



renouvellement
et extension

LIGNE 1

INFORMEZ-VOUS ET EXPRIMEZ-VOUS !

CONCERTATION PUBLIQUE DU 27 NOVEMBRE AU 27 JANVIER

QUEL AVENIR POUR

LA LIGNE 1 DU RÉSEAU STAN ?

2 SCÉNARIOS POSSIBLES

LES GRANDS RENDEZ-VOUS

métropole
GrandNancy

QUEL AVENIR POUR LA LIGNE 1 DU RÉSEAU STAN ?



Transportant chaque jour 45 000 voyageurs, la Ligne 1 représente l'axe structurant du réseau de transports en commun du Grand Nancy. Son renouvellement et ses projets d'extension visent à offrir un système de transport performant, robuste et fiable, qui corresponde mieux aux besoins des usagers d'aujourd'hui et de demain. L'objectif est aussi de favoriser l'intermodalité car la réflexion menée autour de la Ligne 1 dépasse le seul périmètre de la Métropole. Elle s'inscrit dans une échelle bien plus large et doit prendre en compte les déplacements de l'ensemble d'un bassin de vie, celui du Sud de la Meurthe-et-Moselle.



LA NÉCESSITÉ DE CHANGER

-

Au début des années 2000, la Communauté urbaine du Grand Nancy a choisi la technologie TVR (Transport sur voie réservée) pour équiper la Ligne 1 de son réseau de transports en commun. Ce matériel roulant hybride pouvait circuler aussi bien sur un rail central pour la majeure partie de son tracé, ou sur route notamment pour gravir la forte pente menant au Plateau de Brabois. Il a permis de s'affranchir du relief mais il a subi des dysfonctionnements et ne peut perdurer au-delà de 2022, date à laquelle le TVR générera des coûts de maintenance bien trop élevés. Il faut donc changer de technologie car le véhicule n'est plus fabriqué. Le projet de renouvellement et d'extension de la Ligne 1, la plus fréquentée, est l'occasion de faire passer sa capacité de 45 000 voyageurs/jour à 65 000 pour répondre aux besoins estimés dans l'avenir.

FAVORISER LES CONNEXIONS AU-DELÀ DE LA MÉTROPOLE

-

La Métropole du Grand Nancy se situe au cœur d'un bassin de vie et d'emploi qui dépasse le territoire de ses 20 communes. Les habitants du sud du département effectuent 1,9 million de déplacements quotidiens, dont 70 % concernent la Métropole*. Tous les jours, plus de 80 000 personnes rejoignent le Grand Nancy pour travailler, se former ou se distraire. Le projet de Ligne 1 doit donc favoriser la coordination des différents modes de déplacements par des correspondances avec les TER, lignes de bus, parkings relais reliés aux axes routiers, etc. L'objectif est de répondre aux besoins des usagers de l'ensemble du bassin de vie de la Métropole. Cette stratégie est menée en concertation avec le syndicat mixte des transports suburbains et la multipôle Sud Lorraine.

* Enquête ménages-déplacements 2012-2013.

CAP SUR 2023



- Avec le lancement de la concertation préalable dédiée au renouvellement et l'extension de la ligne 1 de tram, c'est une nouvelle page qui s'ouvre pour notre Métropole. À l'horizon 2023, nous serons dotés d'un transport moderne, performant et confortable, capable d'accueillir 65 000 voyageurs par jour. L'objectif est de créer une véritable colonne vertébrale, pour les 30 ans à venir, qui irriguera le quartier de Vand'Est-les Nations à Vandœuvre-lès-Nancy, dans le cadre du nouveau Programme de Renouvellement Urbain, Artem, Nancy Grand Cœur, les Rives de Meurthe, Saint-Max et Essey-lès-Nancy. Le projet desservira également le Technopole Henri Poincaré, le CHRU, les universités et les nombreuses entreprises implantées. Ce grand projet est un porteur d'image positive, en lien avec l'évolution des mobilités dans le bassin de vie.

La phase de concertation, qui s'ouvre du 27 novembre au 27 janvier, est de la plus haute importance car elle doit permettre à chacun de s'exprimer. Pour assurer le plus haut niveau de concertation, nous avons fait appel à la Commission nationale du débat public pour nous accompagner dans ce processus. Dans cet esprit, le préfet honoraire Régis Guyot s'assurera que la concertation soit efficace et touche le plus grand nombre de personnes possible.

Sur quoi devrez-vous exprimer ? Sur plusieurs points majeurs du projet, tels que le choix du matériel roulant, les différentes possibilités pour desservir le plateau de Brabois, mais aussi les scénarios d'extension du tracé.

Parce qu'il n'y a pas de dialogue sans un socle commun d'informations, ce document pédagogique vous permettra de mieux connaître ce projet majeur pour l'avenir de la Métropole, avant de donner votre avis grâce aux nombreux supports et rendez-vous qui vous sont destinés.

André Rossinot
Président de la Métropole du Grand Nancy

CONCERTATION

- Écouter, échanger, analyser et mieux comprendre les attentes et les besoins de chacun d'entre vous : c'est l'objectif de la concertation préalable qui permettra d'enrichir le projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1. Parce que les usagers sont des experts du quotidien, nous avons souhaité une participation la plus large et la plus efficace possible. Nous avons ainsi demandé à la Commission nationale du débat public de désigner un garant, en la personne de Régis Guyot, qui nous suivra du 27 novembre au 27 janvier.



Pour faire vivre cette concertation, des notices de présentation du projet et une exposition sont mises à disposition au siège de la Métropole du Grand Nancy et dans chacune des 20 mairies du territoire. Des réunions publiques, des ateliers participatifs et présentations en plein air, sont proposés dans des sites à proximité du tracé. Vous pourrez donner votre avis sur la plateforme de concertation numérique www.avenirligne1.jenparle.net ou dans les registres disposés dans chacune des 20 mairies, et au siège de la Métropole du Grand Nancy.

En attendant, cette publication vous permettra de vous faire une première idée sur ce grand projet, qui nous permet de nous projeter dans l'avenir de notre territoire.

Christophe Choserot
Vice-président délégué aux études sur le renouvellement de la ligne 1

3 QUESTIONS À RÉGIS GUYOT

**GARANT DE LA
CONCERTATION
PUBLIQUE**



QU'EST-CE QUE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC ?

-

La Commission nationale du débat public (CNDP) est née en 1995 de la loi Barnier. Il était apparu que l'enquête publique en vue d'autoriser les grands projets d'équipement intervenait trop tard pour permettre une concertation susceptible de les faire évoluer ou d'y renoncer. Autorité indépendante depuis 2002, la mission de la CNDP, élargie par ordonnance en 2016, est d'organiser ou superviser des concertations publiques en amont pour permettre au public d'être bien informé, d'exprimer ses opinions et de voir celles-ci prises en considération.

La taille du projet du Grand Nancy ne rendait pas juridiquement obligatoire une concertation préalable. L'agglomération a cependant souhaité en organiser une, demander à la CNDP la nomination d'un garant et s'engager à respecter des règles exigeantes pour assurer un haut niveau de participation.

QUEL EST VOTRE RÔLE ?

-

Désigné comme garant par la CNDP, ni agent de l'État ni agent du Grand Nancy, représentant de la CNDP et indépendant, tenu à une stricte neutralité, je suis une sorte de **tiers de confiance**. Je n'ai pas compétence sur le fond du projet mais sur la conduite de la concertation, afin que celle-ci soit complète et s'adresse à tous. J'interviens à plusieurs moments : en amont, je me suis imprégné du dossier, j'ai formulé des suggestions sur l'organisation de la concertation et veillé à ce que le **dossier de la concertation**, qui sera à la disposition du public en mairies et sur internet, soit **complet, loyal et clair**. J'ai tenu à m'assurer que la localisation des réunions, leurs thèmes, la variété des modes d'expression, permettent à tous et toutes de s'informer et de s'exprimer, que toute question posée par écrit, pendant une réunion ou par internet, reçoive une réponse de la part du maître d'ouvrage. **Enfin, dans les 30 jours suivant la clôture de la concertation, je produirai un bilan de celle-ci qui sera rendu public et versé au dossier de l'enquête publique.**

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ?

-

Après les études préalables, le maître d'ouvrage présente au public un programme. Il recueille les questions, suggestions, oppositions des citoyens et les analyse. Elles lui permettent de bonifier celui-ci avant de s'engager dans une définition plus détaillée.

À ce stade, toutes les options sont encore ouvertes.

UN PROJET AU CŒUR DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

-

Le Plan local d'urbanisme intercommunal Habitat et Déplacement (PLUi-HD), document à portée juridique, définit la stratégie de développement du territoire pour les années à venir. Promouvoir les mobilités durables, favoriser le développement économique, offrir des logements diversifiés et de qualité, améliorer le cadre de vie, pérenniser les services et les équipements... Voilà les grands défis du PLUi-HD du Grand Nancy dont une nouvelle version sera approuvée par le conseil métropolitain à l'horizon 2019. Les questions de mobilité et les déplacements font partie intégrante de la réflexion.

UNE VASTE RÉFLEXION

-

Pour conduire les analyses nécessaires et dessiner l'avenir de la Ligne 1, le Grand Nancy a fait appel dès 2014 à un bureau d'étude spécialisé dans les transports urbains, EGIS. Les études préalables ont fait ressortir la possibilité de **porter la fréquentation quotidienne de cette ligne à 65 000 voire 70 000 voyageurs par jour**. Cette demande de transport aujourd'hui non satisfaite explique en partie les saturations récurrentes, particulièrement sur la partie centrale (entre la station Barrois à Saint-Max et le carrefour du Vélodrome à Vandœuvre-lès-Nancy). Ce tronçon concentre 76 % des usagers de la Ligne 1.



QUEL(S) VÉHICULE(S) POUR LA FUTURE LIGNE 1 ?



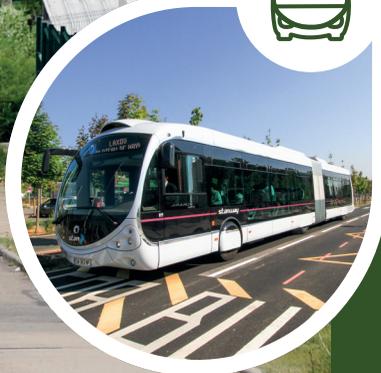
LE TRAMWAY SUR RAILS

-
Offrant jusque 300 places, le tramway sur rail permettrait de transporter 65 000 voyageurs chaque jour. La voie ferrée sur laquelle il circule **permet des interconnexions avec des trains**. Ce matériel choisi par de nombreuses grandes agglomérations françaises (Strasbourg, Dijon, Besançon...) est produit par plusieurs constructeurs. **Sa durée de vie est estimée à 30 ans (contre 15 ans pour le Bus à Haut Niveau de Service)**. Son principal inconvénient : **son incapacité à circuler sur des pentes supérieures à 8,5 %**.



LE TRAMWAY SUR PNEUS

-
Lui aussi pourrait transporter 65 000 personnes par jour. Et contrairement à son concurrent sur rails, il peut gravir **des pentes** (jusqu'à 13%) et **s'insérer plus aisément dans la ville**. En revanche, il est incompatible avec des interconnexions tram-train et, surtout, il n'y a qu'un seul constructeur. Enfin, si la durée de vie du matériel est de 30 ans, la plateforme exige de **grosses réparations tous les 10 ans**.



LE BHNS (*Bus à Haut Niveau de Service*)

-
Déployé sur la Ligne 2 du réseau Stan, le BHNS permet de transporter 45 000 à 50 000 voyageurs par jour. **Ce serait insuffisant pour répondre aux besoins de la Ligne 1, qui serait saturée dès sa mise en service**. La transformation de la ligne en BHNS impliquerait **de reprendre les stations, d'élargir la voirie** pour permettre aux véhicules de se croiser en toute sécurité (rue Saint-Jean par exemple) et donc de rétrécir les trottoirs.

LIGNE 1 CÔTÉ EST

1 La Ligne 1 desservira toujours le **quartier gare**, véritable clé de voûte des déplacements avec la gare SNCF (9 millions de voyageurs par an) et la gare routière de la place de la République (connexions avec les lignes principales du réseau Stan et les lignes de bus régionales).



2 Le tracé desservira toujours le **centre-ville commerçant** de Nancy et la rue Saint-Jean. Un effort tout particulier sera fait pour limiter l'impact des travaux.

3 Une branche de quelques centaines de mètres sera construite entre les Rives de Meurthe dans la perspective de créer une **ligne tram-train** (sur l'ancienne voie ferrée Saint-Georges) permettant une connexion future au réseau ferroviaire en direction de Champigneulle et de Jarville-la-Malgrange. Cette branche est en même temps indispensable à l'optimisation du projet.

4 Pour la traversée de **Saint-Max**, le tracé reprendra l'itinéraire actuel du tram (mêlé à la circulation). Les travaux d'aménagement devront concilier les modes de vie urbains et le riche tissu commercial avec une amélioration de la vitesse et de la régularité.



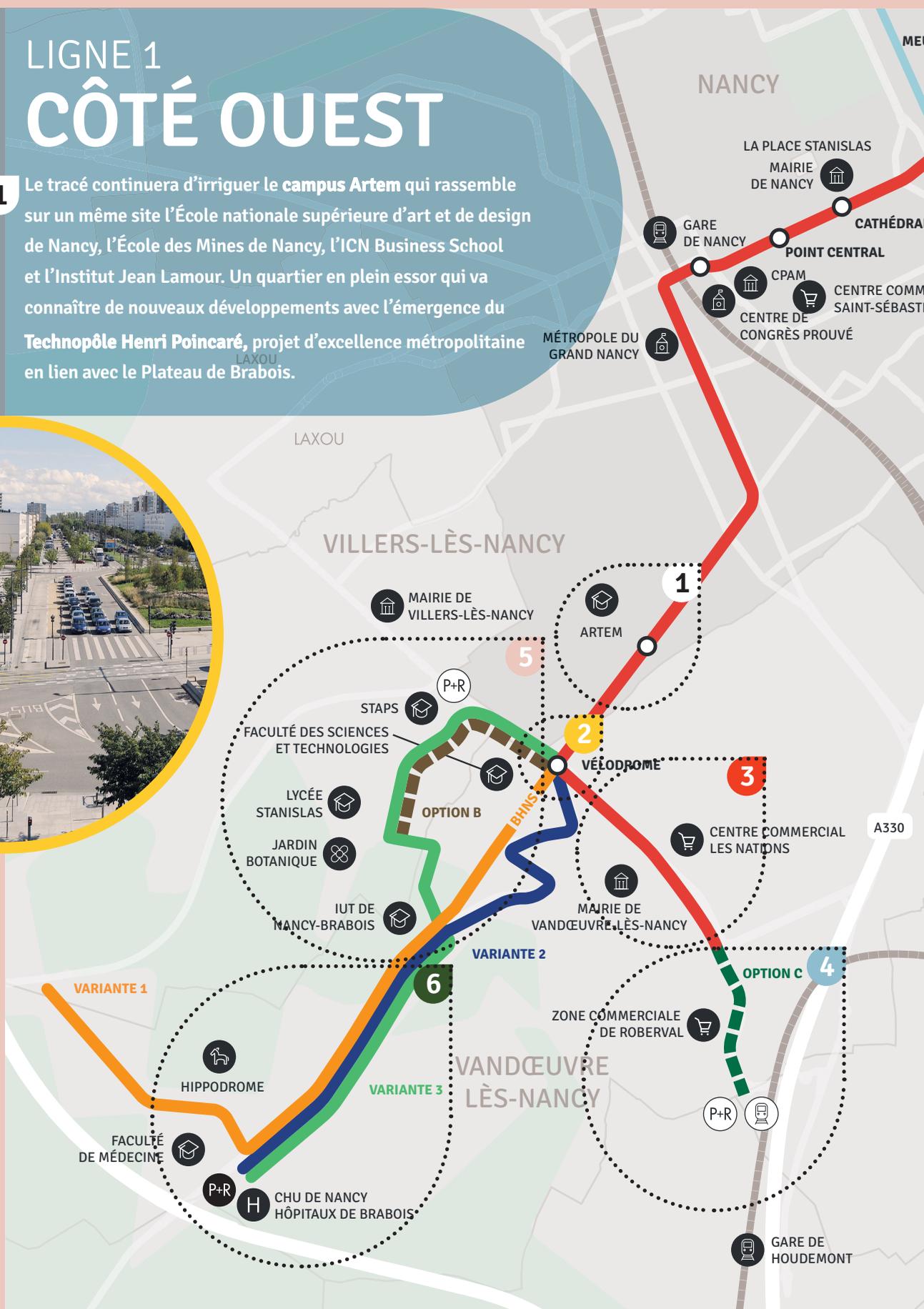
5 Le centre d'**Essey-lès-Nancy** continuera d'être desservi, malgré l'étroitesse de la rue des Prés, qui constitue une difficulté technique importante. Plusieurs tracés restent à étudier (avenue Foch, avenue Leclerc...) dont la rue des Prés, avant d'arrêter le nouvel itinéraire.

6 La Ligne 1 serait prolongée jusqu'aux anciennes **casernes Kléber**, lieu du nouveau dépôt. Le guidage hors rails étant impossible avec les nouvelles technologies de tramway, il faudra alors construire des voies jusqu'au garage et centre de maintenance. Cette extension permettrait en outre de créer un pôle d'échanges multimodal avec un nouveau parking relais (en remplacement éventuellement de celui de Mouzimpré).

7 La possibilité d'aller jusqu'à la **zone d'activités de la Porte verte** d'Essey-lès-Nancy est une option. Plusieurs hypothèses de terminus et de tracés restent à étudier. **Coût supplémentaire estimé pour cette option : 15 M€.**

LIGNE 1 CÔTÉ OUEST

1 Le tracé continuera d'irriguer le **campus Artem** qui rassemble sur un même site l'École nationale supérieure d'art et de design de Nancy, l'École des Mines de Nancy, l'ICN Business School et l'Institut Jean Lamour. Un quartier en plein essor qui va connaître de nouveaux développements avec l'émergence du **Technopôle Henri Poincaré**, projet d'excellence métropolitaine en lien avec le Plateau de Brabois.



2 Le carrefour du **Vélodrome** à Vandœuvre-lès-Nancy restera un pôle d'échanges privilégié pour les correspondances. Son rôle sera accru si l'option de la montée vers Brabois en BHNS est retenue.

3 À partir de la place du Vélodrome, une nouvelle branche serait créée au niveau du boulevard de l'Europe jusqu'au carrefour avec l'avenue Jeanne d'Arc à Vandœuvre-lès-Nancy pour desservir le **quartier des Nations**, retenu au Programme national de renouvellement urbain (PNRU).

5 Autre option : créer une branche partant du Vélodrome et empruntant le boulevard des Aiguillettes vers le **campus des Aiguillettes** jusqu'au **Jardin botanique** à Villers-lès-Nancy. Ce pôle universitaire regroupe la Faculté des sciences et ses laboratoires, STAPS, l'IUT du Montet et le lycée Stanislas. Cette extension permettrait de desservir les quartiers d'Haussonville et du Val de Villers.

Coût supplémentaire estimé pour cette option : 25 M€.

4 Parmi les options, la Ligne 1 pourrait se prolonger jusque la zone commerciale de **Roberval** à Vandœuvre-lès-Nancy à proximité de Heillecourt et de Houdemont. Cette extension permettrait d'améliorer les connexions avec les réseaux ferroviaire (correspondance avec le TER) et autoroutier. Un parking-relais à proximité de l'échangeur pourrait être créé, à terme, ainsi qu'une interconnexion type tram-train.

Coût supplémentaire estimé pour cette option : 20M€.

6 LA MONTÉE DE BRABOIS : 3 POSSIBILITÉS

Au sein du Technopôle Henri Poincaré, le Plateau de Brabois regroupe des activités hospitalières, universitaires, économiques ou de loisirs, avec de grands projets de développement en perspective qui permettront l'accueil de 5 000 étudiants et salariés supplémentaires. Il doit continuer à être desservi par l'axe structurant qu'est la Ligne 1. Mais la forte pente ne permet pas de reprendre l'itinéraire emprunté par l'actuel tram sur pneus.

EN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) :

Sur le même tracé qu'aujourd'hui, le BHNS à propulsion électrique desservirait le pôle hospitalier régional. Au-delà, il irriguerait les entreprises et services situés sur les 2,5 km du Technopôle Henri Poincaré, répondant ainsi à une forte demande. Cette solution nécessiterait cependant une correspondance quai à quai à la station Vélodrome mais **la montée en BHNS serait plus rapide qu'en tramway**. Cette option peut être conçue comme une première phase de projet, le système BHNS étant réversible.

Coût estimé : 10M€.

EN TRAMWAY PAR L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC :

Avec sa forte pente, ses virages et ses sorties de garages dangereuses, l'avenue du Général Leclerc présente de nombreuses contraintes. **Le passage du tram entraînerait en outre des impacts fonciers et des contraintes d'exploitations importants.**

Coût estimé : 100M€.

Pour réduire les impacts sur les parcelles riveraines, une alternative consisterait à monter par l'avenue Jean Jaurès en site banalisé et descendre par l'avenue du Général Leclerc en site propre, mais ce ne serait possible que pour le tramway sur pneus.

Coût estimé : 80 M€.

EN TRAMWAY PAR LE JARDIN BOTANIQUE :

Le tramway emprunterait un tunnel construit en lisière Sud-Est du Jardin botanique afin d'obtenir un tracé compatible avec les contraintes du tramway. Cette solution entraînerait des impacts fonciers et environnementaux assez élevés.

Coût estimé : 150 M€.

DEUX SCÉNARIOS POSSIBLES

1

TRAM
PNEU OU
FER

REMPACEMENT DE LA LIGNE ACTUELLE

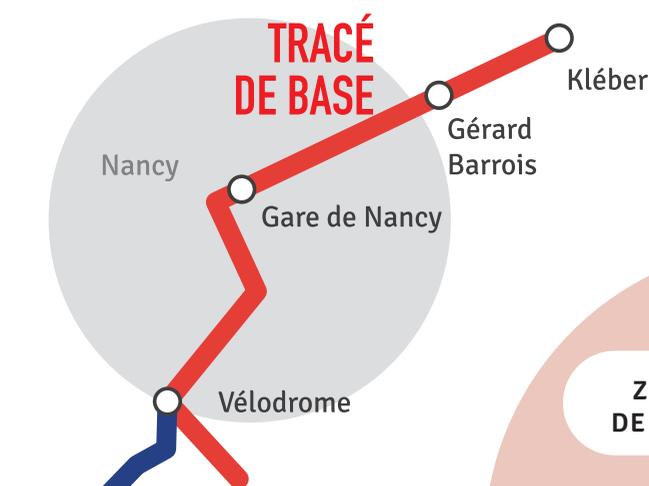
-
La ligne partirait de la station Kléber à l'Est (Essey-lès-Nancy) jusqu'au centre hospitalier régional à Brabois avec la création d'une nouvelle branche destinée à desservir le quartier des Nations (Vandœuvre-lès-Nancy).



COÛT ESTIMÉ :
TRAM SUR FER **285 M€**

COÛT ESTIMÉ :
TRAM SUR PNEU **265 M€**

VARIANTE 2



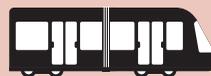
ZOOM SUR LA MONTÉE
DE BRABOIS EN CHIFFRES

TEMPS DE TRAJET



10 à 12 MIN.

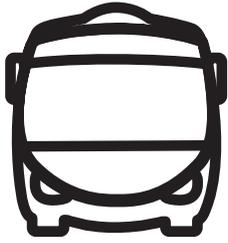
ENTRE LE VÉLODROME ET LE CHU



8

UN TRAM TOUTES LES MINUTES





REPLACEMENT ET DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE ACTUELLE

À l'Est, le tramway partirait de la Porte Verte (Essey-lès-Nancy) et comprendrait deux branches à l'autre extrémité : le campus des Aiguillettes (Villers-lès-Nancy) d'un côté, et Roberval (Vandœuvre-lès-Nancy) de l'autre.

La montée vers Brabois se ferait depuis la station Vélo-drome en Bus à haut niveau de service (BHNS) qui desservirait non seulement le CHRU mais aussi l'ensemble du Plateau de Brabois.

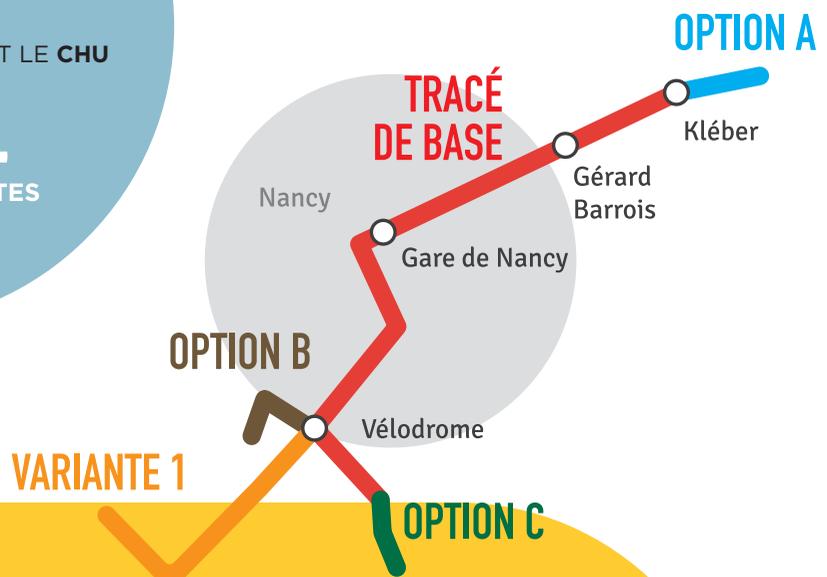
COÛT ESTIMÉ : 255 M€

ZOOM SUR LA MONTÉE DE BRABOIS EN CHIFFRES

TEMPS DE TRAJET

 **8 MIN.** ENTRE LE VÉLODROME ET LE CHU

 **4**
UN BHNS TOUTES LES MINUTES



LA FUTURE LIGNE 1, UN AXE MAJEUR DE DÉPLACEMENT

La nouvelle ligne de tramway permettra de créer un axe majeur au sein de l'aire métropolitaine, reliant les pôles d'emplois et d'habitat soit en direct, soit par le biais de correspondances avec le reste du réseau.



LA CONCERTATION, UNE ÉTAPE ESSENTIELLE

Temps d'expression des habitants et des usagers du territoire, la concertation préalable vise à informer, échanger, comprendre les attentes et les besoins de chacun, répondre aux questions du public, ceci en vue d'enrichir le projet. Il s'agit d'une étape obligatoire. Les usagers sont certainement les mieux placés pour parler d'un équipement dont ils se servent au quotidien. Les expertises d'usage contribueront ainsi à éclairer le maître d'ouvrage sur les décisions à prendre. Il s'agira d'étudier ensemble tous les paramètres, les contraintes mais aussi les perspectives liées à ce grand projet.

Pour s'assurer que le public dispose des informations pertinentes et veiller à ce que la participation du public soit effective, la Métropole du Grand Nancy a demandé le 23 juin 2017 à la Commission nationale du débat public de désigner un garant pour l'accompagner dans cette période de concertation préalable.

En amont de cette concertation avec le grand public, des temps d'échanges ont d'ores et déjà été organisés avec les conseils municipaux des 20 communes de la Métropole, les services de l'État, de la Région et du Département, l'Université de Lorraine, le CHRU, les associations de commerçants, les zones ATP, les bailleurs sociaux, la CCI métropolitaine, la multipôle Sud Lorraine, le syndicat mixte des transports suburbain, le Conseil de Développement Durable du Grand Nancy ou encore le Conseil de la Vie Étudiante.

LES RENDEZ-VOUS

La phase de dialogue et les échanges ne s'arrêteront pas avec la fin de la période de concertation préalable (qui s'achèvera le 27 janvier prochain).

D'autres étapes sont à venir :

- l'enquête publique permettra de connaître plus précisément le projet avec la présentation dans le détail des plans et des impacts locaux ;
- des réunions de proximité auront lieu avant et pendant le chantier ;

- des consultations complémentaires seront menées pour le choix du design des véhicules, l'emplacement des stations ou les options d'insertion urbaine...

Autant de moments clé durant lesquels vous aurez la parole.

CALENDRIER

2017/18 De novembre à janvier : concertation préalable

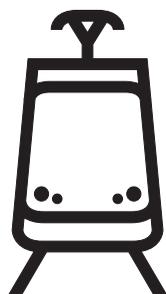
2018 Recrutement du maître d'œuvre, élaboration puis approbation du dossier d'enquête publique par le Conseil métropolitain

2019 Déroulement de l'enquête publique, suivie de la déclaration d'utilité publique

2020 Début des travaux

2021 Arrêt progressif de l'exploitation de l'actuelle ligne 1 et mise en place d'un service de transport de substitution par bus

2023 Mise en service



IL EXISTE DIFFÉRENTES MANIÈRES POUR VOUS INFORMER SUR LE PROJET ET DONNER VOTRE AVIS. VOUS POUVEZ :

1 VOUS INFORMER EN CONSULTANT LA **NOTICE DE PRÉSENTATION** DU PROJET MISE À DISPOSITION AU SIÈGE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY, DANS CHACUNE DES 20 MAIRIES DU TERRITOIRE ET SUR **LE SITE INTERNET DU GRAND NANCY : grandnancy.eu**

2 DONNER VOTRE AVIS SUR UNE PLATEFORME DE CONCERTATION DÉDIÉE **www.avenirligne1.jenparle.net**



- dans les registres disposés dans chacune des 20 mairies,
- au siège de la Métropole du Grand Nancy à :

Métropole du Grand Nancy - Avenir Ligne 1
22-24 Viaduc Kennedy - 54035 Nancy Cedex

• **par mail** : avenirligne1@grandnancy.eu

3 PARTICIPER AUX RÉUNIONS ET ATELIERS PUBLICS.

Découvrez les dates de réunion en mairie et sur le site de la Métropole : **grandnancy.eu**

Pour toute observation concernant le déroulement de la concertation, l'accès à l'information et la possibilité de s'exprimer, vous pouvez directement vous adresser au garant à l'adresse suivante : regis.guyot@garant-cndp.fr

**métropole
GrandNancy**