

Réunion du Conseil de quartier du Reclus à distance

COMPTE RENDU

LE 7 FEVRIER 2022

17H30

Quartier du RECLUS

REUNION ORGANISEE PAR	Service Démocratie participative
TYPE DE REUNION	Externe
PARTICIPANTS	<p>Habitants : 52 personnes connectées.</p> <p>Elus : M. Manu DONATI, Adjoint délégué à la Démocratie participative et par ordre alphabétique : M. Manu DONATI, Adjoint- délégué à la Démocratie participative, M. Skender HEKALO, Adjoint délégué à la Communication, M. Philippe PLANE, Conseiller délégué aux mobilités douces, M^{me} Dominique RENAUD, M. Marc SAINT-DENIS, M^{me} Marilène VUILLAUME, Conseillère déléguée à l'Enseignement.</p> <p>Partenaires : M. Patrick HATZIG, Vice-Président de la Métropole Délégué aux Mobilités, M. Loïc GODBERG, chef du service des transports en commun à la Métropole, M. Xavier LEMARIÉ, Directeur de Kéolis ; M. William DEL MANCINO, Est Républicain.</p> <p>Fonctionnaires : M^{me} Sophie HUBERT, Chargée de mission responsable du service Démocratie participative, M. Frédéric JACQUE, Chargé de mission aux Relations avec la Métropole.</p>

Contexte : De nombreux habitants du quartier du Reclus se sont manifestés au sujet des nuisances causées par les transports en commun dans leur quartier depuis le remplacement du Tram (TVR) par des bus. Cette réunion a pour but de répondre à leurs sollicitations.

Monsieur le Maire explique le contexte de cette réunion à distance : Depuis les pannes successives du tram de cet automne, le tram ne monte plus jusqu'à Brabois et les usagers qui se rendent sur Brabois doivent descendre à l'arrêt Vélodrome car c'est le nouveau terminus du tram. Pour continuer leur trajet, les usagers doivent descendre et monter dans un bus à l'arrêt Vélodrome. Il a été alerté par plusieurs riverains et par l'association des Coteaux du Reclus au sujet des nombreux désagréments causés par les bus au gaz naturel de ville de substitution au tram pour monter à Brabois : **nuisances sonores, pollution et vitesse**. Monsieur le Maire donne ensuite la parole au vice-président de la Métropole.

1/ Présentation des propositions de la Métropole pour améliorer la situation des transports dans le quartier du Reclus :

M. Hatzig, vice-président de la Métropole insiste sur le fait qu'en tant qu'élus métropolitain, il lui tient à cœur de comprendre la situation et de trouver des solutions pour y remédier. Il a pris acte de la nécessité pour la qualité de vie des riverains de diminuer les nuisances dues aux passages des bus de substitution dans l'Avenue Jean Jaurès. Puis, il donne la parole au directeur de Kéolis, société en charge du transport en commun sur la Métropole et aussi sur Vandœuvre.

M. Lemarié (Kéolis) reprend le contexte, les nuisances subies par les riverains (sonores, pollution, vitesse excessive des chauffeurs du tram dans l'avenue Jean Jaurès, la difficulté pour les chauffeurs du tram de se croiser dans cette avenue) et les remarques des riverains. Sa présentation sous la forme d'un power point est annexée à ce compte rendu.

2/ Questions des riverains :

Constatations des nuisances des bus et propositions pour limiter les nuisances :

Les riverains à l'initiative de cette réunion, s'expriment à leur tour : l'un d'entre eux habitants dans la rue Jean Jaurès et est donc directement concernés par les passages du tram constatent que les navettes sont bruyantes et le croisement des bus difficile. Un riverain a même failli se faire écraser par un automobiliste en colère. Il a aussi vu un chauffeur de bus griller le feu tricolore. Selon ce riverain, une solution consisterait à faire passer la moitié des flux du transport public par l'avenue du Général Leclerc, par exemple dans le sens montant, et que l'autre partie du flux descendrait par la rue Jean Jaurès.

Un usager des transports en commun a remarqué que le bus à gaz est beaucoup moins bruyant que le tram et que les chauffeurs de bus sont beaucoup plus attentifs que les conducteurs du tram. Il suggère de déplacer l'arrêt situé au niveau du 21 Rue Jean Jaurès dans le sens de la montée à l'arrêt Callot, si le trajet dans le sens montant se fait par l'avenue Général Leclerc et non plus par la rue Jean Jaurès. Il fait remarquer que la pollution sonore ne provient pas que des bus ou du tram, mais qu'elle émane aussi de la vitesse excessive des automobilistes. Il propose par conséquent, pour y remédier, de **mettre l'avenue Jean Jaurès en zone 30** et pas seulement d'y limiter la circulation à 30 km/h, ainsi que l'installation d'un radar pédagogique.

M. Hatzig : « *Le transport en commun est bruyant à cause de la situation dégradée due aux pannes du tram actuel. Il nous faut trouver une solution pérenne pour améliorer la situation.* »

M. Lemarié note la proposition des habitants et membres de l'Association des Coteaux, à savoir la réduction du flux des bus de moitié dans la rue Jean Jaurès en faisant monter les bus par l'avenue Général Leclerc et descendre par l'avenue Jean Jaurès. Il propose la réalisation d'essais sur place, grandeur nature. Mais il nuance cette faisabilité en expliquant qu'il faudra entre 2 à 3 minutes de plus pour monter sur le plateau de Brabois par l'avenue du Général Leclerc plutôt que par la rue Jean Jaurès, ce qui nécessiterait alors sept bus par jour au lieu de six, ce qui suppose deux à trois conducteurs supplémentaires. Il propose de faire des essais avec des riverains intéressés pour noter leurs remontées.

M. Steinmetz, président de l'association des Coteaux, rappelle que nous aurons des bus jusqu'en 2024 et qu'il est donc important de régler leurs problèmes de nuisances dès à présent, pour la quiétude des riverains du Reclus. Il remercie la Métropole et la municipalité pour cet échange. « *Tout ce qui a été dit pourra servir pour l'installation des trolleybus en 2024.* » Il est enthousiasmé pour participer aux essais grandeur nature qui ont été proposés à l'expérimentation, tests qui devraient contribuer à trouver une solution aux désagréments actuels.

M. Donati répond que des essais vont être réalisés avec Kéolis, pour voir s'il serait possible que les bus aient toujours le feu vert à leur passage. Il demande à être invité sur place par la Métropole et Kéolis lors des essais. Il ajoute que ces essais serviront aussi lorsque le trolleybus sera mis en place en 2024 en remplacement du Tram actuel dont la fin est programmée pour 2023.

Vitesse excessive dans la rue Jean Jaurès :

Une jeune usagère du tram précise également que lorsque les chauffeurs ne s'arrêtent pas à un arrêt parce qu'il n'y a personne qui y descend ou personne qui le demande, ils roulent vite sans faire attention aux piétons dans la rue Jean Jaurès. Un autre usager insiste lui aussi sur la **vitesse excessive des conducteurs du bus dans la rue Jean Jaurès.**

M. Lemarié ira voir sur place et **vérifiera le respect des consignes de sécurité par les chauffeurs.**

Un usager demande la pose d'indicateur de vitesse dans la rue Jean Jaurès, pour inciter les chauffeurs de bus à lever le pied.

M. Donati répond que la municipalité a déjà installé des indicateurs de vitesse dans cette rue. « *Cela aidait les chauffeurs à réguler leur vitesse.* »

M. Lemarié estime que la pose d'un indicateur de vitesse est une solution intéressante.

Arrêt « Callot » :

Une riveraine a remarqué qu'à l'arrêt Callot, il y a toujours **une foule compacte sur le trottoir.** Elle parle même de marée humaine affolante. Elle regrette le changement de sens de circulation dans la rue Léon Blum, qu'elle juge dangereux car c'est une ligne droite et les véhicules ont tendance à rouler très vite.

M. Donati suggère d'attendre la venue des nouveaux trolleybus pour revoir ce point.

Une habitante s'interroge sur **l'emplacement du futur arrêt Callot**, si les bus descendent par l'avenue Général Leclerc.

Fonctionnement dégradée de la ligne 1 :

Un habitant du Vélodrome usager du tram pour se rendre à l'école de sa fille vers le boulevard Kennedy s'étonne de la durée excessive du trajet depuis son domicile qu'il quitte à pied jusqu'à sa destination : il lui faut 30 à 40 minutes le matin et il arrive très souvent en retard. Il voudrait savoir s'il est possible de réduire cette durée de trajet aux heures de pointe ? Ou s'il sera obligé de prendre sa voiture pour arriver à l'heure à l'école ? Il a remarqué que le tram reste entre 5 à 7 minutes à certains arrêts le matin, par exemple au Vélodrome et au

croisement de la rue Mon Désert et de Kennedy.

Une usagère de Brabois s'exprime ensuite. Elle voudrait savoir s'il y aura **davantage de bus en liaison directe entre le Vélodrome et Brabois**, sur quelle période et avec combien de véhicules ?

Une habitante de la rue du Vieux Château, usagère du tram matin et soir aux heures de pointe a remarqué qu'**il y a moins de trams**. Même si le masque est assez bien porté et respecté dans le tram, voyager avec le masque reste angoissant lorsqu'il est bondé. Elle a été plusieurs fois confrontée au fait que **les bus n'attendent pas les voyageurs qui sortent du tram** et depuis, elle termine son trajet à pied en sortant du tram, à son nouveau terminus car la correspondance n'est pas respectée par les chauffeurs des bus qui montent ou qui descendent du plateau. Et elle commence directement son trajet du matin depuis son domicile jusqu'au Vélodrome à pied, sans prendre d'abord un bus qui n'est pas synchro avec le tram.

M. Lemarié prend note et se renseignera sur les raisons de la durée excessive de ce trajet sachant que la situation va redevenir normale entre le Vélodrome et Essey, grâce à **la remise progressive en circulation de plus en plus de rames de trams**.

M. Lemarié : « *Actuellement, nous avons 5 bus articulés et 2 autocars limités en capacité pour la montée ou la descente de Brabois. Mais à la rentrée des vacances de février, 1 autobus articulé supplémentaire assurera ce trajet.* » M. Lemarié reconnaît que la station du Vélodrome est très chargée. Il prévient que si on augmente le nombre de véhicules en circulation, il risque d'y avoir des embouteillages au Vélodrome.

Une usagère des transports en commun : « *Le Tram est très long et par conséquent, il bloque parfois le feu rouge du Vélodrome et les voitures qui veulent tourner dans le boulevard des Aiguillettes. Des automobilistes qui veulent prendre le sens interdit en bas de la rue Jean Jaurès roulent très vite, ce qui est dangereux pour les piétons, les personnes qui veulent sortir de leur garage et aussi pour les cyclistes.* »

Arrêt « Montet Octroi » et correspondance avec les bus en destination du Plateau de Brabois :

Une usagère des transports en commun témoigne sur sa **difficulté à emprunter le tram**, puis le bus, pour se rendre de Brabois vers Nancy, lorsqu'elle se déplaçait avec des béquilles, en raison de la distance à parcourir à pied entre les deux arrêts : celui du bus au vélodrome et celui du tram, à Montet Octroi.

M. Lemarié explique **les contraintes techniques** auxquelles est confronté le tram pour circuler sur la place du Vélodrome. Le virage est trop serré à la station du Vélodrome pour que le tram puisse bien tourner et se réinsérer bien droit dans son rail à l'arrêt Vélodrome, d'où la nécessité de faire monter les passagers à l'arrêt Montet Octroi pour le retour sur Nancy.

Une usagère propose que **les usagers allant vers Nancy montent à l'arrêt Vélodrome et restent dans le tram pendant que celui-ci fait son demi-tour**.

Or, selon Kéolis, cela n'est pas légalement possible de garder des passagers quand le tram tourne autour du Vélodrome. De plus, le quai de l'arrêt « Vélodrome » est déjà chargé.

Selon M. Hatzig, la proposition de l'usagère peut s'envisager. Pour les personnes à mobilité réduite, cela serait l'idéal.

M. Lemarié note cette proposition et annonce qu'il va la soumettre à son organisme de contrôle, parce qu'on est « *hors exploitation normale.* »

Une jeune collégienne, usagère des bus a aussi remarqué que les horaires entre le bus et le tram ne correspondent pas vraiment et qu'elle arrive en retard à Callot. Et elle déplore qu'il y ait beaucoup, beaucoup de monde sur la ligne aux heures d'école.

Selon M. Lemarié, la correspondance bus - tram est plutôt bonne dans le sens descendant le matin. Il note et se renseignera.

M. Lemarié : « *A partir du 21 février, il y aura 2 trams supplémentaires à l'arrêt Montet Octroi, soit 300 personnes supplémentaires transportées, ce qui devrait améliorer la situation. S'il y a plus de tram et de bus, les usagers auront moins besoin de courir pour attraper leur correspondance.* »

Stationnements sur la place du Vélodrome :

Marc Saint-Denis est amené à se déplacer au Vélodrome pour son travail en journée comme tard le soir et il a remarqué **la dangerosité de l'arrêt Montet Octroi**. Il redoute de devoir rester dans cette configuration

jusqu'en juillet 2022, avec de nombreux passagers qui courent dans la rue pour essayer d'attraper leur correspondance, et les risques d'accidents possibles. Au pied de la Tour, lorsqu'il y a du monde au laboratoire d'analyses médicales, il y a un vrai souci de parking et il n'y a plus de place sur le trottoir. La nuit ne fait qu'aggraver la situation. Il suggère d'installer un dispositif annonçant que dans tant de minutes, la correspondance sera assurée, en s'inspirant de ce qui existait déjà pour le Tram aux stations, mais pour le bus qui dessert le plateau de Brabois lorsqu'on sort de l'arrêt Montet Octroi du tram, devenu le terminus.

M. Donati a demandé à la Métropole des barrières pour empêcher les voitures ventouses garées sur le trottoir de l'avenue Leclerc entre le Vélodrome et la rue de Remich. Trois zones de stationnement seront matérialisées en **zone Bleu** de stationnement à **durée limitée à 30 minutes**, pour permettre aux clients des commerces de se stationner tout en évitant les voitures ventouses à la journée.

Plan de circulation future et nouveau trolleybus :

Un riverain membre de l'**UP2V** (Université Populaire et Participative de Vandœuvre) participe à ce titre à **un atelier sur les enjeux de la mobilité**. Les membres de cet Atelier ont constaté que les conditions de sécurité ne sont pas réunies pour les cyclistes sur Vandœuvre (et par extension, sur toute l'agglomération nancéienne).

Le partage des espaces publics est un enjeu primordial. Il faudrait penser aux trottoirs lors des travaux d'aménagement. Dans le haut de la rue Jean Jaurès, les trottoirs sont quasiment inexistantes, au niveau de la clinique Saint-André. La rue Jean Jaurès, créée au 18ème siècle a une largeur et une pente qui sont inadaptées au transport en commun. L'avenue Général Leclerc, plus récente, créée au 19ème siècle et mise en service début 20ème siècle pour faire passer les flux importants se rendant à Neuves Maisons, a une pente beaucoup plus adaptée aux passages de véhicules de transport en commun. Par endroits, dans l'avenue Jean Jaurès, les trottoirs sont rétrécis à cause de la présence de pylônes en béton utiles au tram.

Ce riverain préconise **l'organisation d'expérimentations sur le terrain sur une période significative, au moins une semaine week-end compris**, en empruntant avec des bus **l'avenue Général Leclerc dans les deux sens de circulation**, avec une synchronisation des feux tricolores.

Au Vélodrome, la priorité pourrait être donnée aux bus ou aux trolleybus qui s'engageraient sur l'avenue Général Leclerc, les automobilistes devant suivre derrière, en respectant la limitation à 30 km/h. Les arrêts pourraient être positionnés au niveau de l'avenue du Reclus et au carrefour avec la rue Victor Basch et la rue de Villers ; les villageois y gagneraient pour accéder aux bus.

Un riverain demande **la réalisation de plans de circulation**, pour faire en sorte que la rue Jean Jaurès devienne une rue de quartier, comme la rue de Villers, et que la circulation de transit y soit interdite. Il préconise de **privilégier l'avenue Paul Muller sur Villers pour monter sur Brabois**, pour les automobilistes qui transitent de Nancy ou de Vandœuvre vers Brabois, car l'avenue Paul Muller n'est pas bordée d'habitations. C'est une voie rapide urbaine où on peut circuler en toute sécurité et où il y a très peu de piétons. Il suggère aussi de créer des boucles, pour permettre aux riverains d'accéder plus facilement à leurs domiciles.

Un habitant suggère que **l'Avenue du Général Leclerc** soit mise en **deux fois deux voies**.

Madame Dominique Renaud, conseillère municipale et riveraine du quartier, répond aux riverains : Il faut **penser** aussi **aux habitants de l'avenue Général Leclerc et ne pas déplacer le problème dans cette avenue**. Il n'est pas possible de tuer les déplacements en voiture. Des personnes ont besoin de se déplacer en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Des solutions existent, sans avoir à faire la chasse aux automobilistes. Je comprends la problématique de la circulation dans la rue Jean Jaurès. Il ne faut pas oublier aussi que c'est par cette rue que montent les ambulances et les pompiers et cela doit toujours être possible par la suite. Le CHU va regrouper plus de services encore sur le plateau de Brabois ces prochaines années. Monter par l'avenue Général Leclerc est peut-être plus dangereux que la situation actuelle ?

M. Donati estime qu'il faut trouver un équilibre. Kéolis, la Métropole et la ville étudient actuellement toutes les possibilités. Il suggère à l'UP2V de faire une proposition par écrit. Il retient la proposition de l'expérimentation. Il note qu'il faudra aussi vérifier que les automobilistes ne décident pas de changer d'itinéraire pour éviter de se retrouver à suivre le bus dans l'avenue Général Leclerc en optant pour un trajet passant par le village.

Un riverain demande s'il est prévu que les trolleybus desservent le campus.

M. Hatzig : « *On travaille sur une ligne express qui desservira la gare de Nancy et le plateau de Brabois, avec seulement deux à trois arrêts entre ces deux destinations, afin de soulager la ligne 1 actuelle.* »

M. Lemarié fait remarquer que le trolleybus n'aura pas son terminus au Vélodrome et qu'il n'y aura donc plus de

rupture de charges comme actuellement, rupture de charges due aux pannes récentes du tram, rupture de charges imposée par mesure de précaution.

En conclusion, Monsieur Donati remercie les personnes qui ont permis d'organiser cette réunion à distance, qui a favorisé les échanges. La Métropole va redévelopper d'autres lignes de bus structurantes, les T2, T3, T4 et T5. Une ligne passera par Nations, Roberval où un pôle intermodal (halte ferroviaire, parking relais...) sera créé. La question du coût élevé (500 millions d'euros) d'un vrai tram pour la seule ligne 1 pose problème, d'où le nouveau choix qui a été fait d'opter pour des trolleybus électriques, permettant d'utiliser les voies existantes, avec du matériel de grande capacité : 150 places dans un trolleybus au lieu de 136 actuellement. Ils auront la même longueur que les trams actuels, à savoir 24 mètres. Leur technologie a été expérimentée avec succès en Suisse et s'avère adaptable au Grand Nancy. Enfin, M. Donati incite l'association des Coteaux à travailler en lien avec les membres de l'UP2V pour trouver des solutions soutenables communes.

MESURES À PRENDRE ET/OU QUESTIONS A SE POSER	SERVICE PILOTE	ECHÉANCE ENVISAGÉE
Déplacer l'indicateur de vitesse qui est plus haut (quartier du Reclus ou Brabois) et le positionner plus bas dans la rue Jean Jaurès dans le sens descendant.	CTM	Dès que possible
Demander à ce que la limite 30 km/h dans la rue Jean Jaurès soit transformée en zone 30.	Métropole	Dès que possible
Expérimenter le trajet des bus par l'avenue Général Leclerc dans les 2 sens de circulation pendant une semaine, week-end compris, avec les riverains, les élus et services municipaux. Lors de cette expérimentation, il faudra voir comment séparer les flux montant des flux descendant. Il faudra également voir comment éviter les redémarrages en côté des bus avec une onde verte rue Jean Jaurès ?	Kéolis	Février 2022
Vérifier que les chauffeurs de bus respectent les consignes de sécurité lors de leur conduite.	Kéolis	Dès que possible