

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND NANCY

LA LIGNE N°2

CONTEXTE

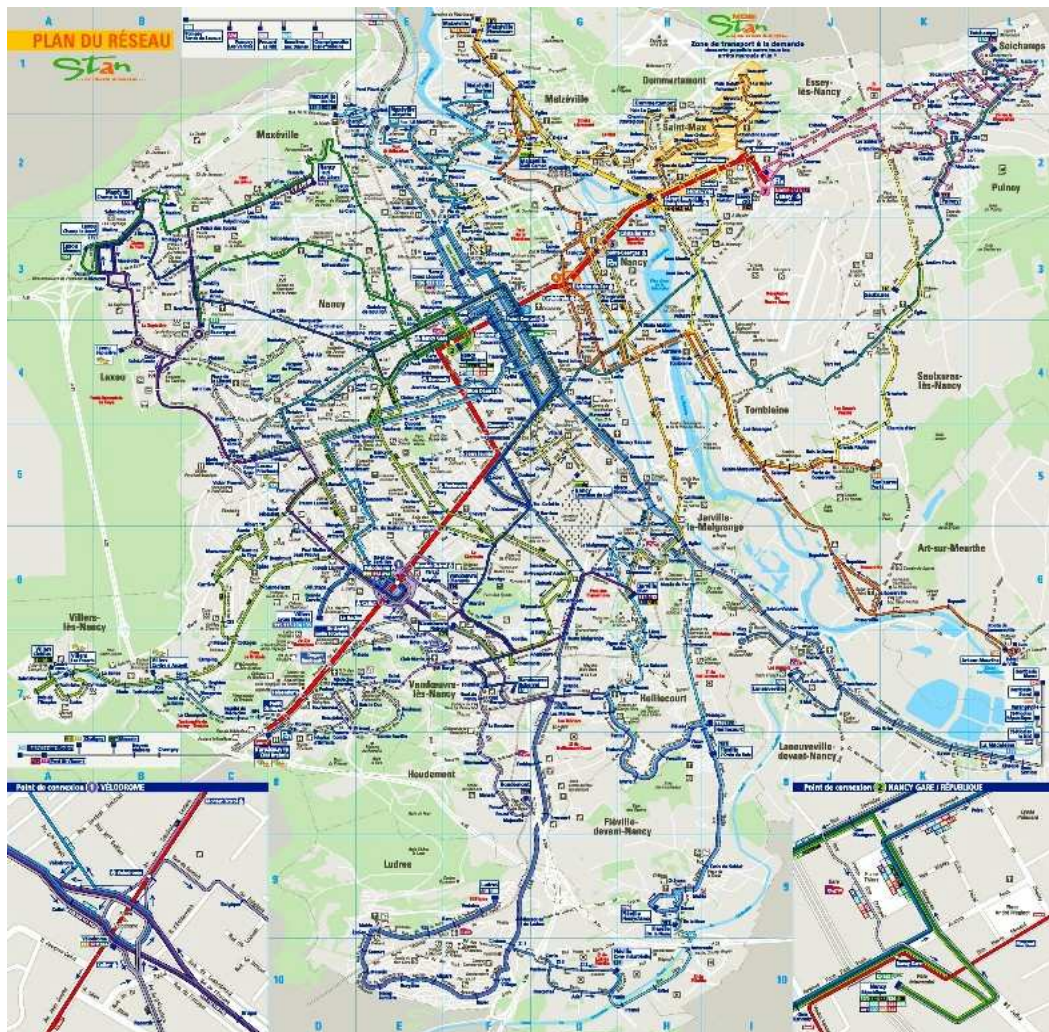
Créée en décembre 1995, la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN°) regroupe 20 communes, elle comptabilise 266 000 habitants dont 103 600 pour la ville de Nancy.

Le premier PDU adopté en 2000 a vu la réalisation de la ligne 1 avec le système TVR pour une mise en service fin 2001. Les ambitions de l'actualisation du PDU qui a été adopté en octobre 2006 est de rendre les transports en commun plus attractifs avec 3 lignes en site propre (ou en partie) y compris celle existante, et des lignes complémentaires à haut niveau de service.

Le réseau urbain STAN est constitué d'une ligne avec du matériel TVR et de 29 lignes de bus avec 180 véhicules et 3 lignes de taxi bus, ce qui représente 232 km de lignes dont 10 km pour le TVR. La fréquentation est de 25,3 millions de voyageurs en 2008 en augmentation sur les dernières années, avec +50% depuis 2004. La ligne 1 représente 40 000 voyages par jour.

La part des transports collectifs dans les déplacements motorisés a augmenté pour passer de 12 à 13% en 1998 à 15% en 2004 (enquête auprès des ménages). Une des particularités de Nancy, est sa forte activité universitaire avec 50 000 étudiants.

Le bilan mitigé de la ligne 1 de tramway après les déboires de sa mise en service, est aujourd'hui intégrée à la vie des Nancéiens. Ces contre temps ont « gelé » un temps les autres projets sur le réseau. On reproche à cette ligne notamment, une vitesse commerciale trop faible (15,2 km/h).



plan du réseau actuel STAN



Ligne 1 - TVR

RAPPEL ET ENJEUX

Dès 2002, la CUGN a souhaité actualiser les études transports réalisées dans les années 90, d'une part pour actualiser son PDU de 2000 et d'autre part pour continuer le développement de son réseau de transport en commun. Le groupement d'étude (SYSTRA - INGEROP) associé à deux cabinets d'architecte a démarré cette étude fin 2003. La 1^{ière} phase menée en 2004 a porté sur l'actualisation des données déplacements avec 3 enquêtes ; deux portant sur les déplacements TC et VP et une « enquête ménage » allégée. La 2^{ième} phase consistait à élaborer des scénarios à l'horizon 2015, ce qui a permis d'opter pour un schéma général de transports qui est au cœur du PDU arrêté en février 2006. La 3^{ième} phase de l'étude est consacrée au projet de la « ligne 2 »

STRATEGIE ET CHOIX DU TRACE

Une analyse multicritère des axes forts de déplacements a permis d'identifier le potentiel de demande qui justifierait la mise en œuvre d'une deuxième ligne de TCSP. Parmi les critères étudiés figurent notamment le potentiel de clientèle TC et la possibilité de capter les trafics d'échanges en créant des parcs relais. Une analyse multicritères a permis de mettre en évidence la pertinence d'un corridor : Champ le Bœuf - Haut du lièvre - Nancy centre par le boulevard de Scarpone en la diamétralisant avec le corridor desservant les axes St Dizier/quatre Eglises, avenue de Strasbourg à Nancy pour un terminus à la limite communale Jarville/Laneuveville.

Les contraintes et enjeux des scénarios ont été étudiés selon 4 critères :

- Organisation du réseau autour des lignes 1 (existante) et 2 (en projet) ,
- Niveau de desserte,
- Insertion dans le site,
- Choix technologique du matériel.

Le PDU retient également le scénario d'une 3^{ième} ligne à haut niveau de service. L'évaluation de ce scénario a été examinée sur 9 critères notés.

Ces critères sont les suivants :

- ✓ Population + emplois + scolaires desservis en 2015,
- ✓ Variation des temps de parcours TC vers les pôles principaux,
- ✓ Potentiel TC en 2015
- ✓ Parc relais (P+R),
- ✓ Enjeux urbains,
- ✓ Grands impacts sur la circulation,
- ✓ Faisabilité technique,
- ✓ Coûts d'investissements (hors matériels roulants),
- ✓ Coûts de fonctionnements.

Ce sont 7 scénarios stratégiques différents qui ont fait l'objet de cette comparaison.

Plusieurs scénarios fins d'insertion ont été étudiés notamment sur des variantes de passage au centre ville.

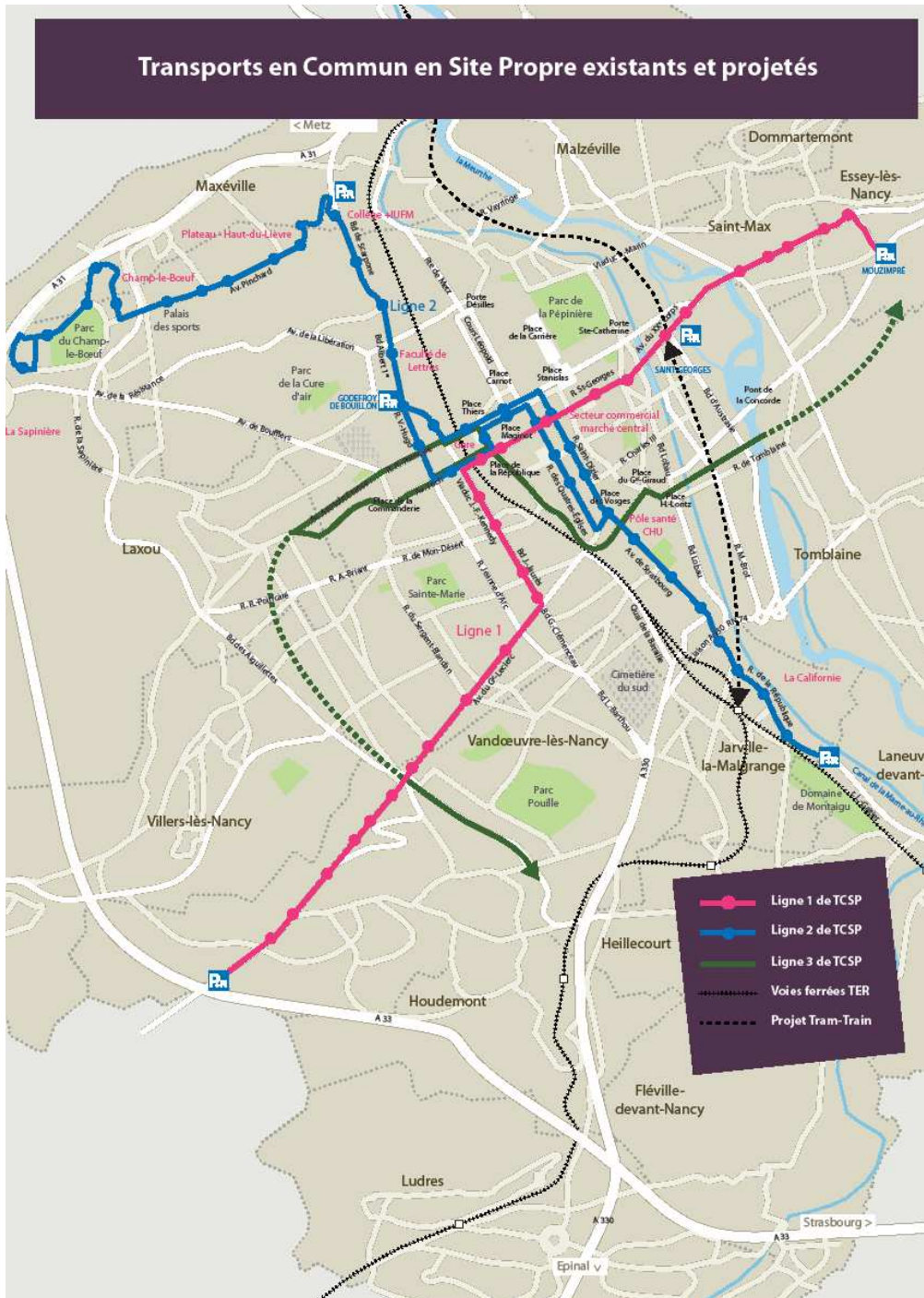
Au final le scénario retenu pour le réseau de transports en commun à terme sera constitué de:

- La ligne 1 TVR,
- La ligne 2 de TCSP reliant Laxou Champ-le-Bœuf - Haut du lièvre - Nancy centre par la gare- place des Vosges - Jarville

Passage par le pôle gare



- La ligne 3, TCSP à long terme en BHNS de Vandoeuvre Nations en passant par Villers lès Nancy - Laxou - la gare - la place des Vosges - Tomblaine et enfin les plaines rives droites.
- L'optimisation du réseau ferroviaire actuel avec une création possible de nouvelles haltes ferroviaires, et d'une nouvelle infrastructure entre Meurthe et Canal reliant Jarville à Champigneulle.



scénario retenu à terme

Parallèlement à ce scénario, une réflexion sur la restructuration du réseau bus a été sommairement menée avec des hypothèses de travail et non avec un programme précis de hiérarchisation, La restructuration sera approfondie dans les phases ultérieures des études.

D'autre part, la hiérarchisation du réseau de voirie, le plan de circulation et de stationnement sont menés conjointement à cette démarche de politique des TC.

SYNTHESE ET CONCLUSION

1) - Un réseau de transport collectif urbain retenu à long terme avec 3 lignes de TCSP.

- La ligne 1 existante (TVR),
- La seconde ligne à réaliser en site propre exploitée en trolleybus avec des aménagements de qualité type tramway (horizon 2012-2013).
- La troisième ligne, un TCSP à plus long terme et préfigurer dans un premier temps sous forme de BHNS à l'horizon 2012 2013
-

2) - Une ligne 4 utilisant le réseau ferroviaire, avec une extension possible entre Meurthe et Canal et reliant Jarville à Champigneulle.

3) - D'autres lignes de bus renforcées, en particulier pour les dessertes radiales avec des itinéraires rapides.

La ligne 2 – ses principales caractéristiques

Après définition plus approfondie, le matériel roulant retenu sera du trolleybus articulé.

La longueur de la ligne sera de 12 km à un horizon 2012 2013.

- 32 stations
- 25 000 voyageurs/jour
- site bidirectionnel axial sur 1/3 du parcours
- unidirectionnel latéral sur 20% du parcours (mais éclaté sur deux rues)
- banal sur 45%.
- Amplitude du service 5h00 - 23h00
- Fréquence 5mn en période de pointe et 8mn en heure creuse
- 23 véhicules prévus de 18m de long et 2,5m de large.
- 168 M € HT d'investissement
- 3 P+R d'environ 1000 places au total