

NANCY / TOMBLAINE • LE PONT DE LA CONCORDE par Mehdi Zannad

4 RÉSEAUX & ACCESSIBILITÉ

19 AÉROPORTS

20 RÉSEAU FERROVIAIRE

21 TRANSPORT DES MARCHANDISES

22 RÉSEAU ROUTIER

23 TRANSPORTS COLLECTIFS

24 INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES

✚ 15 MIN CHRONO : JUSQU'OU PEUT-ON ALLER SANS VOITURE DEPUIS LA GARE DE NANCY ?

✚ UN SIÈCLE DE RENDEZ-VOUS INTERNATIONAUX

✚ EXPOSITION INTERNATIONALE DE L'EST DE LA FRANCE - NANCY 1909

19 AÉROPORTS

GRAND NANCY : UN AÉROPORT D’AFFAIRES EN CŒUR D’AGGLOMÉRATION ▪ 14 AÉROPORTS À MOINS DE 3H DE ROUTE ▪ 30 MIN PAR AUTOROUTE GRATUITE DE L’AÉROPORT RÉGIONAL METZ-NANCY-LORRAINE ▪ 75 MIN PAR AUTOROUTE GRATUITE DE L’AÉROPORT INTERNATIONAL DU LUXEMBOURG ▪ 70 MIN EN TGV DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

DES ÉQUIPEMENTS HÉRITÉS DE LA GUERRE

La Grande Région possède un nombre important d’aéroports. Un certain nombre d’entre eux est le fruit d’un héritage militaire, lié notamment à la forte présence de bases militaires utilisées par les alliés occidentaux de l’Otan. Après la décision du Général de Gaulle de retirer la France du commandement militaire intégré, le 7 mars 1966, ces bases furent soit rétrocédées à l’armée française gardant ainsi leur vocation première, soit destinées à une autre activité.

En 2012, un contrat de délégation de service public entre l’aéroport et la CCIT 54 a été signé pour l’exploitation et le développement de l’aéroport d’affaires pour une durée de 25 ans.

Au-delà du développement de l’activité aéronautique, l’ambition est de valoriser le potentiel économique autour du tarmac, notamment en favorisant l’implantation de nouvelles activités.

Quelques éléments de repère :

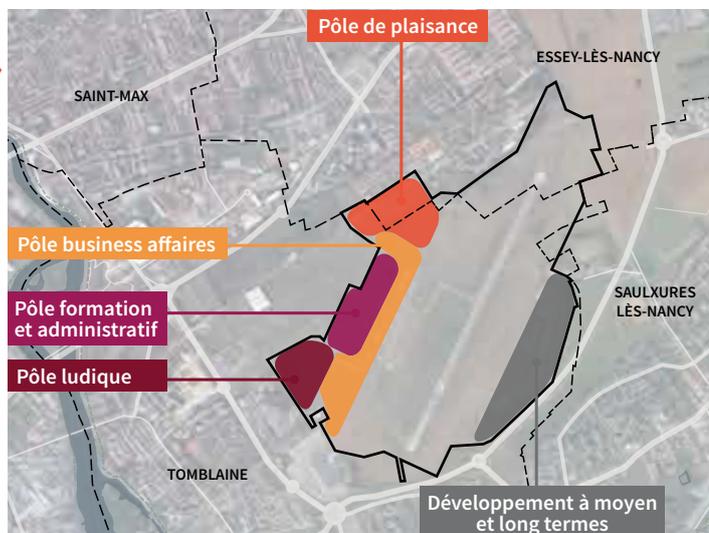
- 136 hectares de superficie (104 ha réservés à l’activité aéronautique, 32 ha de zone de développement économique)
- 13 entreprises exerçant quasi exclusivement dans le domaine aéronautique (42 emplois)
- 66 avions basés sur site
- 26 000 mouvements par an
- piste en dur de 1 400 m (un projet d’allongement à 1 600 m est à l’étude)
- piste en herbe de 550 m
- 19 500 m² de hangars dont 8 000 m² réhabilités depuis 2012
- une station d’avitaillement kérosène et Avgas.

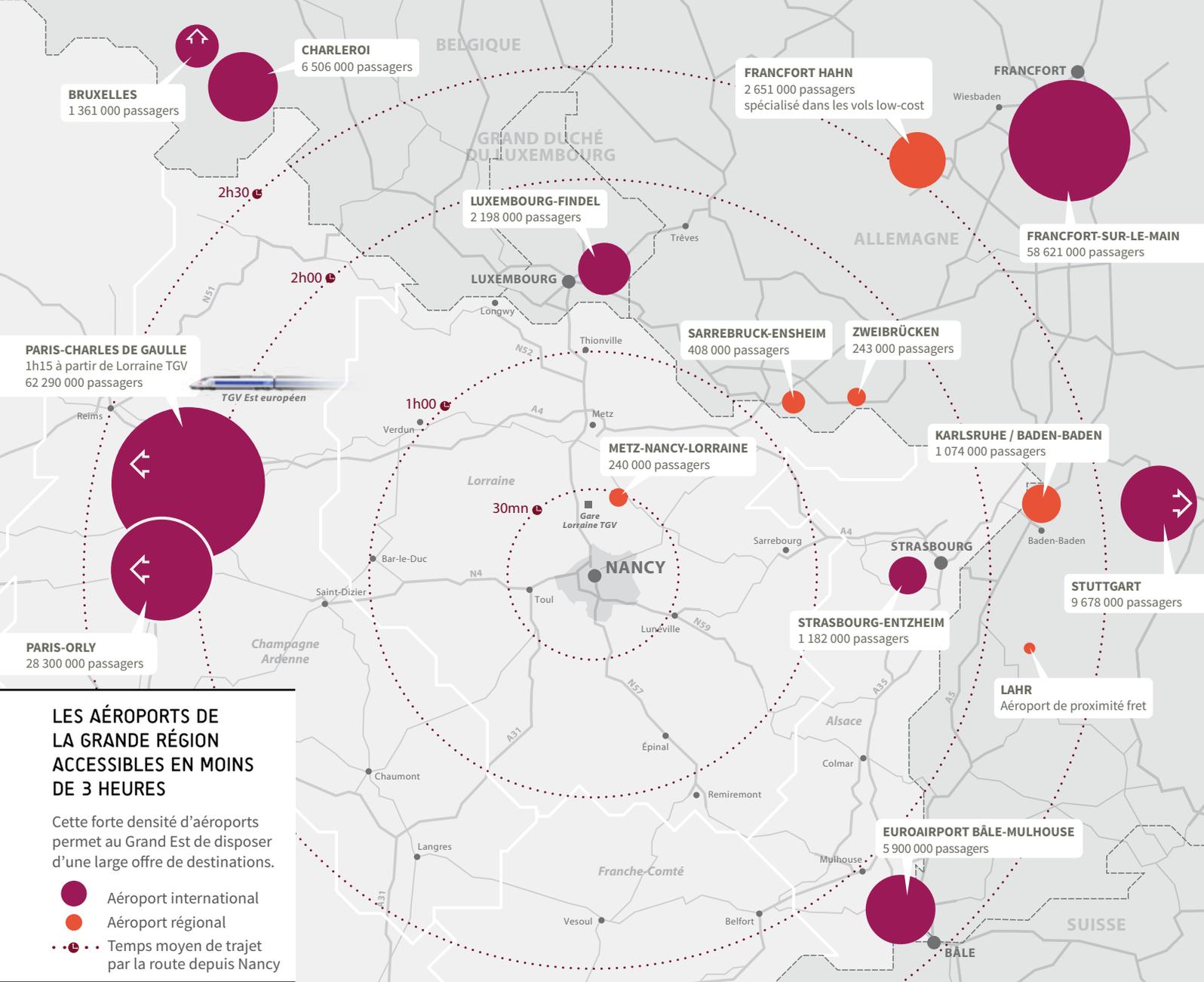
L’AÉROPÔLE GRAND NANCY TOMBLAINE

C’est l’un des rares aéroports en France en cœur d’agglomération. À moins de 2 km du centre-ville de Nancy et accessible 24 h /24, il constitue un attrait majeur pour le développement des activités économiques offrant ainsi flexibilité aux usagers. Son positionnement européen, à proximité du Luxembourg et de l’Allemagne, est l’autre grand atout, d’autant qu’un équipement de cette taille permet un véritable gain de temps dans les phases d’embarquement et d’atterrissage, comparativement à des aéroports de plus grande envergure.

C’est une plateforme très importante pour les rapatriements sanitaires et les transports d’organes (Samu, Sdis...). Il accueille également des vols de loisirs et d’écoles de pilotage : baptêmes de chute libre en parachute en tandem avec un pilote professionnel, baptêmes de l’air, vols d’initiation ou formation de pilotage.

UN AÉROPÔLE EN PLEIN DÉVELOPPEMENT



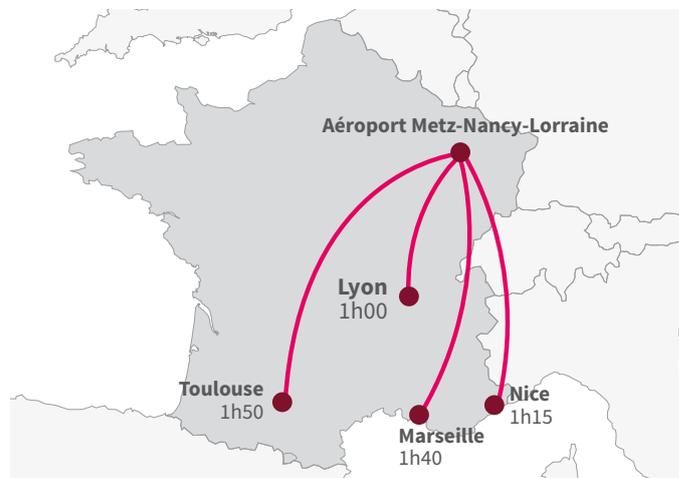


Source : Aduan - Nombre de passagers : chiffres 2013 sauf Zweibrücken chiffres 2012

L'AÉROPORT RÉGIONAL METZ-NANCY-LORRAINE

Inauguré le 30 septembre 1991, l'aéroport Metz-Nancy Lorraine est situé à 30 min de l'agglomération nancéienne via l'autoroute A31, puis la D910 (sortie n°28). Des navettes régulières depuis Nancy et Metz assurent la liaison. Il est desservi par trois compagnies aériennes HOP, Twin Jet et Jetairfly, qui proposent des vols réguliers à l'année vers Lyon, Nice, Toulouse, Marseille et Alger. Lors des vacances scolaires et en période estivale, des vols réguliers vers Ajaccio et Constantine, et des moyens courriers ou charters, viennent compléter l'offre existante.

AÉROPORT METZ-NANCY-LORRAINE : Destinations régulières en France



20 RÉSEAU FERROVIAIRE

47 GARES OU HALTES DANS LE SUD MEURTHE-ET-MOSELLE • 59 % D'AUGMENTATION DES VALIDATIONS AVEC LES TITRES URBAINS SUR LE RÉSEAU TER DEPUIS 2009 • PRÈS DE 9 MILLIONS DE VOYAGES EN GARE DE NANCY

LES TER MÉTROLOR, LES TRAINS DU QUOTIDIEN

Avec un total de 47 gares ou points d'arrêts, le Sud Meurthe-et-Moselle dispose d'un réseau dense, marqué notamment par l'étoile ferroviaire autour de l'agglomération nancéienne. Les connexions par le train entre Nancy et les 3 agglomérations relais de Toul, Pont-à-Mousson et Lunéville sont les plus intenses (une trentaine d'arrêts de TER en moyenne dans les gares situées entre ces quatre pôles). Le Sillon Lorrain (Épinal-Nancy-Metz-Thionville) et Luxembourg concentrent une part importante de l'offre régionale et répond à la fois aux enjeux de desserte régionale et interurbaine.

La fréquentation de ces trains du quotidien est en constante évolution depuis 2002 (billettique SimpliCités, nouvelle tarification, abonnements transfrontaliers, etc.). Dans le bassin de vie nancéien, elle a été accélérée en 2009 avec l'intégration tarifaire permettant de voyager sur le réseau TER avec les titres urbains (Stan et Le Sit') ou suburbains (MixCités). Depuis 2009, ces validations ont augmenté de 59 %, preuve de l'efficacité de cette tarification unique qui permet, selon ses besoins d'emprunter indifféremment le TER, le réseau SUB ou les réseaux urbains.

Différents projets sont à l'étude pour développer le réseau ferré dans le bassin de vie de Nancy : déplacement de la gare plus proche du centre-ville et création d'un parking-relais à Ludres, création d'un pôle d'échange multimodal à Pompey, et projets d'ouvertures de haltes-gares à Heillecourt et Vandœuvre-lès-Nancy.



Alstom Transport - F. Clément

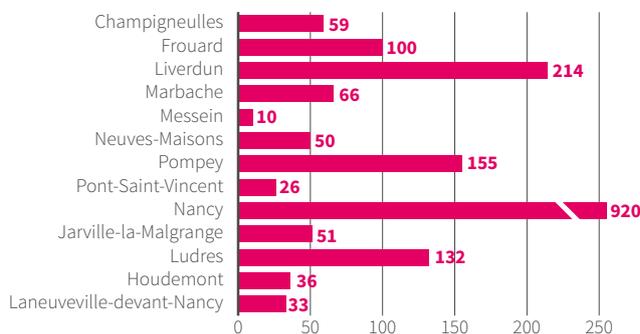
VERS UN CADENCEMENT GÉNÉRALISÉ DU RÉSEAU TER

À l'horizon 2016, l'ensemble des lignes TER de Lorraine seront cadencées. Chaque famille de train (omnibus, mixte, express) aura la même politique d'arrêt et les mêmes temps de parcours. Les horaires de départ et d'arrivée seront identiques, ce qui facilitera la mémorisation des horaires pour les usagers. Le cadencement permettra aussi la création de véritables pôles de correspondances (TER, TGV, réseaux de transports urbains et interurbains).

Au sein du Syndicat mixte du SCoT, il a été convenu de réfléchir à 2 contrats d'axe : les lignes Nancy-Merrey et Nancy-Saint-Dié sur sa portion Lunéville-Baccarat.

VALIDATIONS JOURNALIÈRES EN GARE AVEC LES TITRES MIXCITÉS, STAN OU LE SIT'

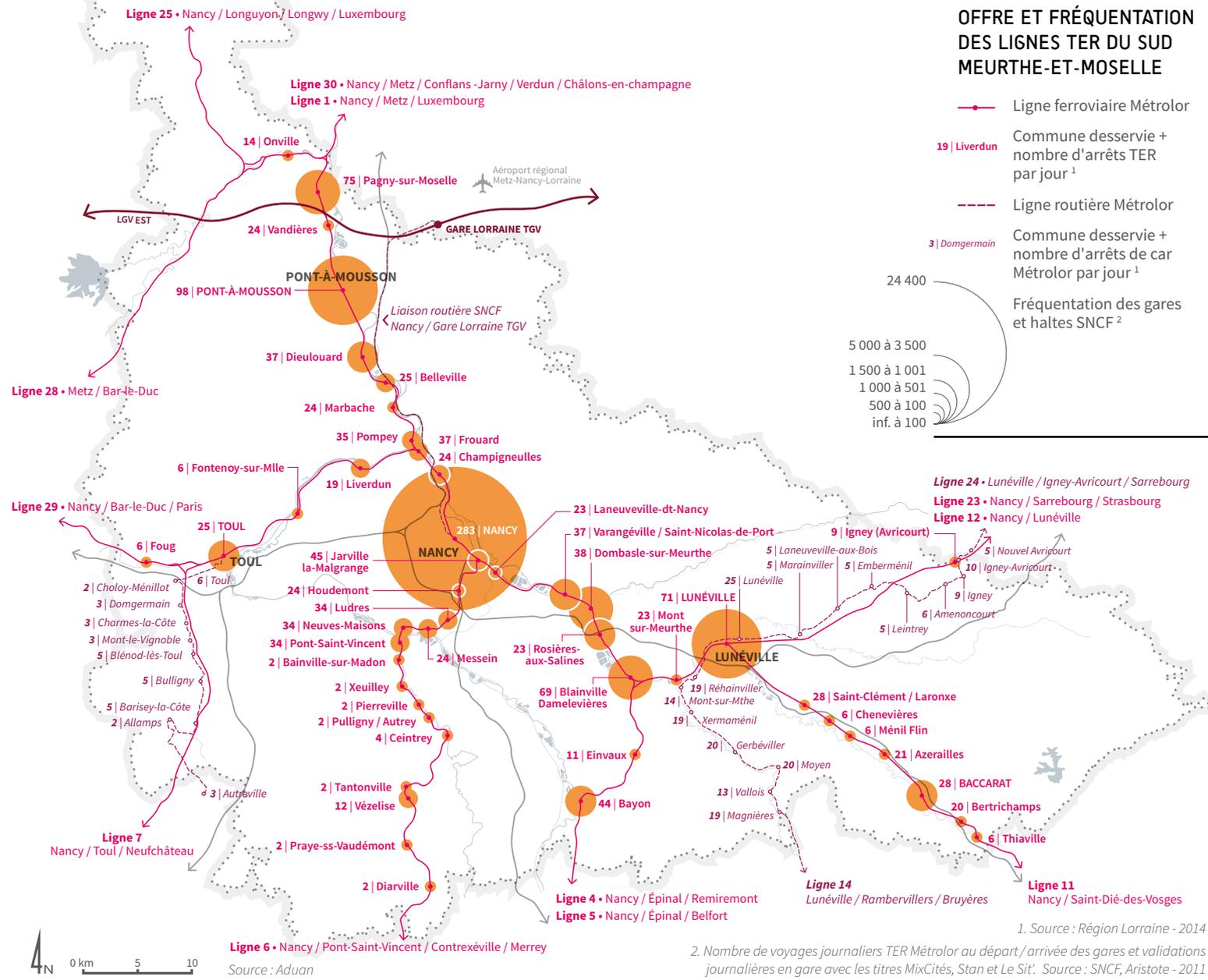
Source : billettique SimpliCités - valideurs en gare, 2013



Depuis 2014, les premières rames Régionalis, TER nouvelle génération d'Alstom Transport, circulent sur les lignes Nancy > Pont-Saint-Vincent > Contrexéville et Saint-Dié-des-Vosges > Épinal.

Ces 10 nouvelles rames mises en service progressivement par le conseil régional sont écologiques (rejets de CO₂ limités avec la bi-motorisation électrique et thermique), 100 % accessibles, et apporteront plus de confort aux voyageurs.

OFFRE ET FRÉQUENTATION DES LIGNES TER DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE



UNE CONNEXION AU RÉSEAU TGV FRANÇAIS ET EUROPÉEN

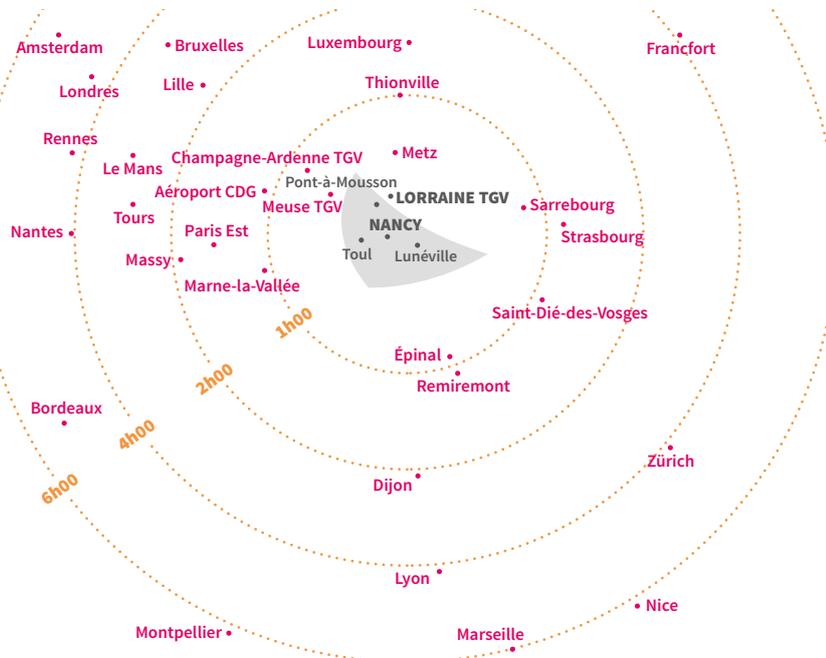
L'arrivée du TGV Est-européen en 2007 place Nancy à 1h30 de la gare de l'Est à Paris et permet une connexion directe, via la gare Lorraine TGV, aux grands hubs ferroviaires français (Marne-la-Vallée, aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, Lille, Nantes, Rennes, Bordeaux). Épinal et Saint-Dié-des-Vosges sont désormais à 2h de la capitale.

Les liaisons grandes lignes depuis Nancy, Toul et Lunéville permettent également un accès aux métropoles régionales (Metz, Strasbourg, Lyon) et aux territoires transfrontaliers (Luxembourg).

Avec une fréquentation de près de 9 millions de voyages dont 7 939 000 voyages grandes lignes³, la gare de Nancy se classe dans le rang des grandes gares TGV françaises.

3. source : SNCF, Gares & Connexions - 2013

PRINCIPALES DESTINATIONS ET TEMPS DE TRAJET MOYENS EN TGV DEPUIS LES GARES DU SUD 54 ET DE LORRAINE TGV



21 TRANSPORT DES MARCHANDISES

86 % DES MARCHANDISES EN LORRAINE TRANSITENT PAR LA ROUTE ▀ LE FRET NON ROUTIER REPRÉSENTE 14 % CONTRE 4,7 % À L'ÉCHELLE NATIONALE ▀ LE PORT DE FROUARD, LE TERMINAL RAIL-ROUTE DE CHAMPIGNEULLES ET LA GARE DE TRIAGE DE BLAINVILLE-DAMELEVIÈRES REPRÉSENTENT DES ALTERNATIVES À LA ROUTE

LA VALLÉE DE LA MOSELLE JOUE UN RÔLE UNIFICATEUR DE LA LOGISTIQUE RÉGIONALE

La situation du Sillon Lorrain sur deux corridors européens (Pays-Bas - Méditerranée, Angleterre - Europe Centrale) soumet ses infrastructures (autoroutes, fer, fluvial à grand gabarit jusqu'au sud de Nancy) à des flux qui dépassent l'échelle régionale.

La capacité du territoire (agglomération, bassin et aire métropolitaine) à capter ces flux est déterminante pour son attractivité et pour le tissu productif local.

DES TRAFICS FRET DOMINÉS PAR LA ROUTE

Avec 86 % des parts de marché, le transport routier réalise encore la majorité des échanges de marchandises entre la Lorraine et l'extérieur. Avec pour conséquence, la saturation des grands axes du fait de trafics cumulés avec les déplacements métropolitains.

Toutefois, la part modale du fret non routier s'élève à 14 % (dont 13 % pour le fer), contre 4,7 % à l'échelle nationale. Cela s'explique par la présence dans la région d'industries lourdes, grandes utilisatrices du ferroviaire pour leurs transports massifiés en France.



L'AMÉNAGEMENT DU PORT PUBLIC DE NANCY-FROUARD

L'aménagement en cours d'une plate-forme conteneurs s'inscrit dans la perspective de passer d'ici 2018 d'une rotation de produits en vrac (agro-alimentaire, pondéreux) à des produits divers conteneurisés (papier, produits industriels, céréales...).

Nancy-Frouard est le 18^e port de l'Hexagone :

- 4^e port fluvial pour les chargements de produits agricoles et oléagineux : 488 000 t
- 7^e port fluvial pour les déchargements de combustibles minéraux solides : 185 000 t
- 4^e port fluvial pour les déchargements de produits chimiques : 180 000 t.

LES RÉSEAUX FERRÉS ET FLUVIAUX À FORT POTENTIEL

Le territoire lorrain doit davantage mettre à profit la densité des réseaux ferrés et fluviaux, ainsi que l'évolution de la réglementation européenne qui favorise le report modal de la route vers ces modes alternatifs, pour développer le transport multimodal de marchandises.

De par son tissu économique moins industrialisé, le bassin nancéien a pour enjeu de massifier la collecte de trafics fret plus diffus en provenance du sud Lorraine, et se placer comme l'hinterland des ports du nord, avec ceux de Thionville-Illange et Metz-La Maxe.

Il peut s'appuyer, d'une part au nord, sur le terminal rail-route de Champigneulle et sur le port de Nancy-Frouard, et d'autre part, à l'est sur la gare de triage de Blainville-Damelevières. Cette gare de triage est en effet idéalement placée pour des flux conséquents remontant du sud Lorraine (chimie) et des Vosges (papier, bois, produits métalliques) à destination du sud et de l'ouest.



LE TERMINAL RAIL-ROUTE DE CHAMPIGNEULLES

Le terminal est ouvert à tous les opérateurs de transport combiné. Trente-six caisses mobiles (unités de transport intermodal rail-route) partent trois fois par semaine à destination de Fos-Marseille, chargées par exemple de produits Ikéa ou de Saint-Gobain PAM. L'offre pourrait devenir quotidienne dans quelques années.

À l'heure où des transporteurs routiers comme Transalliance, Portmann ou Vigneront cherchent à mettre leurs remorques sur des wagons pour des longs trajets, la remise en marche début 2014 de cette plate-forme multimodale à destination de Fos-Marseille complète avantageusement l'offre de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan (1 050 km), où transitent chaque année 24 000 semi-remorques.

Ce nouvel opérateur ferroviaire de proximité se positionne clairement sur l'optimisation des flux locaux diffus entre deux hubs : accroissement des volumes transportés, optimisation du remplissage des wagons sur moyenne et longue distance. Le papetier Norske Skog à Golbey, qui travaille avec Eurorail, expédie déjà la moitié de sa production par fer. Depuis 2005, il assure le socle du trafic de départ avec 5 000 wagons/an, soit 500 000 tonnes de papier-pressé. D'autres produits, comme le bois, pourraient être transportés.

22 RÉSEAU ROUTIER

AUX ABORDS DE L'AGGLOMÉRATION NANCÉIENNE, LE TRAFIC ROUTIER VARIE DE 39 000 À 86 000 VÉHICULES PAR JOUR SUR L'AXE A31/A33 (ENTRE 13 ET 21 % DE POIDS LOURDS) ■ ENVIRON 156 000 VÉHICULES ENTRENT DANS LE GRAND NANCY CHAQUE JOUR

LE TRAFIC AUTOMOBILE EN LORRAINE

L'A31/A33, axe principal du Sillon Lorrain, concentre la majeure partie du trafic automobile en Lorraine. Cet axe nord-sud est complété par deux axes est-ouest reliant Paris à Strasbourg : l'A4, qui dessert l'agglomération messine, et la N4, qui dessert l'agglomération nancéienne.

Avec 95 000 véhicules par jour sur certaines sections, l'A31 est l'une des autoroutes françaises les plus empruntées, égalant les trafics observés sur l'A1 au nord de Roissy ou sur l'A7 au sud de Lyon. Le transport routier de marchandises représente entre 12 et 22 % de poids lourds.

L'accumulation de trafics locaux, nationaux et internationaux, en particulier de transport de marchandises en transit, se superposant aux déplacements domicile-travail des habitants, entraîne une fréquentation élevée et des problèmes de saturation aux heures de pointe.

LE RÉSEAU DE VOIRIES DANS LE GRAND NANCY

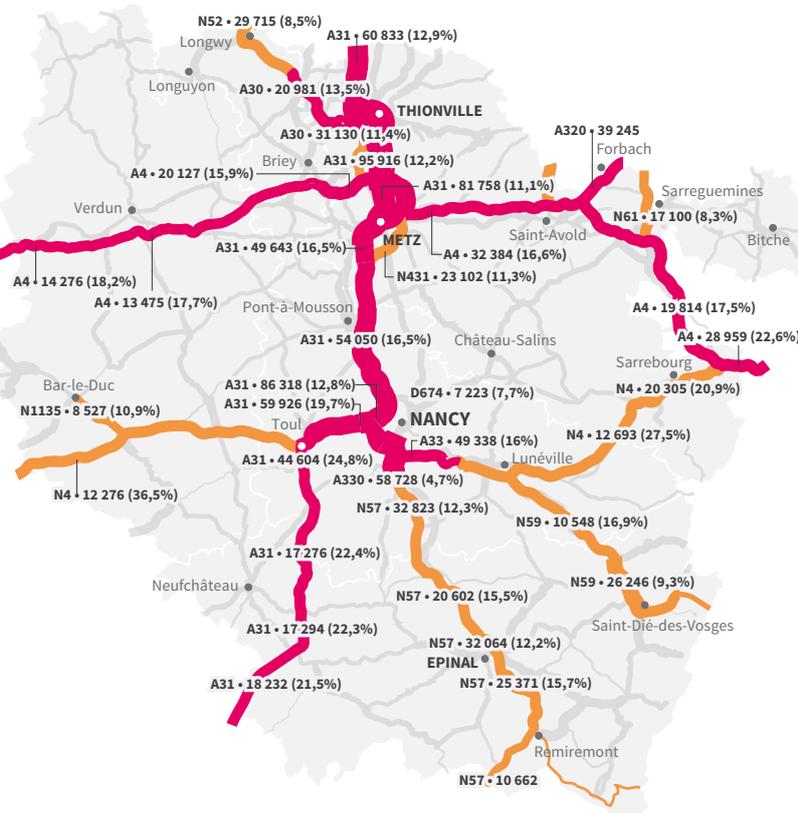
1 191 km de voirie dont :

- 853 km (72 %) gérés par le Grand Nancy
- 156 km (13 %) gérés par le conseil général
- 100 km (8 %) gérés par les communes, les bailleurs, etc.
- 82 km d'autoroute (7 %) gérés par l'État.

Environ 156 000 véhicules entrent dans le Grand Nancy chaque jour. « L'agglo 360 » est un dispositif facilitant l'accès en voiture à l'agglomération et permettant une circulation apaisée. Les Grands Nancéiens et les 60 000 personnes qui viennent quotidiennement travailler, se former et se distraire dans l'agglomération nancéienne, peuvent ainsi se déplacer dans les meilleures conditions.

Le contournement Maxi 360 est formé de l'A31, de l'A330 et de la voie de l'Amezule. Il offre la possibilité aux automobilistes d'éviter un transit dans l'agglomération grâce au maillage autoroutier.

Le contournement Mini 360 (ou anneau de desserte) permet de contourner le cœur d'agglomération grâce à un réseau de voies structurantes. Il est délimité à l'ouest par la rue Jeanne d'Arc, le boulevard Jean Jaurès et le boulevard de Scarpone, au nord par les rues Jean Lamour et Keller, à l'est par le boulevard du 26^e Régiment d'Infanterie, et au sud par les rues Albert Lebrun et Charles III.

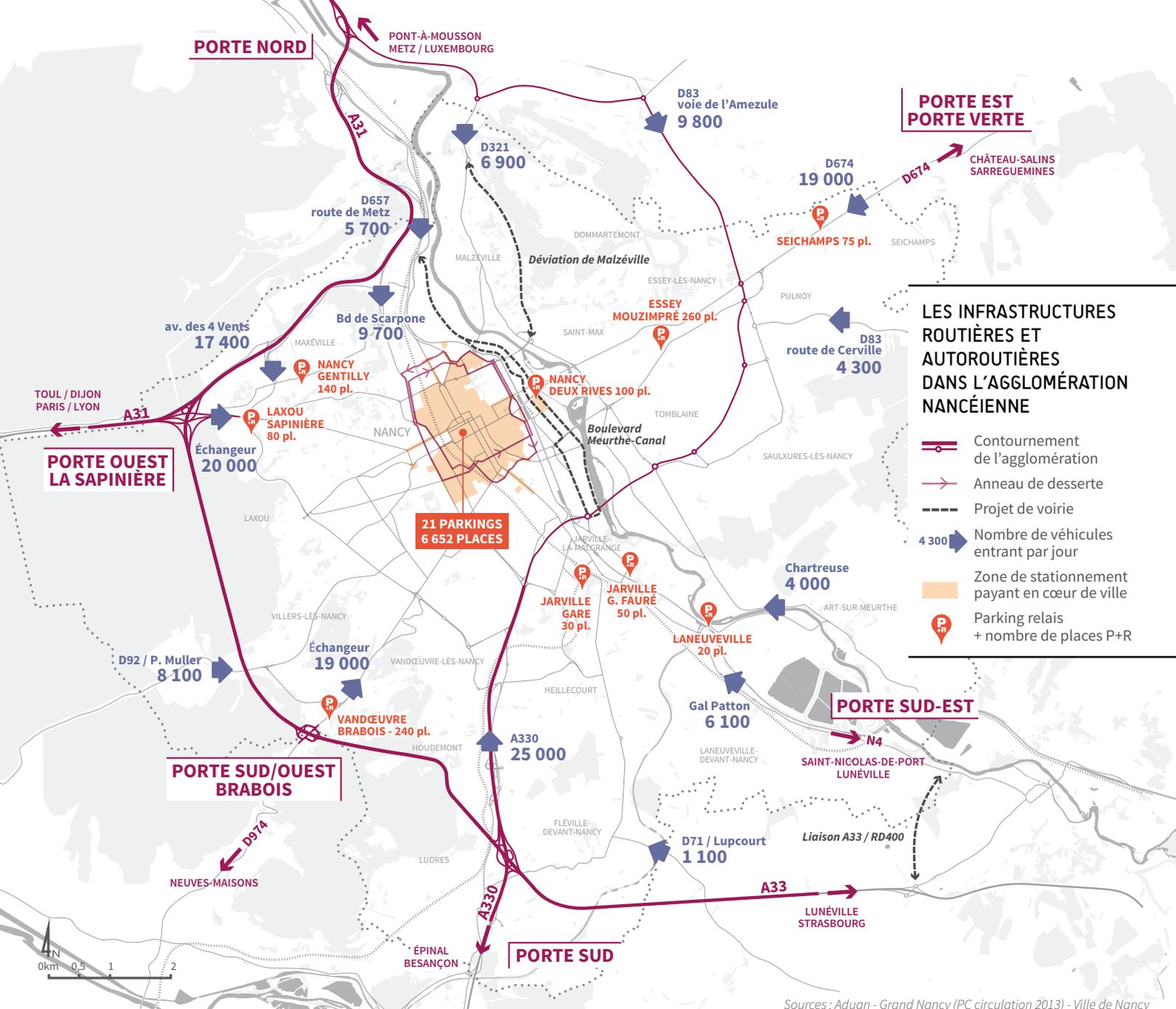


TRAFIC ROUTIER EN LORRAINE

Source : Dreal Lorraine, SAPRR, SANEF, DIR Est, CG54, CG55, CG57, CG88 - 2012

TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DANS LES 2 SENS
Tous véhicules (% de PL)





OÙ LAISSER SA VOITURE À NANCY ?

La politique de stationnement du Grand Nancy se réfère aux objectifs du Plan de déplacements urbains (PDU) : agir sur la durée de stationnement autorisée et la tarification afin de favoriser la rotation des voitures et l'usage des transports en commun ou modes doux.

Sur les 27 800 places de stationnement sur voirie que compte la ville de Nancy, 6 100 sont payantes. Cette offre est complétée par 29 parkings payants, soit 7 700 places supplémentaires. Ils remplissent des fonctions spécifiques selon leur localisation (parkings de proximité, parkings relais pour les usagers des transports collectifs, parkings-gare, etc.). La majorité de ces parkings (21 soit 6 652 places auquel s'ajoutera le parking Thiers avec 447 places) est située en cœur de ville à l'intérieur de l'anneau de desserte.

LES NOUVEAUX SERVICES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

- Depuis 2013 à Nancy, le service Urbis Mobile permet de payer à la minute près son stationnement sur voirie avec son téléphone portable.
- La disponibilité des places dans les parkings est affichée en temps réel sur des panneaux dynamiques situés en ville et sur l'application G-Ny.
- Le stationnement résident est moins cher pour les personnes disposant d'un abonnement mensuel ou annuel au réseau de transports en commun Stan.
- Pour accompagner leur rénovation, de nouveaux services se développent dans les parkings : calculateur multimodal, covoiturage, indication des temps de parcours à pied...

23 TRANSPORTS COLLECTIFS

102 000 DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS RÉALISÉS PAR LES GRANDS NANCÉIENS CHAQUE JOUR SOIT 11,5 % DE LEURS DÉPLACEMENTS TOTAUX • 19 % DES HABITANTS DU GRAND NANCY UTILISENT LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS TOUS LES JOURS (16 % AU MOINS DEUX FOIS PAR SEMAINE)

STAN, LE RÉSEAU DU GRAND NANCY

Les transports collectifs font pleinement partie du quotidien des Grands Nancéiens. Près d'un habitant sur cinq déclare avoir recours aux transports collectifs urbains tous les jours (seulement un tiers d'entre eux déclare ne jamais les emprunter). En effet, les Grands Nancéiens effectuent plus d'un déplacement sur dix (11,5 %) en transports collectifs. Cette part de marché, relativement importante, est proche de celle calculée récemment dans les grandes métropoles régionales par les enquêtes ménages déplacements (12,4 % à Strasbourg, 12,5 % à Rennes).

Le réseau STAN a été restructuré en septembre 2013 afin de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population, notamment par un réseau hiérarchisé autour de 4 lignes structurantes « StanWay », parmi lesquelles figurent la ligne de tramway n°1 et la nouvelle ligne n°2 de Bus à haut niveau de service (BHNS). Organisé en étoile autour du cœur d'agglomération, le réseau est complété par des lignes de rocade (pour les dessertes inter-communes ou inter-quartiers, sans passage obligatoire par le centre-ville) et des lignes de proximité.

+ **SIMPLICITÉS**

Véritable sésame pour une mobilité spontanée et libérée, la carte Simplicités est le support unique permettant, depuis 2008, de charger les titres et abonnements des différents réseaux et services de mobilité existants dans le bassin de vie de Nancy, y compris l'accès aux abris-vélos sécurisés, aux vélos en libre service (véloStan'lib) et à l'autopartage.



RÉPARTITION DES USAGERS DU RÉSEAU STAN SELON LEUR OCCUPATION

Source : Enquête ménage déplacement Sud Meurthe-et-Moselle 2013



SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS	ACTIFS	RETRAITÉS	DEMANDEURS D'EMPLOI	AUTRES INACTIFS
51 %	30 %	10 %	6 %	3 %

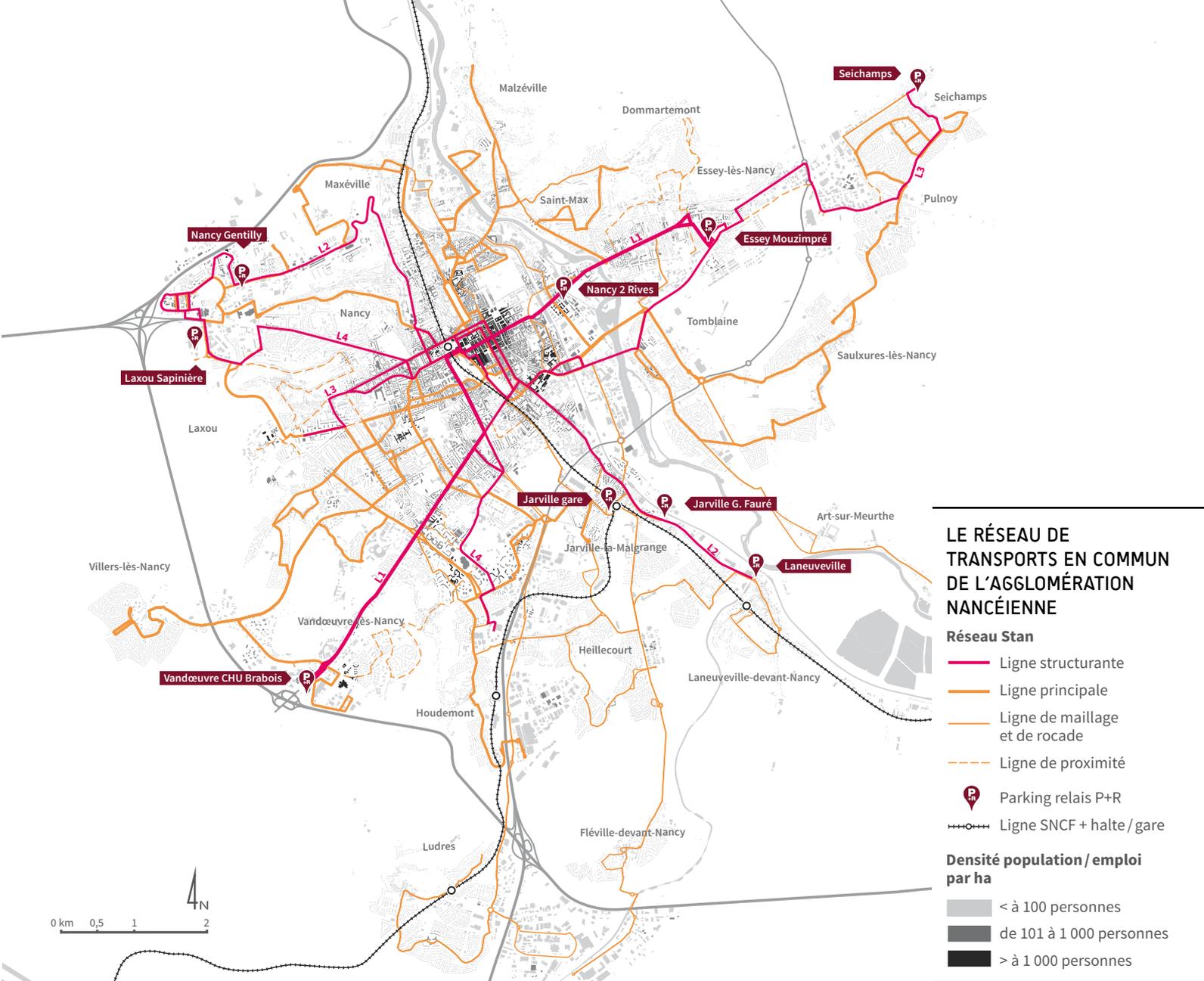
L'INTERCONNEXION DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Le Grand Nancy est un nœud de communication à la croisée de plusieurs réseaux de transports collectifs.

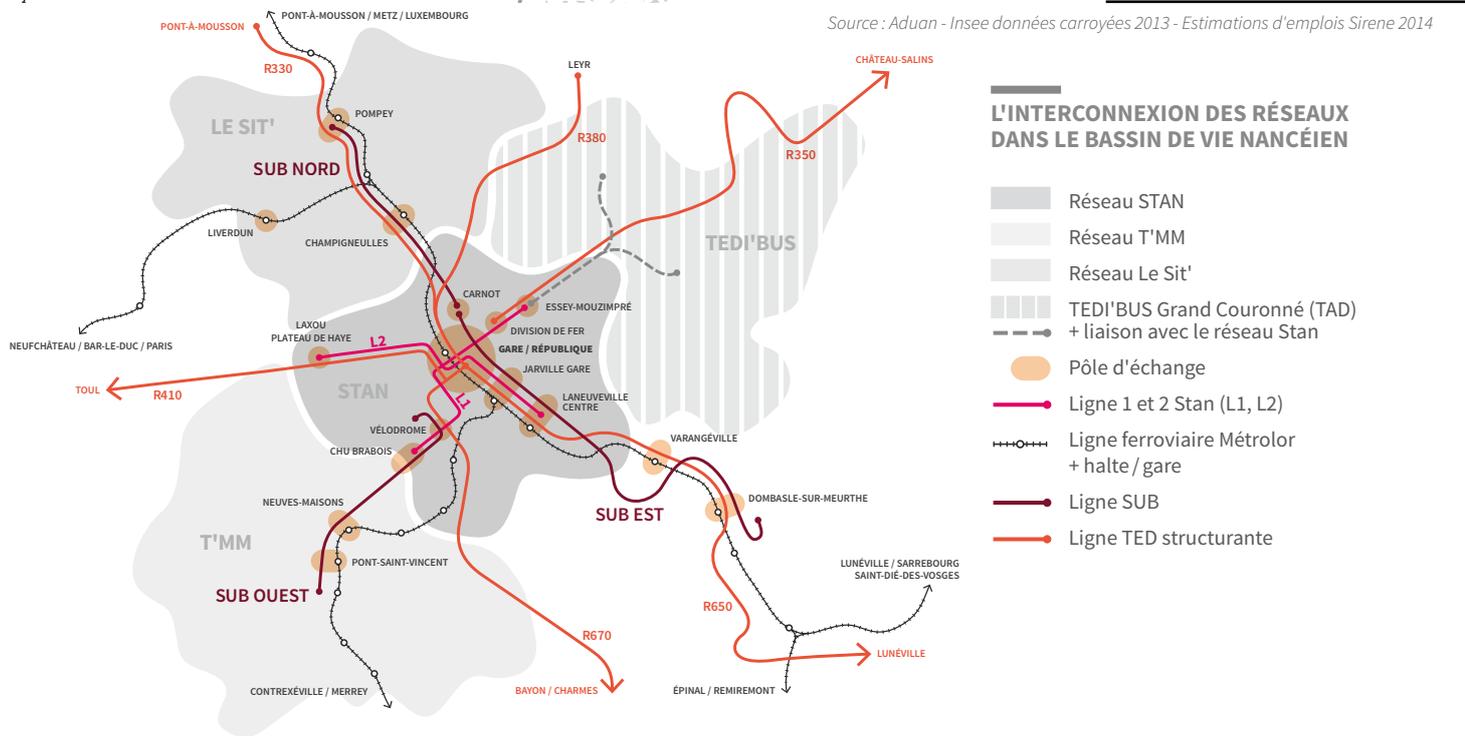
Près de 46 % des déplacements du Sud Meurthe-et-Moselle sont effectués entre le Grand Nancy et les intercommunalités voisines. Le territoire des mobilités s'étend donc au-delà des limites administratives de la communauté urbaine, pour recouvrir l'ensemble du bassin de vie de Nancy.

L'enjeu est donc d'optimiser les connexions (physiques et horaires) entre les différentes lignes de transport Sub, Ted et TER Métrolor répondant à des fonctionnalités différentes (de la desserte rapide interurbaine à la desserte fine inter-quartiers).

L'interconnexion s'effectue dans différents pôles d'échanges, localisés soit dans les centres-villes (quartier gare), soit aux entrées d'agglomération. La voiture est intégrée à ce système global avec la création d'aires de covoiturage et de parking relais connectés aux lignes de transport en commun structurantes.



Source : Aduan - Insee données carroyées 2013 - Estimations d'emplois Sirene 2014



24 INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES

IL EXISTE DEUX FAÇONS DE TRANSMETTRE LES INFORMATIONS NUMÉRIQUES CORRESPONDANT AUX DEUX GRANDES FAMILLES D'INFRASTRUCTURES : LES ONDES ET LES RÉSEAUX FILAIRES

LES ONDES

• Téléphonie mobile

3G : il s'agit de la 3^e génération de normes de téléphonie mobile. Elle permet des débits plus rapides que les générations précédentes (GSM et 2G), et donc l'accès à des milliers d'applications de plus en plus diversifiées et abouties. La 3G a été accompagnée du développement de téléphones de plus en plus perfectionnés (smartphones) qui permettent l'accès à internet, mais aussi la visiophonie, le visionnage de vidéos en streaming ou encore d'écouter la radio et de regarder la télévision.

3G+ et H+ : depuis sa sortie, la 3G a subi deux évolutions majeures qui ont permis un gain significatif en termes de débit, tout d'abord avec le passage à la 3G+, puis à la H+. Ces évolutions logicielles permettent d'obtenir sur téléphone portable des débits rivalisant avec les meilleures offres ADSL.

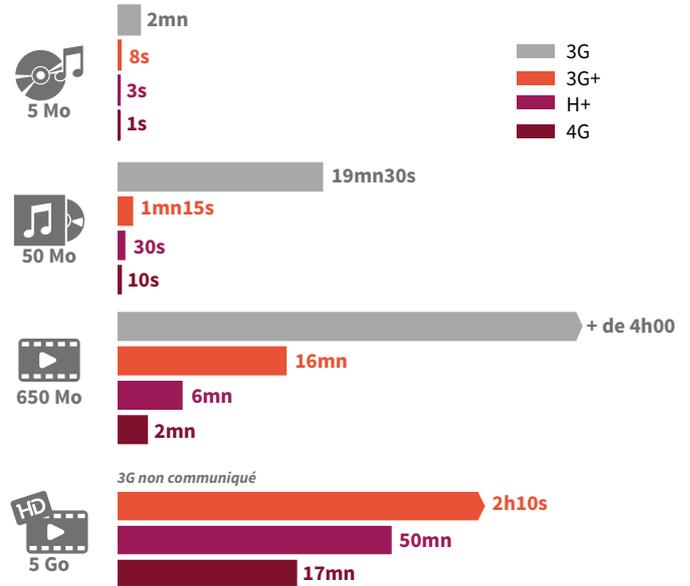
4G : petit à petit, cette 4^e génération de normes de téléphonie mobile prend le relais de la 3G. Elle investit déjà les grandes agglomérations dont celle de Nancy. Après Orange qui a déjà réalisé sa migration, les autres grands opérateurs nationaux (SFR, Free et Bouygues) sont en cours de déploiement sur l'agglomération. C'est le très haut débit de la mobilité. Parfois présentée sous le nom des normes officielles de l'Arcep (Autorité de régulation des communications), 4G LTE (Long Term Evolution) et LTE Advanced, la 4G mobile permet des débits jusqu'à cinquante fois plus importants que la première norme 3G, et jusqu'à trois fois plus importants que la H+.

• Internet

Wifi : il définit les réseaux privés ou publics avec lesquels il est possible d'accéder à internet en se connectant via son ordinateur, sa tablette ou son smartphone. Il permet également de relier entre eux plusieurs appareils informatiques pour des fichiers et des dossiers, en complément de la connexion internet. Le wifi est régi par des normes de type IEEE 802.11 a/b/g/n qui déterminent le débit et la portée réels des appareils (ordinateurs, box, modems et autres tablettes).

LES GÉNÉRATIONS DE TÉLÉPHONIE MOBILE

Source : Orange



DÉCRYPTAGE DES NORMES NUMÉRIQUES LES PLUS COURANTES

Normes	Débit théorique	Débit réel	Portée max en intérieur
802.11a	54 Mbit/s	27 Mbit/s	15 m
802.11b	11 Mbit/s	6 Mbit/s	15 m
802.11g	54 Mbit/s	25 Mbit/s	50 m
802.11n	300 Mbit/s	100 Mbit/s	100 m

LES RÉSEAUX FILAIRES

ADSL : l'Asymmetric Digital Subscriber Line (ADSL) permet d'utiliser les fils de cuivre d'une ligne téléphonique classique pour accéder à internet ou pour transmettre et recevoir des données numériques. Cette technologie permet également une indépendance complète de sa ligne téléphonique, c'est-à-dire que les deux systèmes sont autonomes : il est possible de téléphoner tout en surfant sur internet. L'ADSL utilise simplement une autre fréquence que celle utilisée pour la téléphonie. Cette technologie est petit à petit remplacée par la fibre optique.

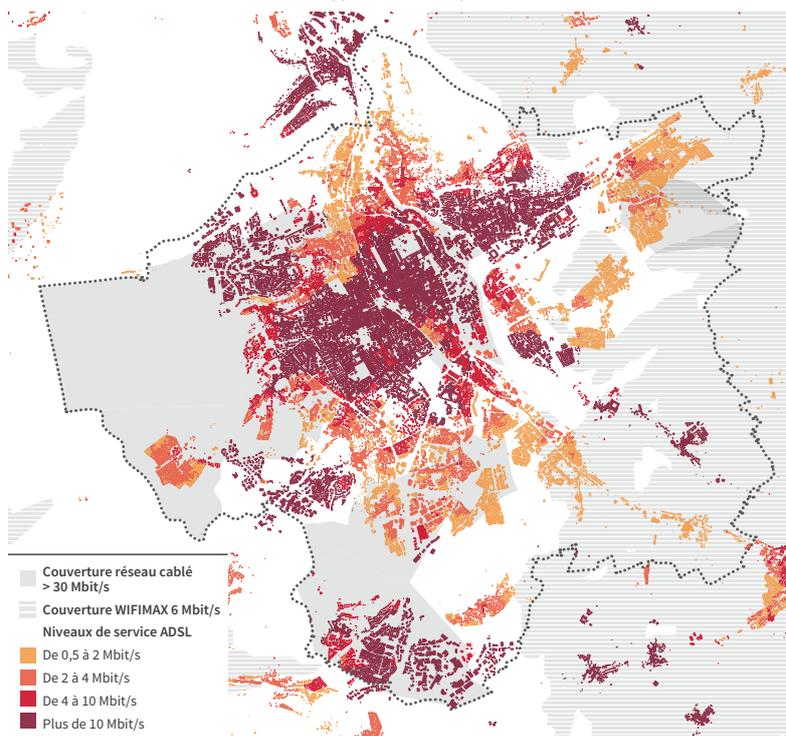
Câble TV : lancé par l'État en 1982 pour la transmission de la télévision via du câble (et non par ondes), cette technologie n'a jamais réellement connu le succès pour la TV. Avec le développement d'internet, le câble connaît un second souffle en s'adaptant à la transmission de données numériques. En effet, sans atteindre les débits proposés par la fibre optique, le câble permet de dépasser de 5 fois ce qui est proposé par l'ADSL, ce qui est appréciable notamment dans les territoires qui ne sont pas encore reliés par la fibre optique.

Fibre optique : la fibre optique est un fil de verre très fin (plus fin qu'un cheveu) qui conduit un signal lumineux capable de transporter de très grandes quantités de données à la vitesse de la lumière et sur de grandes distances, ce que ne peuvent pas faire les fils en cuivre utilisés pour l'ADSL. Avec la fibre optique, nous sommes passés au très haut débit, permettant des débits 100 fois plus élevés qu'avec l'ADSL. Cette progression en termes de débit a permis de nouveaux usages, mais aussi d'améliorer ce qui était déjà entrevu avec l'ADSL. La qualité d'image passant par la fibre est meilleure puisqu'elle permet de transmettre la haute définition et la 3D sans problème. La fibre a l'avantage d'autoriser les débits symétriques (autant de flux en réception qu'en émission), et permettre ainsi de nouvelles applications dans les domaines du télétravail, la domotique ou la télémédecine par exemple.

Très tôt, dès 1996, la communauté urbaine du Grand Nancy s'est engagée dans une politique pionnière en faveur de l'accès au « très haut débit » par fibre optique. Elle a investi 3 millions d'euros dans un vaste Réseau métropolitain de télécommunications (RMT), une infrastructure de 450 km en fibre optique qui quadrille le territoire et permet de créer des réseaux à hauts débits performants et accessibles, eux-mêmes connectés aux grands réseaux internationaux.

ESTIMATION DU NIVEAU DE SERVICE ADSL, COUVERTURE WIFIMAX¹ ET RÉSEAU CÂBLÉ SUR LE GRAND NANCY

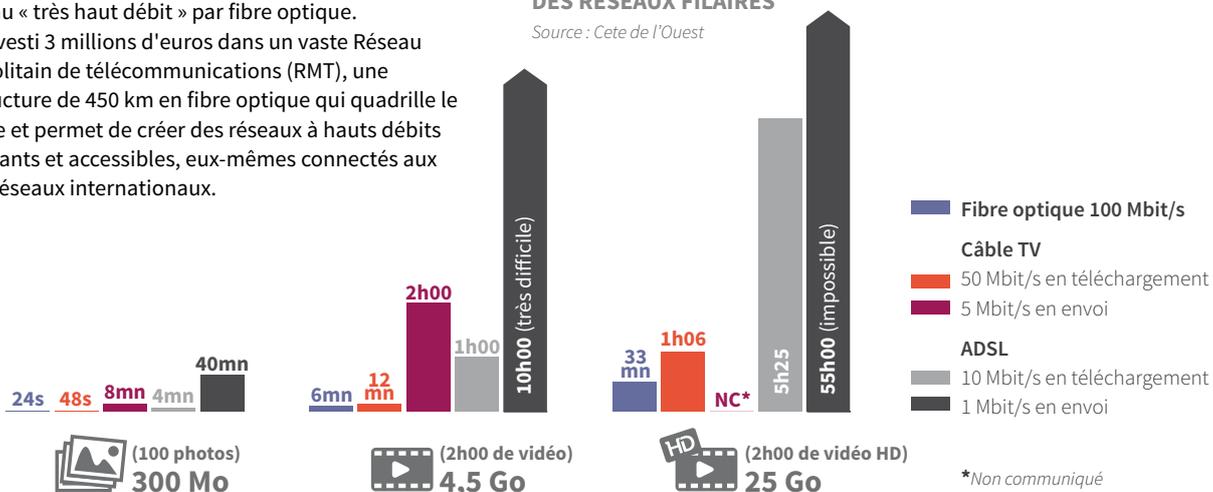
Source : Conseil général de Meurthe-et-Moselle, France Telecom, Tactis, Département de Meurthe-et-Moselle, DIRAT - Mission Développement Numérique - 2013



1. Le WiFIMAX est une technologie de transmission haut-débit sans fil (marque Nomotech) qui répond à la problématique de couverture en internet haut-débit des zones géographiques mal desservies par les solutions filaires traditionnelles (Adsl, câble,...). L'architecture de base est constituée d'antennes (stations de bases) installées sur des points hauts (château d'eau, église, poteau.) raccordées directement à la fibre optique ou avec des rebonds (raccordement par faisceau hertzien). L'utilisateur final se connecte à ces points hauts par l'antenne WiFIMAX client (fournie actuellement par le FAI Ozone) et installée généralement sur le toit de son habitation.

EXEMPLES DE TEMPS DE TRANSMISSION DES RÉSEAUX FILAIRES

Source : Cete de l'Ouest



JUSQU'OUÙ PEUT-ON ALLER
SANS VOITURE DEPUIS
LA GARE DE NANCY ?

15 MINUTES

MARCHE

À pied, il est possible de se rendre en Vieille Ville, à la porte Désilles, à la place des Vosges ou encore au parc Sainte-Marie en un quart d'heure depuis la gare.



1 km ou 1 500 pas
recommandations OMS
10 000 pas par jour



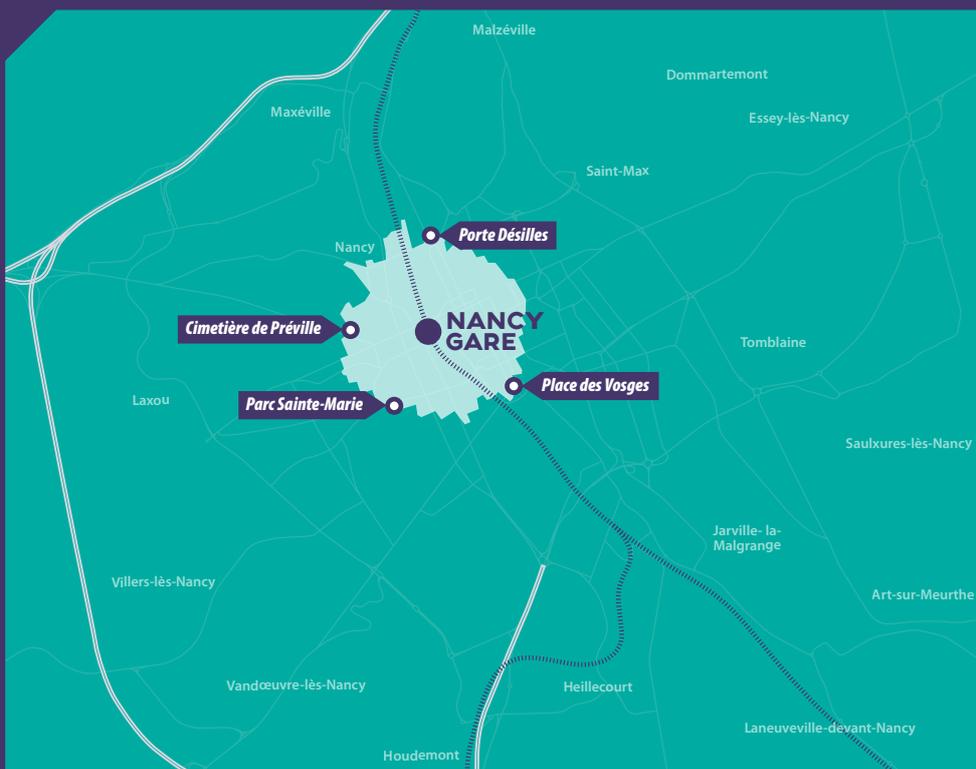
8 €
par an pour
1 aller/retour par jour
(coût d'usure des chaussures)



0 kg
équivalent CO₂/an



0 litre
équivalent pétrole/an



TRANSPORTS EN COMMUN

En transports collectifs, on va parfois moins vite qu'à vélo, notamment en centre-ville. Cependant, le bus reste le moyen de transport le plus rapide pour rejoindre les quartiers ouest situés sur les hauteurs de l'agglomération.



3 km



146 €
par an pour 1 aller/retour
par jour (avec la prise en charge
de 50 % de l'employeur)



100 kg
équivalent CO₂/an



38 litres
équivalent pétrole/an



MÉTHODOLOGIE

Les distances parcourues ont été calculées à un horaire théorique de 8 heures, à partir du calculateur d'itinéraires de Google Maps. La pente, les sens interdits, les itinéraires cyclables, l'existence de trottoirs, le trafic automobile sont notamment pris en compte. L'OMS (Organisation mondiale de la santé) a mis au point des recommandations en matière d'activité physique pour la santé.

CHRONO



VÉLO

Les cyclistes peuvent couvrir l'ensemble du centre de l'agglomération en 15 min depuis la gare. Toutefois, sur certains axes, le relief, la voie de chemin de fer ou le canal sont des obstacles qui réduisent la distance parcourue à vélo.



3 km

recommandations OMS
20 min par jour



63 €

par an pour
1 aller/retour
(coût d'entretien du vélo)



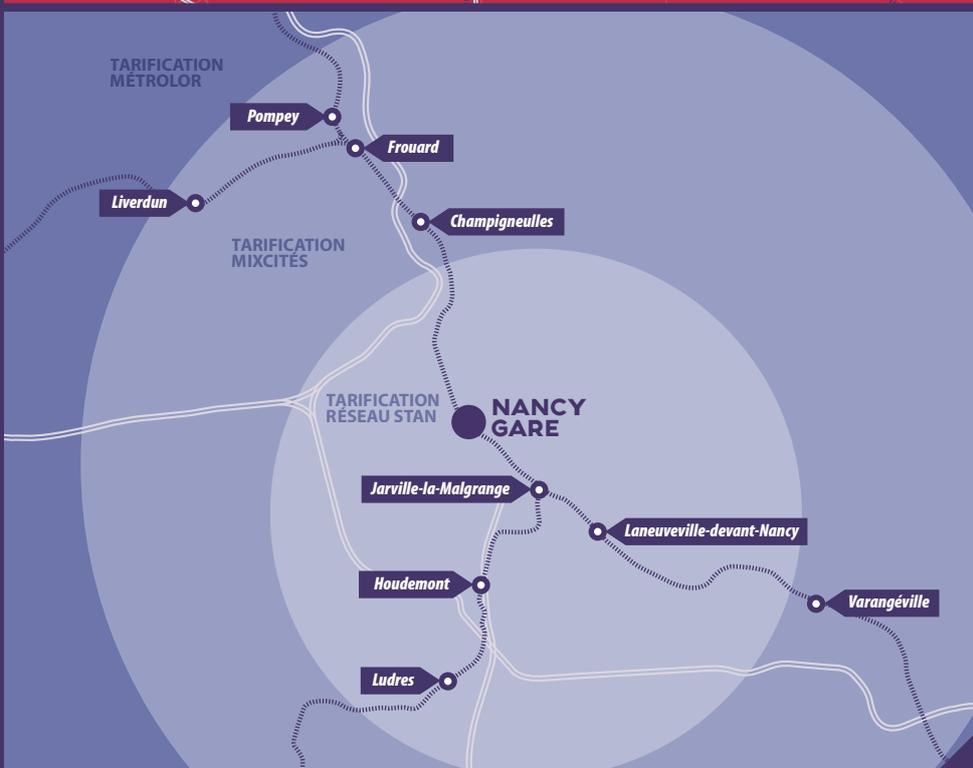
0 kg

équivalent CO₂/an



0 litre

équivalent pétrole/an



TRAIN

Des communes comme Liverdun ou Varangéville sont accessibles en moins de 15 min depuis le centre de Nancy. Combiné à d'autres moyens de transport (bus et vélo à la sortie des gares), le train permet d'allier rapidité et finesse de la desserte.



10 km



146 €

tarification réseau Stan
ou 165 € tarification MixCités
(avec la prise en charge de 50 % de l'employeur)



146 kg

équivalent CO₂/an



93 litres

équivalent pétrole/an

Le résultat « Bilan effet de serre » correspond au budget moyen annuel dépensé en euros pour le mode de transport concerné et évalué en kg équivalent CO₂ (source : Écocalculette Ademe). Le résultat « consommation d'énergie » correspond aux litres de carburants consommés pendant 1 an par personne et par mode de transport concerné. Quelle que soit l'énergie utilisée, il est converti et évalué en litres équivalent pétrole (source : Écocalculette Ademe).

QUAND LE MONDE S'INVITE
DANS L'AGGLOMÉRATION NANCÉIENNE

UN SIÈCLE DE RENDEZ-VOUS INTERNATIONAUX



Nancy n'a pas attendu le XX^e siècle pour rayonner à l'international. Capitale d'un État convoité et souverain jusqu'en 1766, située entre le royaume de France et le Saint Empire romain germanique, Nancy a été le théâtre de nombreuses intrigues de l'histoire européenne. L'Europe entière l'observe lorsqu'au Moyen Âge, Charles le Téméraire tente d'annexer la Lorraine pour constituer un État allant de la mer du Nord à la Bourgogne. À la Renaissance, elle devient un exemple urbain de recherche de la cité idéale avec la création de la Ville Neuve. Nancy brille alors par la splendeur de ses fortifications. Henri IV déclara en les découvrant : « Elles sont les plus belles d'Europe. Il faudrait un roi de France pour les garder ». Sous Stanislas, Nancy est une cité remarquée, dont la cour rivalise avec celle de Versailles et où se rencontrent tous les beaux esprits des Lumières : Voltaire, Montesquieu, Helvétius, Émilie du Châtelet... Après la guerre de 1870, l'agglomération se transforme en un terrain de création unique en Europe grâce aux grands maîtres de l'Art nouveau dont les œuvres, alliant art et industrie, s'exportent dans le monde entier. Nancy rayonne, notamment lors de l'exposition internationale de l'Est de la France en 1909. Depuis la moitié du XX^e siècle, les relations internationales sont au service de la construction de la paix dans le monde avec la mise en place des jumelages et des actions de solidarité internationale, notamment via NANCIE, le centre international de l'eau. Aujourd'hui, c'est la réalité métropolitaine qui s'impose, notamment dans le cadre des coopérations au sein de la Grande Région transfrontalière Saar-Lor-Lux-Rhénanie-Palatinat-Wallonie.



Charles de Gaulle en 1944
Winston Churchill en 1954
Reine Mère d'Angleterre en 1954
En 1983, le Pape Jean-Paul II
En 1988, le Dalaï Lama en 1989
l'ancien chancelier allemand
Gerard Shroëder en 2013
l'agglomération a reçu la visite
de nombreuses personnalités
En 2005, elle a ainsi accueilli
Gerhard Schröder (Chancelier
de l'Allemagne), Aleksander
Kwasniewski (Président de la
Pologne) et Jacques Chirac
(Président de la République
française) pour le 6^e sommet
du Triangle de Weimar.

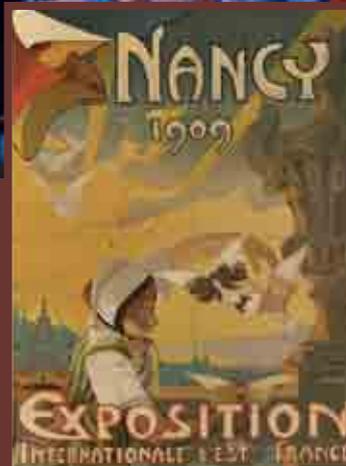


Initié par Jack Lang, le Festival mondial du théâtre de Nancy a été de 1963 à 1983 la référence mondiale de la création théâtrale, faisant émerger les plus grandes figures de l'art vivant : Pina Bausch, Tadeusz Kantor, Jerzy Grotowski, le Bread and Puppet Theatre, Hans-Peter Cloos et le Collectif Rote Rübe...



- 1 La Reine mère d'Angleterre / Archives municipales de Nancy
- 2 Charles de Gaulle / Archives municipales de Nancy
- 3 Winton Churchill / Archives municipales de Nancy
- 4 Festival international du chant choral
- 5 J.Chirac & G. Shroëder / Ville de Nancy
- 6 Dalaï Lama / Archives de l'Est Républicain
- 7 Jean-Paul II / Archives municipales de Nancy
- 8 Aduan
- 9 Gallica.fr
- 10 Centre de congrès Prouvé / Grand Nancy Congrès & Événements
- 11 Jean-Marie Steinlein
- 12 Jean-Marie Steinlein
- 13 Ville de Nancy
- 14 Affiche Foire Expo 2014
- 15 Jeux mondiaux des transplantés / Ville de Nancy
- 16 Jean-Marie Steinlein
- 17 Ville de Nancy
- 18 Ville de Nancy

4,
0, la
en
l en
997,
and
, l'ag-
ite
alités.
eilli
relrier
der
de
ac
que
met



Publics ou d'affaires, festifs ou réflexifs, les colloques et les congrès font salons à Nancy. Grâce à une offre d'équipements variés et adaptés à tout type d'évènements, l'agglomération cultive l'art de recevoir.



Après Budapest, Copenhague, Barcelone ou Rome, Nancy a accueilli la 8^e biennale européenne des urbanistes en décembre 2009. Organisé par l'Aduan, cet évènement a réuni plus de 1 000 personnes place Stanislas, transformée pour l'occasion en un véritable congrès à ciel ouvert. L'affiche de la manifestation a été créée par l'artiste nancéien **CharlÉlie Couture**.



À l'instar des autres communes de l'agglomération, la ville de Nancy entretient des relations d'amitié avec plusieurs villes dans le monde. En 2013, elle a fêté ses 40 ans de jumelage avec Kanazawa (Japon) et plus tôt en 2005, son 50^e anniversaire avec Karlsruhe (Allemagne). Une fontaine dans le parc de la Pépinière rappelle l'évènement.



En 1983, les places Stanislas, de la Carrière et d'Alliance obtiennent le prestigieux classement au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.

EXPOSITION INTERNATIONALE

DE L'EST DE LA FRANCE **NANCY 1909**



Sous l'impulsion de la Société industrielle de l'Est et de la Chambre de commerce, Nancy accueille dans le parc Sainte-Marie la dernière grande exposition régionale qui se tiendra en France : l'exposition internationale de l'Est de la France. Plus de 2 millions de visiteurs s'y presseront en l'espace de six mois. Nancy rayonne, éblouit, resplendit... elle est, aux yeux de tous, la capitale de l'Est de la France.

CHIFFRES CLÉS

2 140 000 visiteurs
2 060 exposants
2 500 000 francs de recette
7 palais construits
38 pavillons, kiosques et stands
500 journalistes

Face à l'Allemagne dont l'exposition universelle de 1900 avait révélé au monde la puissance industrielle, il s'agissait de faire la preuve que la France n'était pas en retard. Première région industrielle française, la Lorraine et sa capitale devaient être la vitrine des savoir-faire français, et montrer qu'elles avaient surmonté le traumatisme de la défaite de 1870-1871.

Une démonstration éclatante du savoir-faire industriel nancéien

Pour accueillir les industries et commerces du Grand Est, des palais et de nombreux pavillons furent construits. L'entrée de l'exposition était elle-même un arc de triomphe à la gloire de l'industrie nancéienne. Réalisée par les Aciéries de Pompey, cette porte monumentale avait été

fabriquée avec l'ensemble des pièces produites par l'usine et avait nécessité 20 000 heures de travail ! Le clou de l'exposition fut cependant la Maison alsacienne. Achetée en Alsace, démontée et remontée pierre par pierre, elle se dressait devant une toile représentant un village alsacien face à la ligne bleue des Vosges. C'était l'Alsace reconstituée avec amour, au cœur de la Lorraine française.



L'entrée de l'exposition



Le palais de la métallurgie



Le village aéronautique



26 ha dédiés au progrès et à l'innovation

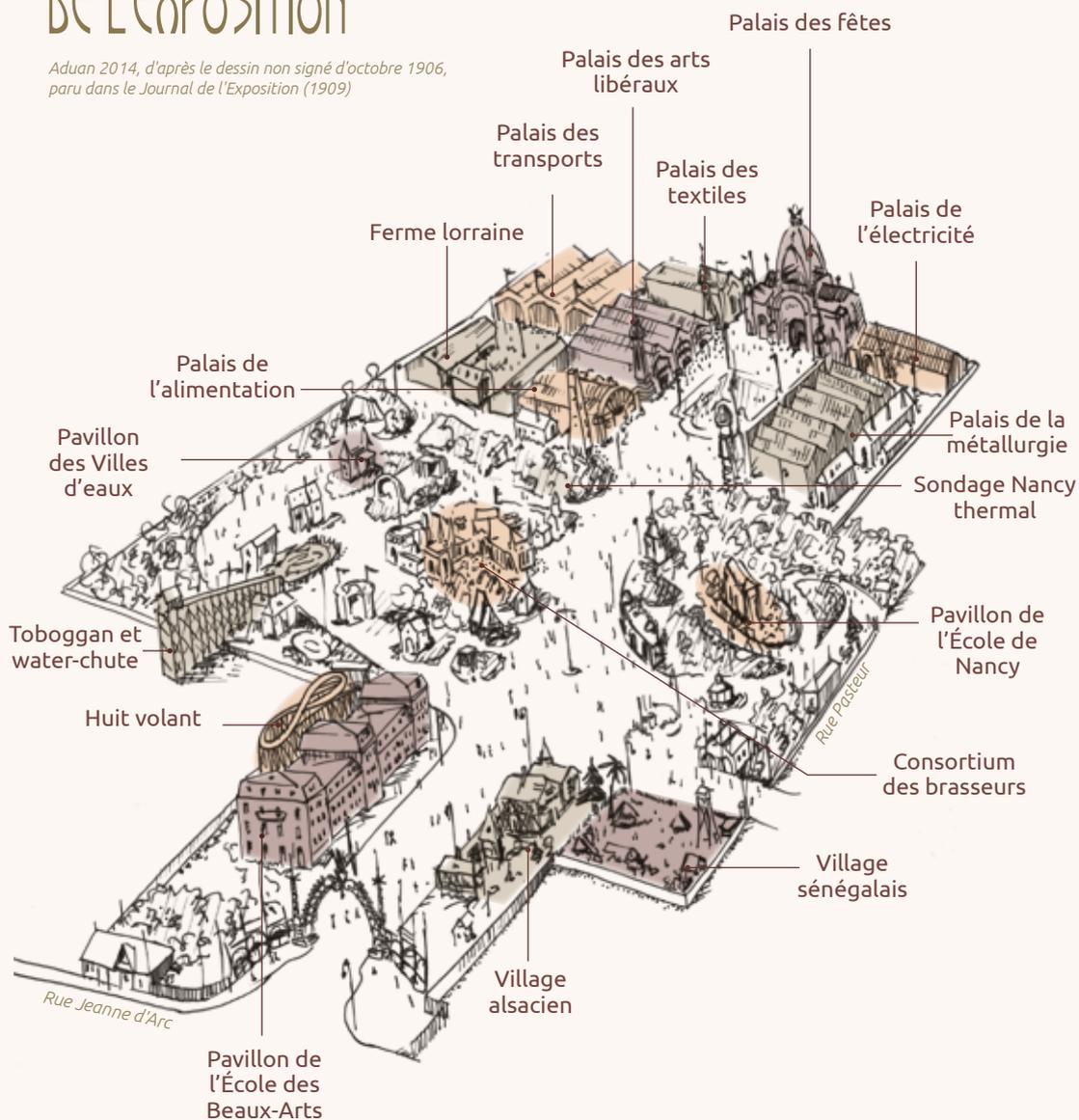
L'agglomération désirait également affirmer sa place de grande cité moderne et européenne, et démontrer ses savoir-faire. L'exposition fut ainsi un véritable manifeste de l'Art nouveau nancéien. Des bâtiments construits aux objets exposés, les artistes nancéiens furent mobilisés. L'exposition se voulait être une leçon de choses, présentant au public les dernières avancées au service du bien-être social. Électricité, nouveaux moyens de transport, objets de demain... de nombreuses innovations annonçaient les prémices d'un nouvel art de vivre, à l'instar du stand des Magasins Réunis : la Maison Moderne.

Des visiteurs venus du monde entier

Avec plus de 2 140 000 entrées, l'exposition fut un immense succès. Des journalistes venus d'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, de Suisse, d'Amérique et même de Russie firent des comptes rendus de presse, affichant Nancy comme la capitale de l'Est de la France. Visites officielles, congrès, fêtes à thème, concerts, défilés, galas et banquets, événements sportifs, attractions inédites en Europe... s'enchaînèrent pendant une demi-année dans l'enceinte de l'exposition, où se rendit une foule tour à tour joyeuse et sérieuse.

PLAN GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION

Aduan 2014, d'après le dessin non signé d'octobre 1906, paru dans le Journal de l'Exposition (1909)



Photos : Collection Pierre Boyer et Archives Ville de Nancy



Le village alsacien



Le water-chute



Le toboggan