



Cahier d'acteurs

Contribution à la concertation sur le Renouvellement et l'extension de la Ligne 1

Attractivité et ambition pour la Métropole
Un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible



Validé à l'unanimité en Bureau le 23 janvier 2018

Le cadre de notre démarche

Une contribution à verser à la concertation, un cahier d'acteurs du Conseil de la vie étudiante et du Conseil de développement durable, seconde phase de nos réflexions. Contribution qui fait suite au premier document de réflexions en amont de la concertation, en septembre 2017, qui faisait part, dans un premier volet, de nos recommandations pour une concertation, processus démocratique au long cours, pour partager, fabriquer ensemble le meilleur projet pour tous. Puis dans un second temps d'une réflexion globale sur l'avenir des mobilités, la Ligne 1 un objet social dans un réseau performant, intelligent, intermodal.

Propos introductif du Conseil de développement durable du Grand Nancy

Innovation démocratique à tous les étages ... Telle pourrait être titrée la démarche volontaire de concertation préalable voulue par la Métropole pour le renouvellement de la Ligne 1 du Tram.

Une nouvelle manière de faire projet, de faire territoire, à laquelle le Conseil de développement durable devait s'associer pour apporter sa vision de la qualité démocratique et sa méthode pour coproduire ce Commun qu'est le futur Tram, ce Commun que sont les mobilités, éléments structurants de l'identité métropolitaine.

La vision ne pouvait avoir de sens pour nous que si elle se partageait avec l'autre outil de démocratie participative qu'est le Conseil de la vie étudiante, non pas en juxtaposant nos travaux respectifs mais en croisant nos regards, en les fondant en une vision plus complète, plus adaptée à l'enjeu.

La méthode devait déjà se traduire par un premier avis toujours conjoint en amont de la consultation et du présent cahier d'acteurs. C'est ce qui a permis à la Métropole de solliciter plus finement nos deux instances, d'abord pour imaginer un outil d'enquête complémentaire à la concertation, sur la plateforme dédiée du 8 décembre au 8 janvier 2018, ensuite pour nous proposer de co-animer un atelier participatif et contributif le 24 janvier 2018 sur le thème aménagements et services de demain. Ces deux actions allant faire l'objet d'un document complémentaire au présent cahier d'acteurs.

Concerter, co construire est un art très difficile et particulièrement délicat. À ce titre nous ne pouvons que saluer la démarche de la Métropole, forme de courage et d'audace que le sujet mérite, et, à ce stade, malgré les reproches ici et là, nous y voyons le verre à moitié plein.

L'important résidant plus dans le traitement de cette « matière citoyenne » produite par ces réunions publiques, ces ateliers, ces rencontres de terrain, ces cahiers d'acteurs et de ce que les deux instances de démocratie participative de la Métropole auront proposé au travers du présent document et de l'analyse enquête/atelier participatif qui suivra.

Ce travail doit être en mesure d'être apprécié comme purement contributif et capable de permettre l'hypothèse de modifications du projet initial dans une perspective d'amélioration. Si l'aspect financier reste très important, il ne peut pas être le seul « juge de paix » notamment si nous sommes capables de rentrer dans les calculs les externalités positives que peuvent permettre telle ou telle suggestion, telle ou telle option ...



crédit photo C3D

Propos introductif du Conseil de la vie étudiante

Concertation ... le mot peut paraître simple quand il s'agit de se concerter à 3 ou 4 pour choisir le cadeau d'un ami (et encore ...). Mais quand la concertation en question concerne plus de 250 000 personnes, sur un territoire métropolitain, pour un sujet aussi crispant que le Tramway nancéien, alors il n'est plus vraiment question de cadeau.

Le CVE est peu habitué à ce genre d'exercice et le monde étudiant l'est encore moins ! A l'heure où cette population bien particulière boude les urnes et ne se sent plus écoutée, notre rôle est d'autant plus crucial pour faire entendre la voix des 49 000 étudiants de notre territoire et surtout pour leur faire comprendre que leur avis compte sur des dossiers qui les concernent tant.

Habités à produire des avis, à proposer des solutions, à confronter nos idées et à remuer les systèmes en place, ça nous l'étions, mais nous étions nettement moins habitués à co-construire des projets, à mettre en commun des intelligences et des perspectives qui dépassent le seul monde étudiant. Et pourtant, sur un sujet aussi important que celui-ci, qui ne se limite pas à un seul usage étudiant, il apparaissait comme indispensable de travailler conjointement avec le Conseil de développement durable de la Métropole.

Le but ? Elever le champ des possibles, ne rien se refuser, croiser des bonnes idées pour en faire des meilleures, imaginer le plus possible, parler, débattre, nourrir ses réflexions avec celles des autres ... le tout pendant près de 6 mois (Avant-pendant-après).

Pourquoi donc ? Pour ne pas se loucher sur un sujet qui concerna un très grand nombre de générations étudiantes et qui rythmera le quotidien de bon nombre d'habitants pendant de longues années, pour faire de ce futur tram bien plus qu'un simple moyen de transport ...

L'exercice est ardu, mais la Métropole a pris le pari de s'y frotter, gageons que cela soit une réussite et utilisons à bon escient toute cette « intelligence collective » que les citoyens ont produit pendant cette concertation. Les étudiants en ont besoin, les citoyens en ont besoin, nous en avons tous besoin ...



Une attente particulière des citoyens renforcer l'information du public qui oblige à prendre en compte certains points de vigilance

A l'heure actuelle, après avoir pu nous entretenir avec le garant, participé à de nombreuses réunions publiques dans le cadre de la concertation, avoir mené des travaux en interne, voire rédigé un questionnaire diffusé sur la plate-forme de concertation, nous souhaiterions faire part de remarques et aborder des points de vigilance susceptibles d'enrichir le débat. En effet, l'objet de cette concertation est à terme que la Métropole propose un projet enrichi des différentes réflexions, propositions des citoyens.

S'agissant de la méthodologie, il importe, toujours dans une recherche de qualité démocratique, que les questionnements techniques, et par conséquent que les réponses apportées, l'accès à l'ensemble des études et documents, soient le plus large possible. Et ce, pour permettre au citoyen de contribuer et/ou de se positionner en connaissance de cause.

La confusion entre concertation publique et présentation du projet est un premier écueil à éviter pour ne pas laisser à penser que le projet serait déjà acté.

Une présentation fine, complète et exhaustive des différentes solutions est indispensable. Pour ne pas générer des frustrations et un sentiment qu'il existe 3 solutions dont 2 mauvaises et une bonne, en privilégiant la vision d'avenir d'une politique volontariste en matière de mobilités, en appuyant sur les possibilités de phasage et de construction d'un réseau à long terme et non pas dicté par le seul facteur économique et financier du projet.

L'entière des analyses et comparaisons est indispensable à la compréhension globale du projet, à la contribution citoyenne afin d'inspirer davantage de confiance que de méfiance.

[L'accès aux études complètes doit être privilégié](#), les calculs économiques poussés intégrant toutes les données BHNS / tram, la pertinences par rapport aux fréquentations sont à diffuser plus largement et plus précisément afin de « lever les doutes » quant aux critères et indicateurs retenus (temps de trajet global intégrant les ruptures de charges,...)

Les études notamment celles impliquant le passage par le jardin botanique doivent être mieux explicitées afin de n'écarter *a priori* aucune des solutions, et ne pas obérer l'avenir.

L'étude complémentaire d'un téléphérique, Transport Express Poincaré reliant la gare de Nancy, Artem, Vélodrome et le Plateau de Brabois pourrait être étudiée plus avant en prenant comme exemple ce qui est en cours à La Réunion (livraison en 2019 d'un téléphérique qui devrait permettre un gain de temps considérable celui ci desservira sur son parcours, cinq stations). Un révélateur d'image innovante et originale pour l'avenir de la Métropole pouvant venir ultérieurement en appui du choix qui sera fait.

Une [inquiétude à prendre en compte, la rupture de charge/correspondance](#) à Vélodrome que beaucoup pensent préjudiciable. Cette solution pourrait faire l'objet d'une expérimentation en conditions réelles. En effet, la démonstration pourrait ainsi être faite que cette solution fonctionne (ou pas) et que la rupture de charge/correspondance entre le tram et le BHNS est envisageable dans un premier temps et à quelles conditions. En précisant que cette solution étant réversible et que le développement des activités sur Brabois pourrait nécessiter, dans une seconde phase, d'étudier la desserte de cette partie du territoire par un tramway.

[La ligne 1, une ligne structurante mais dans un réseau plus vaste](#) à revisiter en lien avec le développement des modes actifs et dans le cadre d'un PDU très volontariste, une concertation pas uniquement sur le choix d'un mode mais bien sur une architecture du réseau et d'intermodalité dans son ensemble (un plan d'investissement dans les parcs relais dans la perspective d'un élargissement du périmètre de la Métropole en lien avec les territoires périphériques, les modes doux ...). De la nécessité de penser un réseau de mobilités intelligent, flexible, adaptable et intermodale.

Une ligne 1 également dans un territoire plus vaste où il est indispensable de [penser l'avenir et l'élargissement de la Métropole](#) en travaillant avec les territoires périphériques et notamment l'implantation de parc relais à chaque entrée pour faciliter ces interactions.

Une qualité de ville, une qualité environnementale qui doit faire baisser la part modale automobile.

L'occasion de [revoir le partage de l'espace et la reconfiguration de l'espace public](#), pour une ville où le végétal et l'arbre a toute sa place. Une performance, une haute qualité de service à rechercher, un effet d'attractivité à renforcer pour les Transports en Commun et le territoire.

L'inscription dans une réflexion plus vaste, une démarche ambitieuse en matière de mobilités

► La qualité environnementale

Définir une véritable politique de transports claire avec priorité au développement des TC et modes doux, ramener la voiture à sa place (mode hyperdominant).

Le tram est l'occasion de reconfigurer l'aménagement de l'agglomération, modification des comportements et adéquation avec les problématiques environnementales / Air, modes doux, qualité environnementale et paysagère, motivation à prendre les TC, parking relais.

□ Adaptabilité aux évolutions du territoire

→ **Priorisation/planification du projet**

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

→ **Etablissement de liaisons de périphérie à périphérie**

. 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".

→ **Prise en compte des évolutions territoriales et urbanistiques**

. La démographie du Plateau de Brabois est en perpétuelle augmentation, en déconnexion avec la politique de transports actuelle.

Le plateau de Brabois a concentré et concentre un grand nombre d'équipements, d'écoles, d'entreprises, il est indispensable qu'il soit desservi à la hauteur des ambitions de la Métropole qui fait de ce pôle un pôle de développement structurant et desserte interne à travailler avec les Plan Déplacement Entreprise.

. 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 et une emprise au sol moindre.

→ **Faciliter des liaisons entre la Métropole et les territoires plus excentrés**

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

. Créer une gare intermodale au sud, sur l'ancien site de la SEITA (Roberval). 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
Repenser l'ensemble des dessertes de la Métropole pour ne pas engendrer des disparités entre zones bien desservies et moins desservies : travailler de façon efficace et hyperqualitative les rabattements (pourquoi pas des circuits avec des véhicules autonomes en continu)

. Utiliser l'étoile ferroviaire de Nancy, en travaillant en lien étroit avec la SNCF et la Région Grand Est pour développer les liaisons TER.

□ Intermodalité et modes doux

→ **Favoriser l'usage du vélo et autres modes doux et leur connexion avec les TC**

. Aménager des pistes cyclables confortables, sécurisées et en continuité.

. 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, recharge sécurisée pour les nouvelles mobilités électriques...).

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

. 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.

. 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**

. Créer un véritable plan de déplacement piétons, avec voies aménagées, agréables, sécurisées et lieux de pause, itinéraires apaisés

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

→ **Nouveaux usages de la voiture et facilitation de l'intermodalité voiture-TC**

. Développer un système d'autopartage.

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

. 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'usager que la voiture est 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...

. Développer les parkings relais, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarif avantageux, en amont des différentes entrées de la Métropole. Accompagner ce développement d'une communication et d'une signalétique efficaces.

. Création de silos à voiture

☐ **Qualité paysagère : une Métropole végétalisée et apaisée**

L'actuel site propre de la ligne 1 est une grande trouée, un espace vide anxiogène, il est donc dans l'avenir indispensable de travailler à l'intégration du tram, à son insertion dans le paysage, tout en retravaillant le partage de la rue, la fluidité. Il ne doit plus être un espace à usage unique, mais un l'espace partagé avec les vélos (sur ou à côté.). Cela peut se traduire par un réaménagement du profil de la rue, un engazonnement, une végétalisation sur ou à côté des voies (trouée verte) pour une meilleure attractivité de la ville, un apaisement urbain.

► Le temps

Questions abordées du temps de trajet, temps d'attente, temps des changements (intermodalité), temps de la ville des habitants/étudiants et des entreprises

➔ **Optimisation des temps de parcours, information et coordination des transports**

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

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

. Optimisation de la vitesse commerciale des TC. Elle doit être systématiquement supérieure à un trajet à pied ou à vélo pour développer l'attractivité des TC.

. Développer des sites propres.

. Priorité des TC aux feux. économie de temps, d'énergie, meilleur confort en évitant freinage et démarrage, moins de bruits de redémarrage. ...

. Rendre le service plus fiable, améliorer les rabattements des bus sur l'axe principal structurant (exemple avec des véhicules autonomes)

. Proposer une 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... . 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.

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

➔ **Adaptabilité aux temps de la ville**

. 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.

➔ **Une accessibilité renforcée de la ville**

. 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/week-end.

. Les horaires de vacances doivent être calés sur les vacances universitaires (plus tardives et moins nombreuses) plutôt que sur 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 forts enjeux telle la montée de Brabois, pour une desserte qualitative du Technopôle Henri Poincaré.

➔ **Une tarification adaptée et attractive**

. 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.

Les Transports en Commun : un facteur de liberté qui 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, une redynamisation du territoire.

► Le confort

Confort des matériels, confort des arrêts, accessibilité, focus Personnes à Mobilité Réduite

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

. Faire des transports collectifs des lieux apaisés et accueillants, une expérience "plaisante" et prenant en compte le confort sensoriel des voyageurs.

Travailler sur l'acoustique, sur les nuisances sonores extérieures au passage du tram, des bus (freinage, démarrage), meilleure acoustique à l'intérieur des rames (baisse du niveau sonore), annonce retravaillée plaisante et compréhensible, signal de fermeture des portes, rassurer, apaiser (ambiance moins anxiogène)...

Travailler sur le visuel : plaisir de regarder passer le tram (bel objet), pas de publicité, plaisir dans le tram invitation au voyage, à voir la ville autrement, modularité de l'éclairage (moins agressif)

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

. 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 sans dénivelé avec le trottoir ...

Possibilité également de spécifier les voitures par un affichage extérieur des rames : la voiture centrale pourrait être réservée uniquement à des places debout, bien identifiée, confort avec plus de places assises, rame de fin réservée aux vélos, poussettes... Prévoir des plateformes à l'arrière des rames pour les vélos, trottinettes... .

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

. 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.

. 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 !) et des noms de stations plus logiques et plus parlants

→ **Travailler sur les correspondances, en faire un atout de développement**

. Faire d'un possible désagrément (ruptures de charge) un atout : développement de services, revitalisation des lieux d'échange... (ex. Place des Vosges, revitalisation depuis le développement des correspondances...). Pour la ligne 1, réinventer les fonctionnalités du Vélodrome si la solution BHNS était retenue dans une première phase.

► Les innovations

Matériel, nouveaux usages, informations, digital, application

→ **Adaptabilité aux innovations**

. Développer un matériel/réseau qui puisse s'adapter, à court et long 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 (compostage à distance RFID et compostage uniquement hors du tram)

. Innovation qualité visuelle et paysagère : pas de pylône mais traction interne (batterie, par le sol...) en secteur classé notamment végétaliser (arbres plutôt que pylône)

→ **Proposer des services innovants, expérimenter**

. 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...)

. Faire participer les étudiants, un potentiel de 49000 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 TC)

. 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 enfance, gardiennage animaux...

. Travailler sur les services et la livraison des achats, services de conciergeries à certains points stratégiques de la ville (gare, points multimodaux, parcs relais...) en lien avec les réflexions sur le volet logistique urbain du PDU.

Conseil de développement durable du Grand Nancy
22/24 Viaduc Kennedy - CO n°80036 -54035 NANCY Cedex
conseil.developpement.durable@grandnancy.eu -
<http://conseildededeveloppementdurable.grandnancy.eu>