

COMMISSION D'ENQUÊTE

Paul BESSEYRIAS
André SCHOINDRE
Anne-Marie DUBAIL

COMMUNAUTE URBAINE

DU

GRAND NANCY

(MEURTHE-ET-MOSELLE)

CONSTRUCTION DE LA DEUXIEME LIGNE

DE TRANSPORT EN COMMUN

EN SITE PROPRE

ENQUÊTE PREALABLE A LA

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Enquête publique du 15 décembre 2009 au 22 janvier 2010

25 MARS 2010

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	page 03
Objet de l'enquête	page 03
Références réglementaires de l'enquête	" 04
Dossier d'enquête	" 04
 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	 page 05
Contacts	page 05
Publicité légale	" 05
Publicité complémentaire	" 06
Concertation préalable et réunions publiques	" 06
 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	 page 07
 EXAMEN DES RECLAMATIONS	 page 09
Parking Godefroy de Bouillon	page 10
Parking Patton	" 12
Prolongement de la ligne 2	" 14
Eclatement de la ligne 2	" 15
Restructuration du réseau de bus	" 16
Circulation automobile et stationnement	" 18
La pratique du vélo	" 20
Taxis	" 22
Plantation et faune sauvage	" 22
Financement du projet	" 23
Divers	" 24
 ANNEXE	 page 25

INTRODUCTION

OBJET DE L'ENQUÊTE

La Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN) a pour mission, parmi ses nombreuses compétences, de mettre en œuvre un réseau de transport en commun cohérent et étendu. Cette mission s'inscrit dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) adopté le 6 octobre 2006 en renouvellement de celui adopté le 7 juillet 2000.

Le PDU régit les déplacements dans l'agglomération sur le long terme afin d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de l'environnement.

L'un de ses objectifs, pour diminuer la pollution, est de diminuer le trafic automobile au profit des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs comme le vélo et la marche à pied.

Le projet de mise en place d'un réseau cohérent de transport en commun s'articule autour de trois lignes principales:

➔ La ligne 1 de tram, actuellement en service, reliant VANDOEUVRE-BRABOIS à ESSEY-MOUZIMPRE.

➔ La ligne 2, en cours d'instruction, reliant LAXOU-CHAMP-LE-BŒUF à JARVILLE-LANEUVEVILLE en passant par le centre de NANCY.

➔ La ligne 3 devant relier VANDOEUVRE aux Plaines Rive Droite en passant par VILLERS-LAXOU, le quartier de la Gare et TOMBLAINE.

Le PDU s'intéresse également à la mise en place de lignes de bus à "haut niveau de services" et ouvre des perspectives sur la réalisation d'un tram-train et la possibilité de créer des haltes ferroviaires sur l'aire de bassin de vie.

La ligne 2 est un chantier important, 167,8 M€ HT pour 12 kilomètres de tracé concernant les communes de LAXOU, MAXEVILLE, NANCY, JARVILLE-LA-MALGRANGE et LANEUVEVILLE DEVANT NANCY. Elle nécessite, en particulier pour les parkings, quelques expropriations. Compte tenu de ces caractéristiques et conformément à la législation, il est indispensable que la mise en œuvre du chantier soit précédée d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). C'est à la mise en place et à la réalisation de cette dernière que s'est consacrée la commission nommée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nancy, le présent rapport en faisant le compte-rendu.

REFERENCES REGLEMENTAIRES DE L'ENQUÊTE

Par délibération en date du 24 mars 2006, le Conseil Communautaire de la CUGN décide de mener une concertation préalable avec le public sur la réalisation d'une deuxième ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur l'agglomération de Nancy.

Par délibération n° 10 du 26 juin 2009, le Conseil Communautaire:

- approuve le projet d'étude d'impact et le dossier d'enquête établis par le bureau d'études SYSTRA/INGEROP.
- sollicite de Monsieur le Préfet de Meurthe-et-Moselle l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de construction de la deuxième ligne de TCSP.

Par lettre enregistrée le 16 octobre 2009 Monsieur le Préfet de Meurthe-et-Moselle, responsable de l'enquête, sollicite auprès du Tribunal Administratif de Nancy la nomination d'une commission d'enquête.

Par décision n° E09000258/54 du 5 novembre 2009, annulant et remplaçant celle publiée le 3 novembre 2009, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nancy a nommé la commission d'enquête qui se compose de:

♦ Paul BESSEYRIAS	président
♦ André SCHOINDRE	membre titulaire
♦ Anne-Marie DUBAIL	membre titulaire
♦ Denis GRANDMOUGIN	membre suppléant

Par arrêté en date du 19 novembre 2009, Monsieur le Préfet de Meurthe-et-Moselle a ordonné l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de construction de la deuxième ligne de TCSP de l'agglomération de Nancy.

DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier proposé à l'enquête, déposé dans chaque mairie et dans chaque lieu de permanence, soit dix dépôts différents, était composé de:

- ❶ Une notice explicative sommaire tenant lieu d'introduction au dossier
- ❷ Des informations juridiques et administratives
- ❸ Une notice explicative
- ❹ Un plan de situation
- ❺ Un plan général des travaux
- ❻ Les caractéristiques principales des ouvrages
- ❼ L'appréciation sommaire des dépenses
- ❽ L'étude d'impact
- ❾ L'évaluation du projet
- ❿ L'avis de l'autorité environnementale de l'état en date du 3 novembre 2009

En chaque lieu, le dossier était accompagné du registre d'enquête.

La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture (DDEA) a déclaré ce dossier recevable en date du 22 septembre 2009.

ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

CONTACTS

Suite à la nomination de la commission par le Tribunal Administratif, le président de la commission a pris de rapides contacts avec la Préfecture de Meurthe-et-Moselle et la Communauté Urbaine du Grand Nancy. A la réception des dossiers, il a programmé une première rencontre des membres de la commission afin d'organiser le déroulement de l'enquête. Cette première réunion a permis de préciser les lieux et les dates des permanences. Elle a permis, parallèlement, de définir un programme de travail pour une journée de rencontre avec la CUGN, maître d'ouvrage de la ligne 2.

A la demande du président, la commission, titulaires et suppléant, a été reçue par les responsables de la Communauté Urbaine. Monsieur Laurent GARCIA, vice-président délégué aux lignes de transport en commun en site propre et responsable du dossier, Monsieur Thierry MARCHAL, Directeur Général Adjoint en charge du Pôle Déplacements et Monsieur Leonel DA CUNHA, Directeur du Service Nouvelles Infrastructures de TCSP, responsable technique du dossier ont fait une présentation exhaustive de la Communauté Urbaine du Grand Nancy ainsi que des grands chantiers en cours de réalisation ou en cours d'étude afin de mieux comprendre le contexte dans lequel s'inscrit l'enquête. La matinée s'est poursuivie par une présentation détaillée du projet de la ligne 2 et un retour sur le dossier de la ligne 1 et de ses problèmes particuliers.

La deuxième partie de la journée a été consacrée au parcours de l'ensemble du tracé de la future ligne 2 en insistant tout particulièrement sur les points jugés les plus sensibles: création des parkings, parcelles à exproprier, rues encombrées, difficultés de stationnement...

En accord avec les services de la préfecture, le président a pris en charge les registres d'enquête afin d'en effectuer la distribution, en compagnie de Monsieur DA CUNHA, dans chaque mairie et dans chaque salle de permanence. Cette démarche a permis de contrôler la réalisation des affichages réglementaires ainsi que la qualité des salles réservées pour les permanences.

PUBLICITE LEGALE

L'enquête a fait l'objet de la double publication légale dans la rubrique des annonces de deux journaux diffusés dans le département:

- ☒ L'Est Républicain du 24 novembre 2009
- ☒ Le Républicain Lorrain du 24 novembre 2009
- ☒ L'Est Républicain du 18 décembre 2009
- ☒ Le Républicain Lorrain du 18 décembre 2009

L'affichage de l'arrêté préfectoral ainsi que de l'avis d'ouverture d'enquête qui l'accompagne a été effectué dans toutes les mairies et mairies annexes concernées par la ligne 2 ainsi que dans tous les lieux où ont été effectuées des permanences. Le constat en a été effectué par le président.

PUBLICITE COMPLEMENTAIRE

L'ouverture de l'enquête a été précédée d'un point-presse organisé dans les locaux de la CUGN par le Vice-président Laurent GARCIA et le président de la commission d'enquête. Toute la presse locale écrite, parlée et télévisuelle s'était déplacée pour prendre connaissance de l'organisation et du déroulement de l'enquête et interviewer les deux intervenants. Cette démarche a permis, dans un délai très court, d'avoir une information journalistique sur chacun des médias, information qui touchait non seulement l'agglomération nancéienne mais l'ensemble du département. Chacun de ces médias, soit de sa propre initiative, soit à la demande des responsables de l'enquête, soit à la demande de groupes ou associations, est revenu plusieurs fois sur le sujet.

L'information a été diffusée sur le site internet de la CUGN et sur les différents magazines d'information publiés par la Communauté et par les communes concernées.

Des dépliants d'information ont été mis à la disposition du public dans les mairies et dans de nombreux lieux de passage. Il fallait régulièrement renouveler les stocks ce qui indique tout l'intérêt que suscitait ce document.

Dans chaque mairie et dans chaque lieu de permanence une exposition sur grands tableaux synthétisait de façon attractive l'ensemble du dossier.

Un affichage a été effectué dans les bus et les stations des lignes concernées par l'enquête.

CONCERTATION PREALABLE ET REUNIONS PUBLIQUES

Conformément au Code de l'Urbanisme, la concertation préalable a été menée par la CUGN de 2007 à 2008 avec une phase particulièrement active de dialogue avec le public entre le 25 juin 2008 et le 11 juillet 2008. Cette concertation se composait de:

- Mise à disposition de registres et d'expositions, avec permanences de techniciens dans les communes concernées par le tracé de la ligne 2.
- Création d'un site internet avec page d'expression libre.
- Edition d'un document de synthèse mis à disposition des habitants.
- Information par voie de presse.
- Tenue de 6 réunions publiques avec participation des élus.

Un bilan de la concertation préalable a été tiré par le Conseil Communautaire du 6 février 2009. Ce bilan a été retranscrit dans le dossier d'enquête.

Des études de faisabilité technique ont été réalisées de 2005 à 2008, études relatives à l'insertion de la ligne dans les aménagements urbains et à ses conséquences sur les autres modes de déplacement.

Compte tenu, d'une part du contexte général d'information qui entourait cette enquête et d'autre part de la limpidité de son déroulement, la commission n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique. La seule demande, en ce sens, formulée par une association qui sollicite également une prolongation d'enquête a été formulée trop tardivement, le 18 janvier, soit 4 jours avant la clôture. La mise en place de ces deux événements, pour garder une bonne efficacité, doit se faire dès la fin de la première moitié de l'enquête et ne peut se réaliser dans la précipitation des derniers jours car ils nécessitent un minimum de préparation et de publicité.

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête s'est déroulée du mardi 15 décembre 2009 au vendredi 22 janvier 2010 soit une durée de 39 jours consécutifs. 39 jours au lieu de 30 habituellement, afin de tenir compte des fêtes de fin d'année. Durant cette période, les dossiers d'enquête ainsi que les registres étaient à la disposition du public dans toutes les mairies et tous les lieux de permanence concernés par l'enquête où ils étaient consultables aux heures habituelles d'ouverture.

La commission a reçu les observations du public au cours de quinze permanences réparties comme suit:

NANCY

Hôtel de ville	1 place Stanislas 54000 Nancy
mardi 15 décembre 2009	de 09 h à 12 h
mercredi 23 décembre 2009	de 14 h à 17 h
mardi 29 décembre 2009	de 09 h à 12 h
jeudi 07 janvier 2010	de 14 h à 17 h
lundi 11 janvier 2010	de 09 h à 12 h
vendredi 22 janvier 2010	de 14 h à 17 h
Mairie de quartier du Haut du Lièvre	rue Dominique Louis 54000 Nancy
mardi 29 décembre 2009	de 14 h à 17 h
Mairie de quartier de Boudonville	55 rue de la Colline 54000 Nancy
lundi 18 janvier 2010	de 09 h à 12 h
Mairie de quartier de Saint Pierre	71 avenue de Strasbourg 54000 Nancy
lundi 18 janvier 2010	de 14 h à 17 h

JARVILLE LA MALGRANGE

L'atelier

samedi 19 décembre 2009
samedi 16 janvier 2010

106 rue de la République 54 Jarville
de 09 h à 12 h
de 14 h à 17 h

LANEUVEVILLE DEVANT NANCY

Hôtel de ville

lundi 11 janvier 2010

35 rue Général Patton 54 Laneuveville
de 14 h à 17 h

LAXOU

Hôtel de ville

mardi 15 décembre 2009

3 avenue Paul Déroulède 54 Laxou
de 13 h 30 à 16 h 30

Centre Intercommunal de Laxou Maxéville 23 rue de la Meuse 54520 Laxou
jeudi 07 janvier 2010 de 09 h à 12 h

MAXEVILLE

Hôtel de ville

mercredi 23 décembre 2009

14 rue du 15 septembre 1944 Maxéville
de 09 h à 12 h

Les lieux de permanence ont été choisis afin d'avoir une bonne répartition géographique tout au long du tracé de la ligne en privilégiant l'hôtel de ville de Nancy où la commission a tenu permanence une fois par semaine.

Les jours étaient répartis sur l'ensemble de la semaine, y compris le samedi, afin de permettre à tout citoyen, quel que soit son jour non travaillé, de trouver un lieu de permanence.

Un petit incident a émaillé le déroulement de l'enquête. A l'hôtel de ville de Nancy, un élément du dossier d'enquête a disparu. Les personnes chargées de la surveillance ont détecté très rapidement l'anomalie et l'élément manquant a été remplacé dans l'heure qui a suivi afin d'éviter tout dysfonctionnement administratif.

Différents comptages et contrôles effectués par les commissaires enquêteurs et par les mairies permettent d'affirmer que la commission a reçu plus de 400 personnes et réceptionné 135 réclamations ou observations écrites.

Suite à la clôture de l'enquête, le vendredi 22 janvier à 17h, le président a effectué la collecte des registres et vérifié qu'aucun élément n'avait été égaré.

Les documents déposés par les intervenants ont été démultipliés afin que chaque commissaire puisse travailler sur l'ensemble du dossier. Une réunion de concertation de la commission a permis de classer ces documents et d'éditer un questionnaire destiné au maître d'ouvrage. Pour terminer ce travail d'investigation, la commission a eu des entretiens avec:

★ Monsieur Henri BEGORRE maire de MAXEVILLE pour l'entretenir de la réalisation du parking relais PATTON.

★ Monsieur Serge BOULY maire de LANEUVEVILLE DEVANT NANCY pour l'entretenir du prolongement de la ligne 2 sur le territoire de sa commune.

★ Les responsables de la CUGN pour les entretenir de l'ensemble des problèmes répertoriés dans le questionnaire qui leur a été remis précédemment, accompagné d'une copie des réclamations.

EXAMEN DES RECLAMATIONS **ET DES OBSERVATIONS**

Comme indiqué ci-dessus, la commission a enregistré 135 réclamations ou observations écrites. D'autres réclamations, observations ou remarques ont été transmises oralement par les intervenants lors des nombreux entretiens qu'ils ont eus avec les membres de la commission. Ces dernières abordent les mêmes thèmes que ceux relevés dans les documents écrits. En effet, selon la méthode de travail retenue par la commission, chaque fois qu'un intervenant abordait oralement un nouveau sujet ou un sujet important il lui était demandé de coucher son intervention sur le registre ou de préparer, à sa convenance, un document écrit joint au registre.

Il est intéressant de noter que les associations, les groupes politiques et les groupes de citoyens se sont fortement mobilisés sur le sujet. Leurs membres sont venus décortiquer, à plusieurs reprises, le contenu du dossier et ont déposé 18 contributions écrites dans les lieux de permanence. Elles ont été jointes aux registres. Certaines d'entre-elles, vu le nombre de signatures apposées peuvent être assimilées à une pétition. Parmi les délégations reçues lors des permanences et celles ayant déposé un document hors de ces heures, on trouve:

- VELORUTION du GRAND NANCY
(17 signatures)
- FNAUT Lorraine (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
- FLORE 54 (regroupement de 26 associations de Meurthe et Moselle pour la promotion de l'environnement et du cadre de vie)
- FLEUR (FLéville Environnement Urbain et Rural)
- EDEN (Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien)
- Conseil de Développement Durable du Grand Nancy
- Association des Professionnels du Faubourg Saint Pierre
(4 signatures)
- Association Artisanale des Taxis de L'agglomération Nancéienne (regroupement de l'Association des Taxis de Nancy et du Syndicat des Taxis de Meurthe-et-Moselle)
- Association Les Vigroux (association des habitants du quartier du Grand Sauvoy et des riverains à Maxéville)
- Association du Renouveau Saint Pierre
(a fait signer une pétition pour le stationnement avenue de Strasbourg le 08-07-08)

- Village Saint Léon (commerçants de la rue Raymond Poincaré et de la rue Armée Patton) (16 signatures)
- Résidents de la rue Saint Dizier (42 signatures)
- Atelier de vie Boudonville, Scarpone, Libération
- Collectif nancéien pour une régie publique des transports en commun et pour leur accès gratuit (10 corédacteurs)
- La Gauche du Grand Nancy (27 corédacteurs)
- La Gauche Alternative 54
- Groupe des Elus de Gauche de la Ville de Nancy (11 corédacteurs et 3 signatures)
- VERTS 54 Les Verts du Grand Nancy

Pour faciliter la compréhension de ce rapport, l'ensemble des réclamations et observations écrites sur les registres, déposées en documents annexes ou communiquées oralement ont été regroupées en 11 chapitres principaux. Chacun fera l'objet d'une présentation générale et notera les réponses et commentaires apportés tant par le maître d'ouvrage que par la commission d'enquête.

PARKING GODEFROY DE BOUILLON

Un élément très important du dossier d'enquête est constitué par les aménagements programmés place Godefroy de Bouillon, point de convergence du boulevard Albert 1^{er}, de l'avenue de la Libération, de la rue de l'Armée Patton et de la rue Victor Hugo.

Cette place se situe au point de départ de l'éclatement de la ligne 2 en direction du centre ville. Il est prévu d'y implanter un parking souterrain important, sa création devant faire disparaître le square de l'Yser, square situé en îlot central et comportant quelques arbres dont un illustre séquoia, défiguré par les tempêtes mais faisant l'objet de toute l'attention des riverains.

Pour une bonne organisation de l'aménagement, il est nécessaire d'effectuer l'expropriation de la station Esso. Toute la circulation automobile sera positionnée sur la partie Ouest de l'emprise foncière et les parties Centre et Est seront réservés au site propre de la ligne 2 qui s'inscrira dans un ensemble paysager et arboré.

Le parking programmé pourra atteindre 500 places, un tiers étant géré en stationnement urbain de proximité et deux tiers étant gérés en parking relais destiné à recevoir les automobilistes en provenance de l'extérieur de l'agglomération.

Un tiers des interventions écrites et orales mentionnent cet aménagement pour en faire une critique sévère en employant des mots très directs: aberration, absurdité, non-sens, scandaleux, etc.

Il est évident, que ces possibilités de stationnement attireront les automobilistes en provenance de Toul et de tout l'Ouest nancéien, aucune autre possibilité ne leur étant offerte pour déposer leur véhicule et utiliser un transport en commun en liaison

directe avec le centre. La tête de ligne du Champ le Bœuf ne dispose pas d'une possibilité importante de stationnement et le tracé de la ligne par le Haut du Lièvre allonge de façon trop importante l'accès au centre ville en comparaison d'un trajet plus direct par l'avenue de la Libération ou l'avenue de Boufflers.

Cette remarque ne remet pas en cause le tracé de la ligne 2 qui doit desservir les populations de Gentilly, le Haut du Lièvre et Maxéville.

Cette remarque veut simplement montrer que les automobilistes arrivant sur le secteur de Laxou et désirant regagner le centre ville seront peu enclins à changer de mode de locomotion pour effectuer une promenade de 30 minutes en transport en commun, temps auquel il faut ajouter tous les aléas de la rupture de charge. Ils se dirigeront directement vers les parkings urbains en encombrant le centre ville et ses abords.

La durée de transport par la ligne 2, entre le point de départ et le centre ville, et la difficulté de traverser l'encombrement du nœud routier et autoroutier, ont déjà conduit les concepteurs du projet à positionner la tête de ligne à Champ le Bœuf et non à la Sapinière, réduisant ainsi la durée du trajet.

Un parking relais efficace se définit par ses possibilités de retenir les voitures dès leur approche de l'agglomération afin d'éviter une surcharge automobile sur les voies urbaines tout en permettant aux occupants des véhicules de bénéficier, sur place, d'un transport en commun rapide et efficace susceptible de les conduire au centre ville ou à ses proches alentours.

On comprend aisément qu'un parking situé place Godefroy de Bouillon ne correspond pas au cumul de ces deux exigences. Pour y répondre, il est souhaitable d'explorer d'autres possibilités déconnectées de la ligne 2 pour éviter le handicap de la durée du trajet.

C'est pourquoi, suite aux résultats de la concertation préalable, le Grand Nancy s'est investi, en parallèle du travail sur la ligne 2, et d'une manière tout à fait indépendante, dans la recherche d'un emplacement de parking relais sur le secteur de la Sapinière. Destiné à accueillir les automobilistes en provenance de l'ouest de l'agglomération, ce parking doit se situer au plus près des bretelles autoroutières.

Il devra être couplé à une ligne de bus à "haut niveau de service" afin de rejoindre le centre ville dans le temps le plus bref possible. La ligne 121, après avoir déplacé sa tête de ligne, pourrait répondre, dans un premier temps, à cette exigence. Possédant déjà une structure aérienne sur une partie de son tracé, elle pourrait être équipée de trolleys identiques à la ligne 2 circulant de façon prioritaire aux carrefours.

Il est intéressant de noter que ces idées ont été proposées dans le cadre de campagnes électorales sur la commune de Laxou.

Ces nouvelles infrastructures sont très complémentaires de la ligne 2 mais sont, administrativement et légalement, indépendantes donc dissociées de l'enquête en cours.

La mise en place de ce nouvel investissement permettra de faire évoluer la restructuration de la place Godefroy de Bouillon. Le parking relais trouvant une place en entrée de ville celui de la place peut être supprimé ce qui permet de sauvegarder le square de l'Yser et de donner ainsi satisfaction à tous les habitants du quartier. Mais il est toujours nécessaire de créer un parking urbain pour faciliter le stationnement de proximité. Ce parking trouve sa place sur l'assise de la station Esso dont l'expropriation est l'un des éléments de l'enquête en cours. Il pourra être complété, si nécessaire, en souterrain, sous l'emprise routière.

Aucune modification des différents couloirs de circulation décrits sur le projet n'est nécessaire, tant pour les voitures que pour la ligne 2. Non seulement le square de l'Yser est préservé mais il est agrandi et plus facile d'accès grâce à l'aménagement paysager des alentours de l'emprise.

Face à l'insistance des pétitionnaires, lors de l'enquête, et aux interventions ponctuelles de la commission, les représentants de la CUGN ont confirmé aux commissaires enquêteurs, lors de leur rencontre du 12 mars, que le Grand Nancy poursuivait ses investigations sur le secteur de la Sapinière et étudiait les possibilités de faire évoluer le projet de la place Godefroy de Bouillon.

Par un courrier au Président de la Commission d'Enquête, joint en annexe, le Président de la CUGN s'engage à soumettre au Conseil Communautaire une délibération proposant d'abandonner la fonction parking relais des aménagements de la place Godefroy de Bouillon tout en conservant, sous une autre forme, la fonction de parking de proximité.

Il est important de préciser que cette nouvelle configuration de la place Godefroy de Bouillon n'entraîne pas de modification de la DUP, l'emprise au sol et les nécessités d'expropriation étant inchangées.

PARKING PATTON

Le parking Patton doit être implanté, sur la commune de Maxéville, au sud du carrefour giratoire créé à la sortie de la bretelle de l'A 31. Il aura deux fonctions. Avec ses 300 places, il servira de parking relais pour accueillir les voitures en provenance de l'autoroute et d'une manière générale du nord de l'agglomération et Il sera également pôle d'échange pour assurer les correspondances des actuelles lignes 131, 132, 133 qui seront modifiées en conséquence.

Ce parking doit être créé sur des terrains privés supportant une activité commerciale, terrains proches d'un secteur pavillonnaire. Durant l'enquête, sont intervenus le propriétaire actuel du terrain et l'association "Les Vigroux" représentant les habitants du quartier.

La commission d'enquête a demandé une entrevue avec Monsieur BEGORRE, 1^{er} vice-président de la CUGN et maire de Maxéville, territoire sur lequel est implantée la structure.

INTERVENTION DU PROPRIETAIRE DU TERRAIN

Monsieur BARTHELEMY, Directeur Général et Président du Conseil d'Administration de la société ICD, propriétaire du terrain devant être exproprié, terrain sur lequel est implanté son site commercial à l'enseigne PIEC'AUTO 54, s'oppose fermement à l'implantation de cette structure et à l'expropriation de l'ensemble foncier et commercial dont il a la responsabilité. Il expose les motifs de ce refus dans une importante contribution écrite déposée, hors des heures de permanence des enquêteurs, à la mairie de Maxéville.

ICD possède, sur Toul et Nancy, trois sites de commercialisation qui travaillent en coordination et en complémentarité. La disparition à Nancy de PIEC'AUTO 54 entraînera non seulement le licenciement des 10 employés du site mais conduira peut-être à la fermeture générale du groupe. Monsieur BARTHELEMY estime que la création d'un parking en ce lieu précis n'est pas indispensable au projet et que l'expropriation ne peut se justifier.

Ce parking, pour garder toute son efficacité, comme tout parking relais, doit se situer, d'une part, au point d'arrivée des voitures venant de l'extérieur de l'agglomération et, d'autre part, à proximité, voire en mitoyenneté, avec la ligne de transport en commun qu'il doit desservir. Le voyageur, déjà perturbé par le changement de mode de transport, n'accepte pas facilement d'avoir à effectuer un parcours trop long entre les deux véhicules, même par période de beau temps.

Dans le quartier, aucun des terrains appartenant à des collectivités, à des administrations ou à des sociétés mixtes ne répondent à ces critères.

Dans ce dossier comme dans d'autres, le Grand Nancy a la volonté d'engager des discussions afin de relocaliser l'entreprise de Monsieur BARTHELEMY dans des conditions permettant de sauvegarder les intérêts de chacune des parties.

Lors de notre entretien, Monsieur BEGORRE, maire de Maxéville, nous a confirmé qu'il suivait le dossier et qu'il était très attentif à la sauvegarde de PIEC'AUTO 54 et au maintien de l'activité de ses employés.

INTERVENTION DES HABITANTS DU QUARTIER

Les habitants du quartier se sont exprimés sur le problème du parking soit à titre individuel soit, pour le plus grand nombre, par le canal de leur association "Les Vigroux". Les interventions des uns et des autres sont identiques.

L'association reconnaît l'intérêt du parking relais mais veut veiller à sa bonne implantation, à son bon fonctionnement et à sa non extension au-delà des 300 places prévues dans le dossier d'enquête. L'association intervient sur d'autres sujets qui, pour certains, sont traités dans différents chapitres de ce rapport tandis que d'autres, hors cadre de l'enquête en cours, relèvent d'un dialogue direct avec la mairie ou la communauté urbaine.

Dans l'état actuel du projet tous les détails de la mise en forme du parking ne sont pas connus, la réalisation devant être effectuée par le futur délégataire de service

public. On peut préciser que le volume de 300 places sera la formule retenue et que la notion de différents niveaux citée dans le dossier fait référence à la topographie du terrain et non à une construction en gratte-ciel.

Concernant les nuisances sonores, il sera établi un mur antibruit entre la partie habitée et le parking, mur qui limitera également les nuisances visuelles pouvant être engendrées par les phares des voitures.

Le pôle d'échange, qui inquiète plusieurs des intervenants, ne peut pas être dissocié du parking relais. Pour limiter les nuisances et dans la logique du fonctionnement du pôle, les stations spécifiques aux bus sont situées près de l'entrée-sortie c'est-à-dire au plus loin des habitations. La partie la plus proche ne sert que de passage pour effectuer le bouclage de la ligne.

Quant aux lieux de convivialité que certains voudraient implanter avec le parking, ce projet pourra être imaginé dans le cadre des investissements communaux réalisés dans le quartier, des squares pouvant être aménagés avec la reprise, par la commune, du parc du Grand Sauvoy.

Monsieur BEGORRE nous a précisé qu'il appréciait tout l'intérêt que porte l'association aux différents investissements réalisés sur la commune et qu'il souhaite l'associer régulièrement aux différentes discussions.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 2

Dans sa contribution écrite à l'enquête, le Conseil de Développement Durable du Grand Nancy rappelle que la Communauté Urbaine a délibéré sur une extension de la ligne 2 sur le territoire de la commune de LANEUVEVILLE DEVANT NANCY alors que le dossier d'enquête présente un projet qui trouve son terminus en limite de JARVILLE. Le comité s'inquiète de ce double langage.

Une dizaine de pétitionnaires, en majorité des habitants de LANEUVEVILLE, sont intervenus pour demander le prolongement de la ligne sur une partie ou la totalité de la commune.

Monsieur BOULY Maire de LANEUVEVILLE a également couché sur le registre quelques explications, idées et propositions concernant ce prolongement.

Pour une meilleure compréhension du problème, la commission a sollicité une entrevue avec Monsieur BOULY. La rencontre s'est déroulée le 19 février dans les bureaux de la CUGN.

LANEUVEVILLE est un village rue de 7 kilomètres avec un développement longitudinal le long de la RD 400 et adjonction de lotissements en périphérie.

Lors de la mise en place des premières études de la ligne 2 et de la concertation préalable, le prolongement sur LANEUVEVILLE paraissait difficile à envisager. Le positionnement d'un parking relais à La Madeleine était absolument impossible par

manque de disponibilité foncière. A cette époque, la zone avait une configuration un peu "désertique".

Depuis cette date, la situation a fortement évolué. Des projets individuels ou collectifs ont émergé et la commune a eu l'opportunité de se créer des disponibilités foncières pour mettre en place un ambitieux programme de développement.

Sur le site de La Rochette-Sainte Valdrée un programme de 700 logements est en cours de finalisation et viendra effacer une friche industrielle. En continuité de la ZAC des 5 Fontaines, 18 hectares ont été achetés pour une urbanisation complémentaire. Trois projets, un de 70 logements, un de 40 logements et un dernier de 20 maisons vont être répartis sur trois secteurs de la commune. Deux nouvelles zones économiques sont envisagées dont l'une est en cours d'étude, sur le secteur de La Madeleine, au profit de la société NOVACARD qui apporte 320 emplois.

En quelques années LANEUEVILLE verra sa population passer de 6000 à 8000 habitants.

Le Grand Nancy a la volonté de réaliser le prolongement de la ligne en cohérence avec le développement de la commune. On a maintenant l'opportunité d'ouvrir un dossier de faisabilité pour l'arrivée de la ligne 2 à LANEUEVILLE.

Monsieur BOULY estime que la ligne 2 peut se prolonger sur un parcours de 5 kilomètres, des disponibilités foncières permettant de programmer l'implantation d'un parking relais au niveau de La Madeleine.

Ce choix est d'autant plus pertinent que le contournement de SAINT NICOLAS DE PORT drainera vers ce parking une importante circulation automobile. Il sera en liaison directe avec les lignes suburbaines en provenance de la Communauté de Communes du Sel et plus généralement du Vermois.

La création de ce parking relais ne devrait pas entraîner la fermeture du parking Lebrun qui, converti en parking urbain, gardera toute sa pertinence pour désengorger JARVILLE qui manque cruellement de possibilités de stationnements.

ECLATEMENT DE LA LIGNE 2 EN CENTRE VILLE

L'éclatement du tracé de la ligne 2 en centre ville, de la place Godefroy de Bouillon à la place des Vosges, préoccupe certains intervenants et a fait l'objet d'une contre proposition par un élève de l'Ecole des Mines qui travaille sur le projet ARTEM.

Cet éclatement interpelle toute personne qui étudie le dossier. Cette structure bicéphale encombre plus de voies de circulation et entraîne une multiplicité des stations d'où une complexité des cheminements piétonniers et une inter modalité difficile.

Trois variantes ont été testées autour de cette problématique pour en diminuer les conséquences. L'une utilise le Cours Léopold, la seconde emprunte le Pont Foch et

la rue Saint Jean avec un tronc commun ligne 1 ligne 2, la troisième se réduit à regrouper les sens entre la place Thiers et les rues des Carmes et Saint Dizier. Ces variantes ont été écartées au cours de la concertation préalable car plus pénalisantes que la formule retenue (cf. lettre en annexe).

Au centre ville, compte tenu de la configuration, pour jumeler les deux sens de circulation sur une même rue, on est obligé de neutraliser cette dernière au profit exclusif des transports en commun. Cette neutralisation entraîne trop de répercussions sur la circulation automobile, y compris dans les quartiers périphériques, pouvant aller jusqu'à l'asphyxie totale. Elle oblige à remettre certaines rues à double sens de circulation automobile et crée un trop grand différentiel en possibilités commerciales entre les rues réservées aux transports en commun et celles abandonnées à la circulation automobile. Les commerces et services les plus pénalisés, si on se réfère à la ligne 1, sont ceux qui supportent la voiture particulière. Les problèmes rencontrés par les commerces traditionnels dans les centres villes ne sont pas spécialement liés à l'arrivée des transports en commun mais aussi aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques des consommateurs.

La formule retenue permet de pérenniser la circulation à sens unique, formule adoptée depuis de nombreuses années au cœur de la ville, qui a toujours donné satisfaction aux usagers. Le jumelage des deux sens de circulation de la ligne 2 amènerait, comme indiqué ci-dessus, le retour à un double sens de circulation automobile sur certaines rues. Cette modification fondamentale est à manipuler avec précaution.

Il faut se rappeler que compte tenu des techniques différentes utilisées, le jumelage ligne 1 ligne 2 est impossible. Une transformation de la ligne 1, problématique qui n'est pas écartée, permettrait d'obtenir homogénéité et compatibilité. Sa mise en place est complexe et onéreuse et il était difficile, voir utopique, de vouloir conduire simultanément les deux chantiers.

Suite à cette configuration des transports en commun, le secteur gare-centre ville deviendra complexe pour le voyageur arrivant pour la première fois à Nancy et devant se rendre en un lieu précis de la ville. Le Grand Nancy devra étudier et mettre rapidement en place une signalétique claire, précise et de lecture facile afin de ne pas voir des visiteurs "errer" à la recherche de leur solution de transport.

RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS

De nombreux intervenants s'inquiètent des conséquences sur leurs habitudes de déplacements que pourra entraîner la restructuration des réseaux de bus: rupture de charge, allongement des délais de transport, attente lors des changements de ligne, etc.

Peut-on profiter de cette restructuration du réseau des transports pour améliorer la desserte des quartiers les plus démunis?

La mise en service d'une nouvelle ligne de transport en commun implique obligatoirement une remise en cause des lignes de bus existantes.

Cette réflexion ne peut être étudiée finement qu'avec la participation du titulaire de la délégation de service public. Dans l'état actuel du dossier, on peut simplement énoncer quelques généralités et dire que les lignes évolueront afin d'amener les voyageurs sur les stations principales de la ligne 2 et ainsi limiter la présence de bus sur le site propre afin de limiter la pollution en centre ville.

Cette opération, dénommée le "rabattement", permettra de raccourcir les circuits des lignes tout en redéployant les kilomètres parcourus. Ces lignes bénéficieront ainsi d'un meilleur cadencement d'où une amélioration du service.

Une bonne maîtrise des cadencements sera nécessaire pour limiter les désagréments ressentis par les utilisateurs. Pour aller de l'extérieur vers le centre ville, l'attente sera minime car le cadencement de la ligne 2 sera toujours supérieur à celui des lignes rabattues. Au retour, l'attente peut être un peu plus importante mais chaque utilisateur habituel aura vite repéré le créneau le plus favorable au trajet qu'il doit effectuer.

Certaines lignes n'atteignant pas actuellement le tracé de la ligne 2 bénéficieront de modifications permettant d'amener les voyageurs sur le nouveau transport en commun.

Pour un meilleur service aux voyageurs venant de loin et pour faciliter les mouvements aux heures d'ouverture et de fermeture des lieux de travail, les lignes suburbaines ne seront pas rabattues aux heures pleines. Le problème des heures creuses sera étudié ultérieurement.

Un inventaire assez détaillé de ces modifications fait l'objet d'un élément du dossier, pièce 7 page 170. Naturellement, cette liste n'est pas exhaustive et sera amenée à évoluer. Une étude de restructuration du réseau de transport en commun sera lancée par le Grand Nancy pour accompagner les améliorations de la ligne 1, la mise en service de la ligne 2 et la préfiguration de la ligne 3. Cette étude doit également tenir compte de la nouvelle délégation de service public.

Pour répondre à certaines inquiétudes, il faut préciser que le Grand Nancy est favorable à l'étude de la mise en place de minibus circulant à la demande à l'exemple de ce qui a été réalisé à LAXOU, BRABOIS ou VILLERS. Du matériel identique sera prochainement mis en place à VANDOEUVRE. Ce programme concerne des quartiers à faible population, comptant des personnes ayant de la peine à se déplacer et ne voyageant pas aux heures à fort cadencement des bus.

CIRCULATION AUTOMOBILE ET STATIONNEMENT

Près de 30 interventions écrites concernent les problèmes liés à l'utilisation de la voiture, circulation et stationnement, suite à la mise en service de la ligne 2.

La diminution du nombre de voies de circulation dans certaines rues n'entraînera-t-elle pas l'asphyxie du secteur?

Comment les résidents pourront-ils stationner leur véhicule?

Comment les commerçants pourront-ils réceptionner leurs livraisons et accueillir leurs clients?

Comment les riverains auront-ils accès à leurs garages et à leurs portes cochères?

CIRCULATION

La création d'une nouvelle infrastructure de transport en commun interfère obligatoirement sur le mode d'utilisation de la voiture individuelle. La mise en place de la ligne 2, conformément aux objectifs du PDU de 2006, a pour but de privilégier le transport en commun et de réduire la circulation automobile.

L'avenue Patton, sur Maxéville, et les boulevards de Scarpone et Albert 1^{er} passeront de 2 voies de circulation automobile pour chaque sens à une seule voie. La circulation de transit se reportera sur la voie d'Amezule, la déviation de Malzéville et le boulevard Meurthe-Canal, ensemble entrant progressivement en fonction. Ce report de circulation désengorgera le quartier et la création d'un giratoire en sortie de bretelle autoroutière avec, en complément, une limitation de vitesse, transformera cette longue ligne droite en voie urbaine plus facile à vivre pour les habitants et les utilisateurs. Dans le secteur du Grand Sauvoy un projet d'aménagement global est conduit par la mairie de Maxéville. Ce projet, indépendant de la ligne 2 mais situé dans le même secteur, est très complémentaire. Il permettra une meilleure organisation piétonne et cyclable et apportera quelques réponses aux problèmes de stationnement.

Les accès aux garages ne présenteront pas plus de difficultés qu'actuellement où elles se pratiquent souvent au détriment du code de la route. La nouvelle configuration obligera l'utilisateur à aller effectuer un demi-tour au carrefour le plus proche.

Tout le centre ville évoluera vers une seule voie de circulation automobile par sens, quelle que soit la situation actuelle à 1,2 ou 3 voies.

Les avenues de Lattre de Tassigny et de Strasbourg passeront de 2 à 1 voie par sens.

Ces modifications, même si elles ont quelques caractères pénalisants, conditionnent impérativement la maîtrise de la circulation automobile au centre ville. Elles n'auront toute leur efficacité que dans la mesure où chaque utilisateur acceptera d'utiliser les transports en commun et ne s'obstinera pas à vouloir amener sa voiture dans chacun de ses lieux de déplacement. Toute amélioration d'une situation complexe nécessite la volonté participative de l'usager.

STATIONNEMENT

Globalement, sur la zone concernée par l'étude, le nombre de places de stationnement de surface, le long des voies de circulation, sans comptabiliser les parkings Patton, Godefroy de Bouillon et Lebrun, n'accuse aucune diminution en passant de 1398 places à 1415 comme l'indique le tableau de la page 179 de la pièce 7 du dossier d'enquête. Naturellement, des modifications ponctuelles, occasionnées par des transformations de la voirie, sont enregistrées. Cinq points sont particulièrement sensibles:

➔ Boulevard Albert 1^{er} qui perd 42 places pour en garder seulement 39 sur l'ensemble de sa longueur.

➔ L'ensemble rues Victor Hugo, Jeanne d'Arc, Armée Patton et avenue Foch qui perd 32 places.

➔ Place des Vosges qui en perdant 50 places se réduit à 15 stationnements.

➔ Le secteur de l'avenue de Strasbourg qui perd globalement 41 places.

➔ Jarville la Malgrange qui perd 15 places dans un contexte difficile

La nouvelle configuration de la place Godefroy de Bouillon, présentée dans le chapitre qui lui est consacré, avec la création, à l'emplacement de la station Esso, d'un parking urbain peut permettre une amélioration des stationnements de proximité qui impactent le boulevard Albert 1^{er} et les rues de l'Armée Patton et Victor Hugo. En complément, seront engagées des études de faisabilité sur l'ensemble dénommé "Pont à Mousson" ensemble pouvant peut-être offrir des possibilités. Ce sujet ne s'inclut pas dans la DUP car l'emprise de "Pont à Mousson" appartient à la Communauté Urbaine et n'entraîne aucune expropriation. (cf. lettre en annexe)

Dans le secteur de l'avenue de Strasbourg, où les comptages ont montré la présence de beaucoup de stationnement résidentiel, les stationnements de la place Doyen Marcel Roubault seront réaménagés. En complément, les places de stationnement, longitudinales ou en épis, situées le long du boulevard, seront restructurées.

Pour la traversée de Jarville, le problème du stationnement n'est pas lié uniquement à l'arrivée de la ligne 2. Il est déjà présent aujourd'hui. Il ne sera que légèrement aggravé car le trolley, bus électrifié, permettra la disparition du flux de circulation d'une partie des bus existants. Il est souhaitable que la commune soit à l'affût de toute opportunité foncière autorisant l'implantation de parkings de proximité.

Sur les autres points sensibles, une bonne utilisation des transports en commun et un usage maximum des parkings existants, parking Pichon pour la place des Vosges, permettront de réduire les désagréments.

Le stationnement pour déménagement cité par différents intervenants fait déjà, comme dans toutes les villes, l'objet d'une organisation ponctuelle avec la mairie qui accorde des lieux et des horaires de stationnement.

Pour les commerçants, les livraisons doivent être organisées en concertation avec les livreurs, la mairie et la communauté urbaine. Dans certains cas on peut envisager des délimitations matérialisées sur le sol, pas toujours faciles à faire respecter par le simple automobiliste. Dans d'autres cas on peut envisager des plages horaires de

livraison. Toute ville ayant mis en place des zones piétonnes avec forte concentration commerciale doit gérer les mêmes problèmes et des solutions sont toujours au bout de la discussion.

Le stationnement dit "minute" pour le petit achat rapide et régulier fera l'objet d'un débat constructif entre les différents partenaires.

La Communauté Urbaine a la volonté de mettre en place toutes les conditions nécessaires à une bonne concertation qui sera d'autant plus efficace que les pétitionnaires seront regroupés, comme ils l'ont montré durant l'enquête, en associations représentatives et efficaces. Cette concertation sera nécessaire pour l'organisation d'un bon fonctionnement du système, et essentiellement sur les points sensibles, mais également pour la mise en place, la progression et la gestion des chantiers.

LA PRATIQUE DU VELO

La pratique du vélo est aujourd'hui un sujet d'actualité et les intervenants, même ceux ne pratiquant pas cette forme de loisir et de détente, se déclarent favorables pour une prise en compte de ce mode de déplacement.

Les différents problèmes soulevés par la mise en place de cette nouvelle ligne de transport en commun ont été très judicieusement présentés et synthétisés par le collectif "Vélorution" regroupant de nombreux amateurs du vélo.

Après plusieurs heures d'étude du dossier d'enquête, les membres du collectif ont déposé un document écrit reprenant l'ensemble de leurs remarques.

- manque de prise en compte du vélo sur le parcours
- manque de volonté pour supprimer la voiture en ville
- cyclistes déviés sur des parcours difficiles à JARVILLE
- manque de continuité dans les itinéraires cyclables
- manque de sécurisation entre site propre et site banalisé
- accès au trolley avec le vélo non prévu
- détails techniques à améliorer

D'autres particuliers, associations et groupes se préoccupent des conditions de circulation des cyclistes et présentent au maître d'ouvrage des doléances identiques.

Les problèmes que peuvent rencontrer les utilisateurs du vélo ne sont pas liés uniquement à l'arrivée de la nouvelle ligne. Pour la plupart, ils font partie des soucis habituels des cyclistes et de ceux qui ont la responsabilité de ce mode de déplacement. La nouvelle ligne cristallise les demandes et constitue un bon vecteur de doléances.

La Communauté Urbaine étudie, depuis de nombreuses années, les problèmes de la circulation des cyclistes. Le sujet a été repris dans le PDU de 2006 qui doit compléter les 120 km d'itinéraires déjà existants.

La loi n° 96-1236 du 30-12-96 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie stipule que dans le cadre de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines des itinéraires cyclables aménagés doivent être mis au point. Dans le cas de la présence d'un site propre de transport en commun on peut autoriser les cyclistes à utiliser ce site.

Dans le cas de la ligne 2, et contrairement à la ligne 1, les cyclistes auront la possibilité, s'ils le souhaitent, d'utiliser le site propre en respectant les réglementations de circulation qui y sont attachées: ne pas perturber le trolley à son départ de station, ne pas gêner le croisement des trolleys, respecter les sens de circulation, respecter la signalétique des feux de croisement, etc. Ce cas de figure concerne la majorité du tracé de la ligne 2. Dans ces zones, le cycliste pourra aussi choisir d'utiliser les voies réservées à la circulation automobile en respectant le code de la route. Pour un problème de gestion générale de ces voies et pour une meilleure sécurité des cyclistes ces voies seront, sous la responsabilité de la police municipale, soumises à une vitesse limitée, généralement le 30 km/h.

En site banalisé, les cyclistes se déplacent, sauf si le trottoir présente une largeur suffisante, dans la circulation automobile, les voies bénéficiant alors des aménagements spécifiques.

↳ Sur la séquence 1 "Champ le Bœuf" ces aménagements sont programmés dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain du plateau de Haye.

↳ La descente de l'avenue Raymond Pinchard bénéficiera d'une piste cyclable montante et d'une bande cyclable descendante.

↳ La séquence 7 de Jarville est plus difficile compte tenu de l'importance du trafic. Le report le long du canal, comme indiqué dans le dossier, est difficilement réalisable par manque de sécurité sur ce parcours. D'autres circuits seront proposés et signalés comme le souhaite Monsieur le Maire de Laneuveville dans son intervention.

Pour faciliter l'utilisation du vélo, les parkings relais seront équipés de garages abrités et sécurisés, ouverture par code ou carte magnétique, et les stations bénéficieront d'arceaux d'attache.

D'une manière générale, on peut noter que la Communauté Urbaine consacre chaque année un budget spécifique pour entretenir et améliorer les structures et les conditions nécessaires à la bonne pratique du vélo dans l'agglomération. On peut rappeler la création, en 2007, d'un service de location de vélos et un an plus tard la mise en place de VeloStan Lib pour une disponibilité permanente de vélos en libre service. En complément de ces réalisations, un schéma cyclable est en cours de réalisation sur l'ensemble de l'agglomération. Dans le programme général il sera très judicieux d'étudier la disposition de stations VeloStan Lib le long de la ligne. (cf. lettre en annexe)

Monter avec son vélo dans le trolley est une demande plus délicate dont on ne rencontre pas ou peu d'exemples. Les cas cités dans certains documents concernent des circuits touristiques à arrêts longs et peu fréquents où la problématique est très différente du transport urbain. Cette pratique se rencontre aussi dans les systèmes

ferroviaires où la configuration des véhicules et les conditions de circulation sont différentes.

Cette possibilité d'accéder au trolley avec son vélo, en plus de son aspect peu sécuritaire à l'intérieur et à l'approche des véhicules, aspect très important, est relativement compliquée à mettre en place. Le temps nécessaire au transfert du cycle, au chargement et au déchargement, quelle que soit la formule retenue, perturbe sérieusement, par sa durée, le cadencement de la ligne.

Pour ne pas éliminer trop rapidement ce sujet, il a été demandé, au futur délégataire d'étudier et de proposer des solutions.

Pour ouvrir le débat, on peut noter, que, comme pour le vélo, il faudra prévoir et organiser, dans un proche avenir, l'utilisation de voitures en libre service, de préférence en mode électrique. Ce sera un bon sujet de travail pour un proche avenir.

Les questions plus techniques, biseautage de la bordure du site propre, mode de liaison entre deux itinéraires, signalisation pour tourner à un carrefour ou attendre à un feu, n'interviennent pas dans le déclenchement de la DUP. Ces questions seront transmises au maître d'ouvrage qui les traitera comme il se doit, sous leur aspect technique.

TAXIS

Les artisans taxis se préoccupent de leur situation par rapport à la ligne.

- Pourront-ils rouler sur le site propre?
- Les stations seront-elles déplacées?

Le site propre réservé au transport en commun aura toute son efficacité s'il n'est pas encombré par d'autres véhicules. La présence du vélo, véhicule peu encombrant, est une tolérance. La venue des taxis ne peut être envisagée sur ce site car, en plus du fait qu'il sera une gêne pour les trolleys, il incitera les autres automobilistes à venir les rejoindre. D'autre part, comment organiser le passage des carrefours, les feux étant gérés par la longueur des trolleys et non par l'approche d'une voiture. Le passage sur le site ne peut être toléré qu'en cas d'obligation liée à un incident ou à un accident sur la voie normale.

La gestion des stations de taxi est du ressort des mairies de chaque commune et non de la CUGN.

PLANTATIONS ET FAUNE SAUVAGE

Une quinzaine d'interventions concernent les plantations d'arbre pour regretter un certain nombre d'abattages tandis que d'autres attirent l'attention sur la disparition du square de l'Yser et de ses plantations.

Une intervention interpelle la commission d'enquête sur la faiblesse de l'étude des conséquences de la ligne sur la petite faune sauvage. Des espèces protégées ou des espèces en forte diminution, moineau domestique et moineau friquet, peuvent être fortement perturbées par ce nouvel investissement.

Compte tenu de la volonté de la communauté urbaine de diminuer et de modifier l'implantation du parking Godefroy de Bouillon, il est facile de répondre aux interrogations concernant le square de l'Yser. Comme il est dit plus haut, le nouvel aménagement permettra de préserver le square.

De nombreux espaces boisés ou arborés, protégés ou classés, entourent l'ensemble du territoire concerné par la ligne 2. On peut citer tout le secteur de l'avenue Raymond Pinchard, le cours Léopold, le parc de la Pépinière, le parc Olry, le parc de Montaigu et bien d'autres de moindre importance. Ces lieux ne seront pas impactés par les travaux et permettront de conserver des espaces de verdure où pourra se développer la biodiversité.

Les plantations d'alignement jouxtant le tracé subiront ponctuellement quelques modifications. Les abattages techniquement obligatoires seront toujours compensés par des plantations, soit directement par le chantier de la ligne, soit dans le cadre du PRU, pour arriver, en fin d'opération, à un solde positif.

En ce qui concerne la petite faune sauvage, elle ne sera pas plus agressée par le trolleybus que par les bus traditionnels et la circulation automobile. Suite à la création de la nouvelle ligne, le nombre de moteurs thermiques en déplacement sur la voie publique sera en diminution ce qui amènera une meilleure qualité de l'air ambiant et de l'environnement en général. La faune sauvage, présente sur le tracé, devrait voir ses conditions de vie s'améliorer.

FINANCEMENT DU PROJET

Des intervenants mettent en doute le mode de calcul de l'investissement et s'inquiètent des possibilités de financement.

L'ensemble du projet est estimé à 167,78 M€ HT. Cette estimation est en rapport avec l'état d'avancement du projet et ne constitue qu'un ordre de grandeur qui sera affiné lors de la mise au point définitive. Cette estimation a été réalisée en date de 2009 comme indiqué dans les textes du dossier d'enquête. La méthode employée est celle habituellement retenue pour l'étude de dossiers identiques.

La faiblesse de l'estimation, que certains peuvent critiquer, s'explique par le fait que beaucoup d'investissements de voirie sont inclus dans d'autres programmes et n'impactent pas la ligne 2: ANRU sur les segments 1 et 2, projet gare. En d'autres lieux les rénovations récentes permettent de limiter fortement les dépenses.

La Communauté Urbaine a répondu au projet Transports en Commun en Site Propre et au projet Plan Espoir Banlieues, ce qui lui a permis d'obtenir du Ministère de l'Ecologie de l'Energie du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) une subvention de 22 M€, subvention déjà actée.

Comme pour tous les investissements, la CUGN recherchera, pour la partie restant à sa charge, subventions et cofinancements.

Le PDU notait, en 2006, que le projet était réaliste et en ligne avec les perspectives pluriannuelles des débats d'orientation budgétaire.

DIVERS

Des usagers craignent un manque de capacité des véhicules et demandent si les infrastructures ne devraient pas prendre en compte, dès maintenant, l'utilisation de trolleybus bi-articulés donc plus longs.

On trouve, dans les interventions plusieurs sujets techniques ou hors cadre de l'enquête.

Prévoir plus est possible mais cela a un coût dont l'amortissement n'est pas toujours au rendez-vous. Si la ligne rencontre plus de succès que prévu, il sera toujours possible, lorsque le succès sera là, d'augmenter le nombre de véhicules identiques à ceux déjà utilisés. Cette formule permet d'augmenter les capacités sans toucher aux infrastructures et permet en plus, d'augmenter le cadencement ce qui est un avantage supplémentaire non négligeable.

Des interventions concernant des problèmes techniques ou hors du cadre de l'enquête sont énumérées tout au long des interventions: équipements divers des véhicules, sonorisation, nuisances sonores des bus à gaz en circulation, nuisances sonores et environnementales de stations de bus, application de tarifs différentiels de stationnement pour les résidents (police municipale) etc. Nous ne voulons pas toutes les citer ici car elles n'interviennent pas dans la prise de décision concernant la DUP. Elles seront transmises au maître d'ouvrage et aux services concernés qui, après étude, en feront le meilleur usage possible.

Fait à BOUXIERES AUX BOIS (88)

Le 25 mars 2010

La Commission

Paul BESSEYRIAS

André SCHOINDRE

Anne-Marie DUBAIL

ANNEXE

Lettre de Monsieur André ROSSINOT, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête de la ligne 2 de Transport en Commun en Site Propre.

ANDRÉ ROSSINOT

Président de la Communauté urbaine du Grand Nancy

Maire de Nancy

Ancien ministre

NANCY, LE

29 MARS 2010

Monsieur le Président,

Du fait de l'importance de l'opération, le projet de deuxième ligne de transports en site propre de l'agglomération nancéienne a donné lieu à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du 15 décembre 2009 au 22 janvier 2010.

Suite à la tenue de l'enquête, vous avez effectué une synthèse des contributions déposées, et vous avez auditionné le Grand Nancy le Vendredi 12 Mars, afin de préciser un certain nombre de points concernant le projet.

A l'occasion de cette réunion, Monsieur Laurent Garcia, Vice Président délégué à la construction et l'entretien des lignes de transport en commun en site propre, aux nouvelles infrastructures de voirie, aux ouvrages d'art, a pu vous apporter de nombreuses réponses.

Il reste cependant trois points pour lesquels vous avez souhaité obtenir de la part du Grand Nancy une réponse plus formalisée, à savoir :

- la position du Grand Nancy quant au parking Godefroy de Bouillon,
- le tracé de la ligne 2 dans le cœur de l'agglomération,
- la politique vélo du Grand Nancy.

Concernant, le parking Godefroy de Bouillon, il convient de préciser de manière liminaire que le Grand Nancy voyait dans cet ouvrage un ouvrage mixte destiné tout autant à assurer une fonction de parking relais, qu'une fonction de parking de proximité destiné à compenser pour les riverains, les pertes de capacité de stationnement liées à la mise en site propre de la ligne 2, dans un secteur qui connaît déjà aujourd'hui de nombreuses difficultés.

TOUTE CORRESPONDANCE EST À ADRESSER À :

GRAND NANCY COMMUNAUTÉ URBAINE

22-24 VIADUC KENNEDY - C.O. n°80036 - 54035 NANCY CEDEX

tél : 03.83.91.83.91 - fax : 03.83.91.83.96

www.grand-nancy.org

L'enquête publique a fait apparaître :

- Une opposition à l'installation d'un parc relais situé à proximité du cœur d'agglomération.
- Une préoccupation constante de la part des riverains vis-à-vis du stationnement de proximité notamment aux abords immédiats de la faculté des Lettres
- Un attachement à la valorisation du square de l'Yser et à la préservation des arbres les plus remarquables.

Parallèlement, la question d'un parc relais sur le secteur de la Sapinière est également ressortie de manière notable. Aussi, je tenais à réaffirmer que conformément aux résultats de la concertation préalable de la ligne 2, le principe d'un parc relais sur le secteur de la Sapinière est acquis pour le Grand Nancy. Cependant, cet équipement n'est pas à lier au projet de la ligne 2, mais doit être desservi soit par une ligne existante (121 ou 138) qui serait prolongée, soit par une ligne directe et performante vers le centre ville, qui reste à créer.

En conséquence, et compte tenu de la volonté de voir un parc relais se réaliser sur le secteur de la Sapinière, je soumettrai au conseil de communauté une délibération proposant d'abandonner la fonction relais du parking Godefroy de Bouillon, mais en conservant tout de même un ouvrage de stationnement destiné aux riverains et aux usagers du quartier (actifs, étudiants,...). Cet ouvrage dont la capacité sera à déterminer, permettra de compenser les places de stationnement de proximité supprimées par la mise en site propre de la ligne 2, Boulevard Albert 1^{er} et Rue Victor Hugo.

Le nombre de places étant réduit, cet ouvrage pourra être construit pour partie en ouvrage sur le terrain de la station service et pour partie en souterrain sous l'actuelle emprise routière, sans impacter le square, donc en préservant les arbres.

Concomitamment, le Grand Nancy pourra également étudier les possibilités d'utiliser d'autres terrains pour la réalisation de stationnement de proximité.

Concernant, le tracé de la ligne 2 dans le cœur d'agglomération, et particulièrement l'éclatement des sens de circulation de la ligne, il convient de préciser que dans le cadre des études préalables, le regroupement des sens de la ligne 2 avait été étudié. Le choix de la dissociation des sens de circulation répond à une volonté politique d'équilibre urbain et commercial du cœur de ville. Le transport est ici utilisé pour redynamiser de manière concomitante les différents axes commerciaux tout en maintenant une accessibilité tous modes (TC, vélo, voiture) au centre ville. A noter que l'éclatement des lignes existe déjà actuellement entre les rues Poincaré/Carmes/Quatre Eglises et Saint Dizier/Stanislas depuis de très nombreuses années.

Le regroupement du tracé entre la ligne 1 et la ligne 2, sur la rue Saint Jean, a aussi été une hypothèse étudiée, mais elle n'est apparue pertinente en termes technique et d'exploitation que sous réserve d'avoir des véhicules de même technologie. En l'état actuel et à l'horizon de la mise en service de la ligne 2, le remplacement de la ligne 1 n'est pas envisagé, rendant ainsi impossible cette hypothèse.

Au sujet des stations de la ligne 2 situées place Thiers, le parti pris du Grand Nancy et du concepteur de l'aménagement de l'espace public a été de regrouper les stations autour de la place Thiers de manière à garantir une meilleure lisibilité de la ligne. Le travail sur la signalétique dans le quartier Gare, sera à ce titre très important. Pour cette opération le souhait du Grand Nancy a été de confier l'aménagement de la place Thiers à un seul concepteur de manière à ce que le projet soit traité dans son ensemble depuis le parvis de la gare jusqu'à la Rue Mazagran.

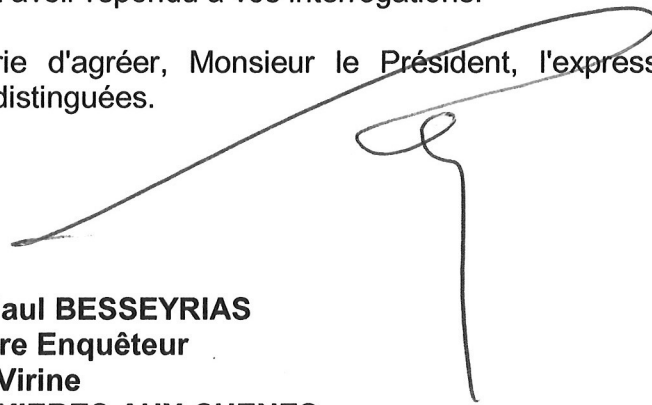
Concernant la politique vélo, de manière générale et ce depuis plusieurs années, le Grand Nancy s'est attaché à prendre en compte de manière globale la problématique des vélos à l'échelle de l'agglomération, en développant sur l'ensemble de son territoire les aménagements, les réglementations et les services concourant à la promotion de ce mode de déplacements. Ces dernières années, un important travail, mené en partenariat avec les associations, vise à réduire les discontinuités cyclables, en complétant et maillant le réseau.

C'est dans ce cadre plus vaste que se situe le projet de la ligne 2, qui fait une place importante aux vélos, et pour lequel le Grand Nancy s'appuie sur son expérience actuelle avec des couloirs de bus ouverts à la circulation des vélos, et ne posant pas de problèmes particuliers de sécurité.

Dans le cadre des aménagements, une attention particulière sera portée à la sécurité des vélos, en particulier, lors des transitions entre site banalisé et site propre. Dans les secteurs trop contraints pour la mise en œuvre d'aménagements cyclables, des solutions telles que la mise en place de zones 30 ou de zones de rencontre, offrant une meilleure mixité des usages de l'espace public seront recherchées.

En espérant avoir répondu à vos interrogations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Monsieur Paul BESSEYRIAS
Commissaire Enquêteur
351 rue de Virine
88270 BOUXIERES AUX CHENES