



Avis

# ( Réaction )

Analyse, au regard des contributions  
du C3D sur les mobilités,  
du Nouveau réseau Stan mis en  
service au 26/08/2019



Validé le 15 juillet 2019



Le Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy dans ses différentes contributions a toujours prôné la nécessité d'une vision globale des mobilités en tenant compte de la réalité des déplacements sur l'ensemble du bassin de vie,

## ► Les aspirations récurrentes dans les contributions du Conseil de développement durable

Aussi, au regard des aspirations récurrentes identifiées dans les contributions du C3D pour une mobilité qui puisse **concurrencer le recours à la voiture individuelle**, ce nouveau **réseau peut-il répondre aux attentes** pour un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible et écologique au service du territoire et de ses habitants ?

### De la nécessité d'avoir :

#### ⇒ **Un réseau innovant connecté et interconnecté**

- 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
- Un investissement pour l'avenir et faire du tram un outil de promotion de la Métropole
- Un réseau intermodal, plan vélos, plan piétons, connexion avec les autres lignes
- Des parcs relais aux entrées et de qualité
- Une complémentarité des modes (TC, modes actifs, autopartage, téléphérique, voie d'eau ...)

#### ⇒ **Un réseau confortable**

- Des quais plus spacieux
- Des abris couverts
- Un travail sur l'ergonomie et le design de l'aménagement intérieur
- Une meilleure circulation dans les rames
- Moins de publicité sur les panneaux d'informations horaires
- Des strapontins et places assises mieux agencés
- Une attention portée à la lumière
- Une gestion nuisances olfactives et une atténuation des bruits
- Climatisé
- Sécurisé

### ⇒ **Un réseau pratique avec des informations multiples, efficaces et fiables**

- Cadencements
- Taux de remplissage en temps réels
- Une amplitude horaire plus vaste
- Des services associés

### ⇒ **Un réseau efficace**

- Une signalétique claire
- Jalonnement
- Site propre
- Des correspondances coordonnées et rapides

### ⇒ **Un réseau intégré**

- Une végétalisation démonstrative des voies pour une insertion/intégration dans la ville
- Un choix d'énergie propre, et d'une alimentation par le sol (moins de pylônes)

### ⇒ **Un réseau fonctionnel**

- Une prise en compte des PMR sur l'ensemble du trajet
- La propreté sur l'ensemble du réseau et des matériels
- Une validation rapide et sans contact

### ⇒ **Un réseau sécurisé promouvant les règles et le civisme**

- Un réseau humanisé, avec des médiateurs, plus coercitif notamment la nuit

## ► **Le Conseil de développement durable regrette**

### → **S'agissant de la concertation**

S'agissant de la Concertation, le Conseil de développement durable regrette qu'il n'y ait **pas eu, très en amont** et par le biais d'ateliers participatifs (comme pour le renouvellement du tram par exemple), **ni de réelle consultation, ni de concertation avec les usagers et les instances participatives et notamment le Conseil de développement durable** de la Métropole du Grand Nancy. Cela est dommageable.

En effet, le C3D s'est vu présenter le dossier après validation de ce dernier en conseil métropolitain le 10 mai 2019. Alors que plus de 60 réunions de «concertation entre élus» des communes et de la Métropole ont été organisées avec Keolis. Les habitants et les usagers n'ont bénéficié uniquement d'une information *a posteriori* dans les communes.

Dans cette **période actuelle de défiance** et notamment **face aux difficultés de mobilités** de certaines catégories de populations qui ont été le **déclencheur des tensions** que nous avons connues ces derniers mois, d'une période de contestation quant au futur projet de tram, **un temps d'explication, de pédagogie**, d'affichage des objectifs et un recueil des **attentes des habitants** auraient permis une **plus grande adhésion** et un désamorçage.

**Reconnaître l'expertise citoyenne**, concerter pour construire ensemble le projet de mobilités le mieux adapté et qui emportera l'adhésion du plus grand nombre doit être un objectif affiché par la Métropole du Grand Nancy.

**Favoriser la transparence** et faire un effort de pédagogie pour faire comprendre le projet voulu par la Métropole et les objectifs attendus par le biais d'**une information claire et compréhensible par tous**.

Resituer les **perspectives** et les enjeux en lien **avec le futur tram**.

Une consultation et un **travail en commun** auraient pu être menés largement pour **identifier les nouveaux besoins** avec les communes limitrophes, les associations, la société civile, les entreprises, les lycées, les hôteliers, l'ensemble des parties prenantes du territoire.

En somme, **anticiper le "comité des partenaires"** (prévu par la loi LOM), **lieu de concertation** sur l'évolution de l'offre de mobilité, la qualité de service, l'information... qui devra être créé dans le cadre de la loi et qui **intégrera notamment les usagers**.

### ➔ **S'agissant d'une vision globale des mobilités**

Le Conseil de développement durable regrette que cet exercice de refonte du réseau n'ait **pas été l'occasion de définir et présenter une vision globale**, intégrée des mobilités pour **entrer en transition**.

D'intégrer et **devancer la loi LOM** notamment pour entrer en transition et afficher pour la Métropole du Grand Nancy une politique volontariste, penser de nouvelles mobilités en rupture avec les habitudes en agissant sur la durée et sur le fond et dessiner les prémices d'un Plan de Mobilités (en lieu et place des anciens PDU) pour prendre en compte l'ensemble des nouvelles mobilités (actives, partagées, solidaires ...) et les inscrire dans le PLUi.

En effet, la **loi LOM conforte les Métropoles** dans leur rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités. Elle permet :

- d'apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- de développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous,
- de réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer
- d'investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

### **Les mesures clés de cette Loi prévoient en effet notamment :**

- ▷ Des solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100% du territoire
- ▷ Une augmentation de 40 % des investissements pour améliorer les transports du quotidien
- ▷ La priorité à la remise en état de nos réseaux routier et ferroviaire
- ▷ Un plan sans précédent pour développer les transports en commun et désenclaver les territoires
- ▷ La mobilité facilitée des personnes en situation de handicap

- ▷ Un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi
- ▷ 100% des informations sur l'offre de mobilité accessibles et la possibilité de faire un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport
- ▷ Des navettes autonomes en circulation dès l'année 2020
- ▷ Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en vélo ou en covoiturage
- ▷ Un plan pour développer le covoiturage
- ▷ Un plan vélo pour tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024
- ▷ Un nouveau cadre pour les solutions en libre-service
- ▷ Le déploiement du véhicule électrique facilité grâce aux bornes de recharges électriques
- ▷ Le déploiement de zones à faibles émissions pour un air plus respirable
- ▷ Le permis de conduire moins cher et plus rapide

## ➔ De la nécessité de penser global à l'échelle du bassin de vie

Le Conseil de développement durable **redit la nécessité de penser global à l'échelle du bassin de vie** et être là également en **adéquation avec les recommandations de l'étude mobilités sur le bassin nancéien** et sur les **préoccupations** évoquées dans le **cadre du Grenelle des mobilités** en Lorraine initié par la Région Grand Est :

Il faut **rompre avec la vision en « tuyaux d'orgue »**. Il est impératif, pour notre territoire, de développer une vision en termes d'aménagement sur le long terme en proposant une **panoplie de solutions alternatives** en lien avec les collectivités locales sur le bassin de vie et l'aire du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain. Penser, refaire sens, entre rural et urbain, **retisser les liens «ville et campagne» pour un pôle métropolitain durable**, une **transition écologique** effective.

### **Quelques propositions issues des travaux du C3D :**

- ▶ Inciter au covoiturage par le développement de parkings sécurisés de qualité, développer les parkings relais, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarifs avantageux, aux différentes entrées des agglomérations et accompagner ce développement d'une communication efficace. Y adjoindre des services motivants (conciergerie, livraisons, entretien des véhicules, garde et entretien de vélo ...), incitation financière (péage inversé ?), plateformes numériques. Étudier l'opportunité d'une voie réservée au covoiturage sur les sections à 3 voies. Rendre accessible la bande d'arrêt d'urgence (BAU) aux bus, véhicules électriques, covoiturage ...
- ▶ Mettre en œuvre des lignes d'autocars à haut niveau de service, sur bandes d'arrêt d'urgence en cas de ralentissement, entre Toul et Brabois, entre Pompey et Nancy et, comme prévu, au nord de Thionville. Pôles d'échange aux entrées/ sorties d'autoroute (P+R, transports urbains, location véhicules électriques,...) et ce sur le modèle de ce qui est envisagé pour le transfrontalier entre Thionville et le Luxembourg, développer un système de navette bus rapide avec accès à des échangeurs en complémentarité avec des aires de parking relais
- ▶ Augmenter l'offre ferroviaire régionale développer une offre supplémentaire très cadencée à l'échelle du Sillon Lorrain pour relier les grands centres de développement (polycentrisme)

- ▶ Renforcer l'intermodalité autour des gares : rabattement de transports collectifs urbains et interurbains, parcs vélos sécurisés, cheminement de qualité et pistes cyclables.
- ▶ Prévoir des offres de transports et services à partir des gares routières et ferroviaires d'arrivée. En effet, l'absence de transport sur le « dernier kilomètre » peut remettre en cause la totalité du trajet et amener à l'utilisation de la voiture individuelle.
- ▶ Développer la desserte en transports publics et de plans de déplacements des zones d'activité et des grandes entreprises situées aux abords des autoroutes et voies rapides
- ▶ Être attentif aux nouvelles mobilités urbaines en train d'émerger: véhicules autonomes, voitures électriques partagées, giro-podes et trottinettes, téléphérique-supraways, projet Urbanloop (système de capsules développé par une start up de Nancy), covoiturage, transport fluvial, transport par drone etc...
- ▶ Développer les modes actifs et notamment faciliter par des itinéraires continus et en lien avec les arrêts de TC avec : signalétique efficace, temps de parcours inter station indiqué, cheminements pour s'y rendre agréables, carte des itinéraires mixtes ...

## ▶ Le Conseil de développement durable approuve

Le Conseil de développement durable **approuve les avancées du nouveau réseau Stan** qui reprennent ou **s'apparentent à des propositions du C3D** sur les mobilités et notamment celles publiées dans ses nombreuses contributions :

- Des horaires fixes qui sont facilement appropriables par les usagers
- Une amplitude horaire plus large (mais avec un recours au service à la demande au-delà d'un certain horaire hors les 4 lignes structurantes).
- Un cadencement des lignes structurantes.
- Le maintien d'une offre forte en période de vacances scolaires quand les étudiants sont en activité. Cela correspond à la demande du C3D de répondre aux besoins du plus grand nombre 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 lycéens (moins de période creuse)
- Le développement d'un service tardif pour coller davantage à la vie étudiante de la Métropole et permettant de participer aux événements nocturnes de la métropole pour tous. Même si l'ambition du C3D était plus forte qu'une seule ligne en centre-ville. Accessibilité renforcée de la ville prise en compte du temps de la ville, des habitants, étudiants, entreprises en développant un transport nocturne notamment pour les travailleurs, les étudiants et lors d'événements culturels et sportifs d'envergure. Un véritable plan de déplacement nocturne comme à Fribourg où le départ pour l'ensemble des lignes (5 pour l'agglomération combiné à 11 lignes régionales) se fait en un même endroit et aux mêmes horaires pour la sécurité des usagers.
- La mise en œuvre d'une ligne Corol, circulaire ne passant pas par le centre-ville. En effet, il prône de longue date la mise en œuvre de lignes de rocades de périphérie à périphérie sans passer par le centre afin de rendre les trajets plus directs et plus rapides.
- Une navette électrique en centre-ville est également à souligner. Elle aurait pu être l'occasion d'expérimenter comme dans d'autres villes, une navette autonome, (Proposition d'une expérimentation d'une navette sur le site de Brabois ...). De plus cette

navette, dont l'itinéraire permet de relier des points stratégiques pourrait fonctionner le dimanche sur certaines périodes de l'année comme offre touristique et au final être accessible en montée descente à discrétion sur une journée (un ticket unique) voire gratuite comme dans bon nombre de villes et notamment sur le modèle de la navette City à Dijon (exploitant Keolis) . .

## ► Le Conseil de développement durable s'interroge

### ➔ Sur la clarté et l'appropriation de l'offre

Le Conseil de développement dans sa contribution sur le *renouvellement de la Ligne 1 et plus globalement sur l'attractivité et l'ambition pour la métropole d'un réseau intelligent adaptable, modulable flexible* indiquait, en lien avec le travail mené avec le **sociologue Hervé Marchal**, qu'**un trajet** devait être **un moment banal, sans stress, normal pratique et agréable**.

« Pour **concurrencer la souplesse d'usage de l'automobile** il faut apporter une **accessibilité des TC, une information pratique, une visibilité informationnelle** et efficace. 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. Efficacité et prévisibilité du système car **de l'incertitude naissent le stress et l'insupportable**. »

Or **ce nouveau réseau nous semble**, même s'il se veut simplifié, **compliqué dans le détail** et notamment pour les **personnes habitant hors du périmètre strict des 4 axes structurants**.

En effet, **l'offre sur réservation à la demande peut être contraignante** pour bon nombre d'utilisateurs et notamment les plus âgés ou les plus éloignés des technologies (même si un appel téléphonique est toujours possible cela demande un effort particulier).

Le **dimanche et en soirée le recours au service à la demande est systématisé** (hors Ligne 1 à 4)

La **non permanence de "l'offre réelle"**, remplacée par une **offre à la demande**, risque d'éloigner un nombre important d'utilisateurs. En lieu et place d'un cercle vertueux nous risquons de nous confronter à un cercle vicieux de délaissement de ces lignes secondaires et **un sentiment de desserte à 2 vitesses** pour les communes périphériques dont le rabattement sur les axes principaux oblige à une rupture de charge et des cadencements (1 par heure) n'invite pas à l'utilisation des TC dans un monde où flexibilité, instantanéité, souplesse sont de mises.

Des **questions** se font jour notamment sur l'**organisation des rabattements sur les axes** structurants: les délais de trajets pour les usagers seront-ils optimisés ? Ou les délais seront-ils allongés du fait des correspondances et ruptures de charge ?

Si les informations semblent relativement claires pour un déplacement dans un même secteur, **Comment s'organisent les trajets impliquant un déplacement sur plusieurs secteurs**, d'un secteur à un autre secteur ? Est-ce que la prise en charge et la réservation intègrent l'ensemble du trajet de A à Z, départ d'un arrêt non desservi par une ligne structurante puis rabattement vers un arrêt d'une ligne structurante, trajet sur la ligne structurante puis véhicule à la demande en attente à l'arrêt pour un acheminement vers un arrêt d'un autre secteur non desservi ? ou faut-il **effectuer pour ce trajet 2 réservations** (avec potentiellement 2 temps d'attente de 30 mn) ?

## → Sur l'intermodalité et la complémentarité des modes de transports

Le Conseil de développement durable s'interroge sur le fait que ce plan ne soit **pas mis en perspective d'un véritable Plan de Déplacements Urbains** de la Métropole **en lien avec la globalité des mobilités** et l'aspect systémique des déplacements sur le **bassin de vie plus largement** et ce dans le cadre d'une **transition des mobilités voulue**. En effet, le C3D recommande systématiquement le **développement de parking relais en amont des différentes entrées de la Métropole** et ce pour dissuader les automobilistes du bassin de vie de se rendre au cœur de la Métropole en voiture et notamment d'emprunter la Ligne 2 pour désengorger le boulevard Scarpone, et la ligne 1 pour désengorger l'avenue du Général Leclerc à Vandoeuvre ...le **développement des modes actifs**, or ici on **ne sent pas vraiment la complémentarité du réseau**.

Si l'on veut **inciter les métropolitains à privilégier les transports en commun** à la voiture individuelle, il faut que le **service rendu et le rapport qualité/prix qualité/temps l'emportent sur ceux de la voiture**. Alors que les horaires des TC risquent d'être difficilement tenus faute de sites propres, la diminution du nombre des arrêts, la baisse du cadencement et l'augmentation simultanée des tarifs de transport ne semblent pas en faveur de l'attractivité des TC.

Il est indispensable de **penser les mobilités à l'échelle du bassin de vie** et donc baser l'**ossature du réseau** sur une complémentarité **réseau Stan/réseau SNCF** pour faciliter les mobilités entre le **rural, le périurbain et la Métropole**.

S'agissant de la mise en œuvre de la Ligne 14 express (Ludres –gare de Nancy), pourquoi n'avoir pas tout simplement conforté la ligne SNCF qui dessert dès à présent directement la gare en moins de 10 mn plutôt que de risquer une concurrence entre ces 2 lignes ?

La question du **temps de trajet et des services apportés**, dans le bus et pendant les temps d'attentes, doivent être **particulièrement travaillés**.

Comment les usagers s'approprient leur temps de déplacement et comment souhaitent-ils optimiser leur temps et ainsi définir **les leviers qui permettront la bascule d'un mode à l'autre**. L'allocation de temps au transport n'est pas uniquement déterminée par l'activité à destination et les modes de transport, mais aussi par d'autres éléments tels que les convictions personnelles, les interactions avec les autres membres du ménage, la **perception de ce temps de transport**, etc. Notamment, le temps de transport peut être perçu comme un **temps support d'autres activités** (ex. travailler, écouter de la musique, etc.). Il s'agit de compenser un temps de trajet en transport en commun souvent perçu comme plus long qu'en voiture (cocon) par une **qualité du trajet, des services, un confort et une fiabilité accrue**.

En effet, « la **perception du temps de déplacement influe autant que sa durée réelle** sur le vécu du déplacement. Ce n'est donc pas seulement la durée « physique » qui détermine si le trajet sera perçu comme plus ou moins long ou plus ou moins pénible » ( François Adoue, urbaniste travaille sur les méthodes d'analyse quantitative et qualitative, portant sur l'étude des comportements de mobilité).

## → Un besoin de formation et d'information pour les usagers pour une bonne appropriation

**Tempo, corol, resago, flexo**, service à la demande ... des **termes nouveaux** qui peuvent **brouiller le message**. Il aurait été indispensable d'**informer les usagers très en amont** de la mise en service de la nouvelle offre de transport, par une **campagne de communication et des efforts pédagogiques accrus**. L'**été**, est une **période** où l'**écoute** est peut-être **moins attentive**,

Des **précisions** sont à apporter sur le **créneau des heures de pointe** ? En effet, il semblerait que l'ensemble du réseau (hors tempo 1 à 4) soit à considérer en heure creuse sauf sur les créneaux 7h00 à 9h00 le matin et 16h00 à 18h00 le soir, **une plage heure de pointe somme toute assez réduite** notamment **le soir**. Ce qui peut poser problème notamment sur les lignes secondaires où l'on compte peu de bus, seulement toutes les 30 mn voire toutes les heures

en heures creuses. Nous avons cru comprendre qu'une offre à la demande était possible, une information pédagogique là encore devra être imaginée en direction des populations des quartiers périphériques.

L'amplitude horaire et la **fréquence** sont ainsi en baisse sur **certaines lignes**.

Il est indispensable d'apporter une information la plus précise possible et notamment pour **faire connaître les temps de parcours**, facteur de choix déterminant pour les usagers.

Il est également indispensable de fluidifier l'entrée dans les rames de proposer une validation sur le quai et non dans les bus sur l'ensemble du réseau (et sans contact).

Un **effort sur le confort aux arrêts** est à apporter notamment avec des temps d'attente prévus importants pour les lignes secondaires notamment en période creuse. Les temps de **correspondances** doivent être **indiqués aux arrêts et sur le dispositif de l'application**.

### ➔ **Un besoin de formation pour les usagers pour un réseau largement basé sur le service à la demande pour une large part du territoire les soirs et le dimanche**

Le **dimanche seules les lignes structurantes fonctionnent** Tempo 1 à 4 pour les **autres dessertes** le **service est uniquement à la demande**, cela semble très radical comme réduction des circulations et un recours massif à un « **réseau virtuel à la demande** » qui pour l'instant n'a **pas été testé à cette vaste échelle**.

**Comment fonctionne un service à la demande sur un aussi vaste territoire que la Métropole** du Grand Nancy ? Des **inquiétudes** sont réelles quant à l'**appropriation par les habitants** et notamment les **plus âgés** de ce nouveau système de réservation, mais également les gens de passage, les étudiants, les nouveaux arrivés...

Les **transports collectifs** pour être **attractifs** doivent **être fluides**, faciles d'appropriation, rapides pour concurrencer la voiture, **est-ce que cela sera le cas au final** ?

**Comment sont dimensionnés les services** ? Peut-on monter dans le bus s'il est à quai, même si l'on n'a pas effectué de réservation ? Est-ce que tous les arrêts sont desservis ou bien le bus emprunte un chemin plus « direct » ?

Le dimanche de 9h00 à 20h30 y a-t-il des horaires fixes à respecter ?

Le **service est assuré par quel type de véhicules** ? Quelle motorisation ? Quelle livrée ? Le nombre de places est-il modulable en fonction de la demande ?

Comment s'opère la **gestion en cas de forte affluence** sur un même secteur ?

Concernant le fonctionnement de **Flexo** soirée ? Pourquoi seulement **3 arrêts desservis** et non pas un **4ème en vieille ville** pôle d'attractivité important ?

Un service qui semble construit en « **sens unique** » : **de la périphérie vers le centre** le matin et en sens inverse le soir or il y a nécessité à **permettre aux usagers de se déplacer sur l'ensemble de la Métropole** si l'on souhaite consolider son rang et son **ouverture vers les territoires plus périphériques** (culture, loisirs en soirée, emplois de nuit...)

Enfin, **comment est anticipé le renouvellement de la Ligne 1** et notamment les **travaux qui affecteront grandement le service** alors que l'ensemble du réseau actuel est basé notamment sur cette épine dorsale ?

## De la nécessité de répondre aux attentes des usagers en matière d'intermodalité

### Questions abordées par le Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy lors de la plénière 17/06/2019 en présence de l'élue référente et des services pour complément d'information sur le nouveau réseau Stan

#### ■ Régine MAS – Collège Citoyens : service à la demande – service virtuel : personnes âgées et organisation du service à la demande et pédagogie (heure creuse et dimanche) et PMR

Santé bien être personne fragile et PMR, quelle information pratique quand on est éloignés des technologies pour les personnes les plus fragiles ? Y aura-t-il des « gilets verts » de proximité efficaces et formés pour renseigner les personnes en difficultés majeures. En effet quand il y a changement de mobilité il y a changement de plan de circulation et ces bouleversements doivent être compris par tous.

Pour les personnes âgées à mobilité réduite ont-elles accès à des services particuliers ? Quand est-on considéré comme personne à mobilité réduite ? Faut-il être MDPH car beaucoup de handicaps sont invisibles ou encore non reconnus par la MDPH ? Quelles sont les modalités d'inscription ? Des badges magnétiques spécifiques pour faciliter l'accès à ces services sont-ils à l'étude ?

#### ■ Axel DESAINTEMARTIN Collège Solidarité représentant du CVE : disparition ligne express Brabois remplacement L11 trajet plus long et information nouveaux étudiants

Il apparaissait dans la communication de la métropole une participation du CVE dans la concertation sur la réorganisation des transports en commun. Ainsi le CVE a travaillé sur le projet de ligne de tramway après l'horizon 2022 et il nous a été présenté le bilan à la moitié de l'année de la nouvelle ligne Brabois Express.

Ce bilan était assez satisfaisant car il permettait en semaine de transporter des étudiants du pôle maternité en centre-ville au campus Brabois santé en environ 25 minutes. Sur le plan actuel aucune solution ne semble pouvoir égaler la rapidité de cette ligne. Pourquoi alors avoir supprimé cette solution qui était présentée au CVE comme une réussite ? Quelles solutions peuvent attendre les utilisateurs lésés par la suppression de cette ligne express ?

#### ■ Louis BLAISE Collège Cadre de vie représentant Club Alpin Français : vision globale des mobilités, intermodalité et PDU

Un étonnement quant à la présentation du réseau et donc d'une information tardive devant le Conseil de développement durable alors que le projet de réseau a fait l'objet d'un vote en conseil métropolitain le 10 mai 2019.

Le réseau doit s'inscrire dans un contexte plus général et notamment en lien avec le projet de la Région de Grenelle des mobilités en Lorraine, il est donc indispensable de réfléchir à l'articulation entre ce nouveau réseau Stan et ce schéma global des mobilités où l'on dépasse la problématique du tram et des bus et de la Métropole pour aborder la véritable question de l'intermodalité.

Dans le cadre du bilan de la concertation de l'A31 bis, il y est indiqué pour la partie Sud notamment, face au ni l'un ni l'autre des solutions proposées, la nécessité d'une démarche concertée associant l'ensemble des acteurs concernés autour de la Métropole du Grand Nancy. Cela entre dans les préoccupations car le maillage actuel proposé donnera lieu à un bilan d'étape en fin d'année et permettra les ajustements nécessaires.

De plus, la concertation sur les mobilités devrait trouver une réponse pérenne par la mise en œuvre d'un espace de concertation continu et dédié aux questions de mobilités. L'objectif étant une offre incitative, attractive de transports pour réduire la place de la voiture en ville et développer le report modal.

■ **Jean MERVELET Collège Cadre de vie représentant UNPI: qualité concertation méthode et information des citoyens**

Nécessaire information préalable pour les citoyens, propriétaires, riverains, commerçants ... dans le cadre des travaux du tram pour ne pas réitérer le manque de concertation lors des travaux passés du tram et la fermeture de commerces ...L'instance de concertation dédiée aux mobilités devrait s'étendre aux problématiques liées aux travaux du tram . En effet par la concertation on règle bon nombre de problèmes et cela permet d'anticiper, désamorcer et réduire les contentieux et limiter l'impact négatif. La Participation est une démarche positive pour tout projet et son acceptation. La construction du désaccord permet d'avancer qualitativement sur les projets quels qu'ils soient.

■ **Pascal CAUCHIN Collège innovation représentant CGT: hausse des tarifications et baisse dotation Délégitaire**

Vous affichez des innovations, des évolutions du réseau avec un nouveau prestataire. Le contrat prévoit une baisse de la redevance de la métropole d'ici 2024. Comment voyez-vous une prestation qui s'améliore pour répondre aux attentes des usagers avec une baisse du budget ?

Vous envisagez une augmentation de la participation financière des usagers qui ne va pas dans le sens d'une gratuité des transports source de pouvoir d'achat amélioré pour les salariés ?.

Enfin, la CGT attend de la part de la Métropole, que le regroupement des salariés venant de 2 entreprises dans Kéolis, une intervention par la mise en place d'une convention collective la plus favorable, les salariés de l'entreprise travaillant dans de bonnes conditions et avec une bonne couverture c'est la source d'un meilleur service rendu aux usagers. (est ce qu'on laisse ?)

■ **Vladimir LATOCHA Collège Personnalités Qualifiées : confort acoustique pour les habitants et usagers des TC**

Question du paysage sonore dans le tram, le signal de fermeture des portes notamment est assez agressif pour les passagers, y a-t-il intention de travailler pour améliorer la situation. La question du bruit - du bruit dans la ville - est une préoccupation importante pour le C3dD qui va travailler sur la trame rouge, c'est-à-dire les pollutions sonores, 2ème problème de santé publique).

■ **Emmanuel VIEL Collège Innovation représenta CFE CGC : TC et parking relais +services pour faire baisser réellement la circulation automobile en lien avec les mobilités sur le bassin de vie**

Les efforts faits sur le transport urbain pour éviter le « trop de voitures » en ville et faciliter la mobilité en centre-ville, doivent être corrélés à la mise en œuvre de parking relais. Or sur la Métropole l'on constate une présence insuffisante voire une absence, de parking relais et notamment en périphérie de l'agglomération pour éviter aux automobilistes, à l'échelle du bassin de vie, de pouvoir laisser leur voiture à l'extérieur et emprunter les Transports en commun pour se rendre en cœur d'agglomération. Il faut afficher plus clairement la relation réseau Stan lignes structurantes / intermodalité P+R pour favoriser un réel rabattement.

■ **Jean Paul MONIN Collège Territoires Essey les Nancy : développement durable - L1 pas en site propre comment maintenir le cadencement annoncé et sur les autres lignes également**

La mise en œuvre du futur tram, prévue dans la délégation de Keolis, sera une réussite si le site du Vélodrome et sa traversée fonctionnent notamment.

Une inquiétude est à souligner concernant le fait que la ligne 1 ne sera pas en site propre sur l'ensemble de son parcours et il y avait opportunité à le faire. En effet, il y a un risque d'aléa lié à la circulation automobile, des attentes pour le tram bloqué dans la circulation ou le développement d'embouteillages pour les automobilistes et notamment au vélodrome (temps d'arrêt avec feu tricolore)

■ **Catherine THOUVENIN Collège Territoires Nancy: mobilité active lien TC et végétalisation**

La question des mobilités actives est à expliciter sur la Métropole en lien avec le développement du nouveau réseau Stan (aménagements cyclables, place du vélo dans les Tc, aménagements des arrêts et mise à disposition de vélos et stationnement vélos...) mais également le développement de parcours agréables (visuel, auditif, olfactif, paisible ...) véritable ligne de vie et aménagements artistiques et végétalisés que le citoyen peut s'approprier.

■ **Dominique COSTE Collège Citoyens : aménagement des quais, mobilier urbain, confort temps d'attente notamment sur ligne secondaire**

Nécessité de jouer sur 5 points : avoir des abris en nombre suffisants, en faire des lieux de repos avec possibilité de s'asseoir, développer une information au point d'attente mais également en gare et dans les lieux de tourisme et office du tourisme notamment. Faire des points d'arrêts des lieux agréables et verdoyants, et intégrés dans l'espace public (sans nuire aux autres circulations piétonnes notamment).

■ **Georges BONILLA Collège Territoires et expert d'usage Maxeville : informations aux usagers – communication sur le nouveau réseau en période estivale pour mise en service fin août**

Comment sera faite l'information aux usagers pour qu'elle soit la plus efficace et compréhensible possible, et ce en amont de la mise en œuvre du nouveau réseau ?

■ **Yves COLOMBAIN, Collège Territoires et expert d'usage Malzeville : place des vélos dans le réseau**

Quelle complémentarité entre bus et vélo ? comment rendre plus évidentes l'utilisation du bus et du vélo pour faciliter l'utilisation du vélo quand on a un trajet aller-retour qui comporte une pente ? ou en cas de météo compliquée qui se dégraderait en cours de journée ?

■ **Jean Pierre KLEIN Collège Territoires Fléville Devant Nancy : construction de la trame du réseau**

s'interroge quant aux lignes de rabattement en zigzag construites en « étoile » alors que la trame viaire de la Métropole est quadrillée, aussi est-ce que seront envisagés des parcours incluant des passages dans des rues à sens unique une fois dans un sens et une fois dans l'autre pour les rues parallèles ? ce qui permettrait de gagner beaucoup de temps en évitant les parcours en zigzag et en limitant les carrefours.

Envisagez-vous une ligne express circulaire passant par des gros pôles périphériques et par-relais existants ou à développer qui pourrait emprunter le trajet du type A33-A31-voie de l'Amézulle- Porte Verte-Houdemont ?

■ **Michèle THEATE Collège Territoires Villers Les Nancy : tarification en heure creuse pour les personnes âgées notamment**

Serait-il possible d'envisager une tarification avantageuse en heure creuse et sur le temps de midi pour les personnes âgées notamment ou PMR afin que le prix ne soit pas un frein pour se déplacer

■ **Dominique VALCK** *Président du Conseil de développement durable question technique sur les plages horaires*

Quelles sont les plages dites « heure creuse » et « heure pleine » ? l'impact étant fort sur les fréquences de passages pour certaines lignes.

■ **Dominique BESSARD** *Collège Territoires Art sur Meurthe, un réseau à 2 vitesses*

La construction du nouveau réseau donne l'impression d'un service à 2 vitesses pour les habitants des communes non desservies directement par les 4 lignes structurantes. Comment dans ce cas rendre attractif un système de transport en commun sur l'ensemble de la Métropole. A Art sur Meurthe en dehors des « captifs » peu de gens prennent les transports collectifs.

Actuellement les bus du matin de 7h10 à 8h30 sont quasi complets dès Bosserville (4ème arrêt) ou Sainte-Marguerite (5ème arrêt) alors qu'ils sont cadencés à 20'. Qu'advient-il du service lorsqu'ils seront cadencés à 30' voire à 60' ?

La future "ligne de proximité" N°30 démarre de Laneuveville Gare. Ne pourrait-elle pas avoir son terminus à Art/Meurthe, ce qui offrirait aux arquois une desserte pour la ligne structurante "Tempo 2" à Laneuveville centre ?

■ **Jacques GAUZELIN** *Collège territoires et expert d'usage Seichamps*

Attention à ne pas pénaliser les usagers occasionnels utilisant le tarif heure creuse existant par une surfacturation (frais de tarification pour le paiement post-service) qui fait augmenter le coût final du trajet.

■ **Miche JEAN**, *Collège Territoires Houdemont, une perte de qualité*

La desserte directe de Houdemont sur la ligne tempo 4 prolongée jusqu'à Houdemont Porte Sud. L'on constate avec satisfaction que la fréquence est accrue. En revanche, le cœur du village (lieu des habitations) n'est plus desservi puisque le bus emprunte la RD 570.

La situation pour Houdemont ne paraît plus du tout satisfaisante puisqu'il n'y a plus de liaison directe entre les secteurs habités de la commune et Nancy centre.

Nous suggérons que la ligne tempo 4 prenne, des Nations à Porte Sud, le trajet de l'actuelle ligne 7 afin de desservir les différents arrêts de la commune de Houdemont. Ce ne sont pas les liaisons par TER, très aléatoires comme en témoignent les nombreuses réclamations des usagers, qui pourront combler cette lacune.

Il semble que la mairie propose une navette traversant le village et amenant les usagers sur l'arrêt tempo 4 de la RN 570. Mais alors à quelle fréquence ? et pour quel coût ?

Si vous ne proposez aux Houdemontais que le choix entre un train incertain et à faible fréquence, un bus 17 avec changement au vélodrome pour prendre le tram et un tempo 4 qui passe en périphérie du village, je doute que vous les convainquiez de renoncer à la voiture individuelle. La distance excessive entre les habitations et l'arrêt de bus tempo 4 ne permettront pas aux personnes âgées ou à mobilité réduite d'y accéder à pied.



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