

Conseil Métropolitain du vendredi 20 avril 2018
Communication : Renouvellement et extension de la ligne 1 -
Suites de la concertation

1. RAPPEL DU CONTEXTE ET DE L'HISTORIQUE DU PROJET

Le Grand Nancy conduit au travers de l'ensemble de ses documents stratégiques comme le Projet Métropolitain ou encore le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements (PLUi-HD), des réflexions convergentes portant notamment sur le lien nécessaire entre urbanisme, déplacements et habitat, mais également sur l'ouverture et l'ancrage de ses politiques publiques à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie Nancéen.

La construction et le rayonnement du territoire métropolitain de demain, se concrétiseront en particulier autour des enjeux suivants :

- les connexions entre les personnes, les activités, les idées, au fondement du projet métropolitain ;
- la conciliation entre le développement urbain et la gestion économe des ressources et des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- l'adéquation entre le développement urbain et l'offre de mobilité, qui implique un lien fort entre transports tous modes, stationnement et urbanisme ;
- de poursuite du développement de la ville des proximités intégrant le développement des modes de déplacements actifs, la diminution des nuisances liées à l'automobile, le renforcement de l'accessibilité pour tous ;
- le développement des mobilités à l'échelle du bassin de vie, du Sud Lorraine et du Sillon Lorrain.

La facilitation de la mobilité et des déplacements est au cœur de plusieurs de ces sujets, et constituera pour la métropole de demain le ciment des territoires ; en effet, les habitants vivent déjà aujourd'hui leurs déplacements quotidiens en faisant fi des limites administratives.

Les réflexions sur le PLUi-HD intègrent notamment une réflexion corrélée entre croissance urbaine et transports. Par ailleurs le Grand Nancy relance actuellement la procédure de mise en concurrence pour le choix du futur délégataire du réseau Stan. Le projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 viendra constituer un des grands enjeux du volet mobilité du PLUi-HD et de la future délégation de service public qui permettra de bénéficier de l'avis des experts des entreprises et du futur délégataire.

Les échanges qui ont eu lieu lors des conseils métropolitains du 10 Février 2017 et du 15 Septembre 2017, ont permis de mettre en lumière la richesse des interactions entre le Grand Nancy et les territoires voisins. Le projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 doit donc être la première pierre dans la construction d'un véritable réseau de Transports en Commun en Site Propre à l'échelle du bassin de vie.

A ce titre, il est attendu que la Loi d'Orientation sur les Mobilités qui sera soumise au Parlement avant l'été, fasse évoluer significativement les choses au profit des territoires :

évolution des compétences, gouvernances partagées, financement et technologies nouvelles. La double étoile ferroviaire et routière de Nancy, le nouvel élan donné au Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN) et les travaux de la Multipole Sud Lorraine en matière de coordination des mobilités à l'échelle du sud du Département, constituent des éléments de contexte importants.

La ligne 1 actuelle

Pour mémoire, au début des années 2000, la Communauté urbaine du Grand Nancy a fait le choix d'équiper une de ses lignes de transports collectifs d'un matériel roulant innovant produit par l'entreprise Bombardier : le Transport sur voie Réservée (TVR). Cette technologie hybride entre un bus et un tramway permettait au matériel d'être en même temps « guidé » par un rail central sur la majeure partie de son tracé et « déguidé » pour s'insérer dans la circulation à Saint-Max et Essey-lès-Nancy, et desservir le plateau de Brabois à Vandœuvre-lès-Nancy après avoir gravi la très forte pente permettant d'accéder au plateau.

Le TVR qui était à l'époque fortement recommandé par l'Etat comme un système intermédiaire d'avenir, entre le tramway sur rails et le bus, pour les métropoles de taille moyenne telle que Nancy, devait grâce à la construction d'un ensemble de deux autres lignes similaires répondre aux besoins en déplacements de l'agglomération.

Le système s'est avéré rapidement défectueux avec de graves incidents qui ont conduit à l'interruption de l'exploitation pendant un an entre 2000 et 2001. Le Grand Nancy a demandé une expertise sur le matériel roulant TVR. Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a conclu que la solution la plus rationnelle était de faire durer le matériel roulant jusqu'à l'horizon 2020-2022 tout en assurant une maintenance soutenue pour les infrastructures. Fort de ces conclusions, le Grand Nancy a choisi de conduire des études à partir de 2014 pour analyser à la fois les perspectives de trafic, les demandes de mobilité, les solutions techniques envisageables.

La ligne 1 actuelle supporte une forte fréquentation. Malgré les difficultés d'exploitation actuelles de la ligne et la capacité limitée des véhicules de type TVR, la ligne 1 transporte 45 000 personnes par jour, soit 37% des voyageurs du réseau. La modélisation montre qu'un système performant et plus capacitaire accroîtrait la fréquentation quotidienne de cette ligne à 65 000, voire 70 000 voyageurs.

La multiplicité des parties prenantes

Le projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 s'inscrit donc dans une perspective interterritoriale, notamment avec les autorités organisatrices de transport. Au-delà, ce projet est transversal et impacte de nombreuses compétences.

De manière légitime, le projet devra faire l'objet d'une considération particulière de la part des potentiels co-financeurs tels que :

- l'Etat, qui trouvera dans le projet une réponse à ses objectifs de mobilité et de développement durables, en accord avec sa priorisation des transports du quotidien. Pour bien d'autres compétences de l'Etat ce projet est d'importance,

notamment pour la politique de la ville et de rénovation urbaine, l'accès à l'enseignement supérieur, l'accès aux établissements de soins, la politique de l'emploi. Spécifiquement, l'Etat est aussi lié par son rôle antérieur dans le processus conjoint de choix du système TVR ;

- La Région Grand Est, depuis la loi MAPTAM, significativement plus concernée par les infrastructures de transports, qu'elle ne gère pas nécessairement elle-même. Elle a acquis un rôle partenarial particulier sur les enjeux de l'intermodalité et les pôles d'échanges. La Région est en outre un partenaire évident, avec son rôle au titre de l'aménagement du territoire et du développement économique. Typiquement, l'asymétrie emplois-habitants du bassin de vie (le Grand Nancy a proportionnellement beaucoup plus d'emplois que d'habitants) fait de la diffusion par le tram des « voyageurs pendulaires » accédant par la gare un enjeu important ;
- L'Union Européenne, toujours présente au travers du FEDER aux côtés des habitants du Grand Nancy lorsque la Communauté urbaine a investi dans les transports publics, même s'il est probable que la nouvelle politique de cohésion ne financera plus que de manière très restrictive les transports urbains dans les Etats membres tels que la France ;
- le Département de la Meurthe et Moselle, au titre de ses compétences de cohésion territoriale et de ses compétences sociales et de solidarités : amélioration des mobilités des personnes handicapées, dessertes d'établissements sociaux, desserte du quartier prioritaire de Vand'Est...

Les débats précédents

Le projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 a fait l'objet de deux débats particulièrement riches lors des conseils métropolitains du 10 février et du 25 septembre 2017.

Sur la base des premières études permettant un cadrage général, les élus de la Métropole ont pu engager le 10 février 2017, un premier débat principalement ciblé sur les études techniques et le calendrier.

Ces échanges ont permis à chacun de pouvoir exprimer les différents enjeux que constitue la ligne 1 pour la métropole. Ces enjeux de développement urbain, de desserte de l'agglomération, de liens avec le bassin de vie mais également budgétaires ont permis de lancer une concertation préalable auprès du public. Le dossier présenté au public détaillait ainsi les éléments fixes (un tronç commun d'Essey à Vandoeuvre Nations, un matériel roulant capacitaire, un coût contenu) et ce qui devait encore faire l'objet d'un débat (les trois variantes de montée à Brabois, les options de prolongation,...).

Il a été alors décidé que ces échanges devaient se poursuivre par des consultations élargies sur l'évolution du projet avec les élus dans chaque commune, mais également avec le Conseil régional, le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN), le Conseil départemental, le Conseil du Développement Durable, le Conseil de la Vie Etudiante ou encore les acteurs socio-économiques et institutionnels du territoire métropolitain.

Cette phase de concertation informelle, qui s'est achevée à l'été 2017, a permis au Conseil métropolitain de décider par délibération en date du 15 septembre 2017, l'approbation du pré-programme du projet et le lancement de la concertation préalable réglementaire au sens de l'article L121-15 et suivants du Code de l'Environnement.

2. UNE CONCERTATION REUSSIE

La concertation qui s'est tenue entre le 27 Novembre 2017 et le 27 Janvier 2018, le Grand Nancy a fait le choix volontaire de demander à la Commission Nationale du Débat Public de l'accompagner avec la désignation d'un garant de concertation. Personnalité indépendante, M. Régis Guyot, assisté de M. Jacques Roudier, avait pour mission d'accompagner le Grand Nancy dans la mise en œuvre de la concertation en garantissant au public, d'une part le droit à une information claire et de qualité et d'autre part la possibilité de pouvoir s'exprimer de manière libre et variée. Conformément à l'article L121-16-1 du Code de l'Environnement, le garant a établi un bilan de la concertation qui a été rendu public et publié le 9 Mars 2018. Le bilan du garant est fourni en annexe 1.

Le dispositif d'information du public

Pour mobiliser le plus grand nombre, la Métropole a mis en œuvre un dispositif complet d'information et d'annonce de la concertation.

Au-delà des dispositions minimales obligatoires (annonce légale, notice du projet et registres en mairies et au siège du Grand Nancy), la Métropole a choisi de déployer un large éventail de canaux d'information : annonce dans la presse et à la radio, écrans numériques d'information voyageur du réseau Stan, affiches sur l'espace public, annonces sur les réseaux sociaux,...

Pour susciter une participation nombreuse et complète, le Grand Nancy a mis en œuvre une gamme variée de dispositifs pour aller à la rencontre des habitants :

- Des réunions publiques et ateliers (au nombre de 8). Certaines réunions ont fait l'objet d'une captation vidéo pour permettre au public de pouvoir les visionner en décalé ;
- Des conversations mobiles pour aller à la rencontre des usagers (au nombre de 7 tout au long de la ligne) ;
- Une plateforme numérique dédiée (avenirligne1.jenparle.net), qui a remporté un succès important avec 11 678 visites et 653 contributions ou commentaires ;
- Des pages internet dédiées à la concertation Ligne 1 sur le site de la Métropole du Grand Nancy qui ont été vues 3 500 fois ;
- Une adresse mail dédiée ;
- Des vidéos d'explication du projet.

Le détail de ces dispositifs et de leur utilisation par les citoyens est fourni en annexe 2.

3. DES AVIS PERTINENTS ET VARIES...

Au travers de l'ensemble des moyens mis à sa disposition le public, mais également les acteurs constitués ont pu exprimer un ensemble d'avis qui par leur variété ont traité de l'ensemble des problématiques du projet. De manière synthétique, ces avis se sont portés sur les thèmes suivants :

Le projet dans sa globalité

Le besoin de renouvellement et d'extension de la ligne 1 a bien été compris par les participants. Si dans la manière de solutionner la question du renouvellement de la ligne 1 des avis différents se sont exprimés, le public a dans sa très grande majorité reconnu la nécessité de changer le matériel actuel qui dépassé par son succès et sa fréquentation, ne parvient plus à transporter de manière satisfaisante la clientèle. A ce titre, l'inconfort et la saturation actuelle de la ligne 1 ont été largement cités et la tenue du calendrier est perçue comme un enjeu fort afin de mettre fin à cette situation dans les meilleurs délais.

De ce fait et majoritairement les avis exprimés sont donc favorables au projet de renouvellement de la ligne 1.

Le mode de transport

La concertation présentait les trois possibilités pour le matériel roulant (Bus à Haut Niveau de Service, Tramway sur pneus et Tramway sur rails). Dans les expressions tant écrites qu'orales, le tramway sur rails a été largement plébiscité lors de la concertation. En effet, pour beaucoup de participants, le choix de ce type de matériel roulant permettra de donner une image plus moderne et attractive de la Métropole tout en renforçant la fiabilité technique.

Le tramway est perçu comme un outil d'aménagement de la ville mais également comme un vecteur d'image positive pour la métropole.

L'amélioration du confort et la nécessité d'innovation sur les services à proposer à bord ressortent comme des points essentiels du futur système de transport. Ce point a été particulièrement mis en exergue par le travail du Conseil de Développement Durable (C3D) et du Conseil de la Vie Etudiante (CVE), qui au travers d'un questionnaire et d'un atelier spécifique ont produit un document qui permettra d'alimenter les futures réflexions sur le projet.

Le tramway sur rails a en outre souvent été apprécié comme la seule solution technique souhaitable dans la mesure où il est a priori compatible avec une interconnexion à un réseau de tram-trains.

Les enjeux liés aux usages quotidiens

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

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.

Le confort et la sécurité aux stations ont également été fréquemment évoqués comme des pistes d'amélioration par rapport à la situation existante.

La question de l'intermodalité a souvent été évoquée sous l'angle de l'interface vélo/tram. Des attentes ont notamment été exprimées concernant l'apaisement et la requalification des espaces urbains, singulièrement en faveur des piétons et des cyclistes.

La création de parkings-relais (P+R) supplémentaires est très largement souhaitée, aux extrémités et au sein de l'agglomération.

Les enjeux par secteur

a) 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 la desserte actuelle est ressentie comme pertinente. 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.

b) Secteur est

Le choix d'un site partagé mixte Tram/voiture à Saint Max a également été bien compris à condition que ce choix ne vienne pas dégrader les conditions d'exploitation et notamment la fréquence de passage du tramway sur le reste de la ligne.

Sur ce secteur, le prolongement au-delà de Mouzimpré jusqu'aux casernes Kleber est attendu par un certain nombre de participants. La question de la desserte du quartier de Mouzimpré, qui doit encore faire l'objet d'études complémentaires avant l'enquête publique, a également soulevé des débats. Plusieurs participants ont manifesté le souhait que le quartier continue à bénéficier d'une desserte de qualité.

Enfin, l'option A, de prolongement jusqu'au secteur économique et commercial de la Porte Verte, a recueilli de nombreux avis favorables parmi les habitants de l'Est s'étant exprimés. Cependant, des habitants du centre de Nancy ont également exprimé des inquiétudes quant à la concurrence commerciale possible avec le centre-ville de Nancy.

c) Secteur ouest

La desserte du secteur ouest a concentré une part importante des débats, avec une très forte cristallisation sur la question de la desserte du Plateau de Brabois.

De manière générale, l'ensemble des contributeurs a exprimé la nécessité que le Technopole Henri Poincaré en général et le Plateau de Brabois en particulier bénéficient d'une desserte en transports en commun efficace et suffisamment dimensionnée pour faire face à la demande actuelle, mais surtout future.

Sur ce secteur, les 3 variantes proposées pour monter au Plateau de Brabois ont été

largement débattues :

- la variante 1 (BHNS) a été critiquée, au-delà des aspects techniques, comme un manque d'ambition de la part de la Métropole au regard du développement programmé du Technopole Henri Poincaré. La correspondance au niveau du Vélodrome est perçue par un grand nombre d'usagers comme une régression par rapport à la situation actuelle et difficilement réalisable. Certains contributeurs se sont néanmoins exprimés en faveur de cette variante en mettant en avant son coût largement inférieur par rapport aux 2 autres variantes proposées.
- La variante 2, en tramway par l'avenue du Général Leclerc : Les contraintes d'insertion et les impacts fonciers qui en découlent n'ont pas toujours été compris au cours de la concertation et ont suscité de nombreuses questions. Ainsi, de nombreux avis et questions ont porté sur la possibilité de trouver de nouvelles variantes afin de permettre de limiter les acquisitions foncières. La desserte 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 également pas été comprise par tous. Pour de nombreux habitants, il a été souhaité que l'insertion d'un tramway sur l'avenue du Général Leclerc ne se fasse pas au détriment de la circulation automobile.
- La variante 3 associée à l'option B consiste à monter au Plateau de Brabois depuis le vélodrome par le boulevard des Aiguillettes puis par le Val de Villers au moyen d'un tunnel. Cette solution a été perçue en début de concertation comme irréaliste en raison de son coût et de ses impacts environnementaux. Cependant au fur et à mesure de la concertation, plusieurs voix se sont exprimées en sa faveur, notamment car elle permet une desserte optimale de l'ensemble du Technopole Henri Poincaré avec ses nombreuses écoles, universités et sites de loisirs.

La desserte du quartier des Nations est désirée par de nombreux participants même si certains ont mis cette desserte en balance avec la montée en tramway au Plateau de Brabois.

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.

4. ...DONT LA METROPOLE TIRE DE PRECIEUX ENSEIGNEMENTS

Conformément à l'article R121-24 du Code de l'Environnement, les éléments recueillis pendant la concertation préalable et dont la synthèse figure ci-dessus, doivent permettre à la Métropole du Grand Nancy de se positionner sur les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Les enseignements que la Métropole retient sont les points suivants :

La mobilisation du public a été importante et le débat constructif ; la concertation mérite d'être poursuivie

Le succès de la concertation incite à poursuivre la communication et l'information auprès du public. Les canaux numériques qui ont démontré leur efficacité pourraient être privilégiés sans pour autant abandonner les moyens physiques (et notamment le magazine Grand Nancy Actu) afin de pouvoir toucher toute la population.

La communication sur la phase de travaux devra être efficace et nécessite d'être bien anticipée afin de répondre aux inquiétudes soulevées pendant la concertation.

La nécessité de renouvellement a été bien comprise, c'est la légitimité du projet

La situation de saturation actuelle, largement exprimée lors de la concertation, couplée à la fin de vie du TVR met en évidence que la tenue du calendrier est un enjeu fort du projet afin de proposer de meilleures conditions d'utilisation dès 2023.

Le tracé de base est consensuel

La très grande majorité des avis exprimés sur le tracé de base (Kléber - Barrois - Vélodrome - Boulevard de l'Europe/Jeanne d'Arc) est favorable.

Cela confirme que ce tracé est l'axe fort sur lequel doit venir s'appuyer la future ligne 1.

Le choix du tramway sur rails est plébiscité

Le tramway sur rails fait consensus. Il représente un système de transport fiable et performant et permet de répondre favorablement au besoin d'augmentation de la capacité de voyageurs.

Au regard des avis exprimés, la Métropole devra être attentive aux points suivants : confort et aménagements intérieurs, accès pour les PMR, services proposés à bord et aux stations.

L'aménagement urbain doit faire l'objet d'une attention spécifique

La concertation a permis de mettre en lumière l'attention particulière à apporter dans le cadre du renouvellement et de l'extension de la ligne 1 à l'aménagement urbain :

- Une insertion visuelle fine du tramway dans son paysage urbain, en prenant en compte les spécificités des lieux traversés ;
- une cohérence visuelle entre le tramway et les stations ;
- un aménagement qualitatif des stations (abris, accessibilité piétons et cyclistes) et des espaces publics alentours.
- l'accès aux PMR devra être facilité tant sur l'espace public qu'à l'intérieur du matériel roulant.

La nécessité impérieuse d'avoir une vision globale des mobilités à l'échelle du bassin de vie

Le renouvellement et l'extension de la ligne 1 doit être l'occasion de répondre globalement aux besoins de mobilité des usagers aux niveaux de la Métropole mais aussi à l'échelle du bassin de vie Nancéien.

Une vigilance particulière devra être portée sur la cohérence entre la future ligne 1 et le réseau de transport actuel notamment à l'est de l'agglomération. L'information sur la restructuration du réseau, inhérente au projet, devra être claire et partagée, tant après à la mise en service que pendant les travaux.

La prise en compte des modes actifs devra être traitée à toutes les étapes du projet afin de les intégrer tout au long du tracé, soit sur l'axe de la ligne, soit sur des axes parallèles.

L'ambition métropolitaine pour le Technopole Henri Poincaré doit déboucher sur la continuité du tramway jusqu'au Plateau de Brabois

La possibilité et les moyens à mettre en œuvre pour desservir Brabois en tramway sur rails ont été largement débattus tout au long de la concertation.

L'ambition doit être d'accompagner le développement du Technopole Henri Poincaré en proposant un service de transport adapté aux besoins.

Les études doivent être poursuivies afin de trouver la meilleure solution en termes d'efficacité, d'impacts et de coûts.

Option A : une prolongation attendue jusqu'à la Porte Verte

Cette option apparaît à court terme comme pertinente, car elle permet une desserte de la zone économique et commerciale de la Porte Verte, qui comporte de nombreux emplois, mais surtout elle rapproche du tramway les communes de Pulnoy, Seichamps et Saulxures, tout en permettant de structurer les déplacements à l'échelle de l'Est de l'agglomération par la constitution d'un pôle d'échange et d'un parking relais au terminus ou proche du terminus. Le fait que la ligne passe au-delà de la rocade sud-est (ancienne RD674), permettra en effet une restructuration plus efficace du réseau Stan pour une meilleure desserte de l'ensemble des communes de l'Est.

Option B : Desserte du Campus Sciences par le Boulevard des Aiguillettes : Un intérêt immédiat

La desserte du Technopôle Henri Poincaré dans toutes ses composantes apparaît comme une nécessité et une évidence porteuse d'avenir pour la Métropole. L'option B, permet ainsi une desserte du Campus des Sciences, de l'IUT Nancy-Brabois, du Lycée Stanislas et du jardin botanique.

L'option B, qui présente un intérêt certain à court terme, notamment en prenant en compte les projets de réaménagement du Campus Sciences portés par l'Université de Lorraine, permettrait également une prolongation ultérieure du tramway par le Val-de-

Villers vers le plateau de Brabois.

Option C : Prolongation Roberval, un intérêt reconnu ... dans une vision de l'échelle du bassin de vie à plus long terme

La prolongation du tramway jusqu'à la zone commerciale de Roberval présente un intérêt certain pour les développements ultérieurs du réseau de transports en commun en constituant un pôle d'échange majeur de l'agglomération. La possibilité d'interconnecter le tramway avec l'autoroute A330 et un parking relais attenant, avec une gare d'interconnexion, voire avec une liaison de tram-train, permettra d'ouvrir le réseau de transports sur le bassin de vie.

Cependant, la concertation a aussi mis en évidence que le secteur Roberval mérite une approche transversale globale au moyen d'une réflexion prospective et stratégique à inscrire par exemple dans la démarche PLUi-HD. La réalisation de cette option pourrait alors être faite dans une étape ultérieure.

5. LES ORIENTATIONS ET MESURES QUE LA METROPOLE COMPTE METTRE EN ŒUVRE : LE RENOUELEMENT COMPLET ET L'EXTENSION DE LA LIGNE 1 PAR UN TRAMWAY SUR RAIL

Le succès de la concertation, tant sur la forme et le nombre, qu'en terme de contenu, oblige la Métropole.

Il oblige la Métropole à en tenir compte de manière substantielle, aussi bien sur la conduite du projet que dans son contenu.

En premier lieu **le tramway sur rails s'impose**, parce qu'il est robuste, éprouvé, capacitaire et compatible avec un réseau de tram-train. Et aussi parce qu'au-delà du remplacement du TVR, les citoyens demandent pour leurs transports urbains et pour le tramway en particulier de la performance, du confort et de la modernité.

Certains diront : « enfin un vrai tramway ! »

En deuxième lieu le tramway, pour ne pas simplement répondre aux injonctions de la « poursuite de ce qui existe » et pour dépasser le scepticisme autour de la correspondance au Vélodrome, doit **répondre à l'ambition majeure de l'histoire métropolitaine : passer de la desserte du Plateau de Brabois à la desserte du Technopole Henri Poincaré (THP) dans son ensemble.**

En conséquence, parce que les technologies d'aujourd'hui le permettent, **le tramway devra s'affranchir de la pente du coteau du Montet pour, à partir du Vélodrome et**

sans rupture de charge, relier entre eux les sites du Technopôle Henri Poincaré jusqu'au CHRU.

Troisièmement le tramway devra non seulement constituer la colonne vertébrale du réseau de transports urbain de la Métropole, mais aussi étendre son rayon d'action pour relier et desservir les pôles majeurs d'activités jusqu'à, au-delà des frontières du territoire métropolitain, aller à la rencontre du bassin de vie et de déplacement de Nancy.

C'est pourquoi il est proposé que **la Métropole retienne pour son réseau de tramway l'ensemble des options présentées : vers la Porte Verte, vers le campus Aiguillettes et vers Roberval.**

Cependant la Métropole doit faire face à trois contraintes majeures :

- l'échéance de fin de vie du TVR impose d'être prêt pour 2022, 2023 au plus tard, et donc de prendre une décision maintenant, pour un projet dont l'enquête publique doit être menée avant la fin de l'année 2019 et les travaux programmés de 2020 à 2022 ;
- si le tramway sur rails peut gravir le coteau du Montet et rejoindre le Plateau de Brabois, les études préalables ont montré que toutes les hypothèses supposent des conséquences, des contraintes et des impacts importants qui doivent être évalués précisément ;
- la Métropole ne peut pas envisager d'emblée un investissement qui dépasserait 240 à 250 M€ (assorti d'un montant de subventions espéré de 40 à 50 M€), sauf à s'engager dans un surendettement dangereux.

En conséquence la solution proposée est d'organiser la réalisation du renouvellement et de l'extension de la ligne 1 en 2 projets :

1. Un premier projet consensuel, soutenable financièrement et compatible avec le planning imposé : le renouvellement et une première partie d'extension de la ligne 1 :

Le projet contiendrait

- le tramway sur le tracé de base : Kléber - Barrois - Vélodrome - boulevard de l'Europe/Jeanne d'Arc ;
- le bus à haut niveau de service (BHNS) en correspondance au Vélodrome pour desservir le Plateau de Brabois ;
- une extension en tramway jusqu'à la zone d'activité de la Porte Verte (option A) ;
- une extension en tramway par le boulevard des Aiguillettes jusqu'au campus sciences (à hauteur du jardin botanique – option B).

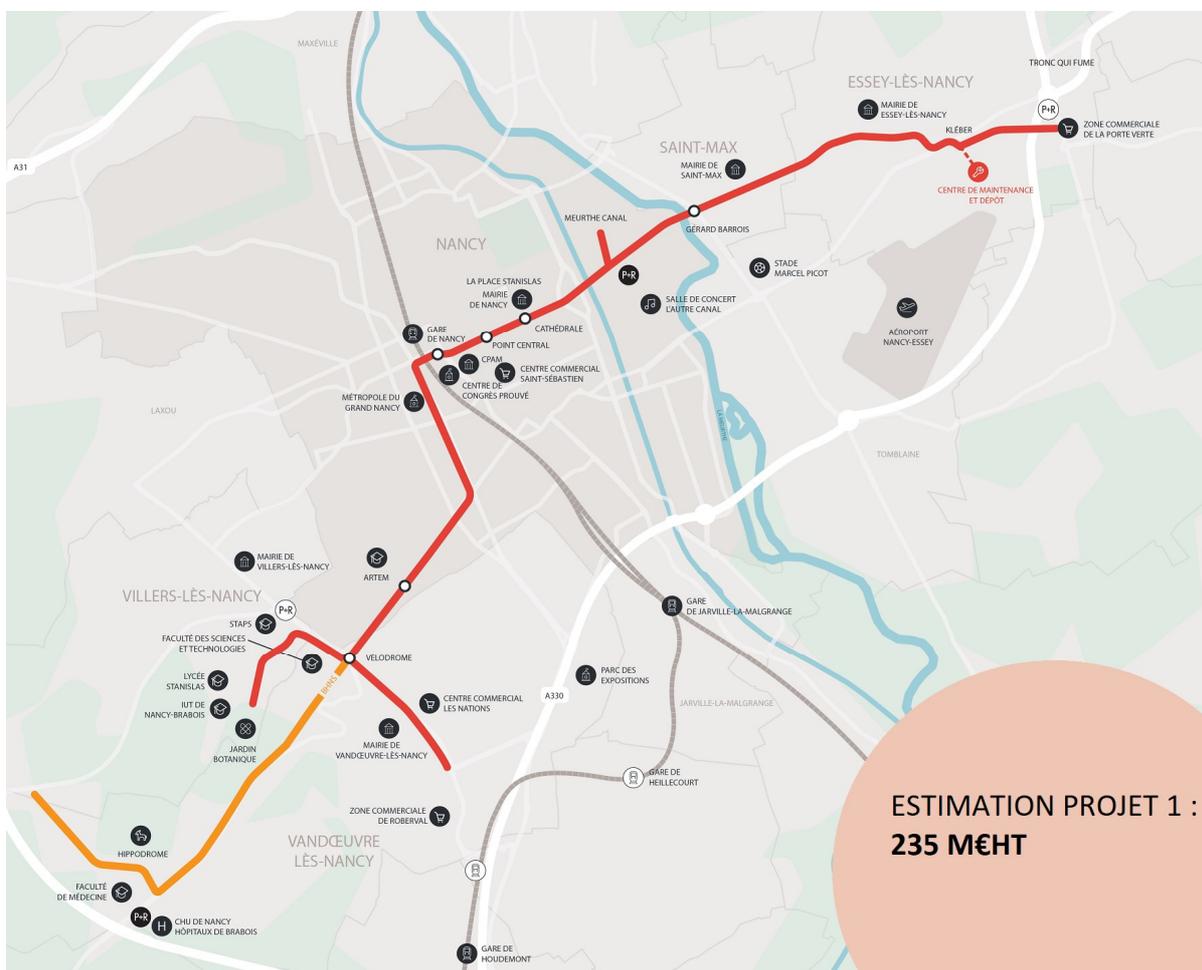
Cela permettra de réaliser l'objectif de renouvellement du matériel roulant et ainsi de mettre fin aux problèmes de saturation tout en respectant le planning annoncé lors de la concertation.

Ce projet permettra également d'étendre la ligne 1 à de nouvelles zones d'activité et d'attractivité : Porte Verte pour l'option A, Campus des sciences, IUT, Lycée Stanislas et jardin botanique pour l'option B.

Cela donnera aussi l'opportunité de mieux irriguer le Technopole dans son ensemble par le BHNS.

Pour ce projet, la concertation met en évidence les points suivants comme des points d'attention particulière pour sa réussite :

- L'aménagement du Vélodrome pour optimiser la correspondance quai à quai et pour permettre une circulation efficace des BHNS dans les 2 sens (BHNS allant et venant du Technopole Henri Poincaré) ;
- L'efficacité de la traversée de Saint-Max et d'Essey en site partagé, afin de ne pas dégrader la régularité du tramway notamment en bout de ligne.



2. Un second projet permettant la desserte du Technopole Henri Poincaré en tramway sur rails et une nouvelle extension vers Roberval

Le Grand Nancy acte que le développement du Technopole Henri Poincaré, que ce soit par le regroupement successif d'activités publiques du CHRU ou de l'Université, ou le

développement des activités économiques et privées impulsées par la démarche de refondation en cours, **nécessite une desserte par un projet en tramway sur rails sans rupture de charge.**

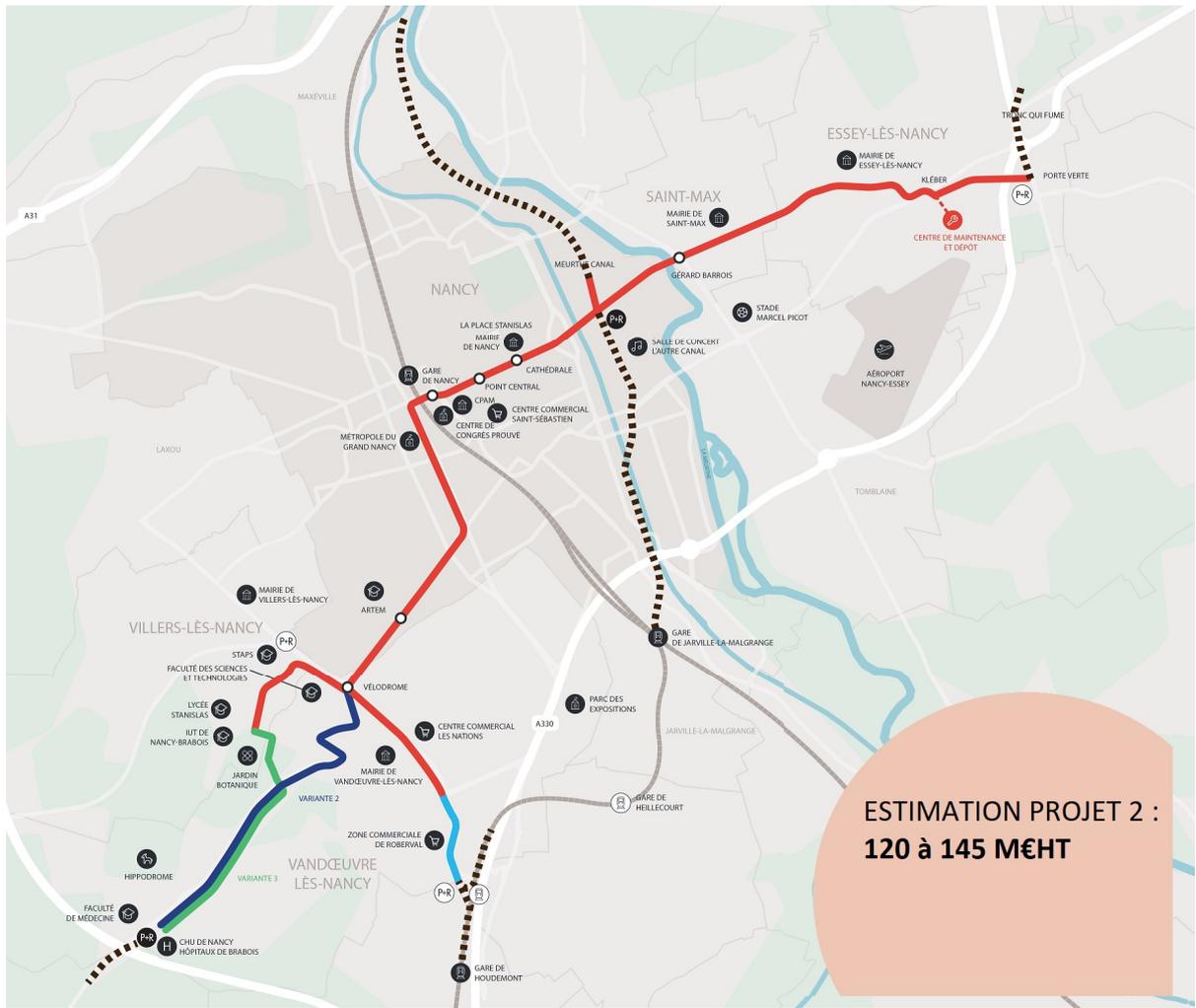
La concertation a cependant mis en avant que ce projet à part entière doit encore faire l'objet d'études préalables complémentaires pour permettre, compte tenu de son coût financier important, un choix totalement éclairé. Ces études seront l'occasion de poursuivre la concertation sur les différentes solutions pour desservir idéalement l'ensemble du Technopole Henri Poincaré.

L'objectif sera de trouver la meilleure solution en termes d'efficacité de transport, d'impacts environnementaux et humain et de coût global (investissement mais aussi exploitation sur la durée). Pour cela, **il est proposé de créer un comité de suivi** qui aura pour objectif de suivre les études et d'expertiser les différentes solutions techniques, en quelque sorte de garantir la bonne avancée du projet afin que celui-ci aboutisse.

Ce second projet permettra également de caler le calendrier du tramway sur celui du développement du Technopole Henri Poincaré et de lisser le budget sur une période plus longue. Le Grand Nancy s'engage à ce que ces études et cette concertation soient engagées concomitamment à la mise en œuvre du premier projet, et à ce que leurs résultats aboutissent à l'automne 2019 afin qu'une décision de principe soit prise avant la fin du présent mandat.

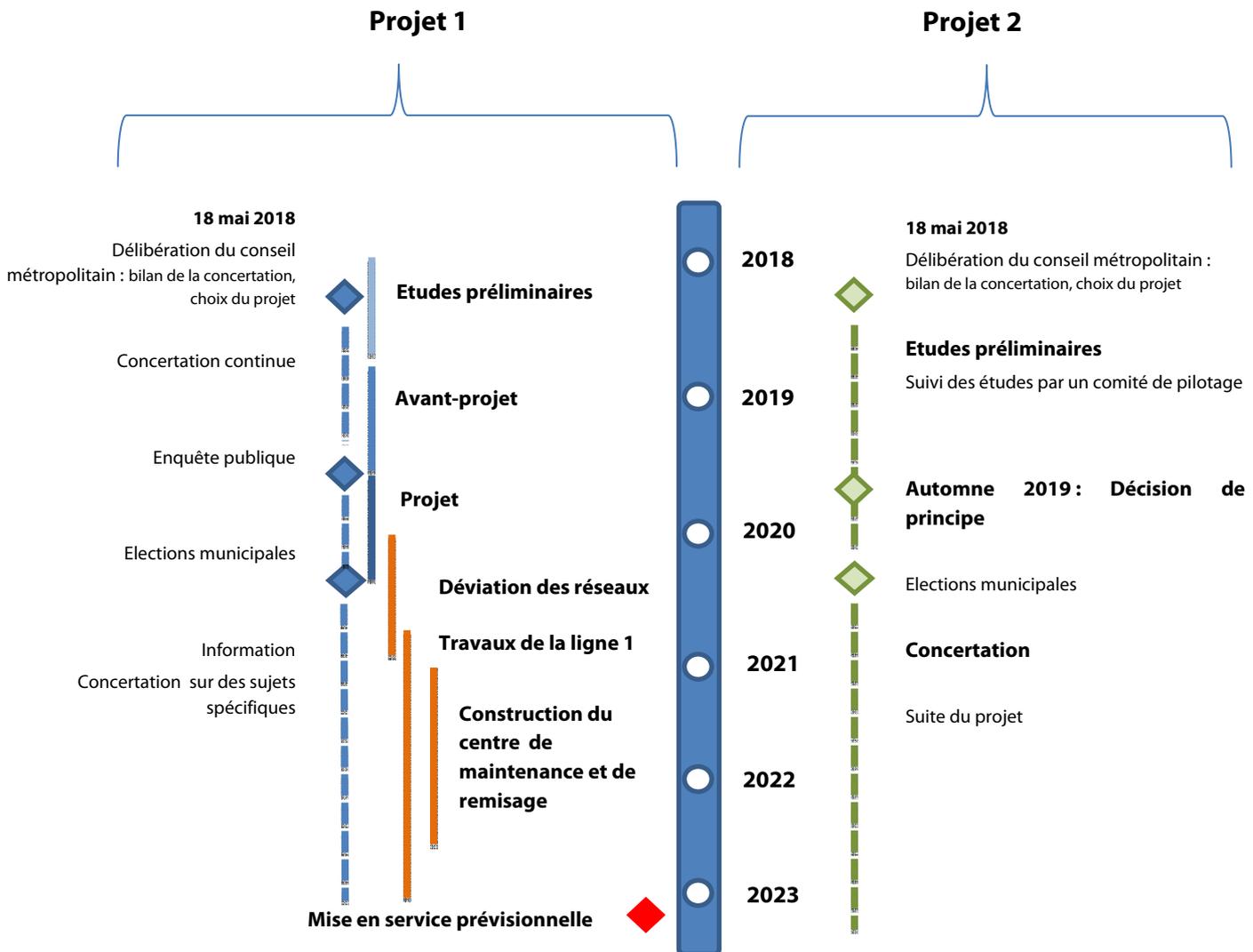
Enfin ce second projet donnera l'opportunité de réfléchir parallèlement au futur développement de la ligne au sein du bassin de vie, dans le cadre d'un portage à envisager à cette échelle. En effet les extensions suivantes sont à imaginer :

- d'une part vers Roberval, qui constitue l'option C jusque-là proposée, et d'envisager la connexion tram-train ;
- d'autres pistes d'extensions d'ores et déjà imaginées ou qui apparaîtront par exemple dans le cadre de l'étude globale de mobilité à l'échelle du bassin de vie Nancéien qui sera prochainement réalisée par le SMTSN : du CHRU de Brabois à la zone Brabois forestière de l'autre côté de l'A31 à la rencontre du territoire de Moselle-et-Madon, de Porte Verte à Tronc-qui-Fume à la rencontre du territoire de Seille-et-Grand-Couronné ;
- à plus long terme la ligne Nord-Sud par l'ancienne voie Saint-Georges, à la rencontre des territoires du bassin de Pompey et du Pays du Sel et du Vermois.



6. UN CALENDRIER POUR 2 PROJETS

Le calendrier s'établirait ainsi :



7. POUR UNE DELIBERATION CONCLUSIVE LE 18 MAI 2018

Sur la base des éléments présentés dans le présent document, le Conseil Métropolitain est invité à débattre.

Les avis et observations recueillis en séance enrichiront le projet de délibération qui sera soumis au prochain conseil métropolitain le 18 mai 2018.

Cette délibération portera d'une part sur l'adoption du programme du projet 1 qui fera l'objet des études dites « d'avant-projet » et sera soumis à l'enquête publique, et engagera d'autre part le processus des études complémentaires pour le projet 2 ainsi que son comité de suivi.