



## **La Gauche du Grand-Nancy**

Paul ALLE  
Jean-Paul BERNARD  
Henri CHANUT  
Eric CHENUT  
Nicole CREUSOT  
Manu DONATI  
Florence EVROT  
Rahim FAIQ  
Hervé FERON

Jean-Pierre FRANOUX  
Christophe GERARDOT  
Stéphane HABLOT  
Patrick HATZIG  
Jacqueline HERMOUET PAJOT  
Pascal JACQUEMIN  
Daniel JARRY  
Chaynesse KHIROUNI  
Mathieu KLEIN

Bertrand KLING  
Jean-Pierre LAURENCY  
Marie-Christine MARNIER  
Bertrand MASSON  
Jean-Paul MONIN  
Daniel MOUGIN  
Philippe PONCELET  
Christine SIMONNET  
Renée ZABE

RK/PJ

Nancy, le 22 janvier 2010

### **Contribution du Groupe de la Gauche du Grand Nancy au registre de l'enquête publique relative à la mise en place de la ligne 2 de Transports en Commun en Site propre**

Le groupe de la Gauche du Grand Nancy se réjouit de pouvoir enfin s'exprimer sur le registre de l'enquête publique relative à la ligne 2 de Transports en Commun. En effet, le Bilan de la Concertation préalable avait été soumis au vote des élus de la Communauté Urbaine dès le 6 octobre 2006. Il est regrettable de ne pas avoir profité davantage de ces trois années pour améliorer un projet si important pour l'ensemble des Grands Nancéiens.

Nous espérons maintenant la poursuite et le développement d'une vaste concertation nécessaire pour modifier des aménagements que l'immense majorité des habitants et des commerçants ne connaissent pas. Les travaux sont estimés à 168 millions d'euros hors taxe. Pour un projet d'une telle ampleur financière, il conviendrait certainement de mieux diffuser les informations.

Néanmoins, le calendrier proposé pour désigner le futur délégataire concernant la gestion des transports publics au sein du Grand Nancy laisse penser que nos espoirs sont vains et que le projet a été entièrement finalisé avant même le début de l'enquête publique.

En effet, comme il est prévu que les candidats pour la future délégation de service public doivent remettre leurs offres pour le 18 février prochain, cela signifie donc que le cahier des charges leur a été communiqué depuis longtemps et donc sans attendre les conclusions de l'enquête publique. La ligne 2 devant être construite et exploitée par le futur délégataire, les candidats travaillent donc sur un dossier contenant toutes les caractéristiques d'un projet en principe non définitif puisque les citoyens sont appelés à se prononcer.

La Communauté Urbaine semble ainsi considérer la présente enquête publique comme une simple formalité. Très souvent, même si cela ne constitue pas une obligation, les enquêtes publiques portant sur des projets importants s'accompagnent de réunions publiques de concertation. Pour la ligne 2, la situation est inverse : le président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy interdit même aux riverains d'évoquer la ligne 2 lors de réunions publiques concernant des sujets connexes tels que l'aménagement de la Place Thiers et la ZAC Nancy Grand Cœur. Dans ces conditions, il nous est difficile à croire à la réelle prise en considération des avis de la population.

Malgré ces remarques préliminaires, et compte tenu de l'importance que nous accordons au développement de transports en commun écologiques, modernes, efficaces et confortables, nous souhaitons émettre des avis et propositions :

- d'ordre général concernant l'ensemble de la ligne 2 dans un premier temps
- et sur les aménagements et le tracé proposés pour cette ligne 2.

## Contributions relatives à l'ensemble du dossier d'enquête publique

De manière générale, nous proposons de ne reproduire sur la ligne 2 de trolleybus les erreurs réalisées sur la ligne 1. Pour rassurer les habitants sur ce point, le dossier d'enquête publique aurait gagné à être plus complet. En effet, pour anticiper les éventuelles difficultés, il aurait fallu également présenter notamment :

- Une réelle évaluation du fonctionnement de la ligne 1 et des solutions pour en diminuer ses inconvénients : temps de parcours, transferts,...

La ligne 1 est aujourd'hui déjà complètement saturée aux heures de pointe, nécessitant ainsi la création très coûteuse d'une nouvelle ligne de bus « Campus » parallèle au tracé du tramway entre le CHU de Vandoeuvre et la gare de Nancy. Une telle saturation pourrait se reproduire pour la ligne 2 : il faudrait dès maintenant proposer des solutions acceptables par les habitants concernés.

- Une étude générale de l'ensemble des besoins de transports en commun dans l'agglomération de Nancy

Très souvent, avant de se lancer de tels projets, un diagnostic complet et actualisé est soumis à la validation des habitants et commerçants concernés. Malheureusement, le travail débuté par l'ADUAN sur ce thème n'aboutira pas avant la réalisation de la ligne 2. La Communauté Urbaine du Grand Nancy a beaucoup trop tardé pour demander à l'ADUAN ces études si nécessaires. Avant de pouvoir développer le réseau de lignes de transports en commun en site propre, nous souhaitons avoir notamment davantage d'éléments quant à la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires sur plusieurs communes (Maxéville, Nancy-Hôpital Central, Vandoeuvre, Heillecourt, Ludres notamment) auxquelles nous accordons une importance toute particulière.

- Une analyse effective des impacts de la création de couloirs réservés aux trolleybus sur la circulation générale des véhicules dans l'agglomération

L'aménagement de la ligne 1 n'a pas créé suffisamment de **report de circulation** des véhicules particuliers vers les transports en commun. On constate même que la circulation générale sur l'agglomération s'est compliquée à la suite de la mise en service des tramways. Il est évident que les aménagements prévus pour la ligne 2, touchant notamment les principales entrées d'agglomération ou de ville, auront des conséquences très importantes sur la circulation des véhicules particuliers. Il est regrettable de ne pas avoir prévu d'études anticipant ces modifications qui devraient débiter lors des travaux.

Par ailleurs, l'ampleur et l'organisation des travaux, et notamment leur coordination avec d'autres projets tels que la place Thiers et la ZAC Nancy Grand Cœur devra être présentée le plus en amont possible. Pour l'instant, la notice explicative du dossier d'enquête publique reste très évasive et bien peu rassurante en ne mentionnant que « le Grand Nancy adaptera le calendrier de réalisation des travaux aux autres contraintes urbaines. »

- Une étude financière et technique sur les possibilités d'utilisation d'un matériel commun aux deux lignes de TCSP

L'identité visuelle de la ligne 2 devrait être très différente de celle de la première, compte tenu notamment du type de matériel utilisé. Contrairement à d'autres agglomérations qui ont « leur » tramway facilement reconnaissable, le Grand Nancy disposerait alors d'un réseau disparate. Mais, ce sont surtout des raisons économiques et matérielles qui motivent

notre interrogation sur un sujet non étudié dans le dossier d'enquête publique : celle du changement du matériel existant sur la ligne 1 et de l'installation d'un matériel commun aux deux lignes.

Sans rentrer dans des détails techniques, tout le monde reconnaît aujourd'hui que les coûts d'exploitation de la ligne 1 sont très importants. Même si la durée de vie officielle des tramways actuels avait été fixée initialement à 30 ans, de nombreux experts recommandent un changement de matériel avant cette échéance. Les Nancéiens connaissent bien les problèmes liés au tramway : l'usure rapide du revêtement routier mais aussi le changement de mode de guidage deux fois à chaque trajet. Rappelons qu'à chaque changement de mode de guidage, le tram abandonne le pilotage par roulettes pour devenir un engin routier ordinaire. Les mécanismes complexes et délicats, chargés du positionnement des roulettes sur le rail ou de leur relevage, sont fortement sollicités et subissent une usure rapide.

Il est maintenant trop tard pour le proposer mais pourtant la réalisation d'un appel d'offres commun aurait peut-être permis des économies de coûts. Dans tous les cas, il aurait été intéressant de pouvoir le calculer et de l'évoquer au sein de ce dossier d'enquête publique. En outre, l'existence d'un matériel commun permettrait peut-être d'examiner sous un autre angle le tracé de la future ligne 2. En effet, avec un matériel roulant semblable, le tracé de la ligne 2 aurait pu être revu pour mieux le raccorder avec celui de la ligne 1 afin que les nouveaux trolleys de la ligne 1 puissent effectuer leurs liaisons avec le dépôt des engins par les mêmes circuits que ceux de la ligne 2.

- Des précisions complémentaires sur les choix réalisés

Nous aurions également apprécié que le dossier d'enquête publique fasse apparaître plus explicitement la justification des rejets de variantes des trajets initialement proposés.

Nous aimerions aussi qu'un nombre maximal de lignes de bus modifiées ou non puissent emprunter les sites propres pour éviter, là aussi, ce qu'il s'est passé pour la ligne 1.

Pour les touristes, mais aussi pour les habitants du Grand Nancy qui s'intéressent au patrimoine bâti et à l'histoire de leurs villes et de leur agglomération, nous proposons que les principaux sites historiques ou culturels qui seraient desservis soient indiqués aux arrêts avec, dans la mesure du possible, des descriptions sommaires des monuments ou des photographies.

Enfin, nous serons très attentifs à l'accessibilité totale du matériel et des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite, sachant que cela n'est toujours pas le cas pour la première ligne.

**Contributions relatives aux aménagements et au tracé prévu pour la ligne 2**

Nous souhaitons, pour l'essentiel, que les emplacements des parking-relais soient revus et que des engagements fermes soient pris pour la réalisation d'aménagements routiers et paysagers de qualité pour les entrées de ville et d'agglomération.

Concernant les parking-relais, lors de la concertation sur la ligne 2, Monsieur GARCIA avait annoncé que le terminus provisoire serait au Champ-le-Boeuf et qu'il faudrait repenser le schéma de l'entrée ouest de l'agglomération dans sa globalité. Lors du Conseil Communautaire du 6 octobre 2006, Christian PARRA annonçait qu'un parking-relais serait installé à Laxou-Sapinière, près du croisement des autoroutes A31 et A33. Aucun parking-relais n'était alors prévu sur la place Godefroy de Bouillon.

C'est une évidence mais il convient de rappeler qu'en installant les parking-relais à l'extérieur des zones habitées de l'agglomération, le Grand Nancy éviterait d'y faire entrer la circulation automobile. Une étude de l'ADUAN a réalisé des comptages routiers en 2006. Selon celle-ci, les principaux flux véhicules automobiles rentrant dans Nancy par jour sont :

- 43 800 véhicules par jour à la sortie de l'autoroute A330 au sud (Marcel Brot)
- 30 000 véhicules par jour à la sortie de l'autoroute A31 à l'est (la Sapinière)
- 14 000 véhicules par jour à la sortie « Nancy Centre » de l'Autoroute A31 au Nord (Maxéville)
- 7200 véhicules par jour à la sortie de la RN74 au niveau de la Porte Verte
- 5000 véhicules par jour par la RD400 venant de Laneuveville vers Bonsecours au sud

Ainsi, les flux les plus routiers les plus importants viennent de l'A31 à la Sapinière et de l'A330 : pourtant, **aucun parking-relais n'a été prévu à leurs abords immédiats.**

De plus, le ratio entre les places de stationnement situées dans la ville-centre et celles des parkings-relais montrent un centralisme nancéien incitant à l'usage automobile en centre-ville. A titre de comparaison, au sein de la Communauté Urbaine Nantes Métropole, on compte actuellement 6000 places de stationnement en parking-relais pour seulement 4700 places de stationnement en parking « classique » dans la ville-centre. La Communauté Urbaine de Strasbourg compte pour l'instant huit parkings-relais avec 4000 places de stationnement, soit environ autant que celles de la Ville-Centre.

Pour le Grand Nancy, il existe actuellement 650 places de stationnement dans les trois parcs-relais existants de la ligne 1 mais environ 6000 places de parking sur la seule commune de Nancy (3004 places dans les parkings publics gérés en régie par la Ville de Nancy et la CUGN, 2142 pour les parkings publics concédés et gérés par la société Vinci Park, et 2917 places dans les parkings privés) soit un rapport de 1 à 10.

Le projet prévoit donc un parc-relais sur la place Godefroy-de-Bouillon mais il conviendrait davantage de parler de « parking Godefroy de Bouillon », tant il est proche de la gare et du centre de Nancy. Quant aux précisions sur « un aménagement paysager de grande qualité », nous ne sommes pas sûrs qu'elles suffisent à rassurer les Nancéiens. Toutes les solutions alternatives à l'installation de ce parking auraient du être étudiées. A l'heure du SCOT Sud Meurthe-et-Moselle, il aurait été utile de concerter les communes et intercommunalités voisines du Grand Nancy sur la localisation d'un parking relais aux portes de l'agglomération, près de la sortie autoroutière A31-A33. La Communauté Urbaine aurait peut-être du également davantage solliciter l'Etat pour demander un réaménagement de cette rocade afin de permettre dès maintenant la construction d'un parking-relais.

Ainsi, nous estimons que le projet actuel encourage la circulation automobile jusque dans le centre de l'agglomération du Grand Nancy, allant à l'encontre des principes écologiques que nous souhaitons encourager, d'autant que le projet de parking sous la place Godefroy de Bouillon nécessiterait l'abattage des arbres de cette place urbaine. **Nous y sommes donc opposé et favorable, en revanche, à l'implantation d'un parking-relais supplémentaire à proximité immédiate du terminus de la ligne.**

Si l'implantation du parking-relais à Maxéville nous semble logique puisque situé immédiatement en entrée d'agglomération, nous sommes plus partagés pour le parking-relais « Lebrun » au terminus sud de la ligne. Sans y être opposé, il aurait été nécessaire et rassurant de fixer une estimation de la circulation automobile supplémentaire que ce parking-relais pourrait engendrer sur les communes de Jarville-la-Malgrange et Laneuveville-Devant-Nancy. Pour accéder à ce parking-relais, les automobilistes venant du sud de Nancy en empruntant l'A330 devront passer par le rond-point situé à l'intersection de la RN74 et de la rue Marcel

Brot. Force est de constater que celui-ci est déjà saturé aux heures de pointe et le sera encore plus lors de l'achèvement du boulevard Meurthe-Canal dont il constitue l'accès sud. Ainsi, nous souhaitons que, à l'occasion de la mise en place de la ligne 2, une réflexion soit lancée dès maintenant pour trouver des solutions à la saturation de la circulation automobile dans le secteur sud de l'agglomération. Des parkings de dissuasion doivent être aménagés, dans la mesure du possible, aux entrées de l'agglomération et aux abords immédiats des principaux axes routiers. Malheureusement, le projet de ligne 2 ne le prévoit pas suffisamment.

Outre la question des parking-relais, le Groupe de la Gauche du Grand Nancy attache une importance toute particulière aux aménagements de voirie qui accompagneront le projet.

Dès 2006, nous demandions l'aménagement de sites propres partout où cela est possible. Nous regrettons ainsi que seuls les tronçons nancéiens soient ainsi traités. En ce qui concerne la traversée de Jarville-la-Malgrange, la largeur insuffisante de l'avenue de la République empêche toute possibilité d'aménagement de site propre, nous en sommes pleinement conscients. Nous sommes plus dubitatifs pour les tronçons nord de la ligne. Il est indiqué que « les niveaux de trafics actuels et futurs ne nécessitent pas la mise en place d'un site propre » dans le secteur du Champ-le-Bœuf. Nous aimerions avoir des garanties sur l'absence de nécessité d'un site propre. En effet, pour réellement dissuader les automobilistes de continuer à se rendre dans le centre de Nancy par l'avenue de la Libération en utilisant leur véhicule individuel, les transports en commun devront être rapides et efficaces.

La Ligne 2 doit aussi représenter l'occasion unique de requalifier les entrées de ville.

Actuellement, la voirie située à la sortie de l'A31 et l'entrée dans l'agglomération par Maxéville puis les boulevards de Scarpone et Albert 1er ne peut être qualifiée de boulevard urbain. Elle est indigne de la qualité architecturale de la capitale historique de la Lorraine.

Concernant l'entrée sud de la ville de Nancy et donc le passage par la place des Vosges puis les avenues Maréchal de Tassigny et de Strasbourg, les riverains et les commerçants sont aussi inquiets de la future organisation des travaux, de la gestion des flux routiers et de l'aspect définitif de cet axe qui semble un peu laissé à l'abandon bien qu'il constitue une entrée de ville si riche en patrimoine historique, de l'église de Bonsecours jusqu'à la place des Vosges. Nous aimerions avoir des précisions sur les « aménagements axial privilégiant le transport en commun et les 2-roues » ? S'agit-il d'une véritable piste cyclable ?

Sur le devenir des **avenues Strasbourg et de Lattre de Tassigny**, nous souhaitons vous formuler trois propositions :

- une présentation le plus en amont possible de l'organisation future du stationnement : nous serons attentifs au positionnement des places de livraison et des places de stationnement GIG-GIC et au nombre exact des places de stationnement maintenues, payantes ou non.
- des réflexions sur la mise en place d'un éclairage piéton : actuellement, seule la chaussée est éclairée. La mise en valeur des monuments permet aux piétons d'y voir clairement à certains endroits mais cela reste insuffisant. Sur ces avenues commerçantes et fréquentées par les étudiants et les personnes âgées, l'éclairage piéton doit être amélioré, sans gêne pour les habitants et en trouvant des solutions écologiques intelligentes.
- développer l'« art dans la rue » : nous souhaitons que le Grand Nancy puisse aménager cet espace public tout en faisant preuve d'imagination et que des artistes puissent être associés aux projets de réaménagement, que l'art contemporain puisse cohabiter avec la valorisation du patrimoine architectural du quartier. Cela pourrait se concrétiser par des statues, des totems, même éphémères, voire des compositions végétales originales, si nécessaires sur des espaces publics parfois très minéraux.

Enfin, la ligne 2 permettrait un accès rapide vers le parc de Montaigu et le Musée de l'Histoire du Fer à Jarville-la-Malgrange. Nous regrettons que le dossier d'enquête publique ne le mentionne pas. En effet, le Musée de l'Histoire du Fer souffre d'une fréquentation du public nettement moins importante que les autres musées situés dans le centre de Nancy, malgré l'intérêt historique et culturel important qu'il représente. Dans la droite ligne de notre proposition d'une meilleure mise en valeur du patrimoine historique et architectural qui serait desservi par la ligne 2, nous proposons qu'un jalonnement piéton puisse se faire à partir des arrêts de la ligne 2 les plus proches vers le château et le domaine de Montaigu ainsi que le Musée de l'Histoire du Fer, trois équipements gérés par le Grand Nancy.

En conclusion, nous souhaitons, fort de notre expérience malheureuse de la ligne 1, exprimer nos réserves sur la ligne 2 telle qu'elle est décrite dans ce dossier d'enquête publique. Par ailleurs, nous regrettons également de ne pas obtenir d'informations supplémentaires sur la future ligne 3 qui devrait relier Vandoeuvre aux communes de la Plaine Rive Est en passant par les communes de Villers et de Nancy. Sur ce point, rien n'a évolué depuis les premières réflexions développées en 2006 lors des discussions relatives au Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy.

Compte tenu des imprécisions du dossier d'enquête publique de la ligne 2 et de l'absence totale de lisibilité sur l'avenir du réseau de transport en commun en site propre, nous souhaitons faire part de **notre opposition au projet tel qu'il est décrit au sein de ce dossier d'enquête publique.**