

COMITE DE PILOTAGE DU PDU CUGN – BILAN INTERMEDIAIRE DU PDU 2006
REUNION DU 4 JUIN 2013

Représentants d'Eden : J-C.Perrin et C. Coulin.

Ouverture de la séance par A.Rossinot qui annonce la fusion du groupe ferroviaire et celle du PDU pour une meilleure organisation et planification des mobilités, de la multi-modalité des transports sur le bassin de vie de Nancy en prenant en compte :

- Enquête ménage réalisée d'octobre 2012 à avril 2013 ; 1^{ers} résultats en juillet 2013
- SCOT Sud 54 : EUP de juin à juillet prochain
- Intégration du PDU dans le futur PLU d'agglomération (Grenelle de l'environnement)
- Effets nouveau réseau Stan à compter d'août 2013.

Réunion du groupe partenarial transports : Etat et collectivités territoriales le 11 juin pour déterminer la méthode de travail, la gouvernance, les thématiques des groupes de travail.

Les membres du PDU représentants de la société civile comme Eden seront ensuite conviés à une réunion de travail : pas d'échéance fixée.

A.Rossinot demande qu'à l'avenir les documents de travail soient transmis en amont aux membres de ce type d'instance pour qu'ils puissent être étudiés et que les échanges soient plus riches...

Document support du bilan intermédiaire du PDU : power point avec quelques données chiffrées, notamment les objectifs d'évolution et les réalisations. Demande des élus des représentants des Villes de gauche P.Poncelet pour Vandoeuvre, P.Jacquemin pour Villers et d'Eden de disposer d'un rapport plus détaillé.

Pas de réponse des dirigeants de la CUG.

1. **Sécurité routière :**

Objectif de diminution des victimes (tués et blessés graves) entre 2006 et 2020 : - 50%

Réalisation : -27% dont aucun blessé grave ou mort dans les zones 30.

Demande de P.Poncelet de communiquer sur ces statistiques car une grande partie de la population qui ne circule pas à vélo est encore persuadée que les doubles-sens-cyclables sont dangereux.

Accord d'A.Rossinot qui demande qu'un kit de communication soit transmis aux maires de la CUGN et qu'une communication globale soit effectuée sur ce sujet dans la revue de la CUGN.

2. **Echanges entre l'agglomération et le bassin de vie**

Hausse de la fréquentation du TER de 20% et légère hausse du trafic routier individuel (+2%) sur la CUGN. Attente de précisions avec l'enquête ménage.

Demande de P.Poncelet de disposer de données précises sur les différentes entrées de la CUGN au niveau routier et ferré. Soutien de la demande par C.Coulin d'Eden, avec demande complémentaire des données sur la fréquentation des transports en commun sub et ted et confirmation par la FNAUT que des données de fréquentation du TER existent (validations + projection sur l'utilisation des abonnements).

Réponse du bureau d'étude qui a réalisé le bilan du PDU :

- Sub légère baisse de fréquentation entre 2006 et 2011

- Ted : légère hausse
- Difficulté d'appréhender le nombre exact de personnes qui utilisent les Transports en commun car chaque opérateur à sa manière de compter, risque de compter deux fois les usagers qui utilisent deux modes de transports en commun...

1. Evolution des comportements en matière de mobilité :

Un objectif général de diminution non chiffré de la part de la voiture individuelle.

Trafic journalier moyen voiture individuelle en cœur d'agglomération = - 13% sur 2006 – 2011 et hausse validation réseau Stan de + 13%.

A confirmer par l'enquête ménage.

2. Evolution du trafic automobile :

Objectifs de – 2% sur les voies qui pénètrent dans Nancy et – 10% à l'intérieur de l'anneau de desserte de l'hyper centre.

Résultats, respectivement – 4% et – 13%.

Rappel de P.Poncelet que la CUGN ne se limite pas à Nancy et demande de données sur les axes désormais saturés de Villers et Vandoeuvre (15 000 véhicules de transit / jour), à mettre au regard de la décision de limiter l'origine de la ligne 3 à Laxou Provinces au lieu de Vandoeuvre Roberval. P.Jacquemin rappelle son idée d'une ligne de transports en commun circulaire + de pénétrantes. Demande du maire d'Essey de disposer de données sur la fréquentation des parkings relais.

Réponse de W.Ménia ingénieur CUGN: on dispose de données de comptage aux boucles des feux de circulation+ des comptages pneumatiques posés régulièrement sur demande des communes. Il serait en effet utile d'effectuer une analyse par commune pour analyser précisément les flux de circulation. Il faut parvenir à faire baisser le trafic de transit sur l'ensemble de l'agglomération ?

A noter l'évolution de la position de J-P.Lehmann représentants des commerçants : il ne parle plus de nécessité de favoriser la voiture individuelle mais demande de travailler sur l'accessibilité globale du centre-ville quel que soit le mode de transport voiture, transports en commun, vélo, piéton.

3. Evolution du réseau Stan :

Entre 2005 et 2010 : + 14,6% de validations, pour un objectif de 12% sur cette période.

Accès PMR : 410 réalisés sur les 992 (report très probable de l'obligation légale de mise en conformité à l'horizon 2015).

Questions de J-C.Perrin d'Eden sur la priorité aux feux de la ligne 2 de TCSP et sur la ligne 3 ainsi que sur la mise en site propre de la ligne 3.

Réponse de T.Marchal DGA Mobilité de la CUGN : la mise en site propre de la ligne 3 est différée, elle n'est que préfigurée en août 2013. Aucune échéance fixée pour les études et travaux nécessaires. Pour la ligne 3, pas de gestion de priorité aux feux dans l'immédiat sauf peut-être en centre-ville. Pour la ligne 2 qui aura priorité à tous les feux sur le site propre, promesse de faire le maximum de part et d'autre et notamment côté Laneuveville.

P.Poncelet rappelle la situation de la Ville de Vandoeuvre, ville dense, 2° ville de l'agglomération et du département en nombre d'habitants : ligne 1 manque la branche vers le centre de Vandoeuvre, ligne 3 qui ne va pas jusqu'à Vandoeuvre et ligne 4 qui n'a que le nom de

structurant car elle ne dispose pas des moyens pour la rendre attractive tant en termes d'amplitude des horaires, de cadencement que de site propre ou de capacité et ergonomie des véhicules.

Soutien de P.Jacquemin.

4. Coordination projets d'urbanisation et lignes TCSP :

Tout ira bien avec le nouveau réseau Stan mis en service le 24 août 2013

5. Stationnement :

Hausse de la zone payante et des tarifs.

Taux de rotation passé de 3 à 3,3 par jour et par place entre 2006 et 2011 (avis Eden : encore faible)

1 200 abonnements résidentiels soir + 50% sur la période.

17 645 places de stationnement soit + 3%

Nb places de stationnement payant, passé de 4 073 à 4 983.

6. Vélo :

222 Km d'aménagements cyclables soit + 66%.

A la demande de précision de C.Coulin d'Eden, précision obtenue qu'en 2011 qu'il s'agit de 189Km de bandes et pistes cyclables et 52Km de zones 30.

Constat de C.Coulin d'Eden que la hausse globale est donc due aux zones 30, utiles pour les déplacements de quartiers mais que les objectifs d'aménagements structurants continus ne sont eux pas atteints, hors c'est bien la présence de ces aménagements continus sécurisés qui favorise la pratique du vélo. Rappel du budget aménagements cyclables de 500 000€ au regard du coût annuel du Vélo en libre service d'1 Million d'euros, soit 4 000€ par an et par vélo.

Garages à vélo sécurisés installés dans les gares : demande de J-C.Perrin d'Eden que la communication soit intensifiée auprès du grand public et des abonnés du TER.

Demande de la représentante de la mairie de Maxéville qu'une offre de location de vélo sur la plateau de Haye soit proposée aux habitants.

7. Qualité de l'air et bruit :

Diminution de la vitesse moyenne des voitures qui est maintenant de 30,4Km/h.

Baisse du dioxyde d'azote (NO2) et des particules fines (PM10) de 11% selon Air Lorraine.

Réponse à la question de J-C.Perrin sur le projet de Tram-Train sur le tronçon Avenue du 20ème Corps/Rond Point Lafayette à Maxéville et la préservation des emprises (largeur de 8 à 9 m dans les autres villes pour un double sens) et les études engagées :

Evolution de la ligne 1 : Bureau d'étude en cours de sélection

Tram-Train : cahier des charges de l'étude en cours de rédaction par les services de la CUGN.

Recherche de cofinancements auprès de la Région, CG, autres intercommunalités car Com Com du Bassin de Pompey concernée.

Emprises : elles sont préservées, appartiennent à Réseau Ferré de France et une largeur de 6,5 à 7m devrait être suffisante pour une ligne en double-sens. Si les travaux du boulevard Meurthe et Canal se poursuivent, il faudra veiller à ce que ces emprises soient effectivement préservées

Le tram-train de Nancy sera donc svelte !

Demande d'A.Rossinot que le support power point et le compte-rendu soient diffusés aux participants dans les 15 jours pour répondre aux demandes d'Eden.