

METROPOLE DU GRAND NANCY

PROJET DE RENOUVELLEMENT ET D'EXTENSION DE LA LIGNE 1

BILAN DE CONCERTATION

La concertation a fait l'objet d'une forte participation. Le dispositif mis en place a intégré une dimension de rencontres physiques et une dimension numérique. Il a permis à tous de participer à tout moment et sur l'ensemble de la période prévue.

Les réunions publiques ont permis de faire apparaître les principaux points saillants.

Les ateliers thématiques ont joué un rôle pédagogique en permettant une prise de conscience de la part des participants sur la difficulté de mise en œuvre d'un équipement collectif.

Les conversations mobiles ont donné l'opportunité de rencontrer un public qui ne participe pas forcément aux réunions publiques.

La communication déployée pendant la concertation a permis de mobiliser les participants et ainsi d'affiner la réflexion menée autour du projet.

Parmi les contributions, plusieurs personnes ont souhaité disposer de l'ensemble des études voire d'études plus avancées qu'à ce stade du projet.

1. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

1.1. Les échanges en amont de la concertation

Le 10 février 2017, les premiers résultats des études étant connus, les élus de la Métropole du Grand Nancy ont tenu un débat sur le projet de renouvellement et d'extension de la Ligne 1.

La Métropole a ensuite associé de façon systématique ses élus et ceux de chaque commune à l'évolution du projet. Les enjeux, contraintes et opportunités du projet ont été expliqués aux 20 communes de la Métropole, au Conseil de Développement Durable, au Conseil de la Vie Etudiante et aux acteurs socio-économiques et institutionnels du territoire métropolitain.

Cette phase de concertation s'est achevée le 15 septembre 2017 avec la décision du Conseil métropolitain de tenir la concertation préalable fin d'année 2017.

Dès l'été 2017, la Métropole s'est rapprochée de la Commission Nationale du Débat Public pour demander la désignation d'un garant pour l'accompagner dans la concertation. Plusieurs échanges ont eu lieu avec le garant notamment sur le dispositif de concertation et l'élaboration des documents d'information.

Cet accompagnement par un garant extérieur et indépendant, qui n'était obligatoire dans le cadre de la concertation préalable compte tenu de l'importance du projet, montre la volonté de la Métropole d'avoir voulu tenir une concertation ouverte et associant le plus grand nombre.

1.2. Le dispositif d'information du public

La Métropole a mobilisé un dispositif complet pour favoriser la participation du plus grand nombre. En ce sens, un large éventail de solutions a été mis en œuvre pour informer les citoyens de la concertation :

- des supports physiques de communication et d'informations (plaquette 16 pages, notice du projet, exposition, flyer) ;



- un dispositif d'information sur le réseau Stan et en mairies ;



- des supports numériques de communication et d'informations (Facebook, Twitter, newsletters de la Métropole, plateforme Jenparle).



Sur l'ensemble de la concertation, 11 678 visites ont été recensées sur la plateforme d'information et de participation.

L'information de la tenue de la concertation a également été relayée largement par la presse.

1.3. Le dispositif de participation du public

Les usagers, les habitants et l'ensemble des participants intéressés par l'avenir de la Ligne 1 ont pu s'informer et s'exprimer au cours de 15 rendez-vous physiques :

15 RENDEZ-VOUS SUR 9 SEMAINES	SECTEURS OU THEMES	LIEUX	DATE
1 REUNION D'OUVERTURE	Général	Centre des Congrès Prouvé Nancy	jeudi 30 novembre
3 REUNIONS PUBLIQUES SECTORIELLES	Secteur centre	Nancy	lundi 18 décembre
	Secteur est	Saint-Max	mercredi 17 janvier
	Secteur ouest	Vandoeuvre-lès-Nancy	mardi 12 décembre
1 réunion sectorielle complémentaire	Secteur sud	Houdemont	vendredi 19 janvier
3 ATELIERS PUBLICS THEMATIQUES	Intermodalité	Essey lès-Nancy	mardi 19 décembre
	Technopole Henri Poincaré	Villers lès-Nancy	jeudi 25 janvier
	Aménagement et Offre de services	Saint-Max	mercredi 24 janvier
7 CONVERSATIONS MOBILES	Mouzimpré	Essey lès-Nancy	vendredi 12 janvier

	Campus ARTEM	Nancy	jeudi 25 janvier
	Technopole Henri Poincaré	Vandoeuvre lès-Nancy	lundi 18 décembre
	Gare / République	Nancy	mercredi 10 janvier
	Vélodrome / Campus Aiguillettes	Villers lès-Nancy / Vandoeuvre lès-Nancy	mardi 5 décembre
	Porte verte	Essey lès-Nancy	mercredi 17 janvier
	Les nations	Vandoeuvre lès-Nancy	lundi 22 janvier

En plus de ces rendez-vous, la concertation a aussi été organisée sur la plateforme internet Jenparle (<https://avenirligne1.jenparle.net>), ce qui a donné au public la possibilité de s'informer et de participer tout au long de la concertation.

Les participants ont pu également s'exprimer dans les registres disposés dans les mairies de la Métropole.

2. LES RESULTATS CHIFFRES DE LA CONCERTATION

2.1. Le bilan de l'information mise en place

Les pages dédiées à la concertation Ligne 1 sur le site de la Métropole du Grand Nancy ont été vues 3500 fois. La concertation a été l'origine de l'appropriation de certains sujets par la presse quotidienne locale, en particulier la desserte du plateau de Brabois.

La Métropole a diffusé plusieurs réunions publiques en direct sur internet et a publié plusieurs vidéos explicatives sur le projet.

- La réunion d'ouverture de la concertation a été vue 602 fois.
- Les vidéos des autres réunions publiques ont été vues 1501 fois.
- La vidéo « comprendre le projet » d'une durée de 7 minutes a été vue 1184 fois.

2.2. Les rencontres avec le public :

Les différentes réunions publiques ont été fréquentées de manière hétérogène :

- Réunion d'ouverture : 170 participants
- Réunion publique à Nancy 70 participants
- Réunion publique à Saint Max : 100 participants
- Réunion publiques à Vandoeuvre lès-Nancy : 170 participants.

Au regard des questions posées au cours de la concertation, la Métropole a décidé d'organiser une réunion supplémentaire à Houdemont le vendredi 19 janvier à Houdemont qui a réuni 27 participants.

Les ateliers thématiques ont été un succès avec une forte participation pour ce type de format:

- Atelier sur l'intermodalité à Essey-lès-Nancy : 58 participants
- Atelier sur l'aménagement et l'offre de services à Saint Max : 60 participants
- Atelier sur le technopole Henri Poincaré à Villers-lès-Nancy : 120 participants.

Les conversations mobiles ont permis de rencontrer des usagers et des habitants dans l'espace public pour

expliquer le projet et recueillir les avis. Un espace d'information a été aménagé pour accueillir les participants.

- Rencontre à Mouzimpré : 30 participants
- Rencontre sur le Campus Artem : 30 participants
- Rencontre au technopole Henri Poincaré : 15 participants
- Rencontre à la gare de Nancy : 50 participants
- Rencontre au Vélodrome : 35 participants
- Rencontre à Porte Verte : 35 participants
- Rencontre aux Nations : 25 participants

Au total, 995 personnes ont participé à la concertation.

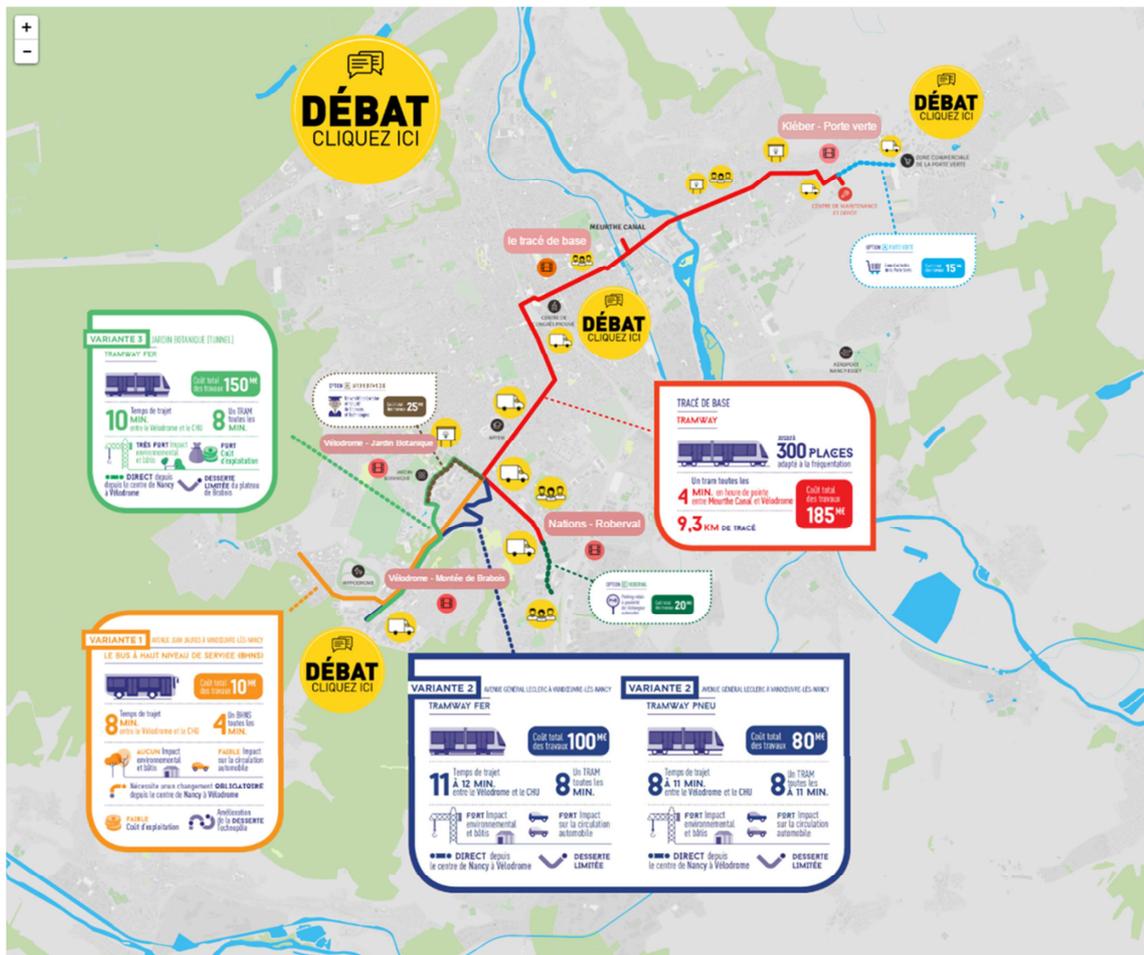
2.3. Les expressions écrites

Les registres de concertation

31 contributions ont été recensées dans les registres papiers de la concertation qui étaient disponibles dans l'ensemble des mairies de l'agglomération et au siège de la Métropole.

La plateforme numérique d'expression

La plateforme numérique a été divisée en plusieurs débats pour faciliter la lisibilité des participations.



Le débat général a fait l'objet de 329 contributions et commentaires dont 238 contributions.

Le débat côté Ouest a fait l'objet de 211 contributions et commentaires dont 154 contributions.

Le débat Cœur d'agglomération a fait l'objet de 58 contributions et commentaires dont 51 contributions.

Le débat côté Est a fait l'objet de 55 contributions et commentaires dont 47 contributions.

Au total, 490 contributions ont été déposées sur la plateforme.

La plateforme permettait aux utilisateurs de commenter les contributions. Cette fonctionnalité a été utilisée 163 fois.

Cela donne un total de 653 contributions et commentaires déposés sur la plateforme.

Les mails et courriers

50 contributions ont été adressées par mail ou via la boîte à questions de la plateforme.

11 courriers ont été adressés à la Métropole.

Le questionnaire

Un questionnaire a été diffusé via l’outil numérique « j’en parle » sur les attentes citoyennes en matière de d’offre de services et d’aménagements urbains, en lien avec les caractéristiques fonctionnelles du projet décrits dans le pré-programme (pôles d’échange intermodal, stations, parc relais, etc.). 617 personnes ont répondu au questionnaire réalisé à l’initiative du Conseil de Développement Durable et du Conseil de la Vie Etudiante.

2.4. Les réseaux sociaux

Trois sponsorisations sur Facebook ont été organisées par la Métropole donnant lieu à 231 commentaires.

Des publications régulières ont été postées sur le fil Twitter de la Métropole du Grand Nancy.

3. LE BILAN DES AVIS

3.1. Synthèse des thèmes abordés

Les débats menés au cours de la concertation ont fait apparaître les points de convergence suivants :

- L'inconfort et la saturation actuelle de la ligne 1 ont été largement cités ;
- le choix d'un tramway sur rails pour remplacer le système actuel est largement plébiscité ;
- le tracé de base fait consensus dans le secteur central ;
- la desserte du Plateau de Brabois est un élément central du débat et suscite une participation importante sur la plateforme ;
- dans le secteur Est, le principe de site partagé à Saint Max est globalement compris et accepté. Les participants attendent néanmoins une confirmation de la faisabilité technique. D'autre part, la définition du tracé dans Essey-Lès-Nancy fait l'objet de contributions très variées et appelle un approfondissement des études techniques. Enfin, la demande de desservir le quartier de Mouzimpré fait consensus.

3.2. Les avis sur le projet dans sa globalité

L'opportunité du projet

La majorité des participants approuvent la nécessité de renouvellement et d'extension de la ligne 1 par rapport à la situation actuelle et à l'expansion de la Métropole du Grand Nancy.

Le niveau de service du système actuel (TVR) est perçu comme très largement insatisfaisant en termes de fréquence, de temps de parcours et de capacité voyageurs. Un nombre important d'avis témoigne de la nécessité pour la Métropole de remplacer le TVR et d'acquérir un système de transport fiable et performant. Le renouvellement du matériel au profit d'un matériel plus moderne et plus confortable est considéré comme indispensable.

De nombreux participants indiquent qu'ils privilégient actuellement leur voiture pour leur déplacement car ils jugent l'inconfort et la saturation actuelle de la ligne rédhibitoires aux moments du choix du mode de transport.

Ils estiment que le futur projet doit permettre un meilleur report modal en améliorant les conditions d'exploitation de la ligne.

Le calendrier de réalisation et cout du projet

Certains usagers sont favorables à un démarrage rapide du projet compte tenu de la saturation actuelle.

De nombreux participants se sont interrogés sur les coûts annoncés pendant la concertation demandant des détails sur la manière dont ces derniers ont été estimés et notamment pour les 3 variantes proposées pour monter au Plateau de Brabois.

Pour la grande majorité des contributions, le coût ne fait pas partie de la réflexion. Quand cette question est abordée, deux avis s'opposent. Pour les premiers, le projet ne peut pas se résumer à la question financière du fait qu'il s'agit d'un investissement structurant et d'avenir. A l'inverse, des avis s'expriment pour un projet sobre n'obérant pas les capacités financières de la métropole.

Quelques remarques ont été faites sur des dépenses d'argent public trop importantes compte tenu du non-amortissement des investissements réalisés pour le TVR. La nécessité de remplacer le matériel existant, le réaménagement de la plateforme sur le tronçon central, et la transformation de la station vélodrome sont perçus comme des surcoûts.

Certains participants ont alerté sur le risque de ne pas amortir l'acquisition et l'exploitation du BHNS dans le cas où la variante 1 serait considérée comme une « première étape » pour desservir le Plateau de Brabois, avant la mise en place du tramway sur rails sur la totalité de la Ligne 1.

3.3. Les avis sur le mode de transport

La concertation témoigne d'un fort plébiscite en faveur du tramway sur rails. Les avis exprimés sont très favorables et associent ce mode à une image de marque, de fiabilité technique et de modernité pour la Métropole. A l'inverse, très peu d'avis sont exprimés en faveur du tramway sur pneus.

Les enjeux de desserte du Plateau de Brabois suscitent de nombreuses questions et remarques sur les différents modes de transports envisagés. La desserte fine des différents lieux d'emploi, de formation et d'habitation est une préoccupation importante des usagers quotidiens de la Ligne 1.

Plusieurs personnes ont compris la possibilité qu'offre la technologie rail pour s'interconnecter avec le réseau ferroviaire. L'éventualité d'une connexion tram-train est souvent abordée de pair avec le choix du tramway sur rails et les questions d'intermodalité.

L'éventualité d'un BHNS sur toute la Ligne 1 suscite quelques interrogations sur la capacité d'un BHNS à remplacer le TVR actuel. Globalement, la nécessité d'un véhicule plus capacitaire émerge de la concertation. Les participants interrogent également l'ergonomie, l'accessibilité et le système d'alimentation / de recharge envisagés pour le véhicule.

Quelques participations suggèrent d'entamer une réflexion pour assurer la desserte du Plateau de Brabois par d'autres modes de transport : le tramway à crémaillère, le téléphérique, le funiculaire, et le métro.

3.4. Les enjeux liés aux usages quotidiens

Aménagements et insertion

De nombreux avis ont été donnés sur les conditions d'exploitation et sur les aménagements attendus pour le futur tramway.

Aménagements urbains

Des avis ont été exprimés pour un aménagement qualitatif de la plateforme du tramway (engazonnement, pavés, etc...) en harmonie avec l'environnement urbain et paysager.

De nombreux participants demandent une insertion visuelle fine du tramway dans son paysage urbain en prenant en compte les spécificités des lieux traversés.

Globalement, les utilisateurs sont favorables à la réutilisation des aménagements existant dans la mesure du possible, notamment au Vélodrome. Néanmoins, le renouvellement de Ligne 1 est perçu comme une opportunité pour apporter une rénovation à certains secteurs.

Des participants demandent la prise en compte des modes doux le long du tracé de la Ligne 1 (pistes cyclables, partage du site). Des précisions sont attendues sur les aménagements prévus pour les modes doux le long du tracé et aux abords des stations (arceaux à vélos, vélos à bord).

Par ailleurs, certains participants comptent sur le futur tramway pour résoudre des problèmes actuels de nuisances et demandent un matériel silencieux et peu polluant.

PMR

Une prise en compte particulière des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est attendue en rendant accessible l'ensemble des arrêts, en traitant les abords des stations ainsi que l'intérieur du matériel roulant.

Stations

Les usagers souhaitent un aménagement qualitatif des stations (abris, accessibilité facilitée des piétons et des cyclistes) avec des quais plus larges et conviviaux.

Les conditions météorologiques sont régulièrement citées pour évoquer la pénibilité de l'attente aux stations actuelles, qui devraient être reconfigurées.

Affluence, fréquence et amplitude horaire

De nombreux participants ont profité de la concertation pour témoigner des difficultés personnelles qu'ils rencontrent dans leur vie quotidienne avec le système de transport actuel. Ces remarques concernent principalement la question de l'affluence et de la saturation aux heures de pointe, de l'inconfort et des retards récurrents.

Dans cette optique, plusieurs utilisateurs demandent de revoir les distances entre les arrêts. Plusieurs participants ont alerté sur le nombre trop important et l'emplacement des stations, l'arrêt Maginot a été particulièrement cité.

Une adaptation du service du tramway en soirée, le weekend et pendant les vacances scolaires est très largement souhaitée. Plusieurs participants demandent un allongement des plages horaires et une augmentation de la fréquence du tramway notamment aux heures de pointes.

Pour de nombreux utilisateurs développer les sites propres permettrait d'améliorer les conditions d'exploitation.

Intermodalité

Modes actifs

De nombreux participants demandent la prise en compte des modes actifs afin de les intégrer tout au long du tracé, soit sur l'axe de la ligne, soit sur des axes parallèles.

Plusieurs contributeurs demandent des vélos en libre-service ainsi que des parkings à vélo à proximité des stations.

Certains participants demandent de pouvoir emporter leur vélo dans le tramway.

Parc relais

Les parkings relais existants autour des terminus actuels sont particulièrement appréciés car ils permettent aux habitants des secteurs mal desservis en transports en commun de les utiliser quotidiennement.

Certains contributeurs pointent des difficultés à résoudre pour l'accès de certains P+R existant (Brabois, Meurthe Canal,...)

La création de P+R supplémentaires est très largement souhaitée, aux extrémités et au sein de l'agglomération. La demande de P+R est particulièrement marquée pour l'entrée dans l'agglomération par le nord-est.

La possibilité de créer un P+R à Roberval dans le cadre de l'option C est favorablement accueillie. Les participants demandent la création d'un P+R à Villers-lès-Nancy, en complément de l'option B.

Les personnes émettant un avis défavorable sur la variante de montée sur le Plateau de Brabois en BHNS évoquent notamment l'avenir du P+R de Brabois. L'objectif de report modal du P+R serait, pour certains, rendu caduque en cas de correspondance à réaliser au Vélodrome.

Quelques participants s'interrogent sur l'avenir du P+R de Mouzimpré.

Tram-train

Les perspectives de réutilisation de la ligne de chemin de fer Saint-Georges et de développement d'un système de tram-train sont vivement saluées comme étant à la hauteur des enjeux de desserte au niveau du bassin de vie.

L'option du prolongement jusqu'à Roberval est considéré comme une bonne idée par de nombreuses personnes, notamment dans la perspective à plus long terme d'une future connexion tram-train.

Services et innovations

Les usagers souhaitent un service d'information aux voyageurs performant et innovant.

Parmi les services cités, les contributeurs demandent notamment une information en temps réel sur le trafic et la localisation des tramways, des informations sur le taux de remplissage des rames et des informations sur l'actualité et l'histoire de la métropole (événements, spectacles, information sur les monuments, les rues,...)

Certains participants demandent aussi la mise en place d'une grille tarifaire adaptée à la diversité des situations et des améliorations quant à la possibilité d'acheter son titre de transport aux stations, à bord du tram ou encore de le composer plus facilement.

Des services associées aux parcs relais sont vivement souhaités par les contributeurs (conciergerie, consignes, point relais,...).

Parmi les innovations, de nombreux usagers souhaitent un réseau davantage connecté (wifi à bord, chargeur,...) et la mise en place d'applications innovantes.

Phase de travaux

Des inquiétudes et interrogations ont été exprimées sur le niveau et la qualité de desserte pendant les travaux. Ce sujet est un point de vigilance pour le Grand Nancy, mais aucune réponse n'a pu être apportée au cours de la concertation du fait de l'avancement des études.

Restructuration et réseau de transports en commun

Les participants demandent des précisions sur le devenir de certaines lignes du réseau STAN, notamment sur le secteur Est, et plus largement sur la restructuration du réseau en lien avec la Ligne 1.

Quelques interrogations sont apparues au cours de la concertation sur les rabattements et les liaisons directes périphérie / centre-ville. Dans l'hypothèse où le BHNS serait retenu, la question du rabattement des lignes Moselle et Madon aujourd'hui rabattues sur la Ligne 1 à Brabois a été abordée.

3.5. Les enjeux par secteur

Secteur central de Barrois à Vélodrome

Le tracé de base fait largement consensus dans le secteur central. Le tracé existant n'est pas remis en cause et demeure une desserte pertinente. Le renouvellement du matériel roulant est considéré comme indispensable pour pallier à la saturation de la Ligne 1.

La phase de travaux et ses inévitables contraintes a été citée par de nombreux contributeurs qui ont exprimé des inquiétudes à ce sujet.

Sur ce secteur, certains participants demandent à ce que le nombre de stations soit réduit (Maginot et le secteur du vélodrome sont cités) afin de réduire le temps de trajet.

Le secteur est

a) DE KLEBER A BARROIS

La notion de site partagé à Saint Max est comprise dans l'ensemble, toutefois l'impact d'un site partagé sur la fiabilisation de l'exploitation a suscité plusieurs questions. Le passage du tramway par l'avenue Carnot n'est pas remis en cause. La poursuite des études techniques est souhaitée pour garantir l'efficacité maximale du tramway sur cette section.

La possibilité de prolonger le tracé de base jusqu'aux casernes Kleber est attendu par un certain nombre de participants. Cette prolongation est perçue comme une réponse adaptée aux besoins de desserte induits par la densification urbaine de ce secteur. Le centre de maintenance ne soulève pas de questionnements particuliers.

La création d'une branche voie de la Meurthe interroge sur le niveau de fréquence à St Max et Essey-lès-Nancy. L'utilisation de cette branche pour adapter la fréquence des tramways au trafic est toutefois bien comprise. La possibilité d'une branche au Nord en direction de Malzéville est perçue favorablement.

Les échanges sur **le tracé dans Essey-Lès-Nancy** témoignent d'un intérêt manifeste des usagers pour conserver une desserte du quartier de Mouzimpré. Toutefois la desserte en tramway nécessite un approfondissement des études techniques pour s'adapter à la voirie existante, notamment sur la Rue des Prés.

b) OPTION A : EXTENSION JUSQU'À LA ZONE D'ACTIVITE DE LA PORTE VERTE

Cette option est largement plébiscitée, tant pour la desserte que le potentiel de rabattement pour les communes de l'Est.

Quelques participants demandent une prolongation de la Ligne 1 au-delà de Porte Verte, notamment vers Seichamps ou vers le débouché de la voie de l'Amezule.

Cette option suscite néanmoins la crainte d'une partie des commerçants du centre-ville de perdre des clients au profit de cette zone d'activité avec l'arrivée du tramway.

Le secteur ouest :

a) DE VELODROME A BOULEVARD DE L'EUROPE

Le maintien d'une desserte continue et à fréquence régulière sur ce secteur est très largement souhaité.

Quelques personnes interrogent la nécessité de desservir les Nations en tramway en mettant en balance la desserte du Plateau de Brabois, la desserte de du Plateau de Brabois en tramway étant considérée par eux comme prioritaire, eu égard à la desserte d'importants lieux d'emploi, de formation, de services de santé et d'habitation. Ces avis considèrent que la desserte des Nations en BHNS constitue une offre de service suffisante par rapport aux zones d'habitat.

b) LA DESSERTE DU PLATEAU DE BRABOIS ET DU TECHNOPOLE HENRI POINCARÉ

La desserte du Plateau de Brabois a été un sujet très largement abordé au cours de la concertation et a été un point de concentration des débats. De nombreux participants ont rappelé l'actuelle saturation du système existant en heure de pointe entre Vélodrome et Brabois.

Le développement du technopôle est au cœur des débats. De nombreuses contributions mettent en avant le développement du site avec les remontées d'un certains nombres d'emplois du CHRU et d'étudiants sur le Plateau de Brabois et des inquiétudes de saturation des réseaux de transport, de voirie et l'autoroute.

Quelques participations interrogent la pertinence du déplacement de nombreux services publics et de la concentration du développement économique sur ce secteur.

▪ VARIANTE 1 : PAR L'AVENUE JEAN JAURES, AU MOYEN D'UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Au cours des débats, plusieurs points en faveur du BHNS ont été identifiés. En premier lieu, le coût contenu de cette variante a été mis en avant, permettant ainsi de développer le réseau en réalisant des options. D'autre part, l'intérêt d'une desserte plus étendue en BHNS sur l'ensemble du plateau de Brabois au-delà du CHU a été souligné.

Au cours des débats, la capacité du BHNS à transporter l'ensemble des voyageurs en heure de pointe du matin a été questionnée ; ainsi que la réalité et la faisabilité d'une correspondance quai à quai. Le réaménagement de la place du Vélodrome interroge de même que la cohabitation de différents modes dans cet espace contraint.

Des questions ont été posées pour connaître le coût d'investissement total du BHNS sur une durée de trente ans, afin de pouvoir comparer avec l'investissement nécessaire aux deux autres variantes de desserte du plateau en tramway. Plusieurs contributions soulignent l'intérêt d'un BHNS électrique par rapport à des bus thermiques, notamment pour des questions de pollution et d'environnement sonore. Des avis ont émis la possibilité que le BHNS ne soit qu'une première phase d'une desserte du plateau de Brabois par un tramway.

Le sujet de la correspondance

La correspondance au Vélodrome dans le cas du choix du BHNS pour monter sur le Plateau de Brabois est un sujet majeur de la concertation.

La correspondance tramway / BHNS suscite des questionnements et des inquiétudes, avec le sentiment de retour en arrière par rapport à la situation actuelle. De nombreux avis pointent une incohérence entre le mode BHNS et le développement attendu du Technopole. Pour certains, cela engendrerait un risque de perte d'attractivité du technopole Henri Poincaré.

Parmi les avis, le sujet de l'accessibilité des PMR au BHNS et le dispositif déployé pour leur permettre d'effectuer la correspondance à Vélodrome interrogent. Plus largement de nombreux participants demandent des précisions sur l'aménagement et le fonctionnement de la correspondance quai à quai prévue. Certains souhaitent que la Métropole organise un test grandeur nature pour expérimenter la correspondance tramway / BHNS à Vélodrome.

Quelques contributions relativisent les impacts de la correspondance et font référence à la nécessité de correspondances dans tous les réseaux de transport en commun de grande ampleur.

- **VARIANTE 2 : PAR L'AVENUE DU GENERAL LECLERC, AU MOYEN D'UN TRAMWAY**

Les contraintes d'insertion d'un tramway dans l'avenue du Général Leclerc et les impacts fonciers qui en découlent n'ont pas toujours été compris au cours de la concertation et ont suscité de nombreuses questions.

De nombreux avis et questions ont été exprimés pour connaître les modalités d'insertion du tramway et notamment dans des variantes de sites partagés et d'alternat afin de permettre de limiter les acquisitions foncières. Les conditions d'exploitation (fréquence, conditions de circulation) ont été interrogées pour connaître le niveau de service. La desserte du Plateau de Brabois par un tramway sur deux depuis la station Vélodrome, compte tenu de la création d'une nouvelle branche Boulevard de l'Europe – Nations, n'a pas été comprise par tous. .

Il a été souhaité à plusieurs reprises que l'insertion d'un tramway sur l'avenue du Général Leclerc ne se fasse pas au détriment de la circulation automobile.

Afin de limiter les problématiques d'insertion, plusieurs contributeurs proposent d'emprunter l'avenue du Général Leclerc dans un sens et l'avenue Jean Jaurès dans l'autre sens. Cette alternative est perçue comme une solution permettant de réduire les impacts fonciers.

- **VARIANTE 3 : PAR LE BOULEVARD DES AIGUILLETES ET VAL DE VILLERS, AU MOYEN D'UN TUNNEL**

Quelques participations évoquent le coût d'une telle solution et les impacts environnementaux, toutefois la variante 3 ne rencontre pas d'opposition marquée.

Dans la dernière période de concertation, au regard de la complexité de l'insertion d'un tramway sur l'avenue du Général Leclerc et de la demande continue et répétée de la part de nombreux participations d'une desserte continue, en tramway, depuis Vélodrome, jusqu'à Brabois ; la variante 3 est apparue comme une option qui présente de nombreux avantages. Cette variante permet pour certains contributeurs une desserte plus efficace des sites universitaires, une continuité de parcours sans correspondance, en dépit d'un coût élevé.

- **AUTRES POSSIBILITES EVOQUEES**

Au cours de la concertation, quelques participations ont suggéré d'autres solutions pour assurer la desserte de la Ligne 1 :

- le téléphérique
- le tramway à crémaillère pour la montée au plateau de Brabois
- le passage par l'Avenue Paul Muller pour éviter les contraintes foncières de l'Avenue Général Leclerc.

- c) OPTION B : EXTENSION BOULEVARD DES AIGUILLETES, JUSQU'À LA FACULTE DES SCIENCES**

Cette option a été abordée majoritairement en lien avec la variante 3 de desserte du plateau de Brabois en tunnel. La desserte du Campus des Sciences, de l'IIUT, du lycée Stanislas, et l'ouverture apportée sur la commune de Villers-lès-Nancy, sont abordées par les participants favorables à cette option.

- d) OPTION C : EXTENSION JUSQU'À LA ZONE D'ACTIVITE DE ROBERVAL**

Cette option est globalement bien accueillie. Les participants favorables à cette option mettent en avant l'intérêt de la localisation du site en termes d'intermodalité : à la croisée de l'autoroute et du réseau ferroviaire. Cette option est liée à la desserte des Nations. Elle est de fait mise en balance avec la desserte du Plateau de Brabois et perçue comme moins prioritaire.

Plusieurs contributions évoquent l'implantation d'un P+R pour garantir le report modal au sein de la Métropole. Quelques contributions interrogent la possibilité de prolonger la ligne au-delà vers Porte Sud pour permettre une desserte Sud du bassin de vie.

Le principe et l'intérêt d'une connexion tram-train sont largement compris. La desserte des gares du sud de l'agglomération et l'idée d'une interconnexion entre plusieurs modes de transport est favorablement accueillie. Plusieurs participants s'interrogent la possibilité pour les véhicules de type tramway d'emprunter les voies ferrées.