



Point d'étape

Réflexions en amont de la concertation sur le Renouvellement et extension de la Ligne 1

Une métropole en mouvement
Un réseau intelligent au service du territoire et de ses habitants

Le mots des Présidents

La Métropole du Grand Nancy est amenée à traiter un dossier particulièrement complexe et engageant sur le long terme : le renouvellement du matériel roulant de la Ligne 1, et la formulation d'hypothèses sur son tracé/extension afin de répondre au mieux aux attentes des citoyens/usagers de la Métropole.

Le contexte

L'actuelle Ligne1, avec son rail central d'autoguidage, ne répond plus aux besoins de transports publics dans la métropole. La cause principale est l'obsolescence du tram Bombardier et une capacité insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements de la Métropole.

Face aux problèmes techniques chroniques du TVR (transport sur voie réservée) un rapport a été publié en 2010 par le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD). Les recommandations, les solutions préconisées par les auteurs sont alors de le faire durer encore au moins dix ans grâce à de grandes révisions qui amélioreront sa fiabilité jusqu'en 2020 - 2022. C'est pourquoi la question du renouvellement du matériel de la Ligne 1 se pose en 2017 afin que les choix soient faits pour une mise en service au plus tard en 2022.

Une méthode de travail en commun Conseil de la Vie Etudiante/Conseil de développement durable

Dans un premier temps, le Conseil de développement durable et le Conseil de la vie étudiante ont souhaité **s'autosaisir sur ce dossier, en amont de la concertation**. Chaque instance pouvant alors produire sa vision, voire ses recommandations.

Mais nos deux Conseils ayant des préoccupations communes sur cette thématique des mobilités, expérimenter **une réflexion conjointe** a été préférée ; cela nous a semblé plus opérationnel et dans l'air du temps de ne pas mettre en tuyaux d'orgues les avis des uns et des autres, notamment quand il est question d'un équipement aussi structurant, véritable « commun ».

Les membres des 2 assemblées se sont réunis en un Groupe de travail mixte et se sont interrogés notamment sur **les attentes des habitants** et/ou personnes qui pratiquent la Métropole **en matière de mobilités en général**, sur les moyens de garantir l'accessibilité de la Métropole, ou encore les grands enjeux d'un axe structurant pour les 30 ans à venir et son attractivité par l'innovation dans les services associés.

Ce temps de travail a aussi été propice au questionnement et à la **préparation de la participation** de chaque Conseil **à la phase de concertation** à venir et qui sera organisée par la Métropole.

Après une phase d'acculturation, en lien avec la Métropole du Grand Nancy, sur les enjeux relatifs à l'avenir de la Ligne 1 et afin de se mettre en capacité de comprendre les ambitions du projet, les difficultés rencontrées, les solutions proposées, les deux Conseils ont décidé de porter leur vision, leurs pistes de réflexion et un éclairage sur cette problématique d'aménagement à 30 ans pour notre territoire afin notamment d'ouvrir au maximum les champs de la concertation à venir. Les recommandations concernant le processus démocratique de concertation sont de nature à faciliter l'élaboration du dossier et ainsi que l'appropriation collective d'un tel projet et permettre aux citoyens de se positionner en toute connaissance de cause le moment venu.

Cette première analyse est une amorce de réflexion, qui se poursuivra en faisant l'objet d'un "cahier d'acteurs" lors de la concertation publique programmée par la Métropole du Grand Nancy de novembre 2017 à janvier 2018.

Un processus démocratique au long cours

Une concertation pour partager, fabriquer ensemble le meilleur projet pour tous

L'expertise d'usage est un atout majeur pour l'amélioration des politiques publiques. Le bénéficiaire de l'action, l'usager, l'habitant doivent être partie prenante des réflexions sur le territoire car ils le vivent et le pratiquent au quotidien et les décisions prises avec eux, seront plus pertinentes et mieux acceptées, mieux respectées.

Objectif général

- Reconnaître l'expertise citoyenne, donner la parole

Ne pas décevoir le citoyen qui est, encore plus dans la période actuelle de défiance, en attente de "reconnaissance". Il est important que les règles du jeu soient clairement énoncées en amont de tout processus de concertation, elles doivent définir objectivement le sort réservé à l'expression citoyenne dans le processus de décision. Cette démarche exige du temps pour ne pas compromettre sa sincérité. Le contraire serait contre productif en ces temps où les faibles taux de participation aux élections atteignent un niveau qui pose justement question en termes démocratiques.

- Concerter pour construire la légitimité et l'adhésion au projet,

Recueillir les attentes pour faire évoluer le projet et décider. Favoriser une plus grande transparence des études, faire un effort pédagogique afin de favoriser la compréhension par tous de la démarche engagée et, de ce fait, une meilleure adhésion au projet.

► Une information claire pour que le citoyen se positionne en connaissance de cause

Pistes de réflexion

Resituer la problématique au-delà de la Ligne 1, dans la perspective des enjeux globaux du territoire, traduits dans les documents cadres structurants tels que PLUi, Trame verte et bleue ... et le projet de société au travers du projet métropolitain et dans la perspective des enjeux de mobilités pour le territoire,

Informar largement, transparence de l'information (accès à toutes les études), fournir les clés de compréhension du dossier, les tenants et les aboutissants simplifiés pas simplistes ! Des éléments d'information complets et d'autres synthétiques, accessibles, lisibles, objectifs... très en amont de la consultation,

Elaborer une plaquette d'information pédagogique, plan, cartes, maquette 3D, point de repères usuels... conception pédagogique de haute qualité du dossier d'information pour le grand public,

- ✓ Complémentarités techniques et pédagogiques, des informations à la fois techniques et économiques, proposer les différents scénarii... pas seulement de la Communication
- ✓ Une présentation des arguments et contre-arguments
- ✓ Incidences budgétaires et coûts financiers du projet

✓ Coûts avantages / services rendus

✓ Incidences sur le plan du réseau, sur les dessertes, pendant et après les travaux, quelles conséquences pour les voyageurs pendant les travaux ? Comment organiser la substitution ?

Des éléments nécessaires pour une information très pédagogique, compréhensible et éclairante par tous sur :

✓ les données techniques,

✓ les tenants et aboutissants du projet,

✓ les objectifs poursuivis par les élus,

✓ les impacts pour le territoire et ses habitants,

✓ les scénarios envisagés et envisageables, ...

✓ les marges de manœuvre sur lesquelles le citoyen peut agir et le calendrier des rendez-vous et retours d'informations réguliers tout au long de la procédure,

✓ la procédure d'évaluation tout au long de la procédure,

Objectif

Aider le Citoyen à se forger son opinion en toute impartialité de la part de la Collectivité organisatrice. De la nécessité de s'assurer que le projet proposé parle au plus grand nombre et que cela soit lisible et accessible.

► Une procédure cadrée connue de tous, facteur de réussite de la concertation

Pistes de réflexion

Une concertation interactive en plusieurs phases pour développer la créativité et l'adhésion des grands nancéiens.

Un retour régulier aux citoyens sur la prise en compte de l'avis et les ajustements proposés tout au long du processus de concertation.

Un travail à mener avec des personnes extérieures à la Métropole du Grand Nancy pour garantir également la neutralité des réponses des sondés, un animateur neutre non estampillé, des ambassadeurs du projet.

✓ Travailler avec les laboratoires de sociologie, d'urbanisme... et les différentes écoles, l'université s'appuyer sur les multiples compétences du territoire pour élaborer et valider la pertinence du questionnaire

Donner le plus largement possible accès à la connaissance du dossier, sincérité, ouverture, nouvelle manière de consulter et de fabriquer le projet ensemble pour réenchanter les politiques publiques :

✓ Emission de radio, télé locale... sortir du dossier papier figé que personne ne va prendre le temps de lire (excepté les spécialistes)

o Internet avec des cadeaux pour motiver et récompenser ceux qui prennent le temps de répondre

✓ Bornes dans des lieux fréquentés ...

✓ QR code dans les transports et aux arrêts

✓ Organiser des rencontres avec les citoyens sur l'ensemble du territoire pour mener les débats contradictoires et hors agglomération

- Dans le tram lieu de concertation, inviter les gens à discuter des attentes des besoins : salon de concertation à différentes heures avec café, viennoiseries ...affichage sur le tram pour informer du projet (flocage)
- Aux arrêts de tram, bus, dans les parcs relais
- A l'université, en gare
- Aux sorties des écoles et des entreprises (5 min pour donner votre avis, exemple de concertations menées dans les pays nordiques)
- Lieux touristiques (potentiel d'utilisateurs des TC)
- Dans les parkings pour comprendre pourquoi les gens n'utilisent pas les TC les freins qu'ils rencontrent

Des réunions publiques originales sous forme d'ateliers (débat contradictoire) organisées sur les territoires de la métropole pour que les citoyens puissent échanger, poser des questions, donner leur avis, faire part de leur préoccupations...

► Une concertation large

Pistes de réflexion

Une réflexion menée de façon complémentaire avec le garant national de la concertation, le Conseil de développement durable, le Conseil de la Vie Etudiante et les conseils de quartiers afin de préparer au mieux les éléments d'information nécessaires au public

Consulter au large les communes limitrophes (en vue de l'élargissement du territoire de la Métropole à terme), les associations, la société civile, les entreprises, les lycées, les hôteliers, l'ensemble des parties prenantes du territoire...

Avec les chauffeurs qui sont en 1ère ligne face aux usagers ...

Une réflexion globale sur l'avenir des mobilités

La Ligne 1, un objet social dans un réseau performant, intelligent , intermodal

Répondre aux attentes des usagers en matière d'intermodalité

■ Quelle intermodalité au sein de la Métropole ? Mettre davantage en cohérence le réseau de transports en commun et les modes de transports doux

► Favoriser l'usage du vélo

Pistes de réflexion

Aménager des pistes cyclables confortables, sécurisées et en continuité (ex : "Chronovélo", réseau cyclable express et structurant de Grenoble, composé de 4 axes totalisant 40 km de liaisons cyclables avec identité visuelle et aires de service).

Aménager des parkings vélo abrités, sécurisés et accessibles sans restriction (sans abonnement TC, SNCF, ...) ainsi que des services associés (entretien/réparation, casiers de rangement, douches, fontaines à eau, ...).

Développer la mise à disposition de vélos électriques (compte tenu de la topographie de la Métropole).

► Intermodalité vélo et autres modes de transports

Pistes de réflexion

Disposer de stations Vélostan'lib aux abords des arrêts de transports en commun, et de pistes cyclables aux abords des différentes lignes.

Permettre d'emporter davantage de vélos dans les transports en commun et à toute heure (compartiments/accroche vélos en intérieur ou remorques en extérieur).

Communiquer sur les règles de circulation communes pour un meilleur partage de l'espace public, en donnant la priorité aux transports doux et en commun.

► Déplacements piétons

Pistes de réflexion

Créer un véritable plan de déplacement piétons, avec voies aménagées, agréables, sécurisées, des lieux de pause

Lancer une expérimentation « piétons » dans l'esprit de ce qui a été réalisé en son temps pour le vélo

► Usage de la voiture

Pistes de réflexion

Développer un système d'autopartage.

Développer l'usage de la voiture électrique en centre-ville et services associés (bornes de recharge, ...).

► Information et coordination accrues concernant les temps de transports et correspondances

Pistes de réflexion

Minimiser les temps de correspondance des transports en commun, à la fois internes à la Métropole et au-delà.

Information efficace, pertinente et en temps réel sur les horaires de passage et temps de trajet. Développer un système d'information aux arrêts de transports en commun indiquant les correspondances, les directions pour atteindre les correspondances, les autres modes accessibles et sites importants aux alentours. Développer une signalétique efficace dans les rues (piétons et vélo), aux abords des arrêts pour indiquer les TC et les directions et pôles à proximité, en gare...

► Travailler sur les correspondances, en faire un atout de développement

Pistes de réflexion

Faire d'un possible désagrément (ruptures de charge) un atout : développement de service, revitalisation des lieux d'échange... (ex. Place des Vosges revitalisation depuis le développement des correspondances...). Pour la ligne 1, réinventer les fonctionnalités du Vélodrome.

Objectifs

Inverser la tendance, donner une place prépondérante aux autres modes / voitures, réduire la part modale de la voiture,

Inciter les gens à utiliser des modes de transports doux et en commun, peu coûteux, bons pour la santé (marche et vélo) et non ou peu polluants,

Combiner les demandes de mobilités individuelles, de plus en plus diversifiées, et les exigences collectives. Cela passe par des services souples, personnalisés, combinant les divers modes de transport.

La marche, le vélo, l'automobile et les transports collectifs sont des solutions selon les circonstances et il faut donc développer des solutions qui les rendent complémentaires. La multimodalité et l'intermodalité sont ainsi des notions clés pour le développement des transports urbains et interurbains aujourd'hui car le droit au mouvement implique ainsi une accessibilité généralisée de toute la ville.

■ Maillage Métropole et autres territoires

► Développement des parkings relais aux entrées de la Métropole

Pistes de réflexion

Développer les parkings relais, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarif avantageux, aux différentes entrées de la Métropole (ex : entrée Est Haie Cerlin à Seichamps, aux extrémités de l'axe nord-sud dont Roberval). Accompagner ce développement d'une communication efficace.

Création de silos à voitures.

Objectif

Inciter les automobilistes venant de l'extérieur de la Métropole à utiliser les transports en commun au sein du territoire métropolitain, permettant de réduire la congestion automobile au centre-ville de Nancy, ainsi que la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

► Etablissement de liaisons de périphérie à périphérie

Pistes de réflexion

Développer des lignes de transports en commun périphériques, sans passer par le centre-ville de Nancy avec une bonne fréquence de passage.

Mettre par exemple en place un circuit "petite couronne" et "grande couronne".

Objectif

Décharger la ligne 1 aux heures de pointe, rendre les trajets de périphérie à périphérie plus directs et rapides.

► Faciliter des liaisons entre la Métropole et les territoires plus excentrés

Pistes de réflexion

Créer un tram-train nord-sud, pouvant desservir les villes du Sillon Lorrain et relier le centre-ville de Nancy (permettrait d'abattre les frontières entre la ville et le rural).

Créer une gare intermodale au sud, sur l'ancien site de la SEITA (Roberval) avec coordination de tous les temps de transports. Et Quid d'un équipement équivalent au nord de la métropole ?

Mettre davantage en cohérence le réseau SUB et le réseau Stan (arrêts, fréquence).

Mieux organiser les connexions entre les agglomérations du SCOT Sud 54.

Concevoir un projet adaptable

► Adaptabilité aux temps de la ville

Pistes de réflexion

Plutôt que de demander aux écoles et entreprises de s'adapter à la fréquence de passage des transports en commun : concilier les rythmes de vie des personnes avec les équipements et services de transports (adaptation des services aux nouveaux modes de vie, aux populations spécifiques : temps des femmes, temps des étudiants,...).

Assurer le déplacement vers le travail matin et soir ne suffit plus. Il faut apporter une continuité de service, tout en optimisant intelligemment la couverture du territoire, de nouveaux itinéraires et des cadences qui intègrent les attentes de publics toujours plus diversifiés.

Entamer une réflexion sur le temps de la ville, mettre en place un « bureau des temps ». Politique développée dans les années 90 en Italie, puis reprise par des villes telles que Lyon, Rennes, Poitiers pour porter attention à la vie quotidienne des habitants, à leurs nouvelles contraintes personnelles et collectives ; et ce afin d'améliorer la qualité de vie sur le territoire, repenser le développement et l'aménagement du territoire, prendre en compte les questions temporelles dans les opérations d'aménagement et de déplacement. Décalage des horaires pour limiter les encombrements dans les TC, mutualisation des équipements (bâtiments, parkings, etc.), prise en compte de la réversibilité possible des aménagements et des bâtis pour les adapter en fonction de l'évolution des modes de vie

Objectif

Répondre aux nouvelles temporalités de la ville. La ville est aujourd'hui en mouvement continu avec des heures de pointe de plus en plus étendues et des pulsations plus nombreuses : les grandes migrations professionnelles, l'heure du déjeuner, les courses de l'après-midi, les activités post-professionnelles, culturelles, etc. Nous ne sommes plus dans la mobilité pendulaire domicile-bureau, mais dans des déplacements autour de pôles plus divers et éclatés.

► Priorisation/planification du projet

Pistes de réflexion

Phaser le projet, faciliter la montée de Brabois et développer les extensions, notamment celle allant vers Roberval (nécessité de desservir Vandoeuve, 2ème plus grande commune de la Métropole) voire au-delà, penser la connexion tram-train et l'irrigation du secteur du parc des expositions...

► Adaptabilité aux innovations

Pistes de réflexion

Développer un matériel/réseau qui puisse s'adapter, en cours et à terme, aux innovations et aux nouvelles technologies sachant que la durée de vie du matériel roulant choisi sera d'au moins 30 ans. En réfléchissant et anticipant, dès maintenant, les possibilités d'utiliser de nouveaux matériels énergétiquement autonomes (récupération d'énergie cinétique, batteries à flux continu..., véhicules sans chauffeur, automatisation, système de portiques dans les rames permettant une validation automatique et ce en lien avec la recherche menée dans les écoles et université du territoire.

► Adaptabilité aux évolutions territoriales et urbanistiques

Pistes de réflexion

La démographie du Plateau de Brabois est en perpétuelle augmentation (installation d'entreprises, écoles, ...), en déconnexion avec la politique de transports actuelle.

Certains périmètres excentrés seront amenés à se développer (ex : Villers Clairlieu, Bouxières-aux-Dames, Seichamps : grande couronne), tout comme le périmètre de la Métropole : il est indispensable de prendre en compte ces évolutions territoriales et urbanistiques dans l'élaboration du nouveau réseau de mobilité (relier ces territoires excentrés aux lignes principales/centre-ville).

Adaptabilité topographique : il est nécessaire de se montrer imaginatif et d'envisager de mener une réflexion et études sur la possibilité de desserte du territoire par téléphérique. Développer une ligne express, directe pour franchir des ruptures, permettre la jonction et la complémentarité de zones économiques séparées par le relief. Cette infrastructure pourrait également être utilisée comme un outil logistique de jour comme de nuit, un révélateur d'image innovante et originale pour la Métropole...

Garantir le moyen de se déplacer, d'accéder à la ville Une excellence de qualité de service exigée

► Une performance des temps de parcours à développer

Pistes de réflexion

Optimiser les temps de trajet, facteur de choix déterminant pour les usagers.

Pour cela il est important d'agir sur plusieurs facteurs notamment :

- ✓ Nécessité que la vitesse commerciale des TC soit optimisée. Elle doit être systématiquement supérieure à un trajet à pied ou à vélo pour développer leur attractivité.
- ✓ Développer des sites propres, des priorités pour les TC que le temps de parcours devienne réellement avantageux sinon il n'y aura pas de changement dans les habitudes des gens.
- ✓ Créer une information sur la chaîne de déplacements train/Tc/vélo/marche à pied optimisée en fonction des heures de la journée... avec temps de trajet ou choix de passage par des lieux spécifiques
- ✓ Priorité au feu des TC
- ✓ Fiabilité, respect des temps de parcours, horaires adaptés, rapidité, confort
- ✓ Rendre plus fiable le service (pannes, arrêts intempestifs)

► Un effort à réaliser sur le confort, tant du point de vue matériel que des aménagements extérieurs, arrêts ...

Pistes de réflexion

Faire des transports collectifs des lieux apaisés et accueillants, une expérience « plaisante »

- ✓ La promiscuité étant rédhibitoire, développer un aménagement intérieur lumineux, propre, apaisé, original, beau, aéré, confortable, sensoriel, ergonomique...
- ✓ Aménagement interne des rames en modifiant la disposition des sièges face à face sur la longueur afin de faciliter l'accès, la montée et la descente, encombrement moindre ... et

disposer de places assises ergonomiques et adaptées pour répondre à tous les publics et notamment les PMR, plancher bas intégral ...

✓Un accueil des chauffeurs à la hauteur du service attendu, pas de téléphone en roulant, style de conduite apaisée

✓ Sécuriser les TC, et notamment le soir avec la présence d'« anges gardiens » dans les rames.

✓Réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation aux bons comportements à adopter dans les transports (exemple du métro parisien, « manspreading » ou attitudes inconvenantes des hommes).

Un traitement des arrêts innovants et de haute qualité :

✓Traitement des arrêts de TC à revoir plus accueillants, plus propres, mieux agencés, plus confortables, qui protègent des intempéries, mieux dimensionnés (ex. arrêt tram gare sous-dimensionné !)

✓Penser des conciergeries et autres services aux arrêts (pôles intermodaux principaux)

✓Faire participer les étudiants, un potentiel de 45000 étudiants spécialistes dans divers domaines pour aménager les arrêts, proposer des contenus d'information disponible... (document pédagogique, vidéo, information ...), mise en valeur de l'art, culture, tourisme (proposer des visites de la ville en transports en commun...)

Donner accès aux nouvelles technologies dans les rames :

✓Connectivité : wifi à bord, 4G-5G, prise électrique, USB, plateforme de recharge sans contact...

✓QR code culturel ou via des applis à bord des TC (tourisme, livre roman rapide, information, presse quotidienne, expos, musique...)

✓Travailler sur le sensoriel pour les différents handicaps (visuel, sonore...)

► Une accessibilité renforcée de la ville

Pistes de réflexion

Entamer une véritable réflexion sur l'amplitude horaire des TC

✓Développer des services tardifs voire nocturnes pour notamment les étudiants, les travailleurs décalés...) et mettre en place un véritable plan nocturne des TC à moduler semaine/weekend

✓Les horaires de vacances doivent être calés sur les vacances universitaires (plus tardives et moins nombreuses) que les vacances scolaires ! moins de nuisances pour les étudiants et les travailleurs

✓Un cadencement plus élevé aux heures de pointe notamment pour les zones à fort enjeux telle la montée de Brabois, pour une desserte qualitative du Technopôle Poincaré.

Objectif

S'attacher à mettre les TC au service de la ville la nuit, la ville pour tous, la ville des jeunes

► Une tarification hyper attractive

Pistes de réflexion

Etablir et diffuser des comparatifs sur les coûts réels voiture/TC pour que les usagers fassent leur choix en toute connaissance de cause (impression récurrente pour l'utilisateur que la voiture moins chère que les TC), une pédagogie environnementale coût voiture/coût TC en termes d'argent, de pollution, de temps, d'encombrement de la route...

Une tarification plus attractive en rapport avec la durée du temps de trajet/distance/confort, (gratuité ?)

- ✓ Des tarifs spéciaux aux heures creuses pour inciter à un meilleur lissage sur la journée pour les personnes qui n'ont pas d'obligation précise d'horaires
- ✓ Envisager la gratuité des transports ? (quel est le coût de fabrication, émission, recouvrement, contrôle des titres de transports ?). Un élément possible pour booster la fréquentation, un vecteur de mobilité pour les populations en difficultés, les jeunes adultes et les personnes âgées. Le TC un facteur de liberté et renverse l'image de l'indépendance que peut procurer la voiture, de nouvelles pratiques de mobilité qui mettent en relation des habitants jusqu'alors peu susceptibles de pouvoir se rencontrer le week-end, redynamiser le territoire.

► Proposer des services innovants, expérimenter

Répondre à l'individualisation des besoins

- ✓ Proposer des centres d'intérêts aux terminus commerces de services, AMAP ex. de Mulhouse « votre panier fraîcheur vous attend en gare », petites enfances, gardiennage animaux...
- ✓ Travailler sur les services et la livraison des achats, services de conciergeries à certains points stratégiques de la ville (gare, points multimodaux, parc relais...) en lien avec les réflexions sur le volet logistique urbain du PDU