

# Réunion du Conseil de quartier du Village

- Territoire Ouest -

COMPTE-RENDU

MERCREDI 3 MAI  
2017

20 H

Ecole élémentaire Jules Ferry

REUNION ORGANISEE PAR	Service Démocratie participative.
TYPE DE REUNION	Externe
PARTICIPANTS	Habitants : 20 personnes. Commune : Elus : M. le Maire Stéphane HABLOT et par ordre alphabétique : M <sup>me</sup> Dany ACKERMAN, Conseillère déléguée au Patrimoine, M. Manu DONATI, Adjoint délégué à la Démocratie participative ; Elu excusé : M. Jean-Paul CARPENA, Adjoint délégué à l'Urbanisme. Personnel municipal : M <sup>me</sup> Sophie HUBERT, Chargée de mission à la Démocratie participative, M. David QUILLERE, Directeur du Cabinet, M. Philippe MANSUY, Service Communication. Partenaire : M. Michel JEANNOT, journaliste de l'Est Républicain.

## Ordre du jour : Avenir des transports en commun dans l'agglomération après 2022.

En introduction, monsieur le Maire remercie les habitants d'être venus malgré la situation particulière [le débat de l'entre-deux-tours de la Présidentielle à la télévision et un match de football important. « Cette réunion nous tenait à cœur car il s'agit d'un sujet important et il est important d'échanger sur un sujet qui concerne notre ville. » Il explique ensuite que le Power Point présenté ce soir « est celui de la Métropole du Grand Nancy. « La question des transports en commun représente un enjeu fondamental car le technopole est situé au-dessus du village et le village est perturbé par des traversées quotidiennes de voitures de plus en plus nombreuses. L'hôpital Central va remonter à Brabois, les consultations vont augmenter pour passer de 330 000 à 550 000 par an, le nombre d'employés de l'hôpital va croître également pour passer de 4590 salariés aujourd'hui à 8500 d'ici quelques années. Au technopole, des entreprises vont se développer. Mais sur un territoire, il y a une cohérence à avoir : il faut des petites entreprises qui travaillent avec le CHU, des entreprises de recherche, des services de proximité, des lieux de vie, des crèches, des activités sportives. On se rend compte que le technopole se développe à grande vitesse. Il nous faut être présent dans l'actualité de l'agglomération, aux côtés du Président de la Métropole, mais il faut pouvoir accéder au technopole et éviter d'exposer le village à la pollution et à la circulation intensive. L'autoroute d'accès à Brabois est saturée, l'environnement est perturbé. En tant que Maire, je représente les usagers des transports en commun qui expriment leurs besoins : il faut des transports en commun utilisables, pas saturés dès le Vélodrome (dans le sens de circulation Brabois vers Nancy centre). Monsieur Donati va vous présenter le projet de la Métropole pour l'avenir du tram sur l'agglomération. Nous voudrions recueillir votre avis sur ce projet. »

### 1/ Présentation du projet métropolitain sur les transports en commun après 2022 :

M. DONATI : « Le tram actuel n'aura plus le droit de circuler à partir de 2022. Il faudra un nouveau tram. Il faut donc commencer à travailler dès à présent pour être prêt à temps. Actuellement, la Métropole a lancé des études détaillées. En 2019, une enquête publique est prévue par la loi. Mais on sait d'expérience que les usagers sont rarement écoutés par les enquêteurs publics. Le vrai temps de la discussion, c'est maintenant. Le tram actuel est en réalité plutôt un bus guidé. A l'avenir, il s'agira d'un tram, dont le coût sera amorti sur 30 ou 40 ans, comme à Strasbourg ou à Clermont Ferrand, avec mise en service commercial en 2023. Aujourd'hui, l'itinéraire incontournable du tram, c'est le trajet reliant Nancy Centre au Vélodrome. Le tram actuel a un potentiel de transport de 45 000 voyageurs par jour et de 1800 voyageurs par sens de circulation aux heures de pointe. Bien souvent, aux heures de pointe (7h30 -9h et entre 16h et 18h), il vous faut laisser passer un ou deux trams avant de pouvoir monter à bord, car il est saturé. On est obligé d'envisager un tram qui aura une plus grande capacité de passagers. La Métropole envisage une capacité de 65 000 voyageurs par jour, avec un nombre d'au moins 2200 voyageurs par sens aux heures de pointe.

#### Etude des véhicules :

La Métropole étudie actuellement trois types de véhicules : le BHSN, le tram sur pneu et le tram sur fer (rail).

Le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) : la ligne 2 du tram est un BHNS, c'est-à-dire un bus moderne.

*Le tram sur pneu existe à Clermont-Ferrand.*

*Le tram sur rail : il s'agit du tram le plus connu, qui a été choisi par les villes de Strasbourg, Dijon et Orléans. Cela marche, mais il ne peut pas gravir les pentes trop fortes. »*

Une habitante se souvient qu'« autrefois, le tramway montait la cote. Il allait même jusqu'à Neuves-Maisons et Pont Saint Vincent ! »

M. Donati poursuit : « *Mais à l'époque, il a fallu créer une nouvelle route pour monter à Brabois : l'avenue Général Leclerc, car il était impossible au tramway de prendre l'Avenue Jean Jaurès, à cause de la pente trop forte.*

*Les capacités des trois types de véhicule :*

***Pour le BHNS :*** *la pente maximum qu'il peut gravir est de 13 %. Cela convient dans le cas de notre agglomération et de la montée de Brabois. Sa durée de vie est de 15 ans, ce qui est insuffisant. Son coût est de 10 à 14 millions d'euros du kilomètre d'infrastructures construites. Ce type de véhicule ne peut donc pas convenir pour Brabois, car sa capacité est insuffisante.*

***Le tram sur pneu*** *a pour avantage d'être beaucoup plus long qu'un bus : il peut en effet comporter jusqu'à cinq caisses. Sa durée de vie est de 30 ans. Il peut monter des pentes de 13 %, ce qui convient dans notre cas. Son coût est estimé entre 15 et 25 millions d'euros par kilomètre d'infrastructures. C'est donc plus cher qu'un Bus à Haut Niveau de Service. Seul inconvénient, de taille : il n'existe qu'un seul constructeur, Translor, racheté par Alstom.*

*Enfin, le tram sur rail remplit toutes les capacités recherchées, mais il reste un problème conséquent : il ne peut pas gravir des pentes trop fortes, comme celle de la rue Jean Jaurès»*

Un habitant demande ***à combien s'élève la pente de l'avenue Général Leclerc ?***

Réponse de M. Donati : « *Une personne de l'association EDEN (cycliste) a mesuré la pente de cette rue. Au maximum, la rue est en pente entre 8 et 9,5 %. Nous avons donc demandé à la Métropole une étude plus poussée sur ce problème. »*

Un habitant signale qu'avec les trolleys-bus, c'était pareil !

M. Donati : « *Vous parlez des bus italiens, c'était un loupé : leurs perches n'étaient pas assez longues ! Quant au tram actuel, il s'agissait d'un prototype du constructeur Bombardier. Dans le cas du tram choisi par la ville de Clermont Ferrand, ce n'est pas cela. Notre but, c'est de choisir un tram qui fonctionne. La Métropole écarte le tram sur pneu dans son étude. Nous trouvons que la Métropole l'écarte trop vite, c'est pourquoi nous nous rendons demain à Clermont Ferrand pour nous rendre compte sur place du fonctionnement du tram sur pneu. Nous demandons pour Vandœuvre deux lignes : une qui monte à Brabois et une qui va jusqu'à Roberval en passant devant les Nations, car il y a suffisamment de place à Roberval pour créer un parking relais et il y a aussi l'autoroute et une voie ferrée à proximité. C'est important aussi pour les habitants du sud de l'agglomération. C'est un enjeu métropolitain de désengorger le Boulevard de l'Europe.*

*En 2001, lorsque le tram actuel a été créé, on devait avoir une ligne en Y, passant d'un côté par les Nations et de l'autre côté par Brabois. A l'époque, cela n'a finalement pas été créé. Le centre ville de Vandœuvre a été sacrifié au profit de Brabois. Mais autour des Nations vivent entre 10 000 et 15 000 habitants, qui sont privés de tram. Sur Brabois, plusieurs axes sont possibles. Avenue Jean Jaurès, il est impossible d'y mettre un tram guidé car la rue est trop étroite. Autre solution : faire passer le tram par l'avenue Paul Muller, mais le trajet est trop long, ce qui coûterait très cher. Autre solution : passer par l'avenue Général Leclerc, mais cela pose problème par endroits. Nous avons demandé à la Métropole de travailler sur ces trajets, afin d'apporter des solutions concrètes. »*

Un habitant a entendu parler d'un quatrième trajet possible, « en passant par le jardin botanique de Villers ? »

M. Donati : « *Oui, la Métropole envisagerait une branche du tram qui passerait par Villers-lès-Nancy du côté du jardin botanique et par la Faculté des Sciences.* »

Un habitant fait remarquer que « *pour les personnes qui arrivent en haut du plateau de Brabois, cela fait très loin pour prendre les transports en commun et qu'ils vont continuer à se déplacer en voiture.* »

M. Donati : « *On a évoqué ce point de vue avec les responsables du Technopole. Il voudrait que le nouveau tram ne s'arrête plus au CHU mais au bout de l'avenue de » la Forêt de Haye. Quel que soit le type de tram choisi, il faudra refaire les infrastructures. Cela représente entre 8 et 11 kilomètres de travaux d'infrastructures, soit un coût évalué entre 150 à 200 millions d'euros par la Métropole pour la partie basse de la métropole. Pour nous, élus de Vandœuvre, construire un tram pour 40 ans n'est pas une dépense, mais un investissement. Si le plateau de Brabois se densifie autant, c'est un choix de l'Etat qui y regroupe ses services universitaires et hospitaliers.* »

Un habitant intervient : « *Alors, c'est l'Etat qui va payer !!* »

Un habitant : « *A mon avis, l'estimation de la Métropole de 2200 passagers/heure dans un sens aux heures de pointe est une estimation très, très basse.* » Il craint que le nouveau tram ne soit vite saturé.

M. Donati répond qu'« *il est possible de rajouter des rames, si on les a bien construites ou encore de jouer sur le cadencement.* »

Un habitant fait remarquer qu'avoir « *un fournisseur unique, c'est dangereux.* »

M. Donati : « *C'est le principal inconvénient du tram sur pneus de Clermont Ferrand. Mais il faut que le tram puisse monter à Brabois.* »

Un habitant fait remarquer que « *les trams sont bruyants lorsqu'ils montent l'avenue Jean Jaurès.* »

Un jeune père de famille se demande si « *la Métropole a réfléchi sur le long terme, sur l'insertion des transports en commun dans un périmètre de 30 à 50 kms autour de Nancy. Actuellement, les lignes de bus font des zigzags et c'est très long si on veut se déplacer en bus pour aller d'un point à un autre. En Allemagne, je connais une ville où il y a moins d'habitants que dans le Grand Nancy mais où il y a 9 lignes de tram performantes.*»

Un habitant représentant associatif : « *Sur l'agglomération, il n'y a pas de réflexion globale. On a mis en place un tram il y a 15 ans, puis la ligne 2 a été réalisée 15 ans plus tard. Aujourd'hui, on change la ligne 1 du tram. Quant aux autres transports en commun, les bus, ils ne passent que toutes les 20 ou 30 minutes et on s'étonne que les usagers ne les prennent pas !* »

M. Donati reconnaît qu'en termes de transports en commun, « *il faut séduire les usagers. Si on est obligé de descendre du tram au Vélodrome pour prendre un autre véhicule pour monter sur Brabois, cela ne marchera pas !* »

Le représentant associatif : « *En 2013, la ligne 2 a remplacé deux lignes anciennes, une qui allait de Laneuveville jusqu'à la place Carnot et une autre de Laxou-Champ le Bœuf à la gare de Nancy.* »

Un père de famille : « *L'axe central de circulation du tram va vite être saturé ; est-il possible de prévoir d'autres trams en parallèle ?* »

M. Donati : « *En 2001, lors de la mise en place du tram actuel, il était prévu de créer trois lignes de tram et pas seulement une. Mais la faillite du constructeur Bombardier a fait avorter ce projet.* »

Un habitant s'interroge : « *Si on opte pour un tram sur rail, quelles seraient les conséquences sur la circulation ? Les lunévillois viendront toujours en voiture ! De plus, la ligne du tram est une voie réservée aux trams, qui empiète sur la voie de circulation. Y a-t-il une réflexion à la Métropole sur les aménagements à prévoir ?* »

M. Donati : « Vous avez raison. Il y a des embouteillages aux sorties de l'autoroute à Brabois. Le président du technopole, avec lequel nous avons eu une réunion, disait qu'il faut prendre en compte les bus qui viennent de l'extérieur de l'agglomération. Il faut un site propre permettant la circulation des bus traditionnels à la place du tram, en cas de problème technique. »

Un habitant qui a habité à Dijon témoigne de son expérience : « Il y a dix ans, on habitait à Dijon et on avait le même problème pour se rendre en transports en commun sur le campus. Il y avait beaucoup de résistance au tram, car cela réduisait les voies de circulation en ville. A présent, le tram rencontre un grand succès à Dijon. Les automobilistes qui viennent de loin peuvent plus facilement accéder au centre ville et beaucoup de rues sont piétonnes. Cela apporte plus de vie. »

Une habitante suggère que les transports en commun soient gratuits à certaines heures.

Le représentant associatif reprend : « En 2013, la Métropole avait deux lignes de bus pour se rendre de Fléville et Heillecourt à Brabois, en passant par l'autoroute. Il s'agissait d'une expérimentation qui a duré trois mois. Or, il n'y avait pas grand monde dedans et cela n'était donc pas rentable. Cette expérience avait été relatée lors d'une réunion de Conseil de quartier de Brabois et une habitante s'était exclamée qu'elle aurait été intéressée par ce service, car elle travaille au CHU de Brabois, mais qu'elle ignorait que cela existait ! Avant la mise en service du Tram, il y avait trois voies de circulation dans l'Avenue Général Leclerc, mais cette artère était tout le temps saturée à 17 heures. A présent qu'il n'y a plus qu'une seule voie, on circule nettement mieux. Si on veut que les gens prennent le bus, il faut développer le réseau des transports en commun et le rendre attractif. Cela contribuera ainsi à diminuer la circulation automobile en ville. Or, construire des parkings en centre ville est contradictoire, car on incite les automobilistes à venir jusqu'au centre ville et l'opération des tarifs réduits certains samedis avec un stationnement à 4 € la journée est contreproductif. La gratuité des bus le dimanche coûte 8000 Euros. »

M. DONATI : « Il faut toujours chercher les compromis. Il y a des commerçants au centre ville. Lorsqu'on fait des achats, c'est pratique d'avoir sa voiture. Vous parlez du Transport à la Demande : il fonctionne bien. Pour le prix d'un ticket de bus, le TAD a un plus grand nombre d'arrêts proches de chez vous. Mais il ne vous sort pas de Vandœuvre et il faut prendre une correspondance pour se rendre au centre ville. »

Une habitante : « Ne serait-il pas possible de le faire tourner toute la journée et pas seulement à certaines tranches horaires ? Il faut parfois attendre entre 30 minutes et une heure. »

Une habitante regrette qu'il ne soit pas possible de prendre le TAD tôt le matin.

M. DONATI : « Si vous voulez le prendre à 8 heures, on peut négocier cet horaire. »

Le représentant associatif : « Des études préalables ont eu lieu, jusqu'en 2016. On sait depuis 2010 que le tram actuel n'ira pas plus loin que 2022. En 2012, il a nécessité de grosses réparations pour le maintenir jusqu'en 2022. En 2017, les élus n'ont pas demandé l'avis des usagers et aujourd'hui, la Métropole nous dit qu'il faut débattre ?! »

M. DONATI : « La Métropole n'a pas proposé un débat avec les usagers, c'est notre initiative ! »

Le représentant associatif aimerait obtenir le rapport du bureau d'études où il est question du trajet éventuel du futur tram par l'avenue Paul Muller et d'une nouvelle voie qui passerait par le jardin botanique de Villers. « Tous les trajets envisagés coûtent le même prix du Kilomètre, cela me surprend ! »

Le représentant associatif : « En avril 2016, M. Garcia, vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy [devenue Métropole le 01/07/16] avait déclaré dans la presse locale que le choix était déjà arrêté, d'un tram sur rail et d'un bus pour monter à Brabois à partir du Vélodrome, c'est-à-dire avec changement de véhicule (ce qui est appelé « avec rupture de charge »), ce qui inquiètent les utilisateurs. Toujours en lisant la presse, on a pu remarquer que les élus de la CUGN ont changé d'avis et que la solution retenue ensuite était le passage par le jardin botanique de Villers. Depuis, il n'y a pas eu de démenti de la CUGN ; est-ce un projet sérieux ? »

M. DONATI : « La Métropole a choisi un tram sur rail. Si Monsieur le Maire n'était pas intervenu, ils s'arrêtaient au Vélodrome. Monsieur le Maire a décidé de lancer une demande à contribution aux habitants de Vandœuvre et plus largement à tous les usagers du tram actuel sur l'avenir du tram pour 2022. La Métropole a intérêt à écouter les usagers. »

Les habitants n'ayant plus de questions à poser, Monsieur le Maire conclue la réunion en remerciant les habitants pour leur participation. Il revient sur le document qui a été distribué par l'adjoint délégué à la Démocratie participative, au sujet de la concertation sur l'avenir du tram « *c'est à vous, usagers des transports en commun, d'y participer, afin que nous puissions obtenir un mode de transport bien choisi.* »

REMARQUES A TRANSMETTRE A LA METROPOLE	PERSONNE RESPONSABLE	DELAI PREVISIONNEL
Un habitant fait remarquer que l'estimation de la Métropole de 2200 passagers/heure dans un sens aux heures de pointe est une estimation très, très basse. Il craint que le nouveau tram soit lui aussi saturé aux heures de pointe.	Service Relations avec la Métropole	Transmis le 11/05/17
Les habitants refusent la rupture de charge au Vélodrome.	Service Relations avec la Métropole	Transmis le 11/05/17
Prévoir un site propre permettant la circulation des bus traditionnels à la place du tram, en cas de problème technique.	Service Relations avec la Métropole	Transmis le 11/05/17
Un habitant se demande si la Métropole a réfléchi sur le long terme, sur l'insertion des transports en commun dans un périmètre de 30 à 50 kms autour de Nancy. Actuellement, les lignes de bus font des zigzags et c'est très long si on veut se déplacer en bus pour aller d'un point à un autre. Il faut rendre les transports en commun attractifs et l'attractivité passe aussi par l'amélioration des correspondances tram/bus et des délais de transports réduits.	Service Relations avec la Métropole.	Transmis le 11/05/17

Une Réunion publique sur l'avenir des transports en commun est prévue le

**Mardi 20 juin à 20 h à la salle des fêtes**