

Contributions du Conseil de développement durable et du Conseil de la vie étudiante de la Métropole du Grand Nancy

Concertation
renouvellement et
extension de la Ligne 1

Credit photo Pierre François VALCK



Conseil de la Vie Etudiante
du Grand Nancy



Dans le cadre de la concertation sur le renouvellement et l'extension de la Ligne 1, le Conseil de développement durable et le Conseil de la vie étudiante de la Métropole du Grand Nancy ont contribué, au travers de 4 séquences de travail, construites dans une suite logique :

1/ D'abord une première contribution, en autosaisine, et intitulée **Une métropole en mouvement, un réseau intelligent au service du territoire et de ses habitants** de septembre 2017. Il s'agissait là de pointer les éléments les plus saillants tant dans la démarche sur le renouvellement de la Ligne 1 que dans la finalité des mobilités,

2/ Puis sur saisine nous avons contribué à l'élaboration d'une **grille de questionnement** soumise aux citoyens sur la plateforme de concertation publique du 8 décembre au 8 janvier 2018,

3/ Ensuite l'élaboration d'un cahier d'acteur intitulé **Attractivité et ambition pour la Métropole - Un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible**, daté du 23 janvier 2018

4/ Enfin l'**animation de l'atelier public** du 24 janvier à Saint Max sur les aménagements et les services de demain. Pour animer cet atelier, nous avons analysé et décortiqué ce questionnaire soumis aux citoyens. Les résultats ont servi de point de départ à la discussion sous un format de tables rondes, auxquelles une soixantaine de personnes a participé. Ce travail nous a amené à produire un ultime document, le 19 février 2018, intitulé, **Synthèse des tables rondes et Analyse des données de l'enquête**.



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 (débats contradictoires) 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 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...

► 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 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, parc relais...) en lien avec les réflexions sur le volet logistique urbain du PDU

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.

Concertier, 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 loupier 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'entièreté 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 mobilité 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'utilisateur 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 anxigène, 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 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.



Animation atelier public Aménagement et services de demain

Concertation
renouvellement et
extension de la Ligne 1
Saint Max 24 janvier 2018

Synthèse des tables rondes
et Analyse des données de
l'enquête

19 février 2018

Méthode de travail

Une mise en synergie de 4 temps pour bâtir une vision citoyenne :

Le Conseil de développement durable et le Conseil de la Vie Etudiante de la Métropole du Grand Nancy, en co-élaboration, sont intervenus de plusieurs manières dans la concertation sur le renouvellement et l'extension de la Ligne 1.

⇒ D'abord une première contribution, en autosaisine, et intitulée *Une métropole en mouvement, un réseau intelligent au service du territoire et de ses habitants* de septembre 2017. Il s'agissait là de pointer les éléments les plus saillants tant dans la démarche sur le renouvellement de la Ligne 1 que dans la finalité des mobilités,

⇒ puis sur saisine nous avons contribué à l'élaboration d'une grille de questionnement soumise aux citoyens sur la plateforme de concertation publique du 8 décembre au 8 janvier 2018,

⇒ ensuite il s'est agi de l'élaboration d'un cahier d'acteur intitulé *Attractivité et ambition pour la Métropole - Un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible*, daté du 23 janvier 2018

⇒ puis l'animation de l'atelier public du 24 janvier à Saint Max sur les aménagements et les services de demain. Pour animer cet atelier, nous avons analysé et décortiqué ce questionnaire soumis aux citoyens. Les résultats ont servi de point de départ à la discussion sous un format de tables rondes, auxquelles une soixantaine de personnes a participé.

⇒ Enfin ce dernier et ultime document, analyse et compile les réflexions, l'expérience d'usage, l'intelligence citoyenne pour l'amélioration du projet d'extension et de renouvellement de la Ligne 1, entendu lors de l'atelier public *Aménagements et services pour demain*. Les réflexions des tables rondes se sont organisées et déclinées autour de quatre thématiques fortes :

- le confort,
- la qualité environnementale
- le temps
- et l'innovation.

Dans la seconde partie, vous retrouverez le résultat du traitement des données du questionnaire et l'analyse de l'enquête réalisés par nos assemblées . Nous nous sommes également adjoints l'aide précieuse d'Hervé Marchal, Sociologue, Professeur à l'Université de Bourgogne, pour une analyse plus fine des données, *sans a priori* ni parti pris et sous l'angle sociologique.





● Confort des matériels roulants

□ Continuité de l'intermodalité

➤ Permettre d'emporter les vélos dans la rame quelle que soit l'heure : Système d'accroche comme dans les trains TER (crochet en hauteur) emport d'un nombre de vélos plus important

□ Aménagement interne de la rame

➤ Proposer un aménagement plus spacieux avec des portes d'entrée plus grandes

➤ Concevoir une fermeture des portes moins rapides et moins stressantes (bip sonore)

➤ Prévoir un agencement des places assises permettant une meilleure circulation à l'intérieur des rames (siège sur la longueur ex tram Lille + strapontins)

➤ Prévoir des espaces dédiés plus nombreux pour les PMR et les vélos, éviter la « concurrence » entre vélos, poussettes, fauteuils roulants

➤ Disposer de main courante/barre d'accroche et poignées pour mieux se stabiliser en position debout

➤ Rendre plus lumineux plus agréable l'intérieur des rames en évitant le flocage obstruant la lumière sur les vitres extérieurs

➤ Climatiser correctement pour un meilleur confort de température été/hiver et pour éviter les odeurs

➤ Travailler une signature olfactive « bergamote »... comme pour les compagnies aériennes ou les aéroports

➤ Travailler sur le design intérieur : sols, plafonds décorés ambiance originale

□ Information dans la rame

➤ Développer un système d'annonce des arrêts plus audible

➤ Informer sur le temps de trajet en temps réel d'un arrêt à l'autre

➤ Rendre plus lisible et en temps réel les

correspondances avec les autres modes et autres lignes de TC (ex horaires des trains aux abords de la gare ...)

➤ Développer un système d'information de réalité augmentée sur les vitres du tram (information sur les monuments, les rues ...) et informations générales QR code pour des histoires courtes...

➤ Faire du trajet un moment agréable : animation dans le tram, bibliothèque virtuelle, services, ...

● Confort extérieur et aux arrêts

□ Insertion dans la ville

➤ Insertion visuelle et maîtrise du bruit

□ Aménager et Sécuriser davantage les quais

➤ Quais plus larges,

➤ Quais plus conviviaux (bancs, abris contre les intempéries, sécurité, propreté, poubelles, distributeur de boissons...),

□ Décorer les arrêts

➤ Faire appel à des artistes locaux, jeunes des écoles de design, art, rappeler les patrimoines de la Métropole (valorisation de l'Art nouveau ... Place Stanislas, Thermale, des Grands hommes et femmes ...)

□ Développer l'intermodalité, permettre une continuité de la chaîne de déplacement

➤ Proposer des vélos en libre accès à chaque arrêt majeur du tram

➤ Aménager des stationnements vélos sécurisés aux abords des arrêts

➤ Développer l'information et la signalétique sur les stations vélostan proches (accès, nombre de vélos disponibles ...)

➤ Ergonomie du compostage, privilégier la validation des billets à l'extérieur ou détection automatique à l'entrée dans la rame



❑ Mettre en place une information claire et accessible pour tous

➤ Travailler sur la couleur des lignes de bus et tram pour d'un seul coup d'œil reconnaître facilement lequel prendre (exemple de Montpellier dont le design de ses 5 lignes de tram est décliné selon les éléments air, terre ...)

➤ Rendre les horaires de passage et les temps d'attente plus visibles aux arrêts (actuellement mal agencés) totem visible dans les 2 sens depuis l'arrêt et en approche de l'arrêt pour les piétons

➤ Réguler la publicité sur les écrans (trop long)

➤ Afficher le taux de remplissage (système de comptage automatique dans les rames ...) des rames par un code couleur rouge plein, orange modéré, vert ok

➤ Géolocaliser les trams pour une information en temps réel

➤ Informer sur le patrimoine, les événements qui ont lieu sur la Métropole, spectacles, artistes, poèmes

➤ Penser à l'information des voyageurs du quotidien mais également pour les touristes et étrangers (plan en différentes langues, faire des TC et particulièrement du tram un outil de promotion de la Métropole)

➤ Mettre en place des panneaux directionnels ou une signalétique au sol originale depuis l'arrêt avec temps de trajets à pieds ou à vélo vers les points remarquables

● Accessibilité des Transports collectifs

➤ Une prise en compte particulière des Personnes à Mobilité Réduite. Sont considérées comme PMR toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, les personnes âgées, femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)

o Rendre accessible l'ensemble des arrêts aux PMR et ne pas traiter seulement les arrêts mais les abords, la rue et les lieux d'accueil pour un vrai Plan de déplacement et d'inclusion des PMR dans la ville

➤ Organisation de l'intermodalité

o Respect des horaires (nécessité de TC en site propre, l'insertion dans la circulation rend aléatoire les horaires)

o Travailler sur la chaîne de transport et développer les modes doux. Développer une politique en faveur du vélo et des déplacements piétons

o Développer les parcs relais aux différentes entrées de l'agglomération pour inciter et faciliter l'utilisation des TC

o Mettre à disposition plus de bancs et d'espace pour se reposer

o Parc relais espace de services associés : conciergerie, consignes, point relais colis, recharge de mobilités électriques ...

o Développer une politique de signalétique forte avec jalonnement piétons et vélos (direction, temps de trajet, points remarquables ...)

➤ Praticité et embellissement : aménagements paysagers, intégration des arrêts dans leur environnement, verdissement de la ligne et aux abords.

➤ Une amplitude horaire qui permette de répondre à tous les besoins (loisirs, horaires décalés ...) départ à partir de 4h30 – fin 1h30 serait déjà une bonne amplitude.

➤ Prendre mieux en compte les événements culturels, sportifs ...

➤ Répondre aux besoins du plus grand nombre (salariés, touristes...) même en période de vacances scolaires donc ne pas modifier les horaires sur cette période ou au pire se caler sur les horaires des universités et non des lycées (moins de période creuse)

➤ Augmenter le cadencement aux heures de pointe pour répondre à la demande et sur l'ensemble des lignes de TC pour faciliter les rabattements sur l'axe structurant et inciter au report modal

**[Ergonomie,
respect, praticité,
ambiance,
fonctionnalité]**



● Nuisances

☐ Air

➤ Air intérieur : une attention particulière doit être accordée à la ventilation des rames pour garantir un air sain sans nuisances olfactives.

➤ Air ambiant : enrichir les critères de choix technologiques par l'impact du freinage des diverses solutions envisagées sur la production de particules fines.

☐ Bruit

➤ Vigilance sur la problématique du bruit tant pour l'usager que pour les riverains du tram

➤ Adaptation au faible bruit des bus qui constitue un problème pour le partage des voies avec piétons et vélos

☐ Propreté

➤ Maintenir une propreté exemplaire des installations tant le matériel roulant que les abris des arrêts

☐ Visuel

➤ Ne pas transformer l'ensemble du dispositif en support publicitaire, ressenti comme agressif et gênant à ce jour tant sur les zones d'arrêt (écran horaires...) que dans le tram (visibilité réduite due au flocage externe des parties vitrées)

☐ Sécurité

➤ Garantir la civilité et le respect entre usagers. Présence de médiateurs, utiliser les supports de communication pour sensibiliser. ➤ Système souple de freinage et d'accélération, hauteur des marches pour la montée et la descente (personnes âgées particulièrement affectées par les systèmes actuels (Bus et Tram))

☐ Perte de temps

➤ La rupture de charge au Vélodrome serait vécue négativement notamment par les étudiants, les patients et visiteurs du CHU, les usagers des P+R, en termes de temps et de confort. La question de l'impact sur l'identité du territoire à laquelle participera la technologie retenue n'est pas anodine en termes d'attractivité pour les écoles et les entreprises du Grand Nancy

● Urbanisme et paysage

☐ Paysage

➤ La végétalisation permet de lutter contre le sentiment de grisaille présent toute la période hivernale

➤ Végétalisation des voies, il faut en faire un élément structurant de la trame verte

➤ Végétalisation des arrêts pour le confort estival, la bioclimatisation

➤ Alimentation électrique par le sol pour éviter les poteaux et catenaires (au moins en secteur sauvegardé)

➤ Limiter à une voie en double sens dans les zones où cela est possible pour réduire l'emprise au sol et juxtaposer les modes actifs

☐ Urbanisme

➤ La mise en cohérence du projet de ligne 1 avec une approche globale de services à l'échelle de la Métropole et du bassin de vie est inexistante

➤ Qualité des parkings relais en termes de capacité et d'accessibilité (cf. difficultés sur Brabois, Meurthe Canal, Jarville). Une signalétique efficace est attendue en plus de la garantie de trouver une place pour ne pas perdre de temps. La question d'un coût attractif est également abordée.

➤ Juxtaposition de services (commerces) à la fonction de parking



● Initier les changements de comportement

- Inciter à l'étalement des horaires de travail pour limiter les pics de fréquentation
- Un système efficace (rapidité, disponibilité ...)
- Une technologie qui utilise une énergie propre (production à partir de la méthanisation des déchets du CHU)
- Confort de l'utilisateur (voir groupe spécifique)
- Assurer une bonne connexion avec les autres lignes
- Un système confortable
- Lutter contre les incivilités, développer le « sens du commun »



Prendre le Tram doit être « Un bon moment »



● Gagner du temps en descente-montée du véhicule

- Développer le badgage sur les quais et mieux situer les bornes de badgage à l'intérieur des véhicules (pas aux entrées pour éviter les bouchons)
- Marquage au sol aux arrêts pour faciliter la descente et la montée
- Améliorer l'aménagement intérieur des véhicules : plus de strapontins et dédier la partie arrière du véhicule aux poussettes, vélos...
- Affichage sur le tram indiquant notamment où les Personnes à Mobilité Réduite peuvent descendre et monter dans le véhicule
- Avoir un "ange gardien" par tram pour informer, faciliter les descentes et montées, rassurer, sécuriser

● Innovations permettant de gagner du temps

- Développer un système de vente de tickets en ligne / application avec réception du titre de transport par sms (comme à Grenoble ou Toulouse) lorsque le voyageur n'a pas le temps d'acheter son ticket à la borne
- Système indiquant le temps qu'il reste avant l'arrivée du tram et le temps jusqu'à l'arrêt du voyageur (respectivement aux arrêts et dans le tram)
- Sur un tableau lumineux, indiquer le taux de remplissage

● Prise en compte du temps de la ville, des habitants, étudiants, entreprises

- Prendre en compte le temps/la vie nocturne : développer un transport nocturne notamment pour les travailleurs, les étudiants et lors d'événements culturels et sportifs d'envergure. Réserver la rame au plus près du chauffeur pour les femmes à certaines heures. Cela peut également permettre d'éviter les agressions
- Adapter la fréquence de passage en fonction des horaires (fréquence plus importante aux heures de pointe : un véhicule toutes les 3 à 5 mn)

● Temps de trajet / temps d'attente / temps des changements

- Revoir les distances entre les arrêts
- Développer une "navette express" partant de la Place de la République, s'arrêtant à Vélodrome puis à Brabois
- Avoir le moins d'attente lors des correspondances
- Jumeler les arrêts tram et bus (ne pas avoir un arrêt tram à un endroit puis un arrêt bus quelques centaines de mètres plus loin)
- Avoir une carte des correspondances dans les véhicules
- Définir des accès plus directs vers les grandes structures de loisirs, de santé, administratives... (ne pas avoir de correspondances pour accéder à ces établissements)
- Beaucoup de voies utilisées actuellement par les TC sont des sites banalisés : développer les sites propres permettra de gagner du temps
- Temps de trajet acceptable de Essey à Brabois : 30 mn (contre 50 mn actuellement)





●Connectivité des territoires - Un réseau intelligent

►Un réseau intelligent, une électricité propre, par la méthanisation - électricité produite réinjectée dans le réseau, une alimentation par le sol en supprimant les pylônes, une solution écologique répondant aux attentes et aux besoins du XXIème siècle

►Un réseau innovant davantage connecté, accompagnement de la chaîne de déplacement, proposer les itinéraires et les modes les plus adaptés en fonction des taux de remplissage, des coûts, des temps

►Un réseau intermodal, simple, **efficace** grâce à l'élaboration d'un schéma directeur, un plan de déplacements intégrant l'ensemble des modes tram-train, bus, vélo, itinéraires piétons, connexion vélo, parcs relais, tram train, ...

►Véhicules autonomes sans chauffeur prioritaires sur le trafic automobile et pour les zones moins denses afin de favoriser le rabattement sur les grands axes structurants (en boucle)

►Le Téléphérique un réseau complémentaire et non de substitution

Un **transport filaire** qui dessert dans un premier temps, et avant la construction d'un véritable réseau de plusieurs lignes téléphériques, la gare de Nancy, Artem, Vélodrome et le Plateau de Brabois. Des avantages multiples : peu d'emprise au sol, un coût de construction faible au km, en site propre, pas d'attente au feu, un mode de transport rapide, un mode de transport éprouvé, un révélateur d'image innovante et originale avec un attrait touristique (vue sur la ville) et favorisant le marketing territorial

●Services

►Mieux informer en développant une information connectée, banque de données du trafic, points remarquables du quartier, bornes interactives ..., indication du taux de remplissage des rames

►Proposer des itinéraires les plus adaptés en fonction du temps/des contraintes de trafics/...

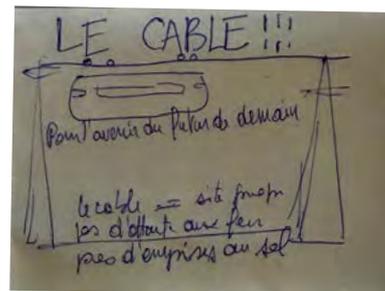
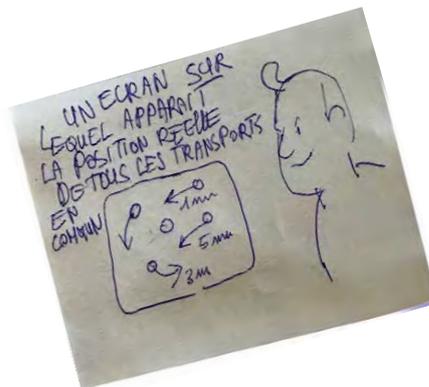
►Une validation des titres optimisée : bornes extérieures, automatiser débiter automatiquement sur le téléphone ou carte d'abonnement (ex télépéage T) ...

►Innovation tarifaire : tarifs modulables selon les heures creuses, tarifs dégressifs si utilisation de plusieurs modes vélo, train, parcs relais ... tout faire pour faciliter et inciter au report modal

►Proposer des services innovants dans le tram en accord avec la réalité des pratiques de connectivité : tels que une connexion wifi, des chargeurs de smartphone, ..

Développer un affichage sur les vitres 4.0 permettant d'indiquer le temps de trajet, le temps entre les arrêts, les correspondances en temps réel, principe de la réalité augmentée informations sur image réelle des rues traversées ...

►Rassurer et sécuriser : une surveillance automatisée mais également une présence humaine "ange gardien" et humaniser le service et accueil, accompagnement par des "stewards".



Innovater pour améliorer la qualité de service

Récurrences des thèmes abordés

Quelles que soient les questions abordées aux différentes tables, des attentes dites récurrentes sont apparues

Faire du trajet un moment "banal", sans stress, "normal", pratique et agréable

Réseau innovant connecté et interconnecté

- Avoir une vision globale et non segmentée des mobilités
- Un système répondant aux attentes des usagers pour rendre le déplacement facile, faire du trajet un moment "banal", sans stress, "normal" et agréable,
- Investir pour l'avenir, faire du tram un outil de promotion de la Métropole
- Un réseau intermodal, plan vélos, plan piétons, connexion avec les autres lignes
- Téléphérique
- Parcs relais aux entrées et de qualité
- Complémentarité des modes

Un réseau confortable

- Quais plus spacieux
- Abris couverts
- Espaces
- Ergonomie design aménagement intérieur
- Meilleure circulation dans les rames
- Strapontins et places assises mieux agencées
- Attention portée à la lumière
- Remédier aux nuisances olfactives

Un réseau pratique

- Informations multiples et efficaces
- Cadencements
- Taux de remplissage
- Temps réels
- Amplitude horaire plus vaste
- Services associés

Un réseau efficace

- Signalétique claire
- Jalonnement
- Site propre
- Correspondances coordonnées
- Rapidité

Un réseau intégré

- Végétalisation des voies
- Insertion/intégration dans la ville
- Énergie propre, énergie par le sol moins de pylônes

Un réseau fonctionnel

- Prise en compte des PMR sur l'ensemble du trajet
- Propreté
- Moins de publicité
- Compostage rapide

Un réseau sécurisé

- Règles, civisme
- Humanisé, médiateurs

Un outil de questionnement complémentaire

Résultat du traitement des données du questionnaire et analyse de l'enquête

La démarche

- ➔ Un questionnaire élaboré conjointement par le Conseil de la Vie Etudiante et le Conseil de développement du Grand Nancy,
- ➔ Une mise en ligne sur la plateforme de concertation de la Métropole, du Grand Nancy du 8 décembre au 8 janvier 2018,
- ➔ 617 participants
- ➔ Un traitement des résultats effectué par nos soins,
- ➔ Une analyse fine des données par Hervé Marchal, Sociologue

Les questions posées

- Quels sont vos principaux critères de confort à l'intérieur d'un tram ou d'un bus ?
- Quels sont vos principaux critères de confort aux abords et aux arrêts ?
- A quelle(s) condition(s) utiliseriez-vous les parking-relais (P+R) aux terminus des lignes de transports en commun ?
- Est-ce que moins de places assises pour une plus grande capacité de voyageurs, vous paraît acceptable dans la future ligne 1 ?
- Vous êtes en situation de mobilité réduite, quels aménagements et services particuliers vous sont nécessaires aux abords, aux arrêts et dans les transports en commun ?
- Quels services spécifiques souhaiteriez-vous trouver aux arrêts de terminus ?
- En tant que piéton, quelle est pour vous la priorité pour une circulation apaisée et partagée aux abords de la future ligne ?
- En tant qu'utilisateur du vélo, quelle est pour vous la priorité pour une circulation apaisée et partagée aux abords de la future ligne ?
- Quel(s) mode(s) de transport que vous utilisez le plus fréquemment pour vous déplacer la semaine dans la Métropole ?
- Quel mixe de transport empruntez vous le plus souvent ?
- Pour quel(s) type(s) de déplacement utilisez vous le tram ?
- Qu'est-ce qui vous encouragerait à davantage utiliser les transports en commun ?
- Pour vous, quels aménagements permettraient de gagner du temps lors de la montée/descente des véhicules de la future ligne 1 ?
- Quels sont, selon vous, le(s) point(s) d'attention prioritaire(s) pour limiter les impacts pendant la phase de travaux et faciliter vos déplacements ?
- Un transport en commun métropolitain doit proposer des services tardifs ?
- Quelles informations voulez-vous trouver à un arrêt ?
- Pour vous, que doit vous offrir, en termes de services, un transport collectif innovant ?
- Pour faciliter vos déplacements au quotidien dans la Métropole utilisez vous une plate-forme numérique ?



Hervé MARCHAL

Sociologue, Professeur à l'Université de Bourgogne

Ce qui est à retenir ici, c'est l'unanimité des personnes (+ de 90 %) pour que le tramway réponde davantage au vécu de ses utilisateurs. Les attentes sont très fortes et incontestables pour une plus grande disponibilité de ce moyen de transport, que cela soit en termes de services tardifs pour "coller" davantage à la vie étudiante, d'horaires décalés afin de répondre aux attentes des personnes qui travaillent ou en termes d'horaires plus souples, plus tardifs pour pouvoir participer aux événements nocturnes.

On le voit, ce qui est attendu par quasiment tous les individus consultés (près de 550 sur 617), c'est une plus grande disponibilité des transports collectifs, ici du tramway. C'est à cette condition que l'usage de l'automobile pourra encore être réduit car l'automobile répond précisément à cette souplesse d'usage. Si cela n'est pas possible, alors il faut penser encore davantage l'efficacité des connexions intermodales entre notamment le tramway et l'automobile ou le vélo.

Ce constat est à penser en lien avec une demande d'informations davantage développée, accessible et pratique. Le transport collectif est apprécié lorsqu'il ne demande pas d'efforts pour organiser son quotidien. C'est aussi là qu'il est attendu pour concurrencer la voiture. Les données recueillies sont sans appel : Les utilisateurs réguliers veulent que de multiples informations soient encore plus accessibles : c'est une demande de visibilité informationnelle et d'efficacité qui est exprimée. Notons qu'on a pourtant un échantillon d'individus qui connaissent bien le tramway.

Il faut donc en tirer les conséquences : à partir du moment où les habitués du tramway

demandent plus de visibilité informationnelle, Il faut prendre acte du fait que pour les non-habitués les choses peuvent être encore plus compliquées en termes d'accès à l'information (horaires en temps réel, estimation des heures d'arrivée, signal des départs, trafic et plan du réseau, plan du quartier, nombre de places libres des parkings relais, n° de taxis...).

Plus largement, les non-habitués peuvent préférer d'autres modes de transports où il n'y a pas de stress à comprendre l'environnement. Rappelons ici que les transports collectifs demandent des compétences de mobilité (un capital de mobilité). Or, moins un transport en commun exige d'efforts pour accéder à tout ce qui l'entoure, plus il offre une zone de confort synonyme de repos mental et corporel. Et à nouveau là, que les transports en commun peuvent s'améliorer pour concurrencer la voiture individuelle.

Il faut aussi comprendre ce qu'implique une demande significative d'interconnexions rapides : cela traduit une demande non seulement d'efficacité mais également de prévisibilité, voire de certitude. Au quotidien, chacun veut mener sa vie comme bon lui semble. Or, s'il y a incertitude, cela devient vite insupportable.

Parallèlement, des services et des petits commerces sont attendus.

Au final, on voit émerger une demande d'habitabilité à plusieurs niveaux : informationnelle, organisationnelle et des services.

*Répondre
davantage
au vécu*

Echantillon de 617 individus

Femmes : 53 %

Hommes : 47 %

49 % d'abonnés

52 % de voyageurs très réguliers (voyageurs quotidiens ou plusieurs fois par semaine)

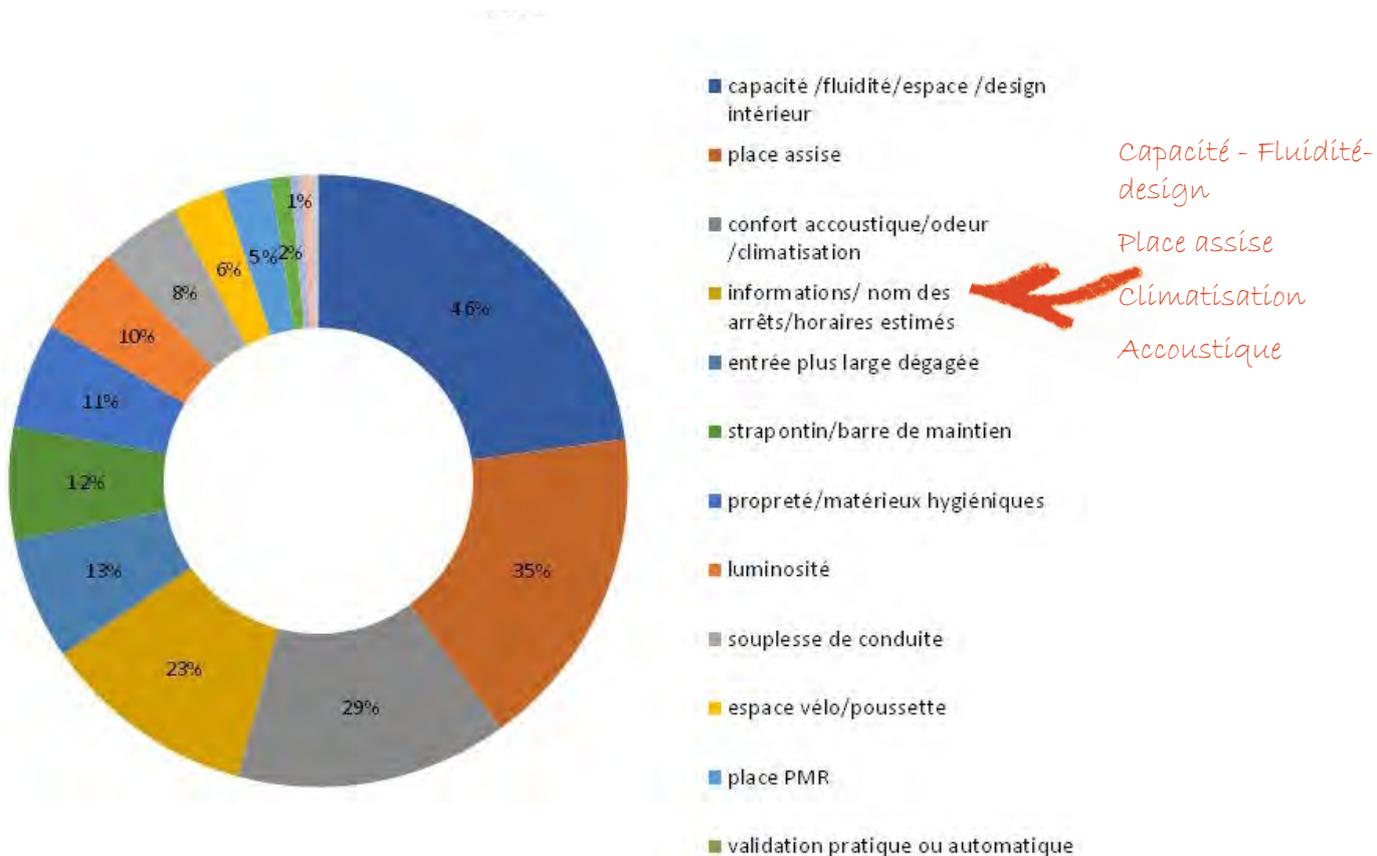
Fréquences d'utilisation : tous les jours : 36 % ; ½ fois par mois 17 %, 2/3 fois par semaine 16%, 1 fois par mois : 15 %, une fois par semaine : 13 %

→ 88 % sont pour plus de services tardifs pour coller davantage à la vie étudiante

→ 91 % sont pour des horaires décalés afin de répondre aux attentes des personnes qui travaillent

→ 90 % sont en faveur d'horaires plus souples, plus tardifs pour pouvoir participer aux évènements nocturnes.

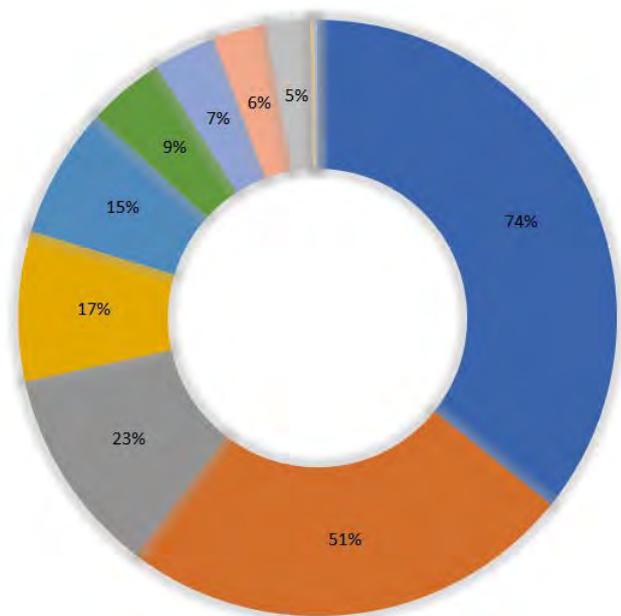
Quels sont vos principaux critères de confort à l'intérieur d'un tram ou d'un bus ?



Quels sont vos principaux critères de confort aux abords et aux arrêts ?

Abri couvert

Informations (taux de remplissage, horaires...)



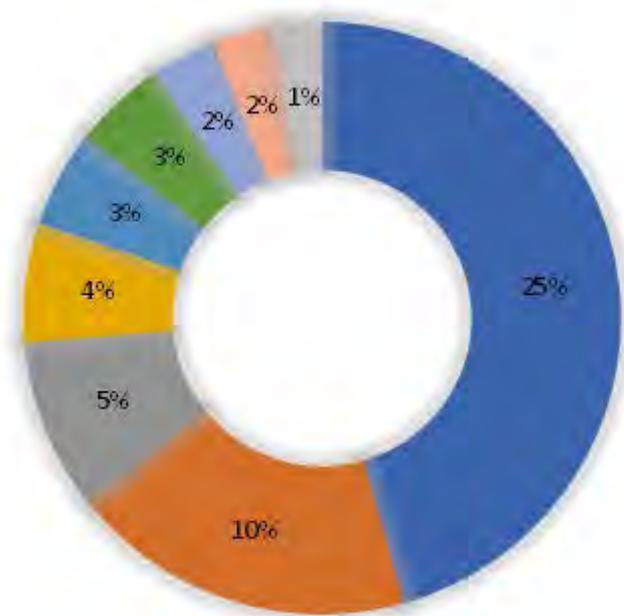
- abri couvert
- horaires tps réel/informations trafic/plan/remplissage/pas de pub
- propreté/poubelle
- siège/banc
- largeur de quai/aménagement PMR/
- vente de billets/recharge abonnement
- arceaux vélos/vélo
- sécurisé/lumière/verdure
- borne de validation
- parc relais 3 pers
- services /recharge portable/machine café 2pers



A Quelle(s) condition(s) utiliseriez vous les parking-relais (P+R) aux terminus des lignes de transports en commun ?

Coût avantageux

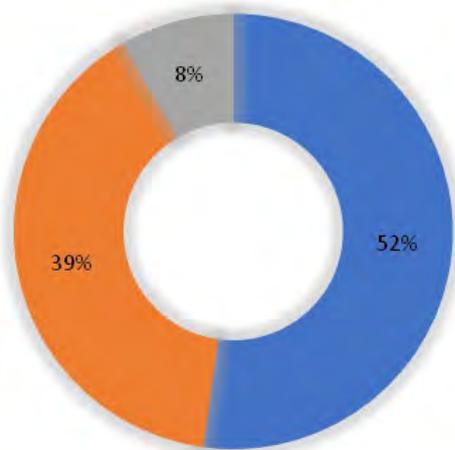
Gain de temps



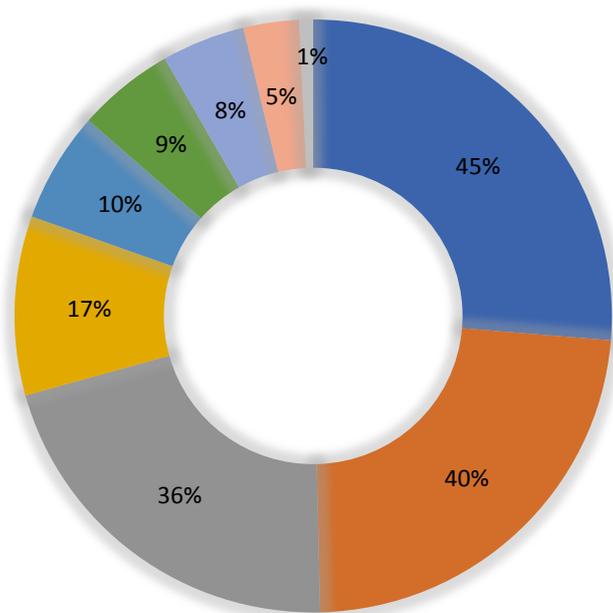
- si coût P+R et billet TC avantageux, voire P+R gratuit
- si gain de temps en TC
- si P+R plus spacieux
- si relais rapide en TC vers le centre ville
- si plus d'informations, meilleure signalétique
- si service de nuit, sécurisés, des TC
- si possibilité d'accès à de nombreuses dessertes, de bonnes interconnexions
- si P+R à proximité d'un grand axe routier
- déjà utilisateur



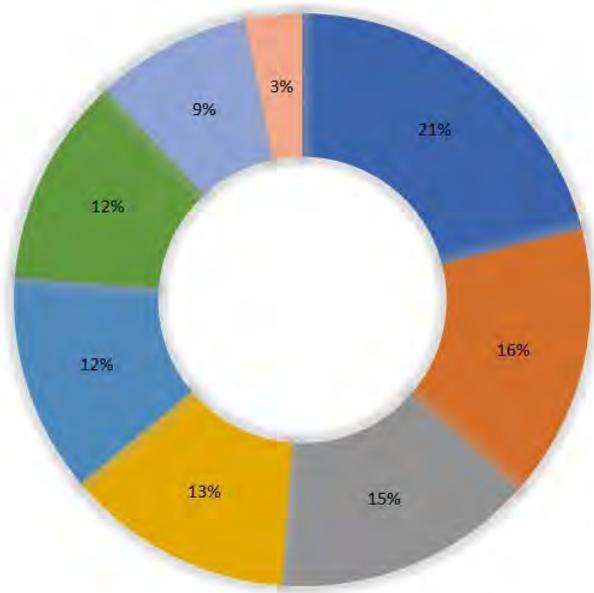
Est ce que moins de places assises pour une plus grande capacité de voyageurs, vous paraît acceptable dans la future Ligne 1 ?



Vous êtes en situation de mobilité réduite, quels aménagements et services particuliers vous sont nécessaires aux abords, aux arrêts et dans les transports en commun ?



Quels services spécifiques souhaiteriez-vous trouver aux arrêts des terminus ? 219 personnes ont fait des propositions

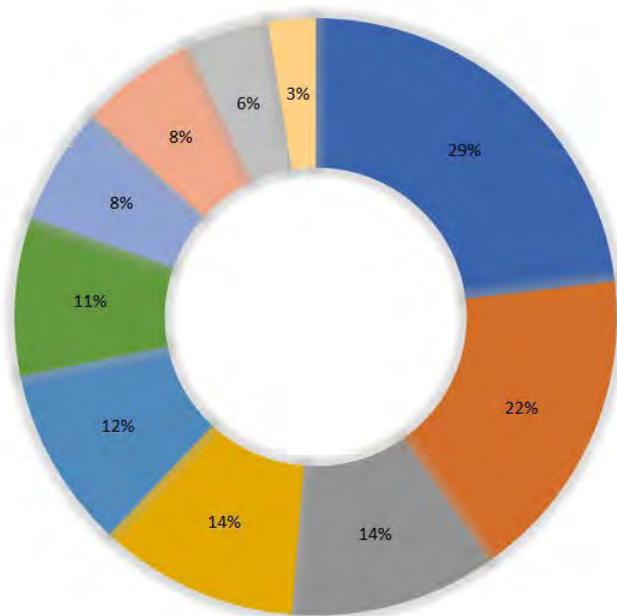


- Informations : horaires en temps réel, estimation heure arrivée, signal des départs, trafic et plan réseau, plan du quartier, nombre places libres des parking relais, n° de taxis
- Interconnexion rapide avec autres TC, bus urbains et suburbains...
- Commerces, services de proximité, kiosque presse, WC gratuits, distributeurs de boissons et sandwiches, poubelles
- Intermodalité avec vélo : attaches vélo, parc vélos, velostan
- Aires de covoiturage, parking relais sécurisés, service autopartage
- Achat, recharge titres de transport, validation des titres à l'extérieur
- Abri confortable, chauffé, sécurisé, spacieux, des bancs
- Accès au Wifi, connectivité, chargeurs usb

Informations
Interconnexions
Services



En tant que piétons, quelle est pour vous la priorité pour une circulation apaisée et partagée aux abords de la future ligne ?

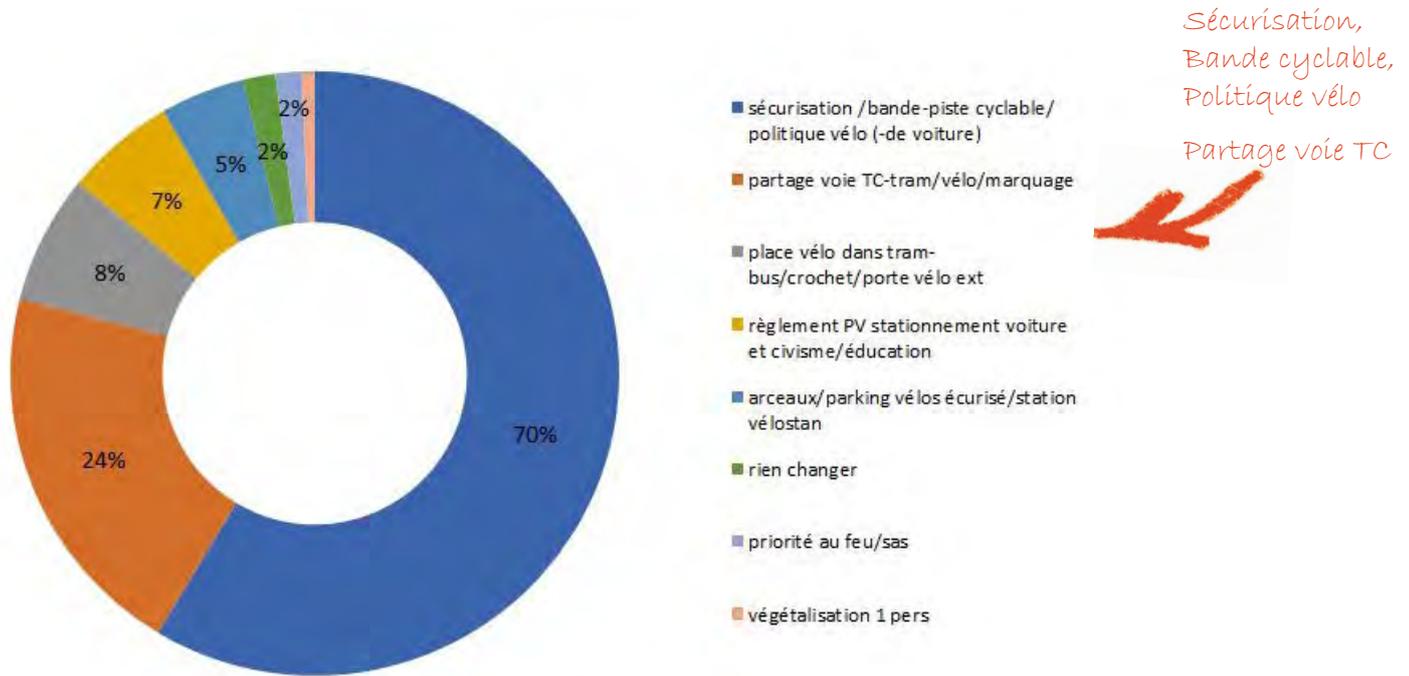


- accès facile aux arrêts/cheminement/largeur des trottoirs/sécurisation des arrêts
- séparation des espaces/voies dédiées
- passage pour piétons
- signalétique /avertisseur sonore
- politique en faveur des piétons/axe piétonnier (- de voiture)
- arrêts spacieux/quai large
- végétalisation -moins de pollution
- civisme/règles/comportements
- ne rien changer
- mobilier urbain/barrière

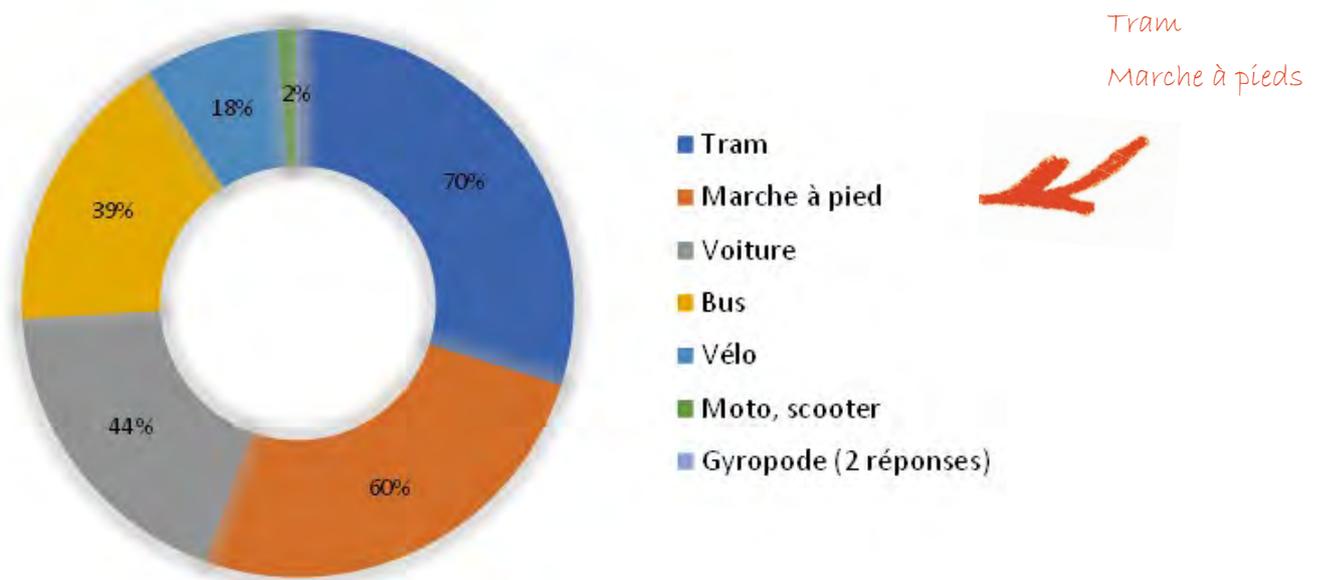
Accès facile -largeur des trottoirs
Séparation des espaces
Passage piétons



En tant qu'utilisateur du vélo, quelle est pour vous la priorité pour une circulation apaisée et partagée aux abords de la future ligne ?



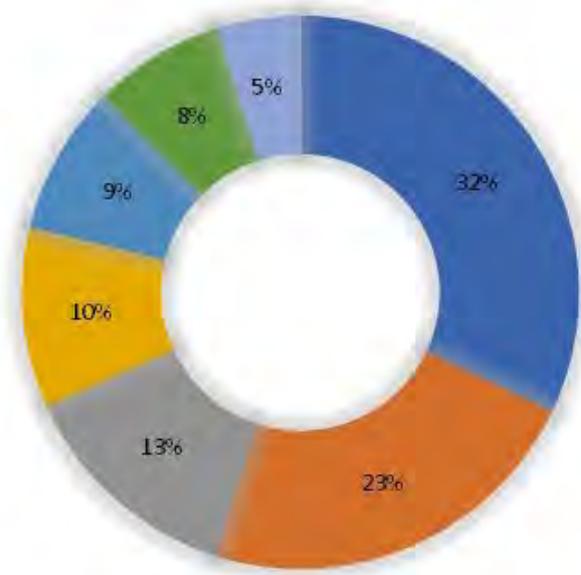
Quel(s) sont le (les) mode(s) de transport que vous utilisez le plus fréquemment pour vous déplacer la semaine dans la Métropole du Grand Nancy ? (plusieurs réponses étaient possibles)



Le mixe des moyens de transports empruntés le plus souvent ?

Tram/bus + modes doux

Tram/bus +voiture + modes doux+



■ Tram et/ou bus + modes doux

■ Tram et/ou bus + véhicules essence + modes doux

■ Tram et/ou bus uniquement

■ Tram et/ou bus + véhicule essence

■ Véhicules essence uniquement

■ Véhicules essence + modes doux

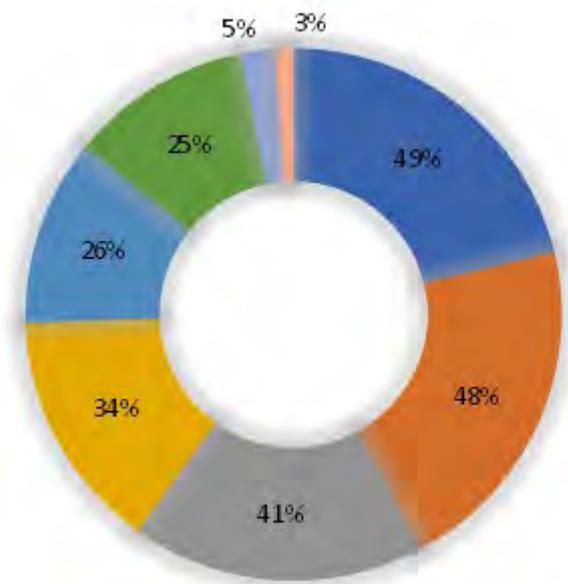
■ Modes doux uniquement

Pour quel(s) type(s) de déplacement utilisez-vous le tram Ligne 1 ? (plusieurs réponses possibles)

Loisirs

Sorties

Trajet domicile-travail



■ Loisirs

■ Sortie en soirée

■ trajet domicile/travail

■ trajet domicile/études

■ Autre

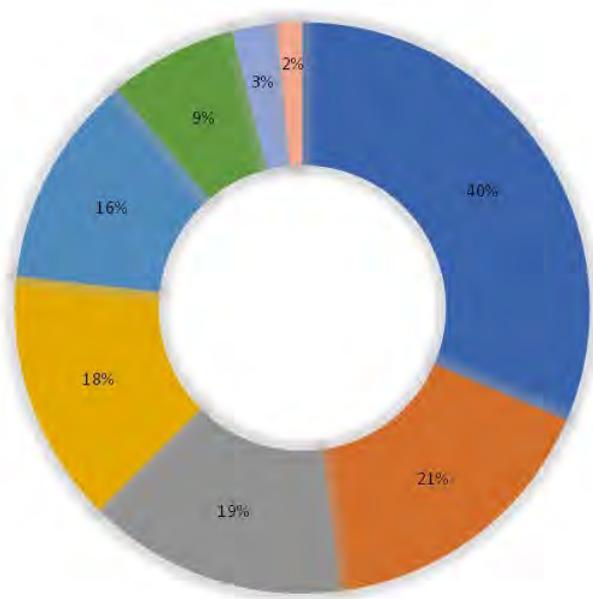
■ Commerces

■ sans réponses

■ Accompagner les enfants

Qu'est-ce qui vous encouragerait à davantage utiliser les transports en commun ? (plusieurs réponses possibles)

Fréquence- rapidité
Fiabilité

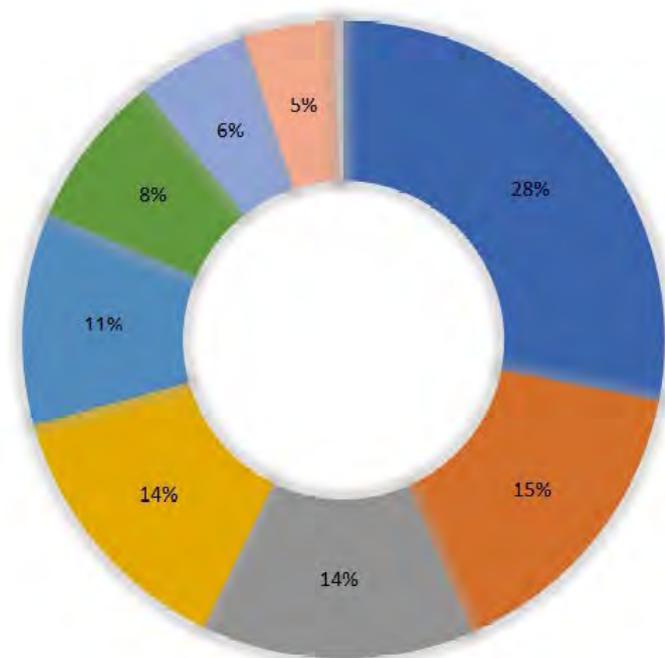


- Plus de fréquence de passage, rapidité pour effectuer les trajets
- Une fiabilité des horaires, passages, accès etc.
- Plus de dessertes, des interconnexions réduites sinon rapides, intermodalités
- Plus de confort, espace, propreté
- Des tarifs plus attractifs, voire la gratuité
- Une plus grande amplitude horaire le soir et we, sécurité
- écologie
- Des informations en temps au moyen d'outils modernes



Pour vous, quels aménagements permettraient de gagner du temps lors de la montée /descente des véhicules de la future Ligne 1 ?

Meilleur aménagement des rames - disposition des sièges
Fréquence -cadencement

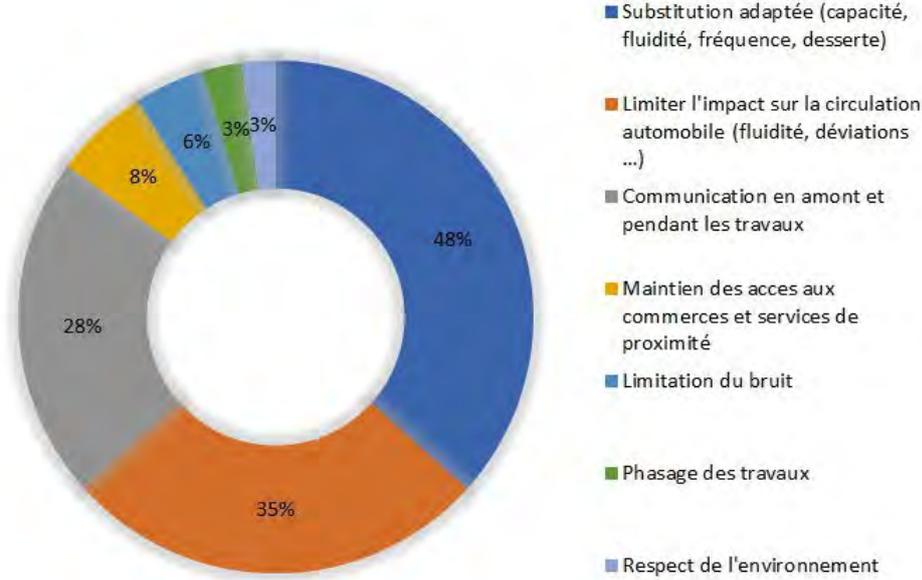


- Meilleur aménagement des rames: largeur et nombre de portes / disposition et nombre sièges
- Augmentation nombre de rames / augmentation fréquence de passage
- Respect ordre descente-montée / campagne de communication et annonces correspondantes
- Meilleur accès badgagne intérieur / développement badgagne sur quai / badgagne automatique voire gratuité
- Dissociation accès descente-montée
- Signalétique descente-montée / marquage au sol
- Meilleur aménagement quais / plus spacieux / mise à niveau quai et rame
- Système automatique fermeture portes à revoir / délais ouverture à augmenter /système de demande d'arrêt (comme bus)
- Développement information sur réseau - 2 réponses



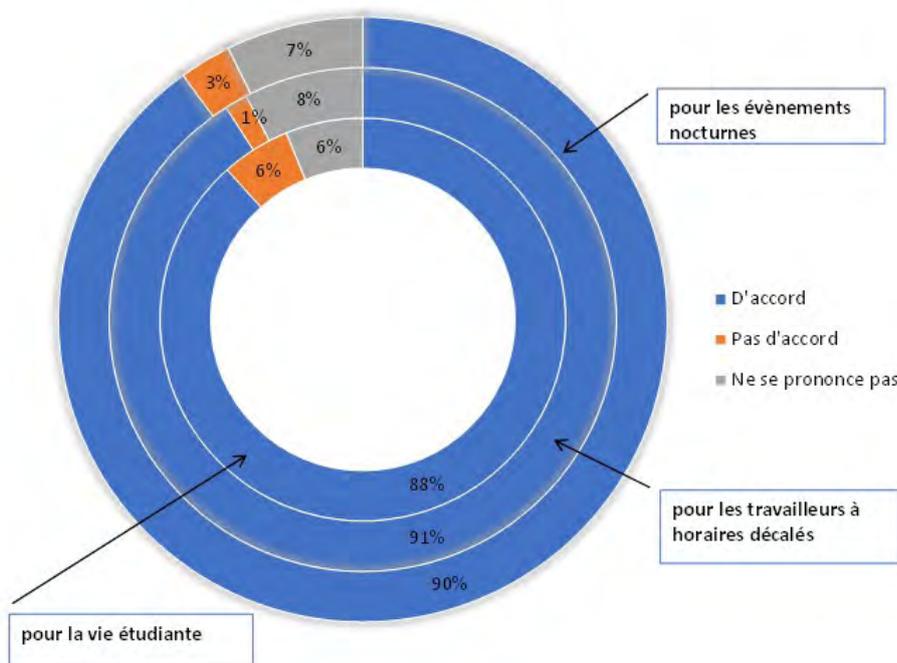
Quels sont, selon vous, le(s) point(s) d'attention prioritaire(s) pour limiter les impacts pendant la phase de travaux et faciliter vos déplacements ?

Substitution adaptée
 Limiter impact sur la circulation automobile



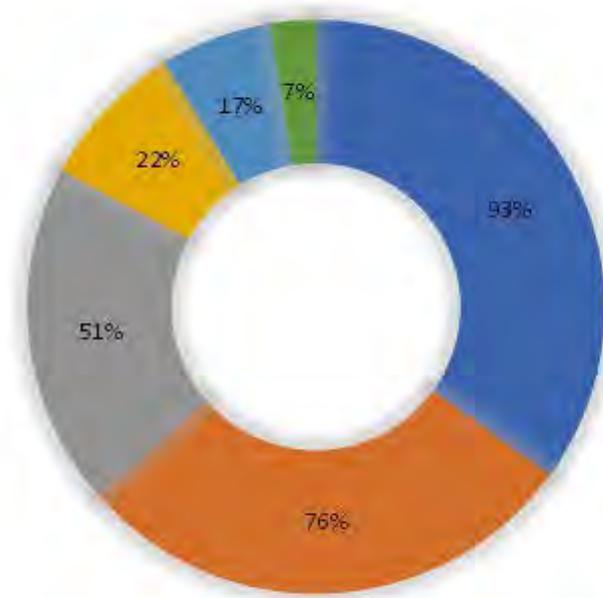
Un transport en commun métropolitain doit proposer des services tardifs ?

Service tardif pour :
 Les événements
 Les travailleurs décalés
 La vie étudiante



Quelles informations voulez vous trouver à un arrêt ?

(plusieurs réponses possibles)

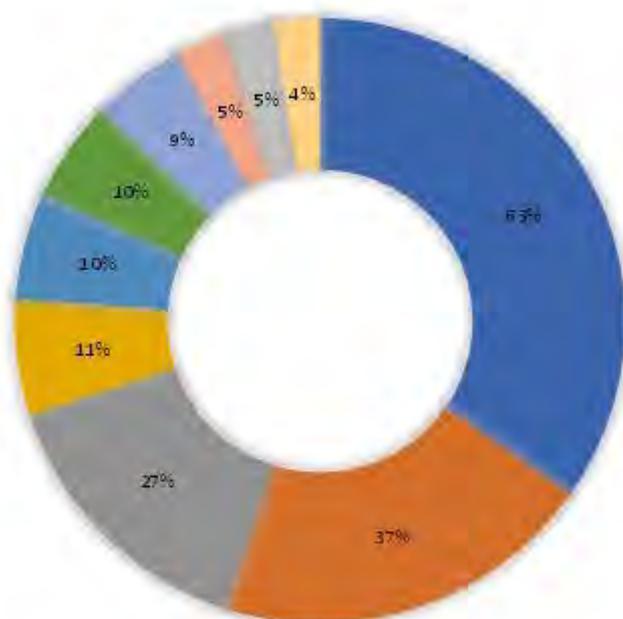


- Temps d'attente
- Correspondances possibles
- Informations sur état du trafic
- Informations sur les lieux remarquables ou pratiques à proximité
- Informations sur événements grand public
- Autres dont : taux de remplissage des véhicules en approche, et plans du quartier

Temps d'attente
Correspondances



Pour vous, que doit vous offrir, en termes de service, un transport collectif innovant ? (plusieurs réponses possibles)

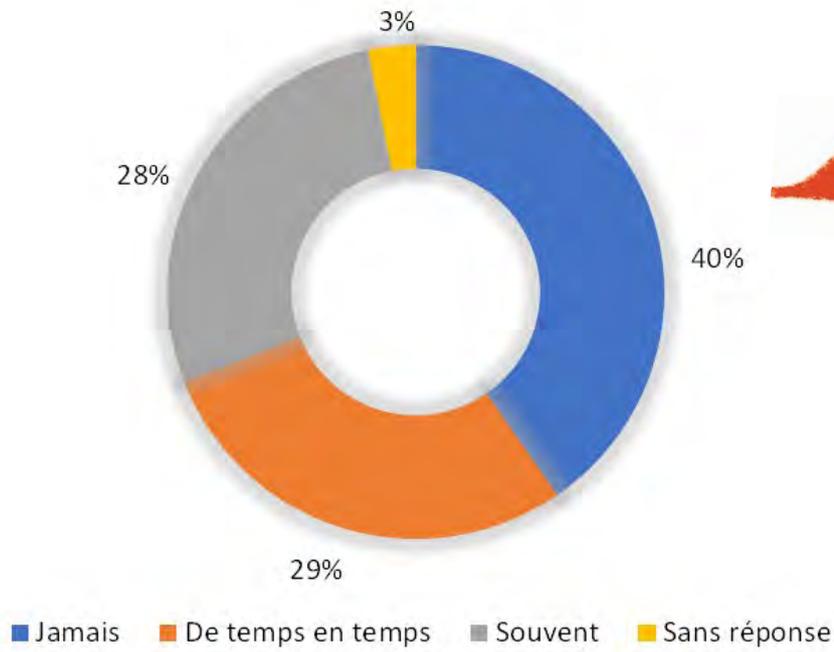


- Gain de temps
- Confort
- Sécurité, fiabilité des horaires, grande fréquence des passages
- Accessibilité à tous
- Un usage des nouvelles technologies au service d'un haut niveau d'information (fréquence, taux remplissage...)
- une intermodalité efficace avec le moins d'attente possible, des informations fiables, une signalétique, des parkings vélos etc.)
- Une proximité des arrêts, un maillage de tout le territoire en transports en commun
- Un coût des pass préférentiel voire gratuit
- Une amplitude horaire satisfaisante, notamment la nuit

Gain de temps
Confort



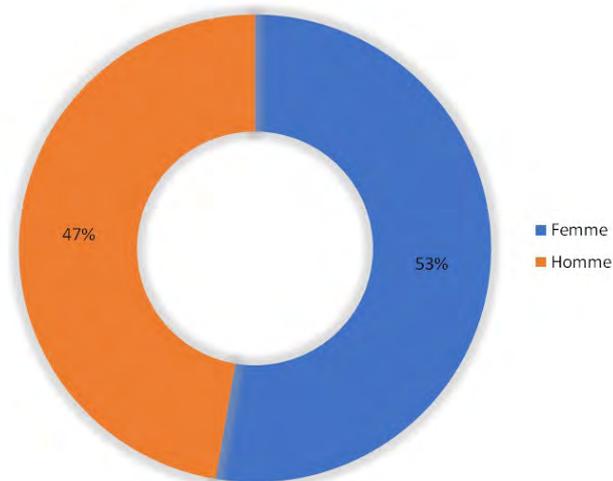
Pour faciliter vos déplacements au quotidien dans la Métropole du Grand Nancy, tous modes confondus, utilisez-vous une plateforme numérique d'information en temps réel ?



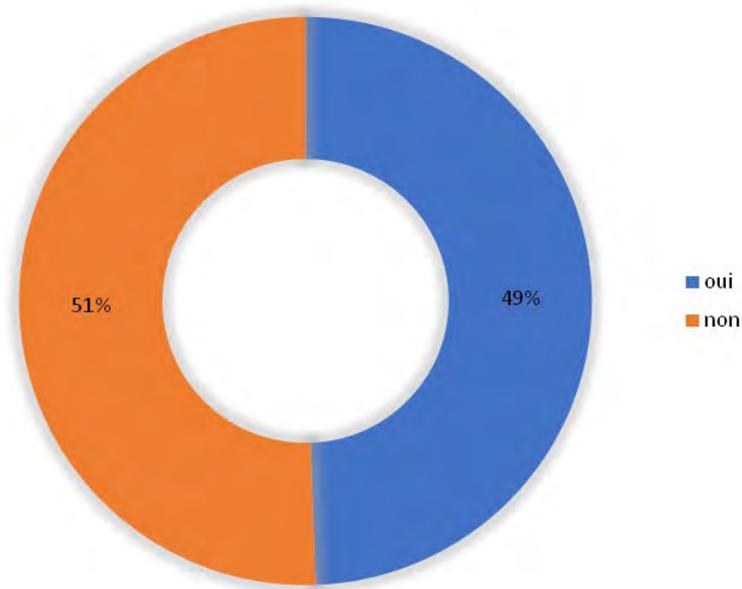
Pas d'utilisation de plateforme numérique
De temps en temps



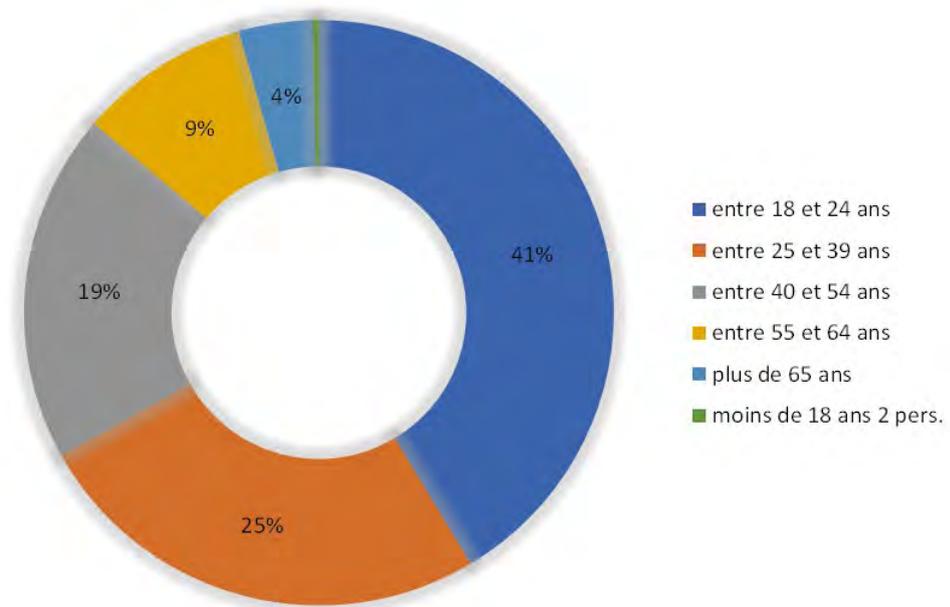
Genre des 617 participants à l'enquête



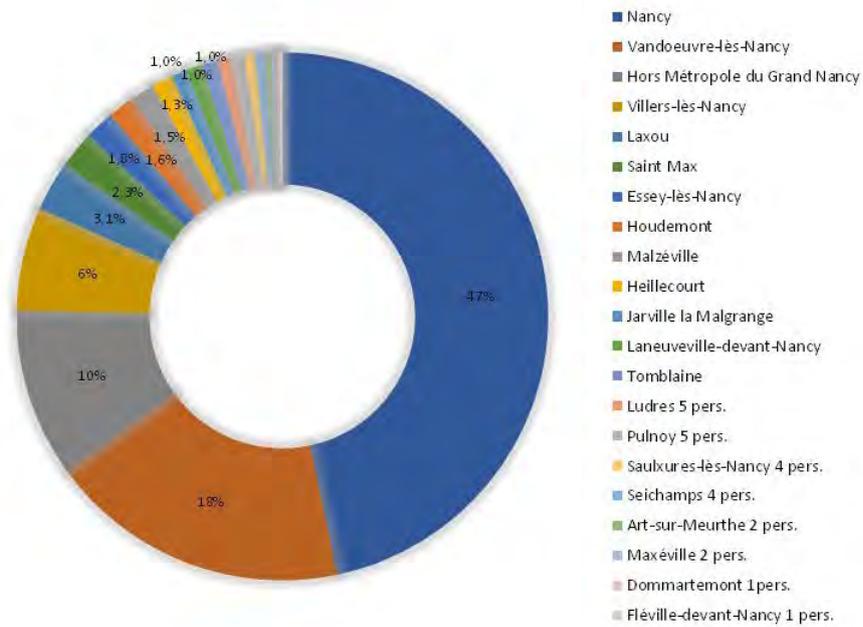
Disposez-vous d'un abonnement au réseau de transports en commun du Grand Nancy "Stan" ?



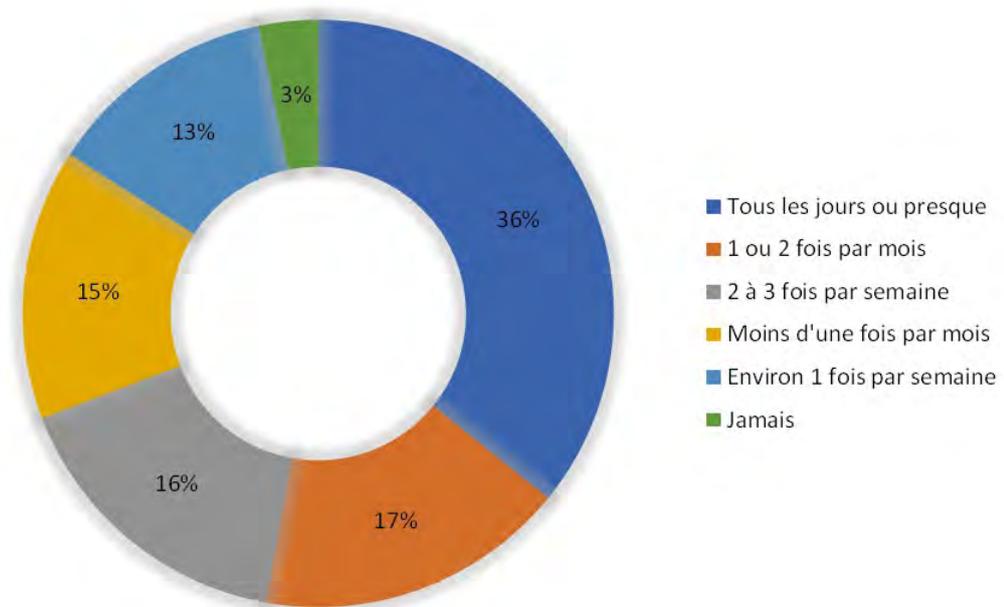
Age des 617 participants à l'enquête

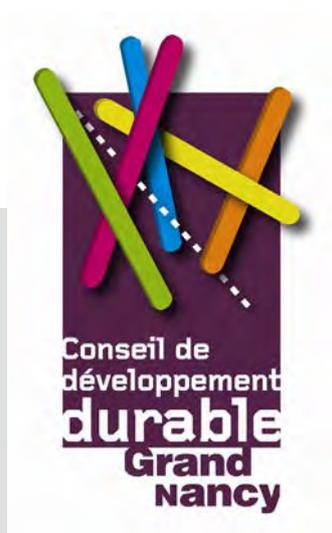


Communes d'origines des 617 participants à l'enquête



A quelle fréquence utilisez-vous le tram Ligne 1 ?





Conseil de développement durable du Grand Nancy 22 - 24 Viaduc Kennedy Co n° 80036 - 54035 NANCY Cedex
<http://conseildedeveloppementdurable.grand-nancy.org>
conseil.developpement.durable@grand-nancy.org



C3D Grand Nancy