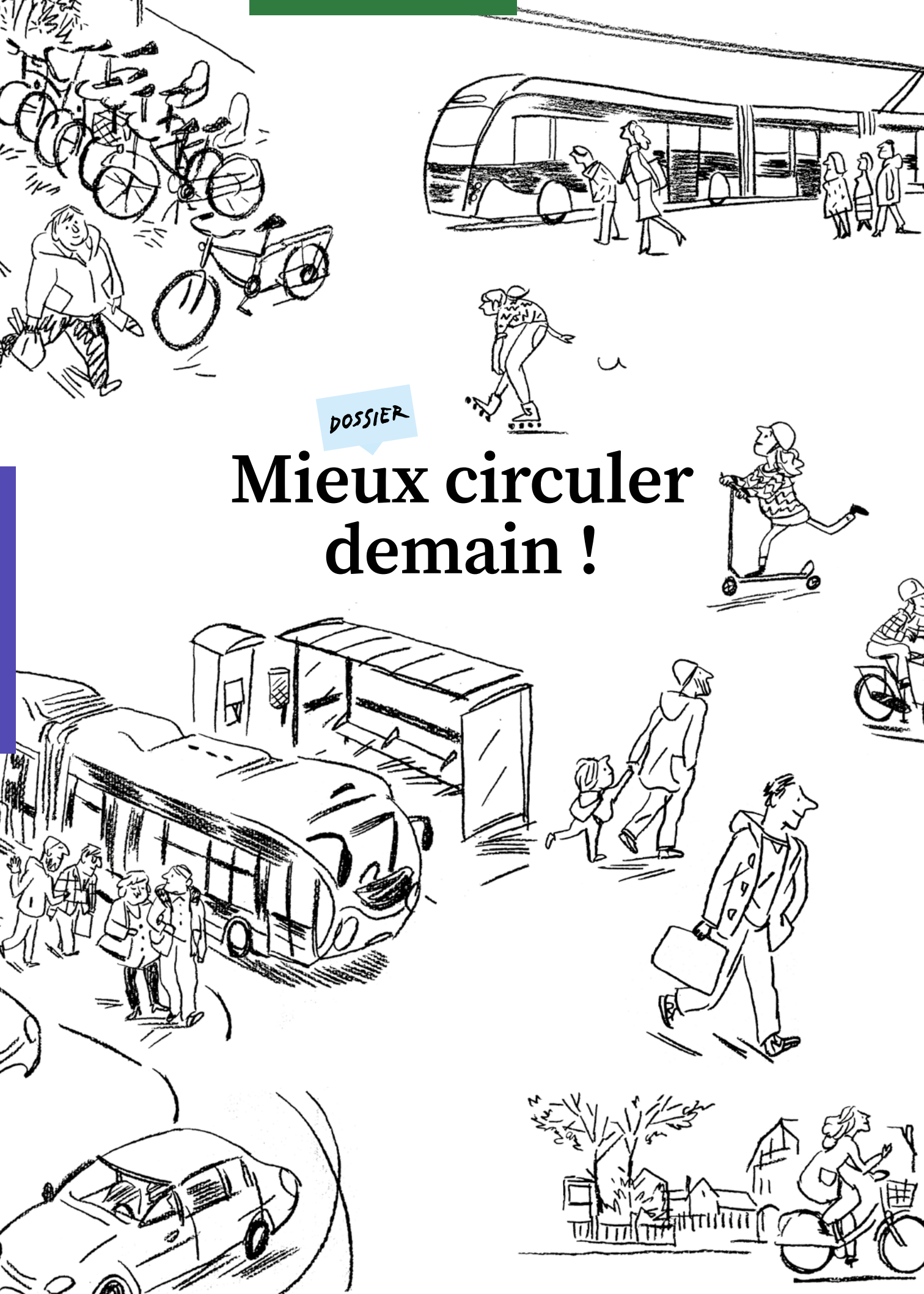




DOSSIER

Mieux circuler demain !



Vous le savez, la Métropole s'est engagée à offrir une ville plus apaisée et agréable à vivre aux 260 000 Grands Nancéiens et 100 000 visiteurs qui réalisent chaque jour un million de déplacements sur notre territoire. L'ensemble des solutions de mobilités, adaptées à tous les modes de déplacement, sont développées : les transports en commun bien sûr, mais aussi le vélo et la marche, tout en rééquilibrant la place de la voiture en ville.

Depuis 2021, de nombreuses actions ont permis l'amélioration des façons de se déplacer. Citons la rue Jeanne d'Arc à Nancy, qui offre aujourd'hui une double voie avec piste cyclable bidirectionnelle sécurisée ; la voie de contournement à Malzéville, la piétonnisation du cœur de ville de Nancy, ou encore la gratuité des transports en commun pour tous les week-ends et tous les jours pour les moins de 18 ans...

2023 sera une nouvelle étape clé dans ces transformations. Dès ce printemps, c'est une page de l'histoire locale des transports en commun qui se tournera. Le 12 mars, les trams sur pneus de la Ligne 1 rentreront définitivement au dépôt. Objectif : permettre la réalisation des travaux nécessaires à l'accueil du futur trolleybus, qui investira nos rues à la rentrée 2024. Un réseau de remplacement sera alors mis en place pour toute la durée des travaux.

Nouveau trolleybus, optimisation de la Ligne 1, réseau de remplacement... On vous explique tout dans ce dossier !





— Patrick Hatzig, vice-président
délégué aux mobilités

3 questions à **PATRICK HATZIG**

QUELS SONT LES OBJECTIFS DU PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS ?

Nous souhaitons rééquilibrer la part modale des différents modes de déplacement dans la ville (piéton, vélo, transport collectif et voiture) et ainsi nous mettre à jour par rapport aux autres métropoles françaises et européennes. Il ne s'agit pas de chasser la voiture de la ville mais de faire en sorte qu'elle retrouve sa juste place, pour que les centres-villes soient plus apaisés, attractifs et vivables. Bien sûr que la voiture est essentielle, pour les personnes âgées ou les livreurs par exemple, mais de nombreux automobilistes – souvent seuls dans leur véhicule - empruntent les artères du centre-ville soit pour de très courts trajets, soit uniquement pour du transit, sans s'arrêter. Pour ces derniers, nous voulons créer un anneau de desserte. Nous souhaitons aussi renforcer l'usage des parkings-relais pour encourager l'accès au centre-ville via les transports collectifs ou le vélo.



« **Rendre les centres-villes plus apaisés, attractifs et vivables** »

LES PROCHAINES ÉTAPES ?

Arrivé en fin de vie, le tram de la Ligne 1 sera remplacé par un nouveau matériel entièrement électrique : un trolleybus de 24 mètres, plus confortable, plus rapide et plus capacitaire pour la rentrée 2024. Côté vélo, nous allons continuer à développer de véritables pistes cyclables comme nous l'avons fait rue Jeanne d'Arc, nous allons créer des pistes structurantes qui traverseront la Métropole. Pour la circulation automobile, nous souhaitons faciliter le transit par l'aménagement de l'anneau de desserte autour du centre-ville. Et enfin, nous étendrons les zones 30 de plusieurs villes de la Métropole, dont Nancy.

À QUOI RESSEMBLERONT LES MOBILITÉS DE DEMAIN ?

En matière d'innovation, le projet Urbanloop permettra de relier, à l'horizon 2026, un nouveau parking-relais situé à Maxéville, jusqu'au site de la future Cité Judiciaire, sur le secteur Alstom, ainsi qu'à l'arrêt Saint-Georges de la ligne 1. Mais les mobilités de demain passent aussi par l'émergence de RER métropolitains. À Nancy, nous avons la chance de bénéficier d'une étoile ferroviaire, nous devons développer les haltes ferroviaires et les associer à des parkings-relais. Demain, nous devons davantage combiner plusieurs modes de transport, c'est une nécessité due à la transition écologique mais aussi au coût énergétique. Nous y travaillons.

LA
QUESTION

QUI FÂCHE

LE TROLLEYBUS,
UN RETOUR
EN ARRIÈRE ?

* La réponse de **Pascal Auzannet**, expert en Mobilités, ancien président de Ratp Smart Systems, la filiale digitale du groupe RATP, auteur des *Secrets du Grand Paris* (éditions Hermann)



Pascal Auzannet

Le trolleybus est loin d'être un mode de transport dépassé. Dans les grandes villes, on observe des cycles dans les choix des modes de transport urbain : le tramway avait quasi disparu dans l'Hexagone dans les années 1950, avant de revenir en grâce dans les années 2000. Le trolleybus, c'est pareil !

La nouvelle génération de trolleybus bi-articulés choisie par le Grand Nancy est tout à fait adaptée en ce qui concerne le service, la qualité et le budget. Côté technique, ce véhicule électrique sur pneus alimenté par des lignes aériennes s'adaptera bien aux infrastructures existantes. Ce trolleybus dernière génération possèdera par ailleurs des batteries, ce qui lui offrira une autonomie pour relier des secteurs non équipés de lignes aériennes.

Sa capacité (150 voyageurs) sera plus grande que celle du tram actuel, sa vitesse supérieure de 10% à 15% et la régularité de son service commercial sera meilleure. Enfin, le trolley, 100% électrique, offre d'excellentes performances énergétiques.

Par rapport à un tramway classique sur rail, le coût économique est divisé par cinq environ. Pour autant, ce n'est pas une solution au rabais. En effet, le choix

d'un mode de transport dépend du trafic aux heures de pointe. Concrètement la capacité du mode (bus, trolley, tram ou métro) doit être en adéquation avec ce niveau de trafic. C'est ce qui a été calculé pour Nancy tout en anticipant des hausses de fréquentation. Le trolleybus est donc le mode de transport au juste prix pour répondre aux besoins de la Métropole du Grand Nancy.

Près de 350 agglomérations dans le monde ont fait le choix du trolleybus. Parmi elles, Philadelphie, San Francisco, Boston ou encore Zurich. En décembre 2022, le syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise a lancé l'acquisition de trolleybus similaires à ceux du Grand Nancy, que possède également la métropole australienne de Brisbane.

PLEIN FEU SUR LE DEVENIR DE LA LIGNE 1 !

Au printemps prochain, une page de l'histoire locale des transports en commun se tournera. Le tram sur pneus (TVR) actuel s'arrêtera de circuler le 12 mars 2023, pour permettre l'arrivée du trolleybus à la rentrée 2024.



UN TROLLEYBUS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

Qualité de service, fiabilité du matériel, optimisation de fréquence, vitesse commerciale, impact environnemental... : le nouveau trolleybus investira nos rues à la rentrée 2024 et constitue un enjeu majeur pour les mobilités du territoire et son attractivité.

Ce véhicule 100 % électrique sur pneus alimenté par des Lignes Aériennes de Contact (LAC) s'adaptera aux infrastructures existantes renouvelées. Il possède des batteries électriques dont la recharge est assurée en roulant, ce qui lui offrira une autonomie pour relier des secteurs non équipés de lignes aériennes, à commencer par le trajet du dépôt (Marcel Brot) jusqu'au tracé de la ligne.

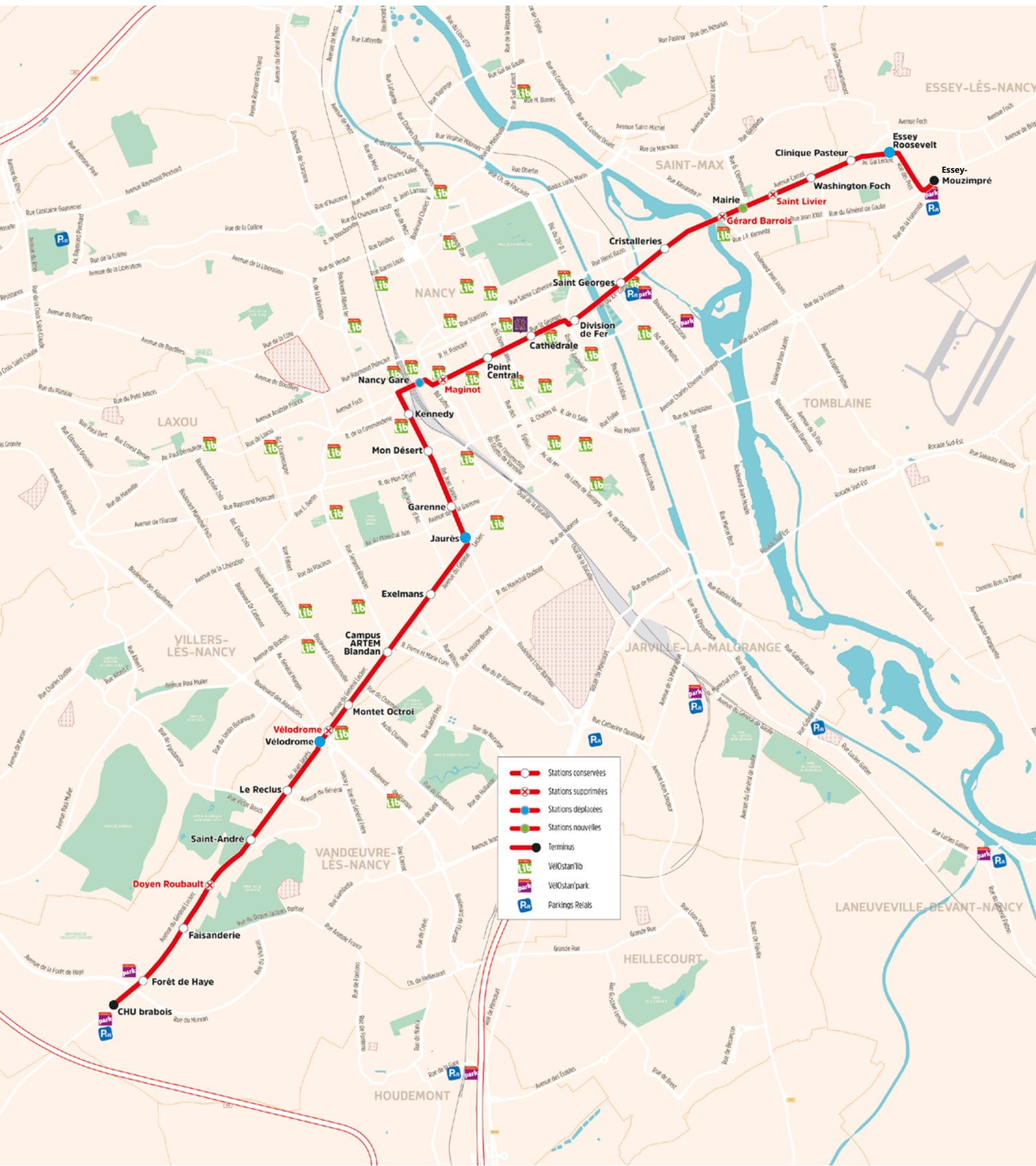
Pour permettre l'intégration du trolleybus dans les meilleures conditions, les travaux se déploieront par tronçons, de mars 2023 à l'été 2024.

Le tracé de la Ligne 1 à partir de la rentrée 2024

- Le tracé actuel sera repris sur les 10 km entre le CHRU à Vandœuvre-lès-Nancy et l'arrêt Mouzimpré à Essey-lès-Nancy.
- Le site propre (sans circulation de voitures) sera maintenu entre les arrêts vélodrome et l'entrée de Saint-Max, place Barrois. Un nouveau site propre sera créé à Vandœuvre-lès-Nancy au niveau de Brabois de près de 1,2 km supplémentaire.
- Le sens dissocié rue Roosevelt / avenue du Général Leclerc à Essey-lès-Nancy sera supprimé au profit d'un double sens sur l'avenue du Général Leclerc uniquement.



LE TRACÉ DE LA LIGNE 1
À PARTIR DE LA RENTRÉE 2024





— Aménagements du Vélodrome
à Vandœuvre-lès-Nancy



UN TRACÉ OPTIMISÉ

Calendrier

- **Depuis le 16 janvier** : début des travaux préparatoires au réseau de remplacement, sur le secteur Bazin / Porte Sainte-Catherine / Cristalleries.
- **À partir de mars** : premiers travaux préparatoires aux aménagements : démontage des poteaux électriques de l'avenue du Général Leclerc et du viaduc Kennedy, retrait du mobilier urbain et de stations, etc.
- **12 mars** : dernière journée de circulation du TVR (tram) actuel, qui sera remplacé par un réseau de remplacement dès le 13 mars. Ce réseau de remplacement ne concerne que la Ligne 1. L'ensemble des autres lignes du réseau sont maintenues.
- **À compter du mois de juin** : démarrage des travaux plus lourds.

La nouvelle Ligne 1 comptera au total 24 arrêts, contre 28 aujourd'hui. Le temps de parcours en sera amélioré, avec une fréquence toutes les 5 min.

À Saint-Max, les arrêts Saint-Livier et Barrois seront fusionnés en une nouvelle station, située entre la mairie et la place Barrois.

À Nancy, l'arrêt Division de fer sera déplacée vers le canal. Cette requalification sera accompagnée d'une végétalisation accrue des espaces publics contigus.

L'arrêt Maginot sera regroupé avec celui de la Gare, à un emplacement adapté pour la desserte de ce nœud de flux importants. Cela permettra d'optimiser la vitesse commerciale, mais également d'offrir des aménagements qualitatifs à ce secteur.

L'arrêt Jean-Jaurès en direction de Essey-Mouzimpré sera déplacé pour une station en face à face – au niveau du quai actuel sur Jean-Jaurès, juste après le carrefour avec l'avenue Général Leclerc.

À Vandœuvre-lès-Nancy, l'actuel arrêt Vélodrome sera regroupé avec l'arrêt Montet-Octroi, pour avoir un arrêt de part et d'autre du Carrefour Vélodrome.

L'arrêt Doyen-Roubaut sera supprimé afin d'optimiser la montée vers Brabois.

DES AMÉNAGEMENTS DE QUALITÉ

L'arrivée du trolleybus à la rentrée 2024 s'accompagne de travaux d'aménagements et de végétalisation de l'espace public.



LES TRAVAUX COMPRENNENT :

- Un élargissement de la plateforme à 6,50 mètres au lieu des 6 mètres actuels, nécessaire pour permettre le croisement des trolleybus.
- Des travaux de restructuration de la plateforme sur les tronçons en site propre pour la rendre durablement résistante et plus esthétique.
- La dépose des LAC (Ligne aérienne de contact) actuelles (vieillissantes et usées) et repose ensuite des LAC neuves sur les sections concernées.
- Une amélioration de l'espace public le long du tracé, avec désimperméabilisation et végétalisation quand cela est possible pour plus d'arbres en ville.



— Aménagements
boulevard Jean Jaurès
à Nancy



Toutes les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les vélos seront admis sur l'ensemble du tracé de la plateforme.



MATHIEU KLEIN

« L'arrivée du trolleybus en remplacement de l'actuel tram sur pneus s'inscrit au cœur du Plan métropolitain des mobilités. C'est un moment important pour le territoire, nous travaillons sur ce remplacement depuis plus de deux ans. Il est essentiel aujourd'hui de laisser la place à un matériel plus moderne, plus écologique, plus capacitaire et plus confortable.

Mais vous le savez, pour y parvenir, nous devons passer par une année particulièrement dense en matière de chantiers. Tout sera fait pour vous accompagner au mieux – automobilistes, cyclistes, piétons, riverains, commerçants, entreprises... Nous mettrons tout en œuvre pour que cette période de changement ne soit pas qu'une période de turbulences – mais le changement doit être opéré. Pour le mieux.

Cette évolution vers un trolleybus ne s'inscrit pas seulement dans une réflexion au titre des mobilités et d'un partage de l'espace public plus apaisé. Ce sont bien aux enjeux de transition écologique, démographique et d'attractivité auxquels nous répondons également. »



LE RÉSEAU DE REMPLACEMENT PENDANT LES TRAVAUX

À partir du lundi 13 mars prochain, des travaux auront lieu pour préparer l'arrivée du nouveau trolleybus à la rentrée 2024.



Pendant les travaux, la Ligne 1 est provisoirement remplacée par deux lignes de bus :

- La ligne A entre Essey Mouzimpré et Vandœuvre CHU Braboïs : de 4h30 à 0h30 avec un bus toutes les 7 minutes.
- La ligne B entre Nancy Gare et Nancy ARTEM : de 7h à 19h avec un bus toutes les 15 minutes en journée (du lundi au vendredi).

Et toujours la ligne Braboïs Express pour rejoindre en heures de pointe le plateau de Braboïs depuis Nancy Gare.

Le reste du réseau Stan ne change pas et les tarifs non plus. Le réseau reste gratuit les week-ends et pour les moins de 18 ans.

Les lignes A et B seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

POUR ÊTRE INFORMÉS

Une information pour vous accompagner et vous orienter va être mise en place, avec notamment une signalétique spécifique, du jalonnement et un habillage dédié des bus de remplacement.



-----> ET AUSSI

Facebook : [@reseauStanOfficiel](#)

Twitter : [@reseauStan](#)

Allostán : 03 83 30 08 08

Espace info mobilités : Place de la République à Nancy

A	VANDŒUVRE CHU Brabois - ESSEY Mouzimpré
B	NANCY Gare - NANCY ARTEM
Brabois Express	NANCY Gare - VANDŒUVRE Brabois Santé



PHASE 1

SE DÉPLACER AUTREMENT

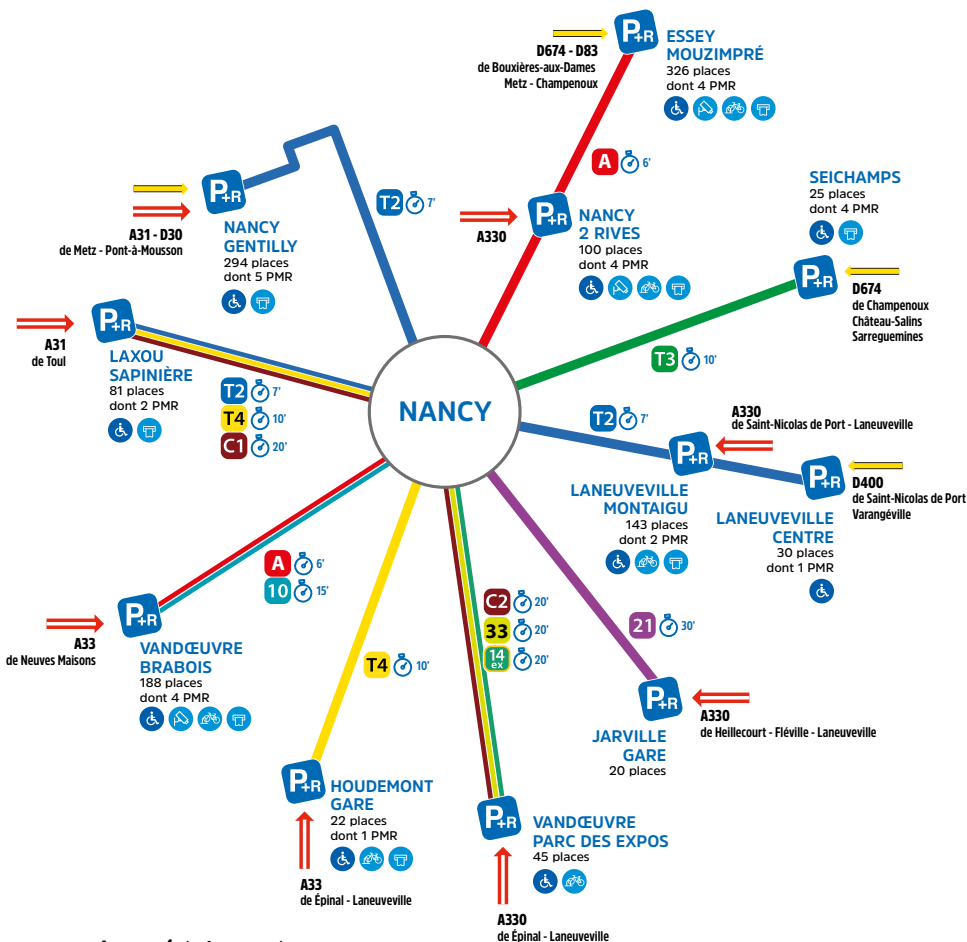
LES PARKINGS-RELAIS

Pour simplifier l'accès au cœur de l'agglomération, plus de 1250 places sont disponibles dans 11 parkings relais.

LES PARKINGS

Il existe à Nancy plus de 8 000 places dans les parkings.

Une carte en ligne vous permet d'afficher le nombre de places disponibles en temps réel : bit.ly/3CYMeXA



- P+R Essey Mouzimpré (Ligne A)
- P+R Nancy Deux Rives (Ligne A)
- P+R Vandœuvre CHU Brabois (Lignes A, 10, Brabois Express)
- P+R Nancy Gentilly (Ligne Tempo 2)
- P+R Laneuveville Montaigu/Jarville Gabriel Fauré (Ligne Tempo 2)
- P+R Jarville Gare (Ligne 21)
- P+R Laneuveville (Ligne Tempo 2)
- P+R Seichamps (Ligne Tempo 3)
- P+R de Laxou Sapinière (Lignes Tempo 2 et 4 et Corol 1)
- P+R de Houdemont Gare (Tempo 4)
- P+R de Vandœuvre Parc des Expositions (Corol 2, 33, 14ex)

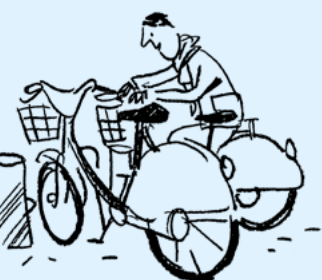
LÉGENDE

- Places réservées aux personnes à mobilité réduite
- Parking sous vidéoprotection
- Places réservées pour les vélos
- Distributeurs de titres



PENSEZ AU VÉLO !

Vélos en libre-service, à la location en courte ou longue durée, stationnement, box vélos, itinéraires cyclables... Plusieurs services sont à votre disposition pour faciliter vos déplacements à vélo dans l'agglomération.



Vélostan'Lib

JCDecaux avec la Métropole du Grand Nancy, a lancé l'application « Vélostan'lib officiel » afin de faciliter l'utilisation des « vélos verts » en libre-service. Le week-end, comme les transports en commun, les Vélostan'lib sont gratuits.

velostanlib.fr

Le stationnement du Vélostan'park - Essey Mouzimpré + Brabois

Arceaux, stationnements sécurisés ou parkings publics... au total, pas loin de 8 000 places de stationnement existent pour les vélos. Parmi elles, le service Vélostan'park propose un réseau de 7 parcs à vélos couverts, sécurisés et gratuits avec la carte SimpliCités : la Ligne 1 en compte deux à chaque extrémité. Par ailleurs les parkings publics comptent des parcs à vélo, comme le parking Thiers à la gare. Retrouvez les emplacements de stationnement sur le site de la Maison du vélo.

maisonduvelo.grandnancy.eu

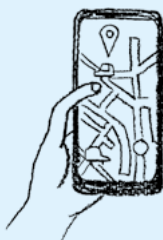
L'atelier Dynamo

Installé 35 Grande rue à Nancy, l'atelier participatif Dynamo a fêté ses 16 ans en septembre dernier ! Réparation, vente de vélos à petits prix... Sa mission : rendre la petite reine accessible à toutes et tous. Pour bénéficier des services de l'association, une adhésion est nécessaire.

atelierdynamo.fr

Géovélo

Géovélo est une application gratuite et sans pub qui permet aux cyclistes de trouver les itinéraires à vélo les plus sécurisés. Calculez des itinéraires adaptés à votre pratique du vélo : du parcours le plus rapide au plus sécurisé. L'application choisit en priorité les pistes, les bandes cyclables et les rues peu passantes pour vous assurer confort, sécurité et tranquillité. Elle vous guidera avec son GPS intégré dans tous vos trajets. Les travaux de la Ligne 1 seront actualisés directement dans l'application.



BIEN CIRCULER EN VILLE

La Maison du Vélo du Grand Nancy est le lieu incontournable pour les cyclistes et ceux qui souhaitent le devenir. Location de vélos, initiation à la mécanique, vélo-école, cet équipement original propose de nombreux services et organise des événements et actions de sensibilisation afin de promouvoir ce mode de déplacement doux. Rencontre avec Rolando Da Costa, éducateur-animateur à la Maison du Vélo.



— Rolando Da Costa, éducateur-animateur à la Maison du Vélo

Quels sont vos conseils pour bien circuler à vélo dans la métropole ?

Avant tout, avoir un vélo en bon état ! C'est-à-dire des pneus correctement gonflés pour la stabilité, des freins qui fonctionnent, ainsi que tous les équipements de sécurité obligatoires pour voir et être vus. Bien sûr, il faut respecter le code de la route et faire preuve d'intelligence collective afin de cohabiter sereinement avec l'ensemble des usagers. Cela nécessite d'être à l'aise sur son vélo, de savoir lâcher le guidon pour indiquer sa direction avec le bras ou tourner la tête pour prendre les informations et anticiper les dangers éventuels, comme l'ouverture intempestive d'une portière.

Faire preuve d'intelligence collective

Comment améliorer sa maîtrise du vélo pour une pratique urbaine ?

Nous proposons une vélo-école ouverte à tous, adultes et enfants, débutants comme cyclistes confirmés qui veulent se perfectionner. On peut y apprendre les notions de base au cours de séances en petits groupes ou s'inscrire à une remise en selle avec divers objectifs : mieux circuler en ville, reprise du vélo après une longue pause, utiliser un vélo électrique ou un vélo cargo. Notre but est de lever les freins en apportant des conseils et des services personnalisés.

Comment peut-on planifier ses déplacements ?

Il existe de nombreux parcours cyclables de balades à la découverte de la métropole et de ses environs. Concernant les trajets quotidiens, l'application gratuite Géovélo, avec son GPS intégré, calcule le parcours le plus sécurisé, en choisissant les pistes, les bandes cyclables et les rues peu passantes. Cet outil permet de déterminer facilement son itinéraire domicile-travail par exemple et ainsi pratiquer le « vélotaf », un moyen de transport écologique, économique et bon pour la santé !



HORAIRES

D'OUVERTURE :

lundi de 14h à 18h15,
du mardi au samedi
de 9h à 18h15.

**Ouvert les dimanches
de mai à fin
septembre.**





— La piste cyclable bidirectionnelle
de la rue Jeanne d'Arc à Nancy

SE PARTAGER LA RUE

Vous êtes de plus en nombreux à pratiquer le vélo, et c'est une très bonne nouvelle ! Une affluence de deux roues qui incite cependant à une plus grande vigilance.

Rappel de quelques règles de circulation et bonnes pratiques pour se partager la rue en toute sécurité. Car une bonne cohabitation cyclistes-automobilistes est possible !



Question de Léa : étudiante et cycliste

J'ai parfois peur lorsque je prends une route à contresens à vélo et que je vois les voitures arriver en face. Et lorsque je suis dans le même sens de circulation que les voitures, il m'arrive que les automobilistes me disent d'aller sur la piste en double-sens !



Laurence Wieser

« Cycliste au quotidien, je comprends votre appréhension, car il est vrai que les double-sens cyclables peuvent parfois impressionner. Il faut comprendre que la voirie est à double-sens et non pas à sens unique comme le pensent souvent les automobilistes. Cet aménagement, qui ne concerne que les rues limitées à 30 km/h, est pourtant sûr. Il existe en grand nombre depuis plus de 20 ans en Belgique ou au Royaume-Uni.

Avec le passage de la ville de Nancy à 30km/h, de nombreux double-sens vont ainsi être aménagés lorsqu'il n'y a pas de danger particulier identifié, avec bien sûr marquage au sol et panneaux, renforcement aux éventuels croisements. Et pour améliorer la compréhension de tous, dont les automobilistes qui ne comprennent parfois pas pourquoi les cyclistes partagent la voirie avec eux alors qu'il y a un marquage vélo, mais en contre-sens, nous avons choisi de renforcer la signalisation au sol pour marquer le bon emplacement de chacun, comme par exemple récemment sur les rues de la Commanderie ou Gabriel Mouilleron. »

— Laurence Wieser, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités actives



CONNAISSEZ-VOUS LES CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE ?

Ces panneaux permettent aux cyclistes de s'engager à une intersection, sans s'arrêter au feu, s'il n'y a pas de danger. Les piétons restent bien entendu prioritaires. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées.



LES BONNES PRATIQUES POUR LES AUTOMOBILISTES

- Je respecte une distance d'au moins 1 mètre lorsque je double un cycliste.
- Avant d'ouvrir une portière, je vérifie qu'aucun cycliste n'approche.
- Avant de tourner à droite, je respecte la priorité du cycliste qui va tout droit dans un couloir de bus ou un aménagement cyclable.
- Dans les rues en double-sens cyclable, je n'oublie pas que les cyclistes roulent dans le sens autorisé avec les autres véhicules mais également dans le sens contraire.
- Je ne stationne pas sur les aménagements cyclables et je n'empiète pas sur ces espaces.



LES BONNES PRATIQUES POUR LES CYCLISTES ET USAGERS DE TROTINETTES

- Je respecte le code de la route et le sens de circulation indiqué sur les aménagements cyclables.
- Dès la tombée du jour, je me rends visible grâce aux feux avant et arrière.
- Je ne roule pas sur les trottoirs, sauf s'ils sont aménagés.
- Je laisse la priorité si j'emprunte un passage piétons ou que je traverse une voie piétonne.
- Je roule au pas dans les aires piétonnes.



Jérôme Dinét

PAROLE D'EXPERT

*Entretien avec Jérôme Dinét,
directeur du Laboratoire Lorrain de
Psychologie et Neurosciences de la
Dynamique des Comportements (2LPN)*

« IL CONVIENT DE TRAVAILLER SUR LES BESOINS ET LES COMPORTEMENTS RÉELS DES USAGERS ».

Comment permettre à différents publics (piétons, voitures, cyclistes, seniors, personnes en situation de handicap...) de cohabiter au sein d'un même espace urbain ?

Plutôt que de « handicap », je parlerais de « personnes à besoins spécifiques ». Chacun peut, à un moment de sa vie, être limité dans sa mobilité, sans pour autant présenter de handicap au sens réglementaire du terme. Avec la complexité grandissante des systèmes urbains, il convient de travailler sur les besoins et les comportements réels des usagers en multipliant le nombre d'études conduites. Par exemple, rares sont les villes à offrir des toilettes, ou des stations assises, éléments pourtant indispensables aux personnes âgées.

Quel est le rôle du laboratoire 2LPN ?

Il est d'évaluer les dispositifs existants et de concevoir ceux de demain, en intégrant notamment l'accompagnement humain. Afin de favoriser l'acceptation des dispositifs et faire en sorte qu'ils répondent à des besoins réels, les projets doivent intégrer l'utilisateur dès les premières phases de réflexion. La commercialisation doit par ailleurs s'accompagner d'explications adaptées.

