

EDEN



Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien

Association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement

MJC Lillebonne 14 rue du Cheval Blanc 54000 NANCY

Tél: 03 83 27 29 02

E-Mail : as.eden@free.fr

Site Internet : <http://as.eden.free.fr>

LIGNE 2 DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE NANCY ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE – AVIS DE L'ASSOCIATION EDEN- 18/01/2010

Nancy comme la plupart des agglomérations françaises connaît un étalement urbain et une spécialisation de ses quartiers par fonctions (industries, activités de services, zones de logement, de commerces...) qui obligent à une multiplication des déplacements domicile/travail, domicile/école, domicile/loisirs, travail/commerces, domicile/administrations.... Par ailleurs, le lobby de l'industrie automobile et l'individualisme social ont conduit à donner une place prédominante à la voiture individuelle au détriment des transports en commun, les caténaires encore en place témoignant de la densité de l'ancien réseau de trolleybus à Nancy.

Une enquête menée par l'observatoire mondial des modes de vie urbain constate que cette conjonction de l'essor de l'urbanisme fonctionnel et du développement de l'industrie automobile conduit à une situation paradoxale : la ville est appréciée par les potentialités qu'elle offre en matière de mobilité et de déplacement, mais parmi les raisons de la détester figurent en premier les embouteillages, suivis de la pollution et du bruit. Les habitants des villes souhaitent tous diminuer leur temps de transport, souhaitent une amélioration de la qualité des transports publics et aspirent à la liberté de la marche, du vélo et de la voiture pour déployer des petites activités lors des déplacements.

La première ligne de T.C.S.P., matériel TVR, est très problématique : infrastructure lourde, faible capacité, peu fiable techniquement (nombreux incidents + usure prématurée). Elle présente donc des coûts d'investissement et d'exploitation très élevés au regard de sa piètre performance : vitesse de 15 Km/h, confort inférieur à celui d'un tramway pour une nuisance sonore beaucoup plus élevée. Enfin l'emprise de cette première ligne qui comporte un monorail central ne peut pas être utilisée par un autre mode de TCSP et constitue donc une contrainte supplémentaire pour le développement des transports en commun dans l'agglomération de Nancy.

Cette seconde ligne de transport en commun doit permettre un rééquilibrage des déplacements au sein de l'agglomération au profit des transports en commun et des circulations actives que sont la marche à pied et le vélo. L'association Eden, Entente pour la Défense de l'Environnement à Nancy émet un avis tant sur le projet global que sur les aménagements des différents tronçons.

1. PROJET GLOBAL :

1.1 Limitation de la place de la voiture :

1.1.1 Voirie :

Cette nouvelle ligne de transport en commun doit permettre un usage raisonné et limité des véhicules motorisés individuels, une limitation de la circulation de transit afin de réduire non seulement les émissions de CO₂, de particules polluantes de l'atmosphère mais aussi les nuisances sonores. Cela nécessite une réduction de la place consacrée à la voiture tant au niveau de la voirie que du stationnement.

Pour ce qui est du traitement de la voirie, le principe général évoqué d'un site propre se vérifie pour le centre-ville avec une réduction de la largeur de la voirie au profit des piétons (élargissement des trottoirs quand cela est possible) et un site propre monodirectionnel ou bidirectionnel.

Pour ce qui est des deux extrémités, respectivement Laxou Champ le Bœuf - le Haut du Lièvre et Jarville – Laneuveville, la circulation en site banalisé demandera une réelle priorité pour le trolley aux feux tricolores. Par ailleurs la présence commune sur une voie des différents modes de transport, y compris les vélos, nécessiterait la mise en place, sur les tronçons concernés, d'une zone 30.

1.1.2 Stationnement des voitures :

Pour ce qui est du stationnement des voitures, la création des parkings relais Patton et Lebrun va bien dans le sens d'une offre alternative à la voiture individuelle pour les personnes venant de l'extérieur de l'agglomération.

Il manque un parking relais au niveau de Champ le Bœuf la Sapinière (ancienne carrière ?), sortie d'autoroute très fréquentée. Les automobilistes arrivant de cette direction pouvant être intéressés, soit par la TCSP 2, soit par la ligne de bus 138 (avenue de Boufflers) dont il est annoncé qu'elle devrait être transformée en totalité en ligne de bus à haut niveau de service. Dans le cadre du renforcement de l'offre de transports en commun complémentaires, la ligne 121 (avenue de la Libération) devrait également être à haut niveau de service pour être attractive. La question de ce parking relais à Champ le Bœuf est d'autant plus prégnante que l'aménagement du terminus de la TCSP 2 se traduira par la suppression de 150 places de stationnement voitures de riverains en surface, sans que les modalités de remplacement soient précisément évoquées.

Le parking relais de Godefroy de Bouillon d'une capacité de 250 à 350 places est situé à proximité du centre-ville. S'y ajoutent 150 places pour les riverains.

Le Grand Nancy prévoit par ailleurs des extensions de parking en ouvrage aux limites du centre-ville :

- Croix de Bourgogne : + 200 places
- Saint Georges : + 300 places
- Ile de Corse / place division de fer: + 500 places (projet immobilier + riverain).

Pour le parking Joffre SNCF/palais des congrès, 500 à 800 places sont annoncées sans préciser le nombre de places en surfaces supprimées.

Un parking en ouvrage place Carnot viendrait aussi supprimer le stationnement de surface du cours Léopold.

Ces extensions de l'offre de stationnement vont renforcer la circulation automobile dans une couronne très proche du centre-ville et ne vont pas dans le sens d'une substitution des transports en commun à la voiture individuelle pour les habitants des quartiers périphériques de Nancy, des villes de l'agglomération et des villes environnantes. Cette politique traduit la volonté de réduire la place de la voiture, et les pollutions sonores et olfactives afférentes, dans une petite zone de l'hyper-centre et non pas sur l'ensemble de l'agglomération pour une plus large population.

Dans la continuité, sur le plateau, la création de 110 places (avenue du Rhin – entrée de Maxéville) ne va pas dans le sens d'une incitation à la réduction de l'usage de la voiture.

Au niveau du Centre Ville, seules 38 places (Bd Albert 1^{er} / V.Hugo) et 32 places (V.Hugo – Gare SNCF), soit –70 places sont certes supprimées mais remplacées par la création de 150 places réservées aux riverains dans le parking Godefroy de Bouillon ; cela donne + 80 places de stationnement voitures. Un bilan neutre avec seulement 70 places réservées aux riverains dans ce parking serait suffisante et permettrait de réduire le coût de cette infrastructure.

Pour ce qui est des tronçons 5 Saint Dizier Tassigny, 6 Tassigny Avenue de Strasbourg, et 7 Bonsecours – Lebrun : le principe d'une réduction de l'offre de stationnement voitures est bien pris en compte avec respectivement –34, -37 et –15 places , soit –86 places. Eden souhaite que ces principes soient appliqués entre les pôles d'échange Patton et République.

1.2 Attractivité de la ligne :

La vitesse commerciale moyenne annoncée de 18Km/h ainsi que la distance entre les stations (200m en centre ville, 500m en péri-urbain) donnent une durée estimée de parcours de 41 mn 13 s, soit environ 26 mn pour rejoindre le centre-ville République depuis un terminus.

La conciliation des objectifs de désenclavement des quartiers du plateau de Laxou/Nancy/Maxéville et celle d'une efficacité du tracé devrait ainsi être atteinte.

Pour ce qui est de la fréquence de 5 à 6 mn en heure de pointe et 8 mn en heure creuse, Eden propose de vérifier que techniquement on peut se rapprocher pour les heures de pointe de la fréquence de villes telles que Nantes, Strasbourg, Bordeaux (4 min) dont les TC ont gagné d'importantes parts de marché par une amélioration de l'offre.

L'amplitude d'ouverture de la ligne de 5h30 à 0h30 semble suffisamment attractive pour couvrir l'essentiel des besoins pour des trajets domicile/travail-démarches administratives ou domicile/loisirs.

La capacité des matériels de 120 passagers, à raison de 4 passagers au m² et 20% de places assises légèrement inférieure à celle de la TCSP1 est équivalente à celle des villes qui ont connu un essor des TC, cf matériel en circulation à Lyon, Saint-Etienne, Genève. Cette capacité est inférieure à celle d'un tramway (200 à 300 places) mais se justifie par la technologie adaptée à la pente à monter.

Le matériel qui est éprouvé et admet des pentes de 18% sera plus fiable et attractif pour les usagers que celui de la TCSP1.

L'accessibilité PMR est prise en compte avec soit l'option du guidage optique soit une palette escamotable aux stations et le principe de rampe d'accès aux stations.

Les hypothèses qui conduisent à évaluer une hausse du nombre des déplacements en TC sur l'agglomération de 3,33 millions soit +15% ne sont pas explicitées.

1. 3 Intermodalité :

L'implantation des stations pour permettre des pôles d'échange devra s'accompagner d'une offre tarifaire.

Ces implantations devront également être coordonnées avec les implantations des futures stations de vélo en libre service.

Le stationnement des vélos (nombre de places, sécurisation, protection contre les intempéries) n'est pas précisé à ce stade et devra être pris en compte.

Dans le descriptif du matériel, il est indiqué qu'il sera demandé dans l'appel d'offres "en option des propositions techniques dans les aménagements des véhicules qui permettent d'accepter éventuellement les vélos aux heures creuses" : cette option est une demande de l'association Eden.

1.4 Prise en compte des cyclistes :

1.4.1 Site-propre :

Pour ce qui est du site propre, le principe général évoqué d'un site propre élargi à 4,30m pour les tronçons unidirectionnels et à 7m pour les tronçons bi-directionnels afin de permettre la circulation partagée trolleys / taxis / vélos convient à Eden.

Eden souhaite que, page 7, la notion de partage du site-propre avec les deux roues soit précisée et bien restreinte aux vélos et non pas ouverte aux deux-roues motorisées dont le différentiel de vitesse avec les vélos poserait un problème de sécurité.

Par ailleurs, la coupe présentée pour un site propre à 7m ne prévoit pas l'intégration des vélos dans le site propre mais la création de deux bandes cyclables unidirectionnelles. Eden souligne cette incohérence.

Pour permettre aux cyclistes d'intégrer le site propre depuis la chaussée ou d'en sortir vers la chaussée, sans risque de chute, les angles des séparateurs ou dénivelés (selon l'option choisie) devront être suffisamment biseautés.

1.4.2 Traitement des carrefours :

Le projet fait état de deux options, soit une gestion par des feux tricolores soit avec des giratoires du type Lorientais.

Pour les carrefours qui seront traités avec des feux tricolores, le principe d'une priorité pour les trolleys s'impose mais il reste la question du séquençage hors trolley pour les vélos : quelle fréquence ou modalité de déclenchement ainsi que celle de la sécurisation en cas de tourne à gauche du vélo. Le dossier ne permet pas d'apprécier le traitement précis qui sera proposé cf p 57 "les phasages des carrefours seront adaptés".

Pour les carrefours giratoires, ce système semble préférable si la priorité pour les véhicules empruntant le site propre est bien assurée et comprise par les autres usagers : signalisation verticale adéquate, campagne d'information, marquage au sol des itinéraires cyclables sur tout le giratoire pour permettre un accès ou une sortie sécurisée avec une rue perpendiculaire au site propre.

1.5 Coût du projet :

Le coût des aménagements au Km d'un trolley et de 3 à 2 fois moins élevé que celui d'un tramway (22 à 25M€ / Km).

Les coûts d'entretien sont également bien inférieurs pour un trolley que pour un tramway et a fortiori un TVR, trolleybus articulé guidé par un rail unique central tel que la ligne de TCSP 1 de Nancy. La hausse estimée pour l'ensemble du réseau est bien proportionnelle à l'augmentation de la fréquentation envisagée.

Le rapport entre cette technologie fiabilisée, efficace et le coût moindre qu'un Tram ou qu'un TVR au regard de la fréquentation estimée est favorable au projet.

2. AMENAGEMENTS PROPOSES

2.1 Laxou Champ le Bœuf – Palais des Sports

Station St Jacques: il ne semble pas exister de passage piétons au niveau de la station pour les passagers du TC désirant se rendre de l'autre côté de la rue.

2.2 Av. Pinchard

Sur l'avenue Pinchard, hors site propre, il est prévu une piste cyclable dans le sens de la montée et une bande cyclable dans le sens de la descente ce qui nous paraît être une très bonne solution. Il serait néanmoins prudent de prêter attention au type de peinture utilisée pour le marquage au sol de manière qu'elle ne soit pas glissante par temps humide.

2.4 Ponts Foch et Poincaré

Dans l'attente de la fin des travaux de voirie relatifs à la création de la zone Nancy Grand Coeur, il est envisagé de différer l'application du site propre sur les ponts de la gare.

Pour ne pas pénaliser davantage le trolley, il conviendra qu'il conserve la priorité absolue au passage des feux concernés.

2.5 Station Rue Poincaré face entrée Tours Thiers

Le regroupement de tous les arrêts de bus avec celui du trolley, sur la rue Raymond Poincaré, nous semble être générateur de conflits de circulation aux heures de pointe. Ne peut-on conserver l'arrêt actuel pour les bus Stan ?

Carrefour rue Victor Hugo et rue du Grand Verger: comment les tourne à gauche des vélos (et taxis) seront-ils traités?

Carrefour Mazagran / Henri Poincaré: les vélos peuvent-ils aller tout droit, si oui comment?

Rue Stanislas, en arrivant devant la Porte Stanislas: il y a un risque de conflit entre les voitures qui tournent à droite et le trolley/vélos qui va tout droit.

Sur ces deux tronçons, les espaces de circulation et emprises disponibles au sol pour faire cohabiter et assurer les correspondances entre la ligne de T.C.S.P. 1 non partageable, la T.C.S.P. 2, les bus et les autocars du Ted ne semblent pas clairement définis, peu lisibles, voire difficilement gérables (Foch-Kennedy ou rue Poincaré/Place Thiers). Le projet semble encore très flou. Une étude de refonte des transports en commun est indiquée. Le quartier gare va être fortement impacté par la rénovation de la place Thiers, l'aménagement d'un éco-quartier et du palais des Congrès et cette nouvelle ligne de T.C.S.P. 2. Les conditions de la coordination de ces différentes études et les principes, critères d'arbitrage ne sont pas définis.

En l'état, la circulation déjà souvent embouteillée aux heures de pointe, pourrait aboutir à de véritables blocages. Il convient certainement de mener des études complémentaires à ce propos.

2.6 Avenues De Lattre de Tassigny et de Strasbourg

En venant de l'avenue du Général Leclerc le trolley entre dans l'avenue de Lattre de Tassigny en site banalisé. Détourner le trafic de voitures par les rues Cassin et Recteur Senn permettrait de garder le trolley en site propre sur tout le trajet et d'éviter un point de rencontre peu utile et générateur de ralentissement du TC.

L'aménagement de l'arrêt devant l'église Saint Pierre a comme conséquence le rétrécissement des trottoirs et donc l'impossibilité d'y maintenir les arceaux pour vélos. Un nouveau parking pour vélo devra être prévu à proximité de Sciences Po et l'Hôpital Central.

L'aménagement des places de stationnement le long des avenues se fait en grande partie 'en épi'. Pour éviter que les voitures puissent empiéter sur le trottoir en avançant trop loin, des butées sont à prévoir.

Le "traitement paysager" prévu devant le Parc Olry ne fait que masquer le fait qu'au lieu de maintenir une vue dégagée sur le parc depuis la rue, le projet y envisage du stationnement voiture. L'arrivée des vélos depuis Jarville n'est pas sécurisée devant l'église Bonsecours. La bande cyclable s'arrête brusquement sans qu'il soit clair comment les cyclistes peuvent rejoindre la plateforme pour continuer leur chemin.

Conclusion :

La loi S.R.U. du 13 décembre 2000 dispose notamment que les Plans de Déplacement Urbain (P.D.U.) doivent avoir pour objectifs :

- L' Amélioration de la sécurité de tous les déplacements (partage modal équilibré de la voirie)
- La Diminution du trafic automobile
- Le Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.

Le P.D.U. de l'agglomération de Nancy a été validé en 2006. Eden estime que la CUGN ne choisit pas clairement de limiter la place de la voiture au profit de transports en commun efficaces et des modes de déplacements "actifs" que sont la marche à pied et le vélo. Ainsi, le cœur de ville est réduit à une petite surface avec un anneau de desserte limité à l'hyper-centre contrairement à des agglomérations telles que Strasbourg. Le schéma directeur des transports prévoit également le renforcement de l'offre de places de stationnement au niveau du Palais des congrès, l'implantation de parkings-relais non pas aux portes extérieures de l'agglomération mais au sein de la Ville de Nancy.

Cette seconde ligne de T.C.S.P. est parfaitement conforme à l'esprit de cette politique : ***il représente un choix raisonnable sur le plan technique et financier ainsi qu'une avancée pour le développement des transports en commun et des cyclistes.***

Mais cette ligne de T.C.S.P. ne constitue pas un choix clair pour un nouveau partage de l'espace public.

En effet, l'offre de stationnement voiture serait globalement renforcée autour de l'anneau de desserte de l'hyper-centre-ville ce qui constituerait un appel à l'utilisation de la voiture.

De plus, un parking relais n'est pas prévu au début de la ligne au Champ le Bœuf.

Enfin la réflexion sur l'organisation globale des rabattements de bus, pôles d'échanges, espaces de circulation et d'arrêts des bus avec le trolley et le TVR, tout spécialement en centre-ville autour de la gare SNCF, ***demande encore un sérieux approfondissement sous peine de congestion, de ruptures de charges importantes, de vitesse commerciale faible et donc de faible attractivité des transports en commun.***