

REUNION LIGNE 2 DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE EDEN – CUGN DU 16 FEVRIER 2012

Après de nombreuses relances et un courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception, une délégation d'Eden a été reçue par M. Garcia, vice-président en charge de la ligne 2 de TCSP, Mme Guidat Vice Présidente en charge de sa communication, M. Marchal Directeur général adjoint, M. Dacunha chargé d'études de cette ligne de TCSP.

La réunion de deux heures a permis de faire un point précis sur l'avancement de ce dossier tant dans sa conception globale que dans ses aménagements prévisionnels tronçons par tronçons.

Pour ce qui est du projet global, l'esprit du dossier présenté pour l'enquête d'utilité publique semble bien préservé à moyen terme :

- Parcours en site propre sur 60% du tracé avec priorité aux feux tricolores (feux en fonctionnement normal si un vélo est seul dans le couloir)
- Couloirs bus-vélo soit bidirectionnel de 7m de large soit monodirectionnel de 3m50 (mini tronçon dans une zone 30) ou 4m ou 4,3m franchissable, sans séparateur de la chaussée réservée aux voitures
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au gaz naturel, de même capacité que le trolley, de confort intérieur identique, accessibilité PMR facilitée, vitesse moyenne prévisionnelle toujours de 18Km/h
- Fréquence de 5 à 10 minutes en heure de pointe et 10 à 15 minutes en heure creuse
- Système d'information en temps réel et favorisant l'intermodalité.
- Prolongation dès le départ jusqu'à Laneuville (piscine, nouveau quartier de plus de 1 000 logements en cours d'aménagement, interconnexion avec les bus suburbains, stationnement vélo sécurisé)
- Nombre de voyageurs attendus : 16 000 à 20 000 par an ; objectif de passer à 18% de part modale d'usagers sur le Grand Nancy en créant d'autres points d'interconnexions des lignes de bus qu'au central République (risque d'engorgement surtout tant que la ligne 1 existe sous cette forme).

Pour des raisons budgétaires, le Grand Nancy devant reconstituer ses capacités financières, le projet est en effet modifié et étalé dans le temps. Son coût passe de 170 Millions € HT à 60 Millions € HT dans un premier temps. L'Etat maintient son taux de subvention ce qui donne un apport de 10,3 M€. Les conséquences les plus dommageables sont :

1. Report de l'aménagement des parkings relais prévus :

- Champ le Bœuf (emprise d'une ancienne carrière qui appartient à Auchan et question d'une modification de l'échangeur autoroutier par l'Etat)
- Parking Scarpone-Albert 1er: emplacement occupé par une entreprise. Coût estimé des travaux 12M€ y compris réalisation du carrefour giratoire
- Parking Lebrun de 250 places qui sera réduit au départ à une expérimentation à 100 places

2. les bordures de trottoirs ne seront pas touchées : maintien de stationnements voitures à droite (exemple sur la rue Patton), et, le stationnement voiture en épi est maintenu sur l'avenue de Strasbourg, le Grand Nancy ayant choisi de ne pas en diminuer le nombre de places.

Des points restent en question :

- Secteur Gentilly : pas de site propre mais hypothèse de passer la vitesse autorisée à 30Kmh
- Lacets de l'Avenue Pinchard qui ne sont pas en site propre : préconisation d'Eden d'une piste cyclable montante séparée de la circulation là où le différentiel de vitesse est le plus élevé entre les vélos et les véhicules motorisés ; ne pas mélanger côté descente les piétons et les vélos sur le trottoir mais assurer un marquage de continuité d'itinéraire vélo avec des pictogrammes sur la chaussée.
- Scarpone-Albert 1er : Préférence d'Eden pour deux sites propres de 4m de large plutôt que 3,70m à la descente et 4,3m à la montée

- Pont Foch : pas de site propre au départ dans l'attente des réalisations de la Place Thiers et de Nancy Grand Cœur : un réel risque d'engorgement avec l'emprise occupée par le tram jusqu'en 2022...
- Place des Vosges : pas de site propre et anticipation de la ligne 3 sur l'avenue du Général Leclerc (future interconnexion lignes 2 et 3 de TCSP et bus suburbains).

Les études se poursuivent. Les travaux seront réalisés via un appel d'offres à bons de commande pour une ouverture de la ligne à l'été 2013.

Au final, dans un budget resserré, un projet dont les ingénieurs s'efforcent de préserver l'efficacité des transports en commun et de la cohabitation avec les vélos mais qui souffre depuis son origine du double choix des élus de préserver du stationnement voiture en ville à un niveau élevé et de ne pas offrir immédiatement des parkings relais et une alternative aux automobilistes du sud Meurthe et Mosellan qui viennent travailler à Nancy. Nous avons néanmoins perçu un discours général plus favorable à l'inter-modalité train, transport en commun, autopartage, vélo.