaye-Ste Pazanne garde toute sa pertinence. Il doit être la prochaine étape de renforcement de l'étoile ferroviaire.

---

## RÉSEAU TAN

---

*Si la métropole possède la maîtrise de son propre réseau à l'échelle de son territoire, le développement des autres acteurs du transport en commun mériteraient un rapprochement des différentes autorités organisatrices pour favoriser les complémentarités et (ou) éviter les concurrences. Les prés requis en sont éminemment politiques. Ils conditionnent l'optimisation des moyens, la multi modalité et l'approche des solutions techniques.*

En ce qui concerne le développement du réseau TAN, plusieurs projets sont déjà annoncés :

- Une nouvelle ligne de tramway Nord-Sud
- Un débranchement de la ligne 2 de tramway de Mangin à Zac des îles via le CHU
- Un prolongement de la ligne 1 vers Babinière
- Un prolongement du Busway vers Vertonne
- Un nouveau dépôt de Busway à Vertonne
- Un nouveau dépôt tramway à Babinière
- L'ouverture du Chronobus C9
- Deux lignes Chronobus C10 et C20
- L'achat de nouvelles rames de TW de plus grande capacité
- L'acquisition de nouveaux Busways, également de plus grande capacité.
- L'entretien et le renouvellement des voies TW
- De nouvelles liaisons en navettes fluviales.

Ces projets, actés, avec leurs financements associés, limitent de fait les marges de consultations citoyennes jusqu'en 2027. Ils n'empêchent pas quelques remarques sur le court et moyen terme, ainsi que sur les perspectives à l'horizon 2035 :

### **Court et moyen terme**

#### **Tramway :**

Les propositions d'amélioration du réseau tramway vont dans le bon sens. Outre qu'elles répondront pour partie aux besoins de desserte des équipements en cours de réalisation sur l'île de Nantes, elles contribueront à un début de maillage des lignes structurantes du réseau.

Nous regretterons toutefois que le prolongement de la Ligne 1 vers Babinière réponde davantage à une nécessité technique (positionnement du nouveau dépôt) qu'à une réelle volonté de maillage du réseau.

En attendant la liaison L1/L2, le pôle de correspondance de Babinière devrait toutefois permettre d'améliorer la situation actuelle. Malheureusement au prix de ruptures de charge peu favorables au déplacement en TC.

#### **Busway :**

Le répit laissé par l'augmentation de capacité des Busway redonnera provisoirement un peu de confort aux usagers. Là encore, le prolongement de la ligne de quelques centaines de mètres au-delà du périphérique nous paraît dépendre davantage de considérations techniques que d'un réel besoin d'exploitation. Un prolongement de la ligne à son autre extrémité répondrait davantage à la volonté de maillage du réseau et au caractère provisoire du terminus de la place Foch. Il permettrait la multiplication des correspondances, notamment avec les L2 et 3. Il contribuerait, en outre, à soulager le tronçon le plus chargé du réseau tramway entre gare SNCF et Commerce.

#### **Chronobus :**

En attendant l'aménagement des lignes Chronobus périphériques, l'ouverture de la ligne C9 constituera la fin du programme d'optimisation des lignes structurantes radiales. Bien que répondant à un réel besoin, elle renforcera paradoxalement l'effet convergeant du réseau Nantais, objet de critiques largement partagées.

Pour autant, le succès des lignes Chronobus démontre qu'une ferme volonté de priorité et des mesures intelligentes d'aménagement sur des espaces contraints, permettent des gains de fréquence, de confort et de fiabilité auxquels les usagers répondent favorablement. Toutefois la timidité de futurs aménagements prévus sur la C9 (abandon de certaines traversées de ronds points au détriment de la priorité et du confort des usagers) nous laissent dubitatifs sur la suite du programme Chronobus.

#### **Navettes fluviales :**

Là encore l'annonce de réalisation de liaisons par navette fluviale avec de nouvelles destinations (île de Nantes et Chantenay) nous semble répondre à un besoin de trafic qui prendra encore davantage d'ampleur avec l'avancement des travaux dans les deux ZAC de part et d'autre de la Loire. Nous pointons à nouveau l'importance des pôles d'échange associés, afin de soigner l'accessibilité pour tous les publics, à la fois en terme de multi modalité et de correspondances.

De même, tous les franchissements par bac devraient bénéficier d'une continuité des déplacements en transport en commun de part et d'autre du fleuve. En particulier à Indret qui en est privé en sud Loire.

## Perspectives du réseau à l'horizon 2035

Pour répondre à la volonté désormais affichée de mailler le réseau, on notera que les "coups partis" se cantonnent pour l'instant dans le métacentre (Ligne C5, débranchement futur de la Ligne 2 à Mangin, nouveau tramway sur le pont Anne de Bretagne, points d'arrêts de correspondances entre le train et le TW, navettes fluviales). Aussi pertinents soient-ils, ils sont loin de répondre à l'enjeu.

- Les franchissements de Loire à l'Est et à l'Ouest ne sont pas traités. L'absence d'alternatives crédibles en transport en commun, et de volonté d'y remédier, à Cheviré et Bellevue, en rapport aux investissements routiers sur ces ouvrages, nous paraissent contraires aux objectifs du PDU. L'expérience de Grenoble avec l'utilisation de bande d'arrêt d'urgence, doit permettre aux bus d'accéder aux ponts et pourrait remédier aux carences actuelles (régularité, ponctualité, fiabilité). De tels franchissements en TC devraient permettre la liaison entre communes périphériques sans passer par le centre, ce qui là encore soulagerait les tronçons les plus chargés.
- Les deux derniers franchissements construits sur la Loire (Tabarly et Senghor) avaient une vocation de liaison inter quartiers entre : Saint Sébastien, Beaulieu, Doulon. Ils devraient à ce titre bénéficier d'une offre en transport en commun.
- La nouvelle ligne de tramway Sud / Nord, traversant l'île de Nantes, accentuera-t-elle la convergence du réseau ou contribuera-t-elle à son maillage ? En 1990... le PDU évoquait déjà le projet d'une ligne franchissant le pont Anne de Bretagne pour bifurquer vers Chantenay et entamer une ligne de rocade rejoignant les facultés (ligne 20 actuelle). Ce qui semblait pertinent il y a 30 ans l'est d'autant plus aujourd'hui.
- Dans cette perspective, tout comme "l'axe lourd" entre Rezé et Nantes préfigurait la ligne 2, ou tout comme la plateforme Busway a été conçue pour supporter un tramway, la réalisation prochaine du Chronobus C20 (Chantenay / Facultés) doit, dès à présent, prendre en compte l'établissement d'une plateforme de TC en site propre. La dimension des voiries n'offre pas de difficulté majeure pour un tel projet.
- La perspective d'une liaison L1/L2 garde toute sa pertinence à nos yeux ; tant en matière de desserte du campus universitaire, qu'en franchissement de l'Erdre ou en solution d'évitement du centre (afin de soulager le tronçon le plus chargé du réseau sur la ligne 1). On rappellera au passage que son étude faisait partie des engagements de campagne à l'horizon 2020.
- Afin d'éviter de reproduire un réseau à deux vitesses entre les lignes structurantes et les autres lignes de bus, les aménagements prioritaires occasionnant des gains de vitesse, de ponctualité, et de régularité ne doivent pas être réservés aux seuls Chronobus.
- L'accessibilité et le confort participent de l'attractivité des déplacements en TC. À ce titre, escalier mécanique (cirque) ou ascenseurs (Souillarderie) doivent bénéficier d'une maintenance assurée. De même, le confort d'attente dans les pôles multimodaux doit être soigné. Dans ce cadre, le terminus Souillarderie du C7, fortement exposé aux intempéries, mériterait d'être positionné à un endroit plus confortable et accessible (Landreau ou Doulon) plébiscité par les usagers.
- Comme cela avait été souligné lors du précédent PDU, il y a une rupture de niveau de service entre l'intra et le hors périphérique. L'offre de TC au-delà du périphérique doit être développée. Des boucles locales de desserte de communes périphériques avec rabattement sur les axes structurants ou le traitement de dessertes fines "à la demande", à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres réseaux en extrémité de lignes seraient un facteur de développement de l'utilisation des TC. Le recours aux technologies de communication permet d'ores et déjà d'augmenter leur efficacité.
- Si l'information aux voyageurs doit bénéficier de toutes les avancées technologiques sur les nouveaux supports avec des mises à jour régulières (accessibles aux PMR) pour favoriser les multi modalités, elle ne peut pas se réduire aux seuls utilisateurs de Smartphone. La fracture numérique liée à des facteurs économiques, générationnels, d'illettrisme (7 %) est une réalité qui ne peut être ignorée. La traduction d'une cité "high tech" dans l'information sur les déplacements ne peut se résumer à fermer des guichets pour les remplacer par des téléphones.