



**PROJET DU NOUVEAU  
TRAMWAY DU GRAND  
NANCY : approbation en  
Conseil de Métropole du  
dossier de la déclaration  
d'utilité publique**

**DOSSIER DE PRESSE**  
**12 décembre 2018**

**métropole  
GrandNancy**

Au départ simple projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 de transports en commun du Grand Nancy, le projet de nouveau tramway, global et complet, à largement évolué grâce à une forte participation citoyenne. Son dossier de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) est unique. La réalisation devrait s'étaler jusqu'à 10 ans.

## LE TRACÉ

La tracé du nouveau tramway représente une longueur globale 14,9 km, avec un tronçon central qui reprendra le tracé actuel de la ligne 1 actuelle de la station Saint-Georges à Nancy jusqu'à la station Vélodrome à Vandœuvre-lès-Nancy (4,6 km).

Ce tracé actuel sera assorti de :

- une 1<sup>re</sup> branche de St Georges jusqu'à la Porte Verte à Essey-lès-Nancy (4,5 km) ;
- une 2<sup>e</sup> branche qui est une amorce d'extension sur l'ancienne voie Saint-Georges longeant vers le Nord la voie de la Meurthe (500 m) ;
- une 3<sup>e</sup> branche du Vélodrome jusqu'au CHRU sur le Plateau de Brabois (en traversant le Campus Sciences en circulant dans les territoires de Villers-lès-Nancy et Vandœuvre-lès-Nancy, puis en rejoignant le coteau du Montet et le Plateau de Brabois) (3,1 km) ;
- une 4<sup>e</sup> branche qui permet de rejoindre Roberval à l'entrée des territoires des communes de Houdemont et de Heillecourt (2,2 km).

Le tramway sera en site propre sur la majeure partie du trajet, en mode partagé avec la circulation à Saint-Max et partiellement en site propre à Essey-lès-Nancy.

Son insertion urbaine sera soignée avec un aménagement qualitatif des stations et des espaces publics alentours.

Des itinéraires cyclables seront proposés le long du tracé.

De nouveaux parkings relais seront disponibles à Porte Verte, Roberval et Aiguillettes. Ils s'ajoutent à ceux existants de Mouzimpré et Brabois.

Un accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) total sera disponible sur toute la ligne.

## UN MATÉRIEL ROULANT MIEUX ADAPTÉ

Le nouveau tramway sera un tramway fer, c'est-à-dire sur 2 rails, plus grand et plus spacieux que l'actuel tram. Alimenté électriquement, il pourra transporter au moins 65 000 personnes par jour (45 000 aujourd'hui avec le tram sur pneus) et faire face aux heures de pointe.

Les rames feront environ 44 m de long. Elles seront composées de 7 caisses avec une capacité de l'ordre de 300 voyageurs.

Choisi par de nombreuses agglomérations et fabriqué par plusieurs constructeurs, le matériel sera robuste et fiable. Sa durée de vie normale se situe entre 30 et 40 ans.

L'échéance de fin de vie du tram actuel est prévue fin 2022.

## LA DESSERTE DU PLATEAU DE BRABOIS

Conformément à la délibération votée le 25 mai 2018 :

- Il est nécessaire pour monter sur le Plateau de Brabois, d'aménager une voie avec une pente de l'ordre de 8,5% maximum (ordre de grandeur de la pente admissible pour un tramway sur fer).
- Composé d'élus, de représentants de la société civile et d'experts, un comité de suivi de 18 membres a été mis en place. Entre juin et septembre 2018, ce comité a été chargé de déterminer la meilleure solution pour monter sur le plateau de Brabois.
- À travers des études multicritères rigoureuses, trois solutions techniques ont été étudiées pour analyser et retenir la solution la mieux adaptée :
  - › Par les lacets de l'avenue du Général Leclerc, avec la réduction du nombre de files de circulation des voitures ;
  - › Depuis le Campus Sciences, en rejoignant le coteau du Montet puis le Plateau de Brabois au moyen de deux ouvrages de franchissement ;
  - › Depuis l'entrée du Jardin botanique en rejoignant le Plateau de Brabois au moyen d'un tunnel.

La solution choisie est celle passant par le Campus Sciences et le coteau du Montet. En effet, elle allie au mieux la bonne desserte globale du Technopôle Henri-Poincaré et des pôles d'activité majeurs, en particulier :

- le Campus Sciences,
- l'IUT Nancy-Brabois
- le Lycée Stanislas,
- le Jardin Botanique,
- les écoles d'ingénieurs et les établissements de recherche et d'enseignement,
- le centre Hospitalier Régional Universitaire,
- le Campus Santé
- le Parc d'activités économiques du plateau de Brabois.

Depuis le campus Artem, le nouveau tramway constituera le moyen de transport direct et continu entre tous les sites du Technopôle Henri-Poincaré.

Il assurera également le meilleur compromis en ce qui concerne la maîtrise des coûts, l'insertion dans l'environnement et la performance du service de transport public.

## UNE MEILLEURE OFFRE DE SERVICE POUR LES USAGERS

Le nouveau Tramway proposera :

- Une offre de mobilité améliorée
- Un transport moderne, performant et confortable
- Une valorisation du transport en commun
- Une alternative à la voiture individuelle
- Un axe fort du réseau de transports en commun desservant des quartiers à forte densité d'habitat et d'activités
- Une accessibilité au Technopôle Henri-Poincaré en développement (accueil de 5 000 étudiants et salariés supplémentaires)
- Une liaison entre les différents sites du Technopôle Henri-Poincaré : Campus Artem, Campus Sciences et Plateau de Brabois)
- Un maillage amélioré du réseau Stan en connexion avec le tramway
- Des connexions avec le réseau ferroviaire actuel (Gare Roberval Heillecourt) et futur (Saint-Georges).

## LE COÛT FINANCIER

Sur la base des études préalables, le coût du projet de nouveau tramway s'élève à 412 M€ HT (en valeur 2017) :

- Ingénierie : 53 M€ HT
- Acquisitions foncières : 17 M€ HT
- Travaux : 287 M€ HT
- Matériel roulant : 55 M€ HT

S'y ajoute le coût de déviation des réseaux (environ 17 M€ HT).

## LE NOUVEAU TRAMWAY, UN ENJEU D'AVENIR

La mobilité et la facilitation des échanges sont au cœur du Projet métropolitain.

Le nouveau tramway est un grand projet d'aménagement du territoire métropolitain, structurant pour son développement durable, et majeur pour l'avenir et l'attractivité de la Métropole du Grand Nancy dans le Grand Est.

Il anticipe les besoins de mobilités à long terme :

- Une liaison qui crée des ouvertures vers les communautés de communes du bassin de Pompey, de Moselle et Madon, des Pays du Sel et du Vermois, par des connexions avec le réseau suburbain et le réseau ferroviaire ;
- Ce sera la première pierre dans la construction d'un véritable réseau de transports en commun structurant à l'échelle du bassin de vie (350 000 habitants), voire de tout le sud de la Meurthe-et-Moselle (550 000 habitants, 2 millions d'échanges quotidiens) ;
- Le tramway sera la colonne vertébrale du futur réseau de transport en commun en site propre à l'échelle du Bassin de vie (cf. étude globale en cours de réalisation par le Syndicat mixte des Transports suburbains de Nancy).

## LA CONCERTATION AVEC LES HABITANTS AU CŒUR DU PROJET

Écouter, échanger, analyser et mieux comprendre les attentes et les besoins des usagers avant et pendant les travaux, dans le prolongement de la concertation préalable qui a connu une forte mobilisation.

Une information de proximité régulière sera également proposée aux habitants avant et pendant le chantier. Une maison du projet sera également installée. Pendant le chantier des médiateurs seront à l'écoute de tous les usagers.





**métropole  
GrandNancy**