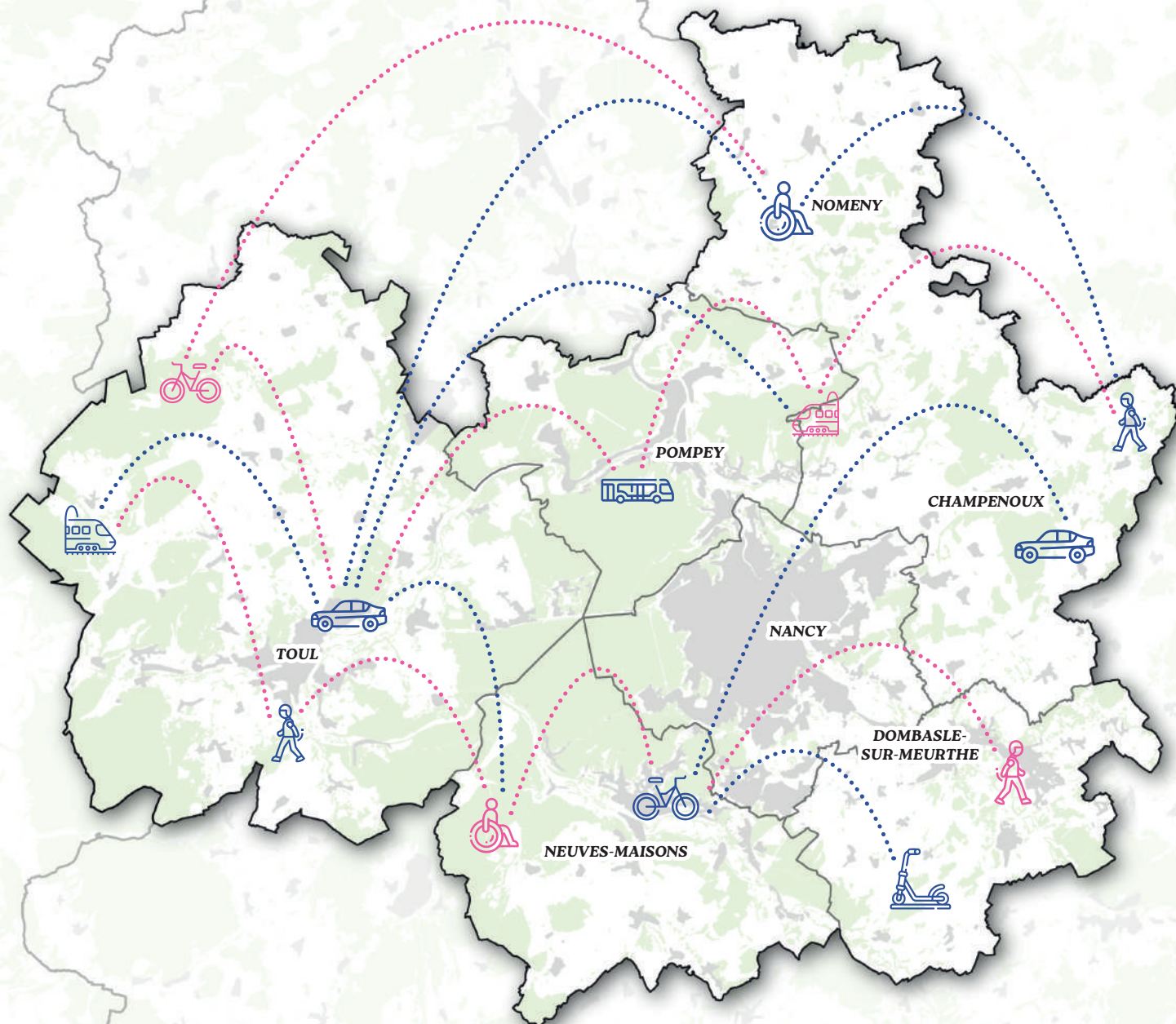


PROJET DE MOBILITÉ BASSIN DE PROXIMITÉ DE NANCY



S O M M A I R E

Déroulé de la mission.....	6
Contexte global	8

PARTIE I

TOUR D'HORIZON DES PARTICULARITÉS ET PROBLÉMATIQUES DE CHAQUE EPCI

I Métropole du Grand Nancy.....	14
II CC Moselle et Madon.....	16
III CC Terres Toulouses.....	17
IV CC des Pays du Sel et du Vermois.....	18
V CC Seille et Grand Couronné.....	19
VI CC du Bassin de Pompey	20

PARTIE II

UN PROJET PARTAGÉ DE MOBILITÉ POUR LE TERRITOIRE DU GRAND NANCY

I Structurer l'accessibilité de Nancy autour de trois politiques majeures.....	24
II Scénarios de mise en œuvre des axes stratégiques par territoire	26
III Calibrage d'un modèle économique	35
IV Organisation institutionnelle permettant la mise en place du projet	37

ONT PARTICIPÉ À LA RÉFLEXION :

SMTSN :

- Michel Breuille, Président du SMTSN
- Julien Gerardin, Directeur

MGN :

- Patrick Hatzig, Vice-Président aux mobilités
- Bertrand Mazur, Directeur général adjoint Mobilités et Urbanisme

CCTT :

- Fabrice Chartreux, Président
- Jorge Bocanegra, Vice-Président Mobilités
- Cécile Gardan, Directrice Générale des Services
- Aurélie Apostolo, Directrice générale adjointe des services développement, aménagement, mobilité

CCSGC :

- Claude Thomas, Président
- Yannick Fagot-Revurat, Vice-Président Mobilités
- Michaël Rossignol, Directeur Général des Services

CCBP :

- Laurent Trogrlic, Président
- Valentin Dethou, Vice-Président Mobilités de la CCBP
- Martine Poirot, Directrice générale des Services
- Baptiste Guyomarch, Responsable du service Mobilités

CCPSV :

- David Fischer, Président
- Florence Picard, Vice-Présidente
- Rachel Cointin, Directrice Générale des Services
- Frédéric Deruy, Responsable du pôle Aménagement, Développement

CCMM :

- Filipe Pinho, Président
- Hervé Tillard, Vice-Président Mobilités
- Marie Bainville, Directrice des Services Techniques

- YL Conseils : Yves Laurin

- PL Conseils : Philippe Laurin

- Agence Scalen : Gabin Lucienne, chargé d'études Mobilités, Pascal Taton, Directeur Général

Déroulé de la mission

La zone d'emploi de Nancy compte plus de 550 000 habitants et constitue un espace au sein duquel se réalisent 94 % des déplacements quotidiens des habitants. Au cœur de ce bassin de mobilités, la Métropole du Grand Nancy et les cinq intercommunalités qui l'entourent constituent un espace où les proximités, les infrastructures, les politiques de mobilités et les coopérations déjà anciennes ont favorisé des interrelations particulièrement intenses.

Cet espace qui compte 418 000 habitants et 167 000 actifs occupés peut être considéré comme un « bassin de proximité multipolaire » où l'intensité des déplacements justifie une prise en compte globale et cohérente des mobilités. Considérant l'augmentation régulière des interrelations entre les territoires, et la mobilité croissante de nombreux habitants à l'échelle du bassin de proximité, les six intercommunalités, ainsi que le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy ont décidé de travailler à l'élaboration d'un Projet de mobilité à l'échelle du Bassin de Nancy, intégrant tous les modes de transport.

01/02/2024

► **Comité technique**

Lancement de la démarche et mise au point d'une méthode de travail et d'un échéancier.

14/03/2024

► **Comité technique**

Point d'avancement de la démarche engagée. Retour sur les entretiens réalisés à ce stade et sur les premières d'analyses partagées par SCALEN.

02/04/2024

► **Consultation des experts**
stratégie mobilité.

Du 06/03/2024 au 03/04/2024

► **Entretien avec les différents territoires et le SMTSN**

Conduite de 7 entretiens avec les différentes intercommunalités composant le bassin de proximité ainsi que le SMTSN. Ces entretiens avaient pour but d'échanger avec les différents partis sur le fonctionnement interne, les caractéristiques et singularités de chacun, ainsi que de mettre en lumière les liens existants entre intercommunalités, les points de rupture, et l'analyse propre à chaque territoire de la situation globale actuelle et leur positionnement vis-à-vis du SMTSN, et du processus de réflexion engagé.

16/04/2024

► **Comité technique**

Point d'avancement sur les différentes démarches engagées, les entretiens bilatéraux, le diagnostic territorial et l'analyse de l'armature urbaine, le comparatif des offres dans la perspective du recrutement du prestataire « Stratégie des Mobilités », choix du prestataire Yves Laurin Conseil.

24/05/2024

► **Comité de Pilotage**

Point d'avancement sur les travaux réalisés depuis l'engagement de la démarche, échanges sur des pistes de travail esquissées par l'expert mobilité recruté pour l'étude, M. Yves Laurin.

24/09/2024

► **Comité technique**

Suite au décès de Monsieur Yves Laurin, reprise de l'étude par Philippe Laurin, expert mobilité et associé de Yves Laurin.

FIN MARS 2025

► **Rendu du livrable définitif de l'étude**

02/07/2024

► **Comité technique**

Approfondissement des trois orientations de travail présentées par l'expert mobilité et débattues lors de la précédente réunion.

10 et 11/10/2024

► **Entretiens complémentaires avec les territoires membres**

du bassin de proximité pour finaliser les propositions d'orientations du projet de mobilité.

17/12/2024

► **Comité de pilotage**

Présentation du livrable comportant les propositions d'orientations du projet de mobilité pour relecture et validation.

09/12/2024

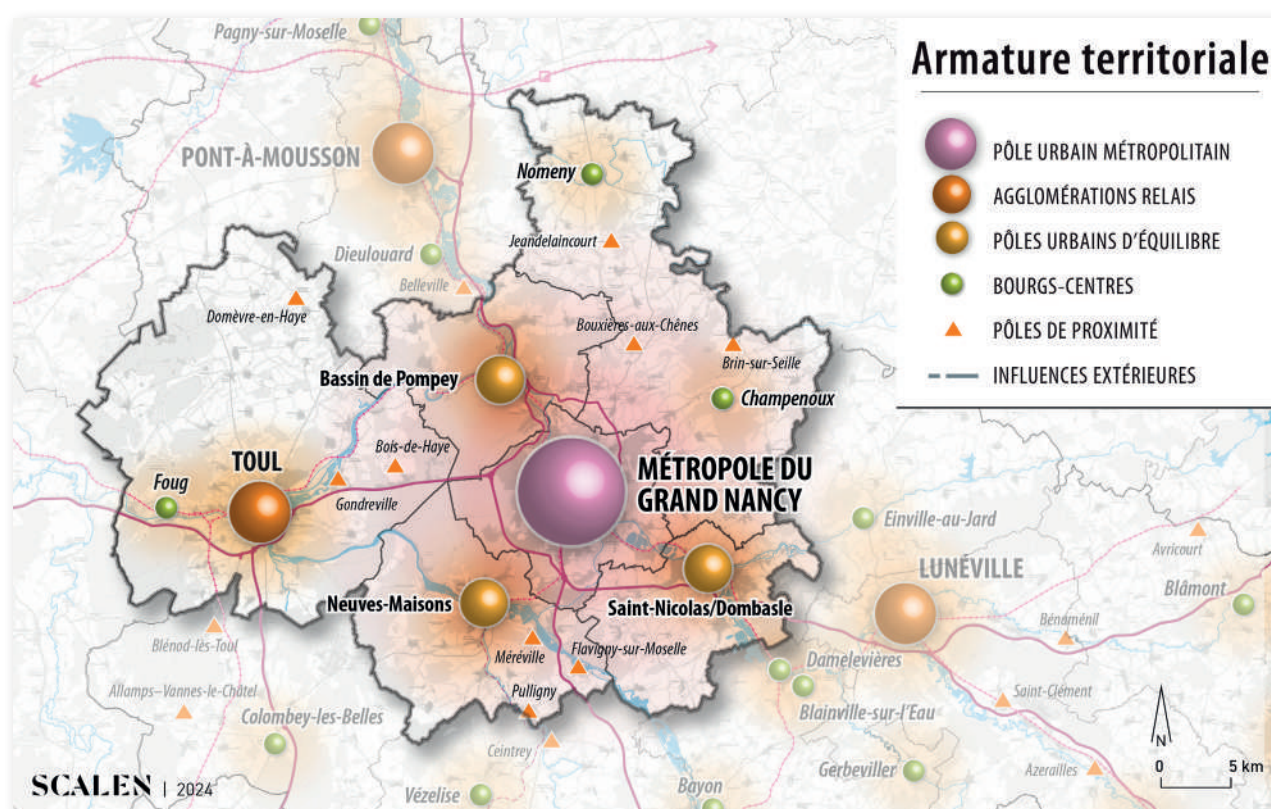
► **Comité technique**

Présentation des conclusions provisoires.

Contexte global

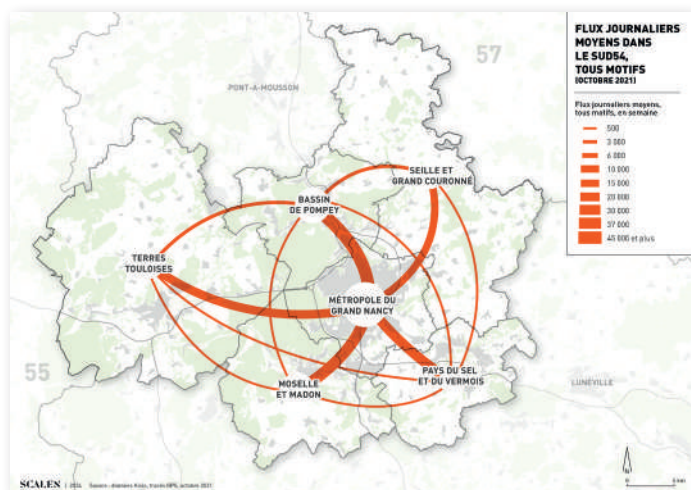
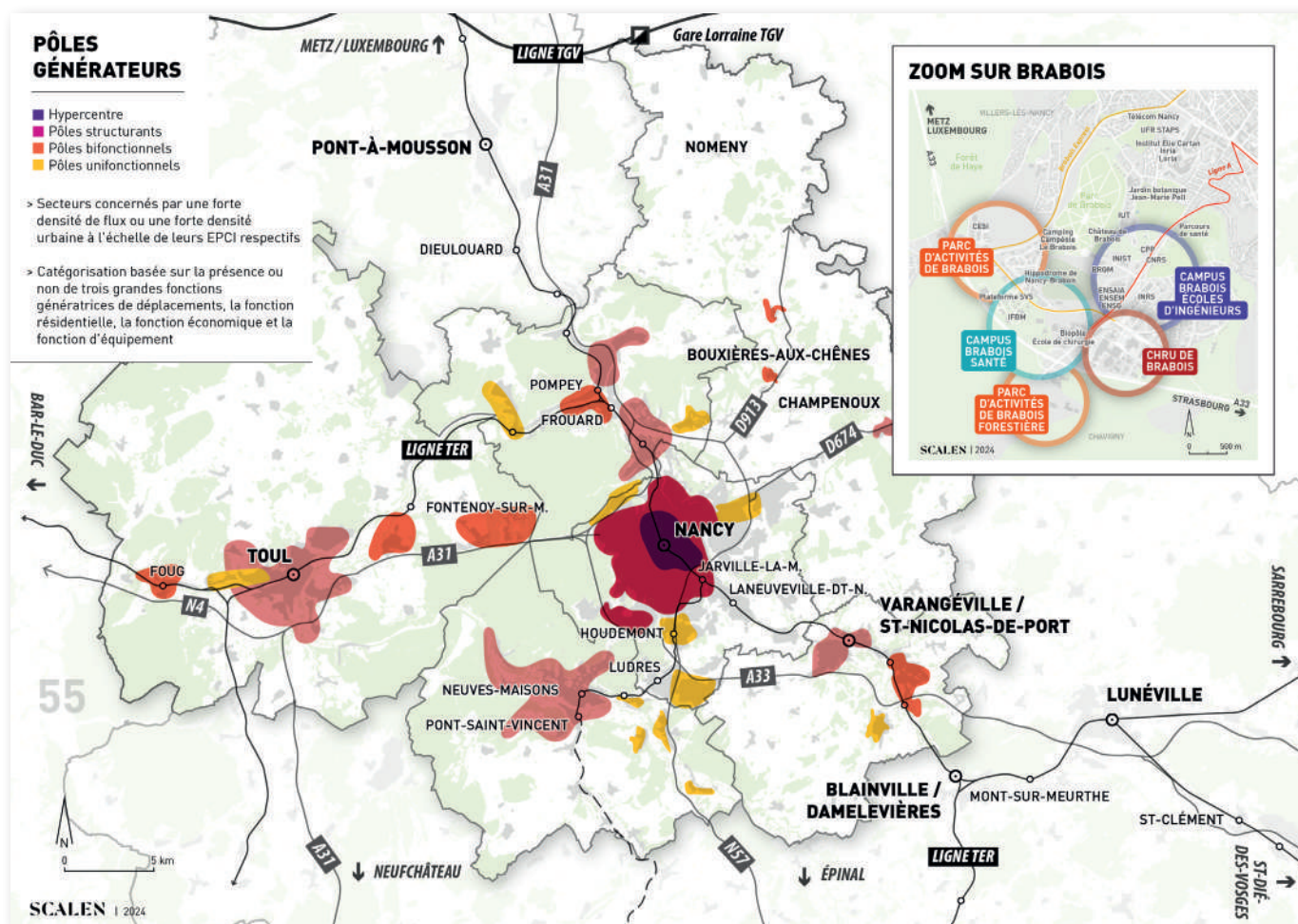
La géographie et l'histoire ont forgé une configuration urbaine originale autour de Nancy. Situé sur la Meurthe, à quelques kilomètres de la confluence avec la Moselle, le Grand Nancy a vu se développer dans son environnement proche trois bassins industriels : le Bassin de Pompey et le Bassin de Neuves-Maisons situés sur la vallée de la Moselle, et les Pays du Sel et du Vermois situés sur la vallée de la Meurthe. À l'Ouest, on retrouve l'agglomération de Toul, qui partage avec le Bassin de Pompey et Neuves-Maisons, ainsi qu'avec l'agglomération nancéenne une proximité immédiate avec le Massif Forestier de Haye, espace boisé protégé de plus de 11 000 ha qui accueille des activités économiques et de loisirs. À l'Est, l'intercommunalité de Seille et Grand Couronné, à proximité immédiate de la Porte Verte, entrée d'agglomération Est, est un territoire rural principalement résidentiel dont les habitants sont majoritairement tournés vers la Métropole. Enfin, les infrastructures ont établi des liens étroits entre les cinq agglomérations présentées :

- ▶ **La Moselle à Grand Gabarit, la Meurthe, le canal Freycinet et le canal de jonction constituent un réseau partagé.**
- ▶ **L'autoroute A31/A33 se croisent sur le contournement de Nancy.**
- ▶ **Les voies ferrées constituent une « étoile » autour de Nancy irriguant la majorité du territoire.**



Le bassin de proximité en quelques chiffres

- ▶ **6 EPCI AOM**
- ▶ **418 000 habitants**
- ▶ **167 000 actifs occupés**
- ▶ **91 % de flux tous motifs réalisés**
au sein du bassin de proximité
- ▶ **73 % de flux domicile-travail**
réalisés au sein du bassin de proximité
- ▶ **7 réseaux de transports routiers**
desservent le territoire, dont un réseau
suburbain et un réseau régional
- ▶ **1 syndicat mixte** regroupant
plusieurs EPCI : le SMTSN



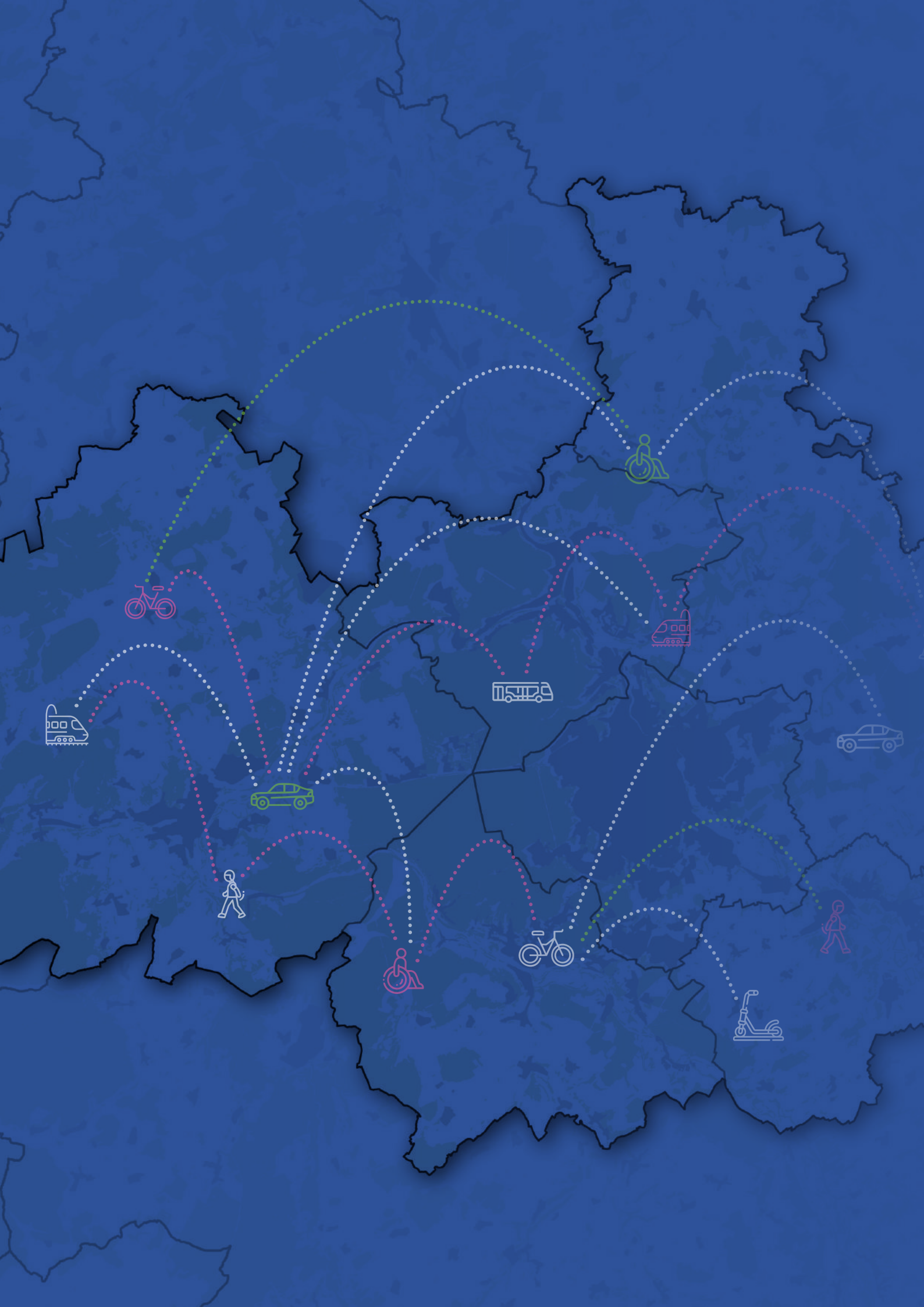
Les relations entre ces territoires se traduisent surtout par un rapport fort entre la Métropole du Grand Nancy et chacune des cinq intercommunalités qui l'entourent.

Il existe peu d'interactions inter-EPCI en dehors de la Métropole, hormis certains liens notables entre les Communautés de communes Seille et Grand Couronné et du Bassin de Pompey, et entre le Bassin de Pompey et l'intercommunalité Terres Toulousaines.

Pour toutes ces raisons, cet espace peut être considéré comme un « bassin de proximité multipolaire » où l'intensité des déplacements justifie une prise en compte globale et cohérente des mobilités.

Différentes démarches et échanges marquent également cette proximité plus importante entre ces 6 territoires. Tout d'abord on peut citer l'existence de coopérations ponctuelles en faveur d'une coordination des réseaux de transports en commun (TC), notamment via l'extension de lignes de TC au-delà du ressort territorial de certaines intercommunalités (exemple du réseau T'MM de la CCMM). On peut également citer l'existence d'un Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN), réunissant la Métropole du Grand Nancy, les Communautés de communes du Bassin de Pompey, Moselle et Madon, des Pays du Sel et du Vermois, ainsi que de la Région Grand Est. Cependant cette dernière s'est retirée du Syndicat le 31 décembre 2024.

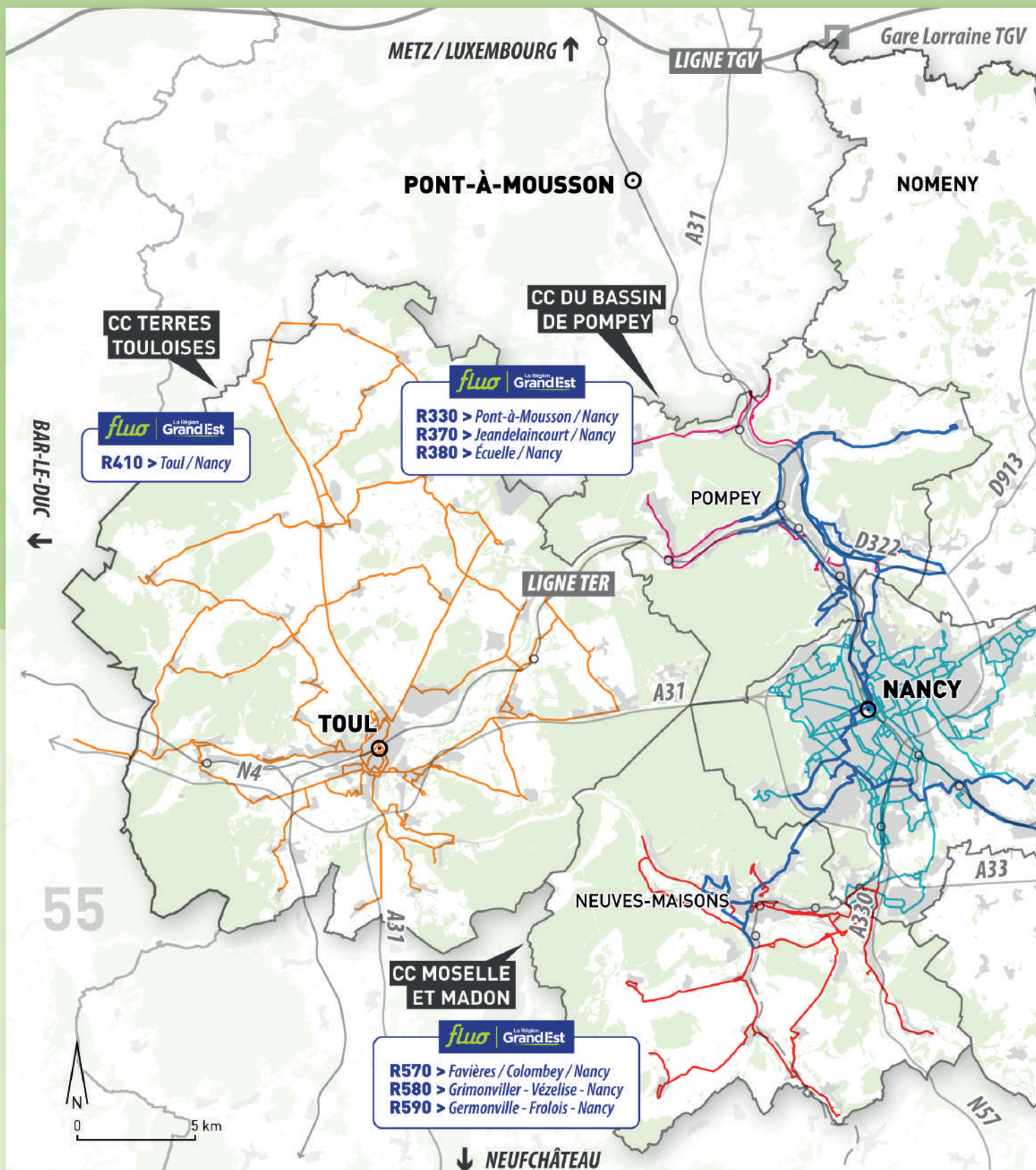
Le SMTSN est l'autorité organisatrice du réseau suburbain (le SUB), qui assure la desserte entre Nancy et les Communautés de communes adhérentes. Cette desserte s'accompagne d'une intégration tarifaire permise grâce à la création du titre MixCités, permettant l'emprunt des réseaux de transport en commun propre à chaque EPCI, ainsi que le réseau SUB et Ter Fluo Grand Est grâce à un billet unique. Parmi les adhérents au syndicat, seul la CC des Pays du Sel et du Vermois ne dispose pas de cette intégration. Au sein de ce nouveau périmètre géographique cohérent, ces différents EPCI possèdent des problématiques communes, mais n'en garde pas moins des particularités propres nécessitant des réponses adaptées.





PARTIE I

**TOUR D'HORIZON DES PARTICULARITÉS
ET PROBLÉMATIQUES DE CHAQUE EPCI**



SCALEN | 2024 Sources : CC du Bassin de Pompey, CC des Pays du Sel et du Vermois, CC Moselle et Madon, CC Terres Toulouses, Métropole du Grand

57

CC SEILLE ET
GRAND COURONNÉfluor La Région
Grand Est

R350 > Château-Salins / Nancy

R360 > Manhoué / Nancy

R370 > Jeandelaincourt / Nancy

R380 > Écuella / Nancy

D674

MÉTROPOLE
DU GRAND
NANCYCC DES PAYS DU SEL
ET DU VERMOISVARANGÉVILLE /
ST-NICOLAS-DE-PORTfluor La Région
Grand Est

R650 > Lunéville / Nancy

R670 > Charmes / Nancy

LUNÉVILLE

BLAINVILLE /
DAMELEVIÈRES

LIGNE TER

↓ ÉPINAL

d Nancy, DDT54

SARREBOURG ↓

ST-DIE-
DES-VOSGES ↓

RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN

— Réseau SUB

CC DU BASSIN DE POMPEY

— Réseau SIT

CC DES PAYS DU SEL
ET DU VERMOIS

— La Navette

CC MOSELLE ET MADON

— Réseau TMM

CC TERRES TOULOISES

— Réseau Colibri

MÉTROPOLE DU GRAND NANCY

— Réseau STAN

Le réseau STAN de la MGN va évoluer prochainement, se référer au P2M de la MGN pour avoir une idée du futur réseau.

Métropole du Grand Nancy

La Métropole du Grand Nancy est située au cœur des grands corridors d'échanges européen, au Sud du Sillon Lorrain, et représente un carrefour de circulation très important d'un point de vue routier, ferroviaire, ou encore fluvial. La MGN, du fait de ses grandes fonctions métropolitaines, polarise les flux et rayonne sur un territoire vaste, le Sud54, intégrant aussi les Vosges, ainsi que l'Est de la Meuse, dessinant ainsi un « bassin métropolitain » structuré autour du cœur de l'armature urbaine définie par le SCoT.

Au cœur de la Métropole, deux centralités se distinguent : le centre-ville historique de Nancy, pôle d'emplois et de services, et la gare, hub de transport structurant. Le système d'irrigation de la Métropole s'organise autour de ces deux pôles. Mais en limite de la Métropole, le plateau de Brabois, du fait de sa bonne desserte autoroutière et de l'importance des flux qu'il génère, constitue une polarité singulière dont le rayonnement et poids en termes d'actifs peut justifier une organisation particulière des mobilités alternatives à l'auto-solisme.

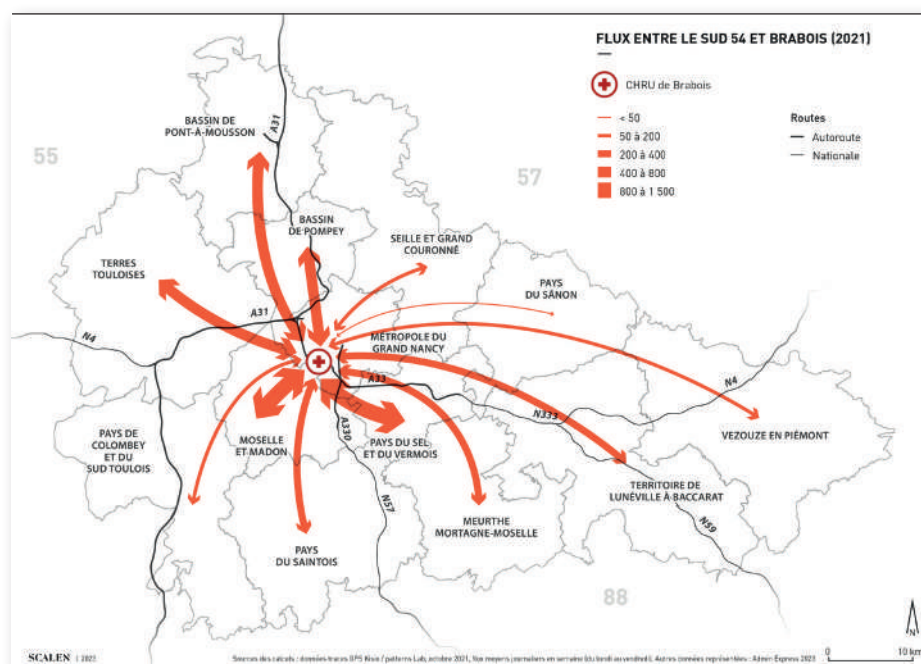
La gare de Nancy a un positionnement central stratégique, permettant d'accéder, dans un rayon de 2 km, aux Rives de Meurthe à l'Est, au centre de Laxou à l'Ouest, à l'entrée de Malzéville au Nord, et à celle de Jarville, Vandœuvre et Villers-lès-Nancy au Sud et Sud-Ouest. Sa situation permet un accès à pied, en vélo ou en transports en commun à la plupart des destinations attractives situées dans le cœur de l'agglomération nancéienne.

Le plateau de Brabois quant à lui est le siège d'activités très denses, structurées autour de deux équipements structurants, le CHRU et l'université, et situé à un peu plus de 5 km de distance de la gare. Situé en bordure de l'A33, Brabois est facilement accessible depuis le réseau autoroutier, mais la qualité de cet accès varie grandement selon les moments de la journée et les conditions de circulation. La densification à venir des activités (regroupement de la totalité des activités hospitalières) et les potentialités de développement de chaque côté de l'autoroute renforceront l'enjeu de sa desserte depuis différents points du bassin de proximité

EPCI	Part des flux totaux (%)
Métropole du Grand Nancy	66,80
CC Moselle et Madon	8,35
CC des Pays du Sel et du Vermois	6,65
CC Terres Toulaises	4,57
CC du Bassin de Pompey	4,01
CC du Bassin de Pont-à-Mousson	2,43
CC du Pays du Saintois	2,29
CC du Territoire de Lunéville à Baccarat	1,84
CC Meurthe Mortagne Moselle	1,17
CC du Pays de Colombey et du Sud Toulais	1,01
Total Hors Métropole	32,20

Source : Kisio Traces GPS 2021
Flux tous motifs de plus de 80 déplacements

Déplacements tous motifs vers et depuis Brabois



Le réseau de TC existant propose une réponse adaptée au besoin d'accès à Brabois depuis le centre de l'agglomération, sous réserve d'une fréquence et d'amplitude suffisante du service. Cependant, pour relier la plupart des territoires extérieurs à la Métropole, l'accès en transport en commun à Brabois se révèle plus complexe, puisque l'accès en train implique une correspondance à la gare, ce qui entraîne de fait un temps de déplacement peu compétitif vis-à-vis de la voiture.

Les réseaux de transport en commun

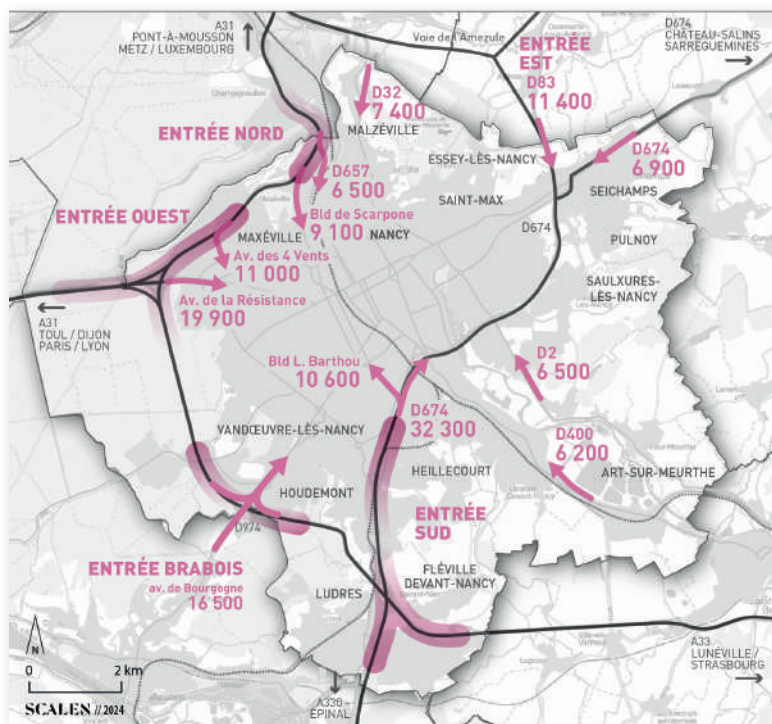
Concernant la desserte ferroviaire du territoire, la Métropole du Grand Nancy est située au carrefour de trois axes majeurs :

- ▶ Un premier axe en lien avec le Sillon Lorrain, à savoir la liaison Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, qui représente la desserte la plus importante, et qui permet de relier Nancy au Bassin de Pompey.
- ▶ Un second axe Nancy-Lunéville-Strasbourg, permettant de desservir les gares de la CC des Pays du Sel et du Vermois.
- ▶ Un troisième axe moins important à l'Ouest, avec les liaisons Nancy-Toul-Bar-le-Duc et Nancy-Toul-Neufchâteau.

À noter qu'un quatrième axe est prévu pour 2028 avec la réouverture de la liaison entre Nancy et Contrexéville, qui desservira notamment la gare de Pont-Saint-Vincent et donc le territoire de la CC de Moselle et Madon.

La MGN dispose d'un réseau de transport en commun, le réseau STAN, aujourd'hui en pleine mutation avec la finalisation prochaine de lignes de trolley bus en lieu et place de l'ancien tramway. Réseau maillant l'ensemble du territoire, il permet de relier chaque entrée de l'agglomération au centre de Nancy via une ligne de TC majeure. Cependant, au sein des espaces urbains denses, le manque d'infrastructures dédiées aux transports en commun ne permet pas de créer une réelle concurrence vis-à-vis de la voiture. La Métropole est également traversée par le réseau SUB, le réseau de bus interurbains permettant de relier directement les territoires limitrophes membres du SMTSN au centre de Nancy grâce au titre de transport MixCités.

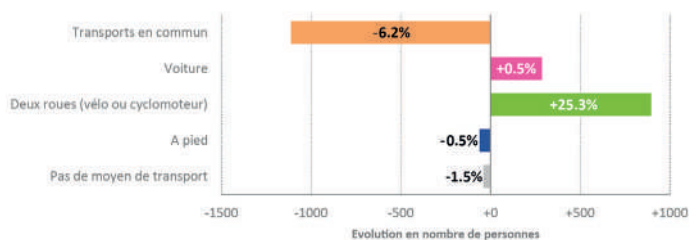
Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy



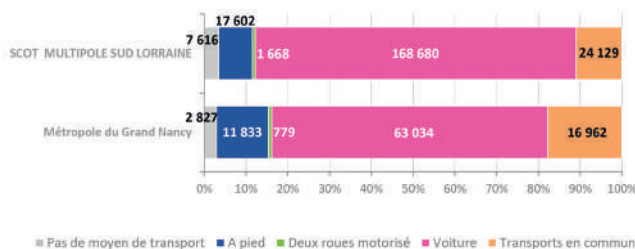
- ▶ **257 412** habitants (2021)
- ▶ **97 187** actifs occupés (15-64 ans)
- ▶ **37,8%** d'actifs occupés
- ▶ **73%** de motorisation des ménages

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020)
(Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler
(Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



La Communauté de communes Moselle et Madon est située au Sud de la Métropole du Grand Nancy, à proximité immédiate d'un des deux pôles structurants du bassin, le plateau de Brabois. L'influence de la Métropole sur ce territoire à dominante rurale se ressent notamment dans la part des actifs occupés travaillant à l'extérieur de la Communauté de communes. En effet, près des trois quarts des actifs occupés travaillent à l'extérieur de la CCMM, renforçant l'aspect principalement résidentiel de ce territoire. Cependant, ce lien fort avec la Métropole ne se traduit pas par une fuite de l'offre commerciale, la CCMM offrant un maillage d'offres commerciales et de services importants.

La CCMM possède trois portes d'entrées majeures vers la Métropole du Grand Nancy :

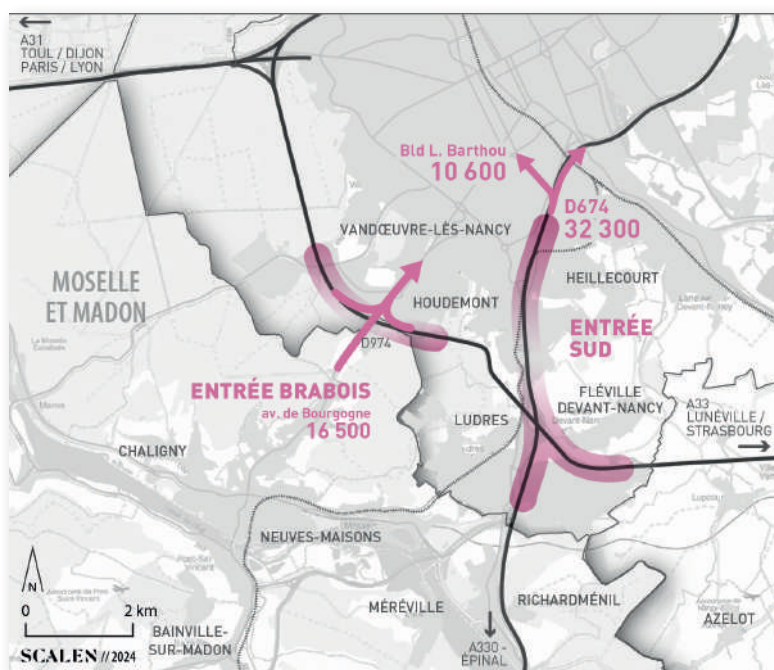
- ▶ Par voie ferrée via la ligne 14 qui offre déjà une desserte importante entre Pont-Saint-Vincent, Neuves-Maisons et Nancy (une vingtaine d'aller et retour par jour ouvré) qui sera complétée en 2028, avec la réouverture de la ligne jusqu'à Vittel et Contrexéville (14 aller-retours/jour entre Nancy et Contrexéville).
- ▶ Par la route via Brabois.
- ▶ Par la route via Nancy-Sud, Dynapôle, Vandœuvre.

- ▶ **28 274 habitants (2021)**
- ▶ **12 062 actifs occupés (15-64 ans)**
- ▶ **42,6 % d'actifs occupés**
- ▶ **90 % de motorisation des ménages**

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

La CCMM possède globalement une bonne desserte générale. Au-delà d'un réseau routier très dense, composé notamment de grands axes situés principalement sur les franges (A31, A330, N57, ...), elle dispose également d'un réseau de transport en commun, le réseau T'MM, gratuit depuis 2007. Réel atout pour le territoire, le réseau T'MM a vu sa fréquentation exploser, passant de 21 000 voyages en 2006, à 380 000 en 2018. La connexion à Nancy en transport en commun se fait via le réseau T'MM qui sort du ressort territorial de l'intercommunalité pour rejoindre Ludres via la ligne A et B et Brabois via la ligne C. Le réseau T'MM permet ainsi de connecter le réseau STAN qui irrigue le territoire de la MGN. Cependant, aujourd'hui aucun aménagement dédié aux TC n'existe sur les itinéraires pour relier Brabois et Ludres. Les bus se retrouvent piégés dans le trafic automobile.

Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy Moselle et Madon

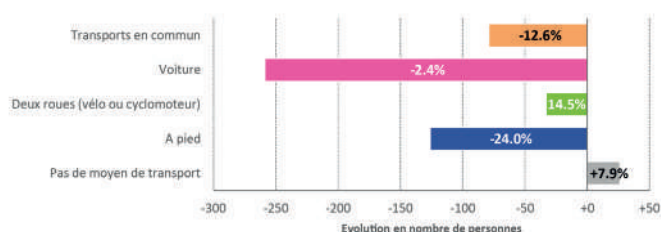


Des réflexions sont actuellement menées au sein de la CCMM sur une éventuelle restructuration du réseau T'MM, notamment en vue de l'arrivée de la future desserte de la ligne ferroviaire 14, prévue pour 2028.

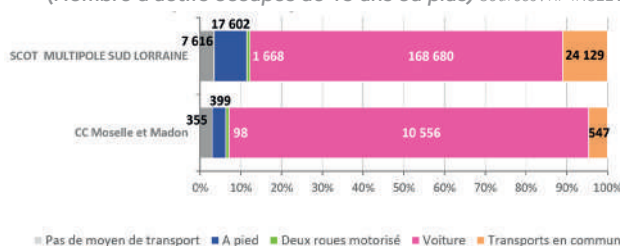
La CCMM est également desservie par la ligne SUB 100. Cependant, cette ligne suburbaine ne possède pas une vitesse commerciale importante du fait d'un nombre d'arrêts desservis important au sein de la Métropole du Grand Nancy, lui donnant un rôle de cabotage au sein de cette dernière.

Si des alternatives à la voiture existent donc pour relier l'entrée de Brabois et le CHU (ligne SUB 100, ligne T'MM C, soit 30 aller-retour/jour), la liaison avec Ludres (via les lignes T'MM A et B proposant en tout 13 aller-retour/jour) est beaucoup moins performante. Sur cette destination, le projet de la gare de Vandœuvre pourrait offrir une véritable opportunité quant à la desserte de ce secteur. L'évolution de la desserte de la ligne 14 et sa réouverture vers Vittel et Contrexéville devraient permettre de renforcer le rôle d'appui de Pont-Saint-Vincent, à l'arrière-pays de la CCMM et de certaines EPCI voisines, notamment via des parcs relais (P+R).

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020)
(Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler
(Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



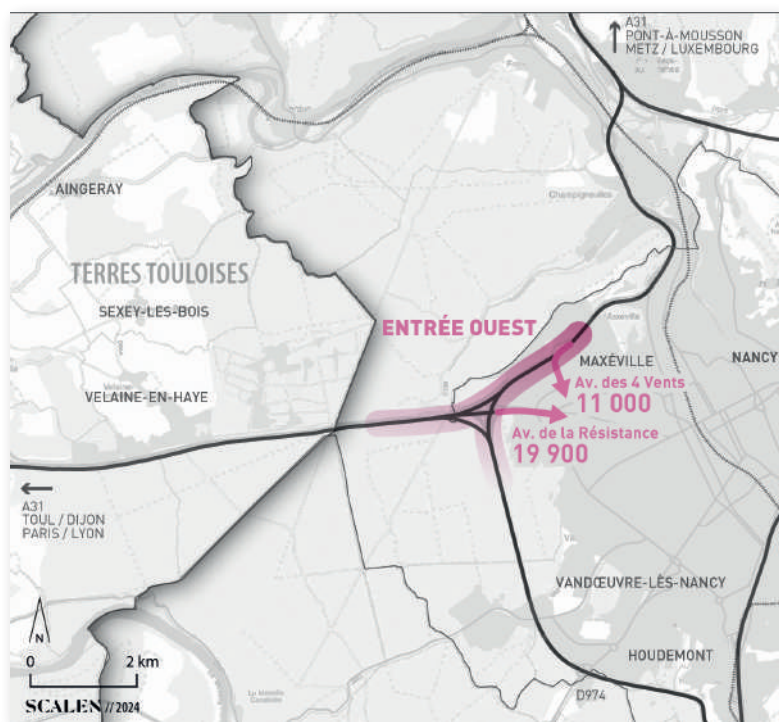


CC Terres Toulaises

La Communauté de communes Terres Toulaises, AOM non-membre du STMSN, a comme particularité d'avoir la seule sous-préfecture possédant le statut de Pôle-relais au titre de l'armature urbaine du SCoT Sud54 (à l'instar de Lunéville ou Pont-à-Mousson). Ainsi, bien que les relations avec la Métropole soient fortes, le Toulais possède une organisation interne et une logique de flux moins tournées vers la MGN que les autres EPCI faisant partie de bassin de proximité. En effet, les pôles urbains de la CCTT constituent un véritable bassin de vie. Au-delà d'avoir une part importante de flux réalisés en interne à son territoire (64,7% des trajets sont internes à la CCTT), le territoire de la CCTT a des liens privilégiés avec le Saintois et le secteur de Colombey, et une influence allant jusqu'à Commercy à l'Ouest.

La CCTT et la MGN sont reliées et ont en commun un espace singulier, le Massif Forestier de la Haye (plus de 11 000 Ha) au sein duquel sont présents différentes activités économiques. La liaison routière avec la MGN s'effectue via l'A31. La liaison ferroviaire quant à elle est moins performante car moins directe. Elle relie Toul à Nancy en remontant au Nord pour desservir Fontenoy-en-Moselle, Liverdun, Frouard et Champigneulle.

Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy Terres Toulaises



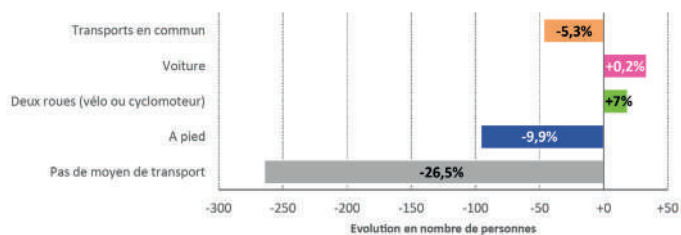
Le territoire du Toulais ne possède cependant aucune offre alternative concurrentielle à la voiture pour rejoindre le plateau de Brabois. En effet, les lignes de TC existantes depuis le Toulais ne sont à destination que du centre de Nancy, à partir duquel une rupture de charge est nécessaire pour continuer son trajet.

Concernant l'offre en transport en commun, la CCTT dispose du réseau TC Colibri, ainsi que la ligne de car Région Fluo 410, reliant à Toul à Nancy via la D400. Ligne la plus fréquentée du réseau de cars Fluo Grand Est, elle permet notamment de desservir la zone de Haye, et montre le poids des liens et de la demande de liaison entre Nancy et Toul.

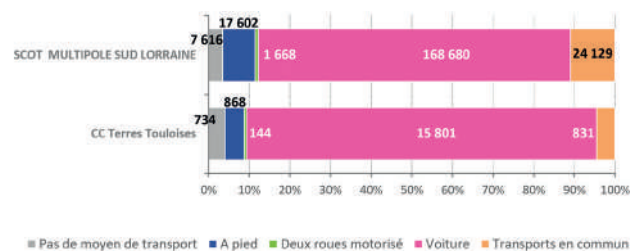
- **44 575** habitants (2021)
- **18 035** actifs occupés (15-64 ans)
- **40,4%** d'actifs occupés
- **88%** de motorisation des ménages

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020) (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



IV

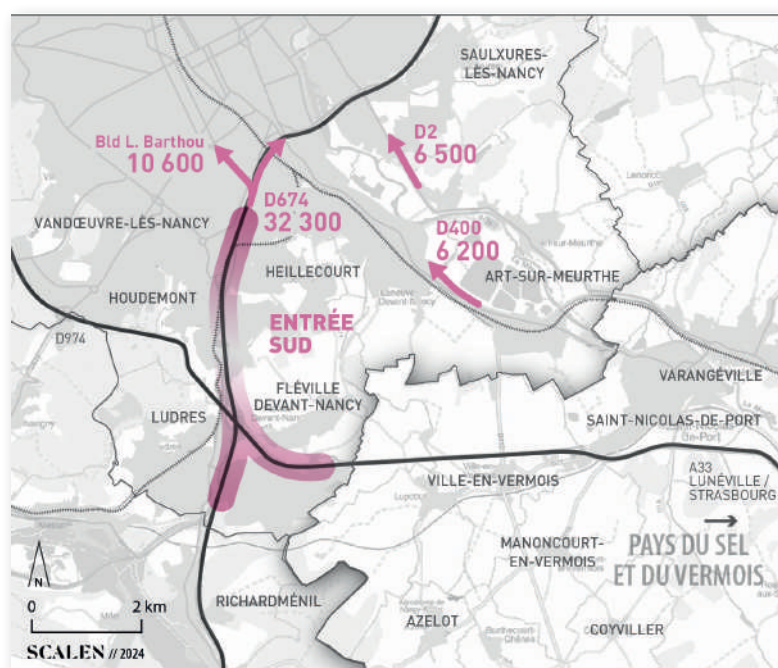
CC des Pays du Sel et du Vermois

La Communauté de communes des Pays du Sel et du Vermois est un territoire qui possède la particularité d'être dans une double relation, avec la Métropole du Grand Nancy au Nord, mais également avec le Lunévillois au Sud. En effet, la localisation des services oriente de fait une partie des habitants de la CCPSV vers Lunéville (accès aux équipements de santé, collèges, etc...).

Partagée entre la Métropole et le Lunévillois, la CCPSV a aussi la spécificité de posséder un axe ferroviaire fort, correspondant à sa structure urbaine axiale, composée de trois gares : la gare de Varangéville/Saint-Nicolas-de-Port et les haltes ferroviaires de Rosières-aux-Salines et Dombasle-sur-Meurthe. Chacune de ces trois gares possède un positionnement particulier et donc une aire d'attraction propre, dépassant les frontières de la Communauté de communes. Des aménagements cyclables reliant les gares ont déjà vu le jour sur le territoire de la CCPSV, et des liaisons inter-territoires pour relier les gares de Rosières et Dombasle semblent être désirées par des EPCI voisins. Cette attractivité donne cependant lieu à des problématiques importantes de congestion de l'offre, notamment en heure de pointe et tout particulièrement le lundi et le vendredi.

L'offre de transports en commun routier est assurée par La Navette, réseau organisé par l'intercommunalité, et, du fait de son adhésion au SMTSN, par le SUB, dont deux lignes desservent le territoire de la CCPSV (lignes 23 et 24). Cependant, depuis la restructuration du réseau SUB en septembre 2019, ces deux lignes ne relient plus directement le territoire de la CCPSV au centre de Nancy, mais obligent une rupture de charge à Laneuveville. De plus, la Communauté de communes des Pays du Sel et du Vermois est le seul membre du SMTSN à ne pas bénéficier de l'intégration tarifaire. Ainsi, la desserte en bus interurbain qui était fréquentée et importante, et permettait une irrigation plus fine sur le territoire de la MGN que l'offre ferrée, ainsi qu'une liaison aux autres territoires membres du SMTSN, a perdu de son intérêt dès l'apparition de cette rupture à Laneuveville, à laquelle s'ajoutait l'obligation de changer de billet pour poursuivre son trajet en direction du centre de Nancy.

Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy Pays du Sel et du Vermois

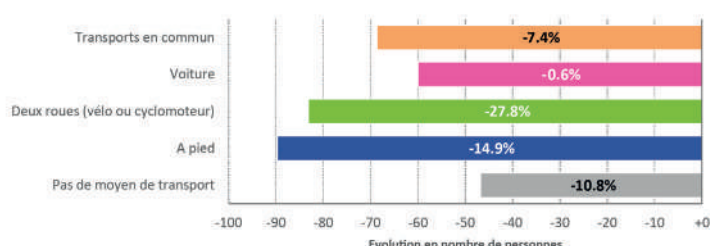


Concernant les axes routiers forts, la CCPSV est traversée par l'A33 permettant de relier directement le plateau de Brabois, ainsi que l'entrée Sud de la Métropole via l'A330. La D400/D2 traverse, elle, l'Est du territoire du Sud au Nord, traverse Dombasle-sur-Meurthe, Saint-Nicolas-de-Port et Varangéville avant de rejoindre la Métropole et de relier la commune de Tomblaine, porte d'entrée vers Nancy. De nombreux phénomènes de congestion en heures de pointes ont été observés sur le réseau autoroutier à partir de Rosières. Si le rabattement vers la gare de Rosières serait souhaitable, la saturation actuelle des gares du territoire ne permet aucune possibilité de report modal en direction du fer.

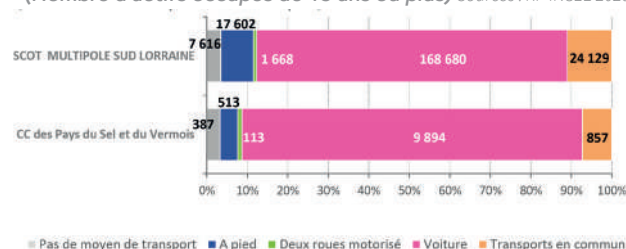
- ▶ **28 855** habitants (2021)
- ▶ **11 568** actifs occupés (15-64 ans)
- ▶ **39,9 %** d'actifs occupés
- ▶ **87 %** de motorisation des ménages

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020) (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020

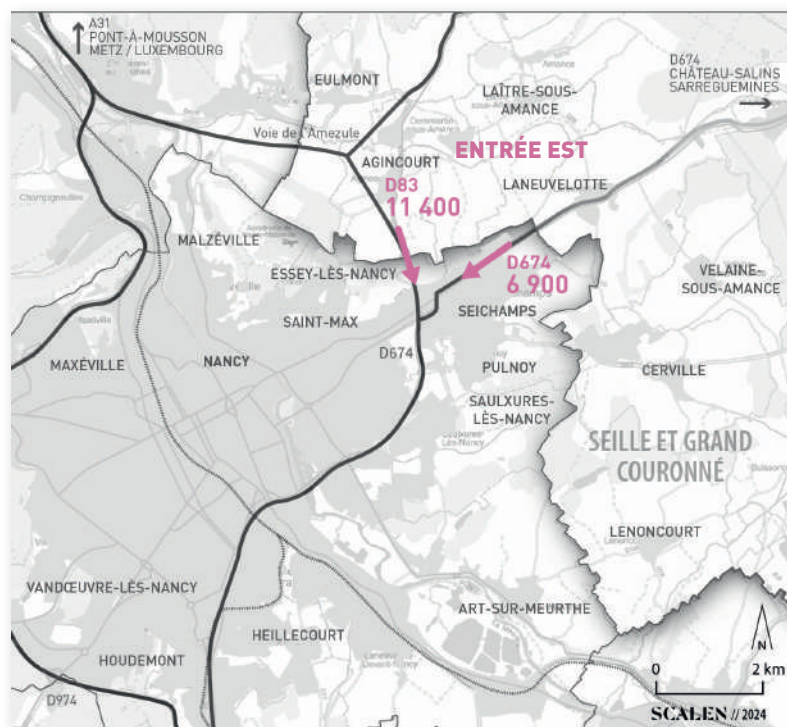


CC Seille et Grand Couronné

La Communauté de communes Seille et Grand Couronné est le territoire le moins densément peuplé du bassin de proximité. Il est également le seul territoire du bassin de proximité, d'après l'armature territoriale du SCoT54, à ne pas comporter de pôle urbain de proximité. Les deux pôles de la Communauté de communes sont donc Champenoux et Nomeny, deux bourgs-centre (respectivement 1 561 et 1 135 habitants). Secteur le plus rural du périmètre observé, ce territoire connaît cependant une dynamique démographique positive, à nuancer cependant entre le Grand Couronné, qui est l'espace le plus attractif, et la partie Seille qui profite moins des relocalisations en périphérie de la Métropole. Même si les principaux liens se font avec la Métropole du Grand Nancy, la CCSGC possède également des relations importantes avec le Bassin de Pompey et la CC des Pays du Sel et du Vermois. Les flux en liens avec Pont-à-Mousson et Metz ne sont également pas négligeables, voire en progression.

Depuis l'EPCI, la porte d'entrée vers la Métropole est la Porte Verte, qui représente également un pôle d'emplois et de services. La Porte Verte permet également une connexion avec le réseau STAN, notamment avec la ligne structurante Tempo 3. Cependant au vu de l'intensité des flux en présence, le rôle de « lieu d'intermodalité » de la Porte Verte reste relativement faible, et le manque d'aménagements dédiés aux TC urbains ne rend pas compétitif une potentielle rupture de charge à cet emplacement pour relier le centre de la Métropole.

Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy Seille et Grand Couronné

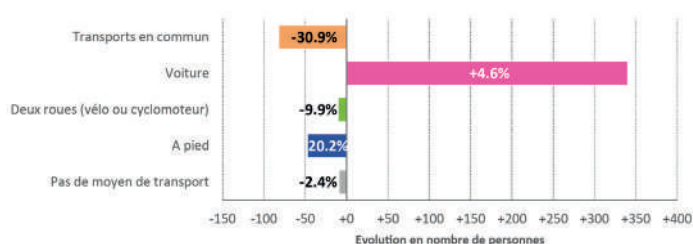


Le territoire est principalement structuré autour de deux axes routiers forts, la D674 et la D913 qui connaissent une saturation du trafic en heure de pointe. Comparativement, les flux internes sur le reste du réseau routier de l'EPCI sont relativement faibles. La configuration du territoire, ainsi que sa faible densité ne permettent pas la mise en place d'un service régulier de transport en commun. Le territoire est desservi par cinq lignes de car Fluo reliant la MGN, le Bassin de Pompey et Pont-à-Mousson. Cependant, bien qu'elles offrent un maillage intéressant du territoire, ce sont des lignes peu structurantes, avec des horaires principalement à destination des scolaires. De fait, le mode de déplacement privilégié par les habitants de l'EPCI reste de loin la voiture, par manque de véritables alternatives pour relier les pôles d'emplois, de services et commerciaux situés sur les territoires voisins.

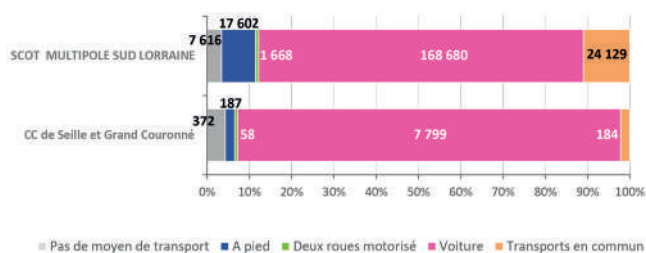
- ▶ **18 894 habitants (2021)**
- ▶ **8 528 actifs occupés (15-64 ans)**
- ▶ **45,3% d'actifs occupés**
- ▶ **95 % de motorisation des ménages**

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020) (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



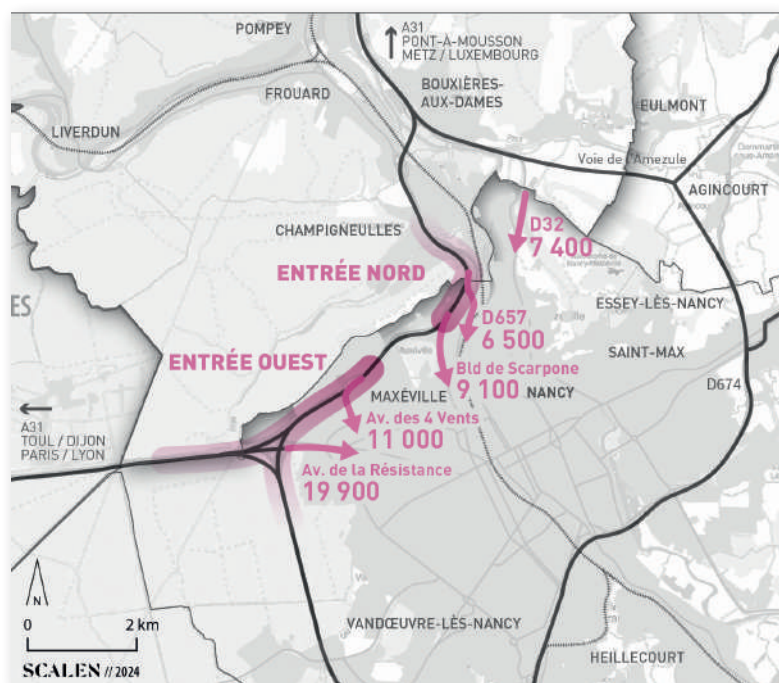
Localisé au Nord de la Métropole du Grand Nancy, le Bassin de Pompey est un territoire multipolarisé entre Pompey, Champigneulle et Frouard. Situé sur l'axe Nancy-Metz, le Bassin de Pompey est desservi par un axe ferroviaire fort (voyageurs et fret), ainsi qu'un axe routier constituant la colonne vertébrale du Sillon Lorrain, l'A31.

Principalement tourné vers la Métropole avec qui elle partage la majorité des flux sortants et entrants sur son territoire, la Communauté de communes du Bassin de Pompey possède également des échanges non négligeables avec la CC Seille et Grand Couronné, ainsi qu'avec la CC Terres Toulaises. Le Bassin de Pompey possède trois entrées majeures sur la Métropole du Grand Nancy, via l'autoroute A31, via l'avenue de Metz, et plus à l'Est par Malzéville.

Le territoire de la CCBP est desservi par trois réseaux de transport en commun routier :

- ▶ Le réseau SIT, le réseau local de la CCBP, composé des lignes 25, 26, ainsi que des lignes SITAD'IN 34,35 et 36.
- ▶ Le réseau SUB, dont 6 des 9 lignes desservent le Bassin de Pompey (contre 2 pour la CCPSV et 1 pour la CCMM), à savoir la ligne 10, 81, 82, 83, 84, 85.
- ▶ Le réseau de car Fluo Région Grand-Est, avec trois lignes desservant la CCBP, la 330, la 370 et la 380.

Les entrées d'agglomération de la Métropole du Grand Nancy Bassin de Pompey

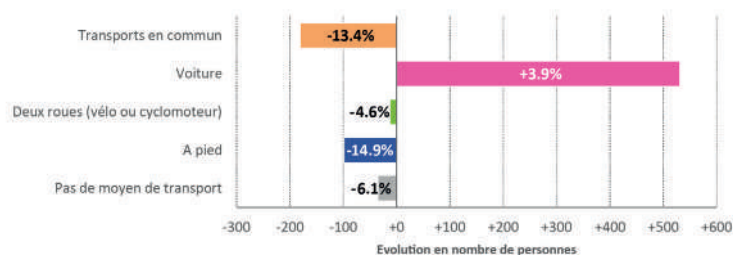


La ligne SUB10 actuelle POMPEY – NANCY – BRABOIS est organisée en diamétrale, mais est utilisée de façon radiale. Ainsi, bien qu'elle soit la ligne majeure pour relier Nancy, le temps de trajet entre le secteur Nord de Nancy et Brabois n'est pas attractif. On passe peu d'un rayon à l'autre de cette diamétrale qui dans son usage réunit deux lignes POMPEY – NANCY Carnot et BRABOIS – NANCY Gare. La ligne 10 assure entre le centre de Nancy et Brabois un service de nature urbaine, sans avantage de temps par rapport aux autres lignes. La multiplication des arrêts sur le territoire de la Métropole complexifie le rôle de cette ligne suburbaine, adoptant un rôle de cabotage et pénalisant les usagers qui l'empruntent plus en amont.

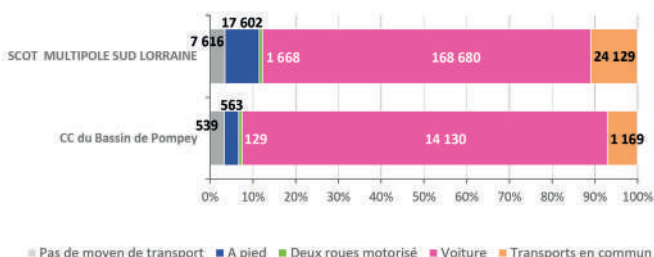
- ▶ **39 750** habitants (2021)
- ▶ **16 137** actifs occupés (15-64 ans)
- ▶ **40,4%** d'actifs occupés
- ▶ **88%** de motorisation des ménages

Sources : RP INSEE 2020, RP INSEE 2021, population légale

Évolution du mode de transport utilisé pour aller travailler (2014-2020) (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Mode de transport utilisé pour aller travailler (Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus) Sources : RP INSEE 2020



Un besoin de réponse à l'échelle de chaque intercommunalité mais des problématiques communes tournées vers la Métropole du Grand Nancy

Chaque territoire intercommunal est à son échelle de proximité, et à l'échelle du bassin de Nancy, un bassin de vie et de mobilité. Chaque territoire a des problématiques de dessertes internes, et de connexions à la Métropole. Ce besoin d'accès à l'agglomération nancéienne se traduit à la fois par la nécessité d'un accès au centre de Nancy, mais également au plateau de Brabois.

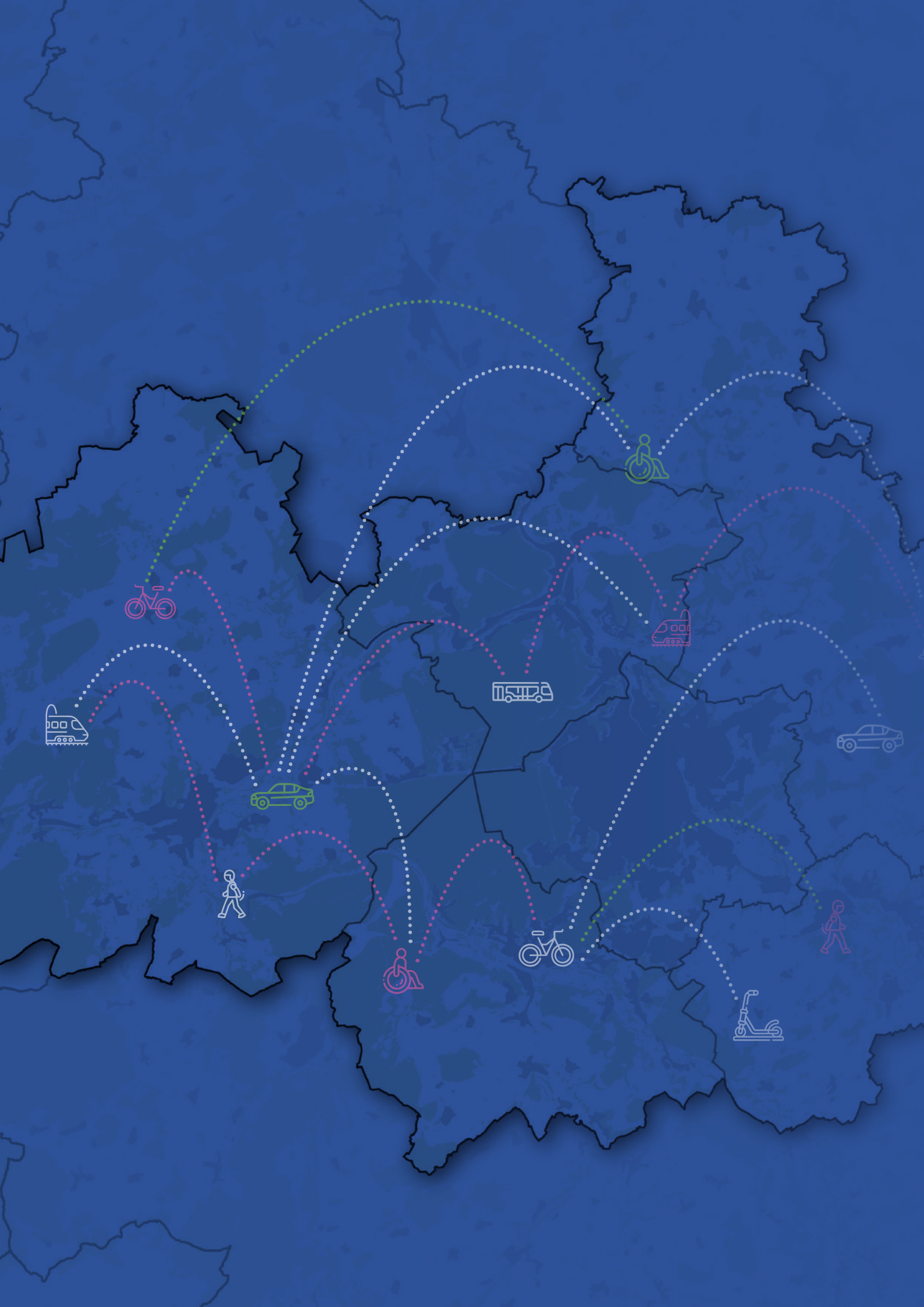
Dès lors, chaque intercommunalité doit à la fois développer sur le territoire de son ressort ses politiques de mobilité et veiller à leur cohérence dans le cadre d'une stratégie globale convenue entre toutes les collectivités. Le déploiement de cette stratégie globale peut prendre différentes formes d'organisation. Les choix d'organisation doivent être au service d'un objectif de cohérence dans l'action. À ce stade nous soulignons les données essentielles pour la formulation d'une stratégie d'ensemble. Les questions d'organisation viendront en leur temps.

À l'échelle de chacun des territoires composant ce bassin de proximité, on peut observer :

- ▶ Des flux de déplacements internes à courte distance en volumes importants.
- ▶ Des flux d'échange avec la Métropole du Grand Nancy, à la fois vers le centre-ville et vers Brabois.
- ▶ Peu d'échanges avec les autres intercommunalités voisines.

Chaque intercommunalité est un bassin de déplacements à son échelle, polarisé par sa centralité propre, et est en relation avec la Métropole.

L'échelle de chaque intercommunalité est donc la plus pertinente pour organiser des réponses locales aux besoins de mobilité, par la politique de circulation et de stationnement, le réseau cyclable et les services de transport public. Chaque intercommunalité est bien placée, dans les différentes thématiques des mobilités, pour exercer cette compétence sur son territoire. Mais il faut veiller à bien articuler cette échelle locale avec celle du bassin de proximité à laquelle s'organisent les échanges avec le territoire de la Métropole du Grand Nancy, déterminants pour l'ensemble des actifs et habitants.





PARTIE II

***UN PROJET PARTAGÉ DE MOBILITÉ
POUR LE BASSIN DE PROXIMITÉ***

Structurer l'accessibilité de Nancy autour de trois politiques majeures

Il résulte de la forme du territoire et des infrastructures de transport routier et ferroviaire que l'accès à Nancy doit être structuré, en cohérence, autour de trois axes majeurs :

- ▶ Le développement et l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'étoile de Nancy, en cohérence avec celle du Sillon Lorrain dans son ensemble et avec une connexion encore améliorées entre TER, trolleybus et BHNS en gare de Nancy.
- ▶ La création d'un véritable réseau de Cars Express centré sur Brabois, en cohérence avec le réseau de bus et trolley et le réseau cyclable et « marchable »
- ▶ L'accélération des déplacements de la première couronne vers le centre de Nancy, selon les cas, par une stratégie de rabattement sur les trains assumée et organisée et/ou un développement de « bus rapides » se superposant aux lignes urbaines dans l'accès au centre.

En effet, la gare de Nancy est très centrale et extrêmement bien placée. Dans un rayon de 2 km de la gare on atteint les rives de la Meurthe à l'Est, le centre de Laxou à l'Ouest, l'entrée de Maxéville au Nord, celles de Jarville, Vandœuvre et Villers-lès-Nancy au Sud et au Sud-Ouest. Cette situation géographique est une grande chance. Elle garantit à tous ceux qui arrivent en train à Nancy de pouvoir atteindre à pied, en vélo ou en transport en commun depuis la gare une très grande part des destinations attractives dans le cœur de l'agglomération nancéenne. La bonne diffusion depuis la gare tant à pied, à vélo, qu'en transports en commun est le moyen d'en tirer le meilleur parti. Par voie de conséquence, l'organisation de lignes urbaines ou suburbaines de bus doit veiller à une bonne desserte de la gare, d'abord comme desserte du centre et en plus comme desserte du « hub » où les différentes échelles de service se rencontrent. Pour l'accès au plateau de Brabois qui constitue le pôle majeur du Sud de la Métropole de Nancy, la bonne connexion de la gare à la ligne A de trolleybus à haut niveau de service et à forte fréquence permet de considérer que tout voyageur parvenant en train à Nancy-ville accèdera au plateau de Brabois en une trentaine de minutes à compter de l'arrivée de son train.

L'amélioration de l'accès en TER et de l'intermodalité s'inscrit bien sûr dans le projet de Service express régional métropolitain (SERM) mais l'amélioration du service TER peut se concevoir de façon progressive et par étapes sans attendre tous les investissements qui accompagneront le projet de SERM. On peut en particulier chercher à renforcer la capacité des trains partout où celle-ci est insuffisante et freine le développement de l'utilisation du train. Idem en ce qui concerne les capacités de parking autour des gares pour accéder au train à toute heure de la journée. En outre, la continuité de la desserte en heures « creuses » est essentielle pour augmenter l'attractivité du train par rapport à la voiture. Elle est possible sans investissement massif en matériel puisque les rames utilisées en heures de pointe sont largement disponibles hors pointe. On voit donc qu'un développement pragmatique est possible et qu'il suppose donc que les acteurs de la Métropole du Grand Nancy construisent avec la Région Grand-Est une vision commune de l'amélioration et du développement de l'offre TER sur l'étoile de Nancy et réfléchissent aux conditions de sa réalisation et de son financement.

Le plateau de Brabois est le siège d'activités très denses structurées particulièrement autour du CHRU et de l'université. Ce territoire ordonné autour de deux axes perpendiculaires d'environ 1,5 km, surplombe le centre de Nancy d'environ 200 mètres d'altitude. Il est situé à un peu plus de 5 km de distance de la gare en suivant le réseau viaire. On s'y rend depuis la gare et le centre de Nancy en environ 20 mn en voiture (modulo l'état de la circulation), 25 mn en transports en commun et peut-être un peu moins demain en trolley bus à haute fréquence. La densité de Brabois justifie que plusieurs lignes de transport à échelle urbaine (au sens large) y convergent. Le trolley et le réseau de bus dans son ensemble constituent une réponse adaptée au besoin d'accès à Brabois depuis le centre de l'agglomération, sous réserve d'une fréquence élevée et d'une amplitude étendue du service. Brabois est en bordure immédiate de l'A33. Le réseau autoroutier et routier est donc un moyen très efficace, en théorie, pour accéder à Brabois depuis Pompey au Nord, Toul à l'Ouest, Neuves-Maisons au Sud-Est, Ludres au Sud ou Lunéville au Sud-Est. Mais la qualité de cet accès routier varie selon les conditions de circulation. Mais quand on vient du bassin de Nancy ou au-delà de la région, accéder à Brabois en correspondance à la gare avec le train implique des temps de déplacement de l'ordre de trois quart d'heure à une heure, alors qu'en période d'heures creuses, le temps en voiture est divisé par deux depuis Toul, Lunéville (25-30mn), Pompey (20mn). Dans ce cas, lorsqu'on se déplace en voiture, même si l'aller ou le retour de notre trajet est impacté par des conditions de circulation difficile, ce mode n'en reste pas moins plus compétitif que les autres.

Cette attractivité s'étend à l'échelle régionale (Pont-à-Mousson à 30 mn en voiture). Le train ne trouve une compétitivité acceptable que si l'on s'éloigne de Nancy. Par exemple, depuis les environs immédiats de la gare de Metz il faut compter environ 1h10 (38 mn de train + le trajet du trolley). Il convient donc d'une part d'améliorer encore la connexion train-trolley mais aussi d'autre part de mettre en place un réseau de cars express directs depuis les zones périphériques là où la connexion train-trolley ne peut être compétitive par rapport à la voiture, c'est-à-dire depuis le Toullois, le Bassin de Pompey voire Pont-à-Mousson. Au départ de la CC Moselle et Madon, la faisabilité d'un car express est envisageable mais sa faisabilité et son intérêt doit être confirmée avec en parallèle, l'examen des possibilités d'accélération de la ligne C depuis Pont-Saint-Vincent et Neuves-Maisons. La mise en place d'un réseau de desserte structuré et cohérent, composé d'itinéraires cyclables, marchables et de plusieurs points d'arrêts de TC, qui serait en connexion avec les cars express, ainsi qu'avec le réseau de trolley bus et de bus urbains, doit permettre une meilleure diffusion au sein de l'ensemble du plateau. Les temps de déplacement en lien avec Brabois en voiture sont affectés d'une incertitude liée aux conditions de circulation en pointe. Nous en tirons la conclusion qu'il faut un choix clair : on ne peut développer des dessertes routières de cars express seulement si des priorités de circulation efficaces sous forme de couloirs réservés et de priorités aux entrées et sorties sont aménagées.

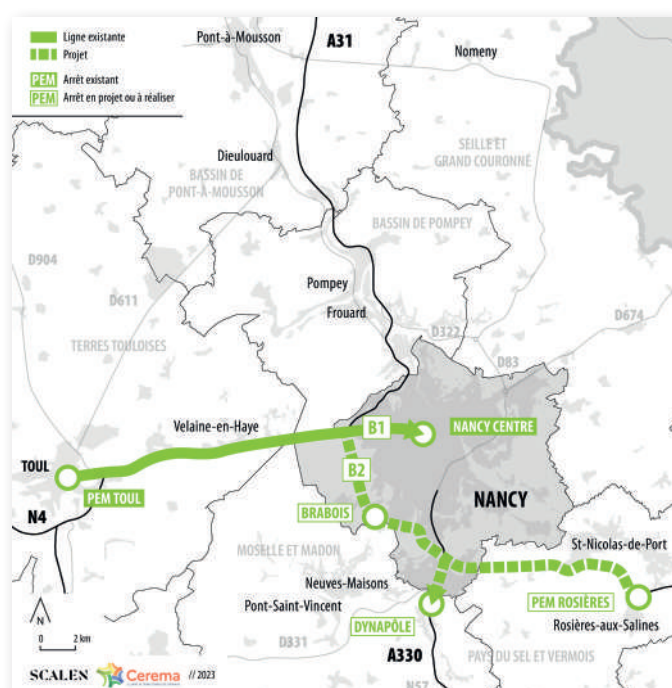
Dans cette stratégie, les lignes de transports en commun doivent avoir des fonctions claires, traduites dans des caractéristiques de service affirmées et compétitives. On ne doit pas continuer à opérer des lignes qui à force de chercher à tout faire avec un même produit ne sont réellement efficaces pour aucune de leurs fonctions. Cette clarté est particulièrement nécessaire si on veut augmenter significativement l'attractivité et la part modale des transports dans un premier cercle de distance par rapport au centre de Nancy.

C'est donc de concert que ces trois leviers doivent être actionnés, chacun étant utilisé en poussant au maximum ses performances pour profiter au mieux de ses qualités propres dans un système de transport global cohérent, et interagissant avec les deux autres.

Enfin un dernier levier nécessite également d'être intégré à ce triptyque, c'est celui du service aux voyageurs à travers une information améliorée et un système tarifaire simplifié et plus complémentaires. Ce système global doit être explicite territoire par territoire.

Scénarios de mise en œuvre des axes stratégiques par territoire

A. **Entrée Ouest : La nécessaire combinaison d'une desserte ferroviaire et routière pour relier Toul à Nancy**



La ligne ferroviaire Toul-Nancy (22 à 24 mn de trajet) passe par Frouard en suivant un itinéraire moins direct que l'axe routier. Cette particularité de l'axe ferroviaire est une des raisons de l'attractivité de la ligne routière régionale. Il faut donc réussir à bien combiner ces deux outils.

Ce temps de trajet peut être compétitif par rapport à la voiture, surtout en heure de pointe (temps de trajet moyen en voiture en heure de pointe allant de 22 mn à 44 mn). L'organisation d'un bon accès à la gare de Toul en vélo en transports en commun est le meilleur moyen de maximiser l'attractivité du train, dont la fréquence actuelle, à savoir un train toutes les 30 mn en heure de pointe, et toutes les 60 mn hors heure de pointe, le tout sur une amplitude s'étalant de 6h30 à 20h30, devrait tendre vers une fréquence à la demi-heure sur toute la journée, avec une amplitude augmentée en soirée.

Cependant, dès qu'on s'éloigne de la gare de Toul vers le Sud et Dommartin-lès-Toul, on se rapproche de l'A31, ce qui rend la voiture plus attractive. Il est donc nécessaire d'assurer une desserte routière puissante et structurée, distinguant les deux destinations majeures.

- ▶ Brabois, doit être desservie par un Car Express TOUL – DOMMARTIN – GONDREVILLE – A31-A33 – BRABOIS offrant toute la journée un même itinéraire et un temps de trajet garanti grâce à des priorités sur autoroute.
- ▶ L'accès au centre de Nancy doit être organisé par une ligne suivant le même itinéraire par A31 puis allant directement au centre du centre-ville.

On ne peut pas confondre les deux services. Pour chacun, il faut être direct, rapide et régulier.

La ligne régionale 410 TOUL-NANCY offre des directs en heure de pointe du matin qui affichent des temps de trajets en 42 mn de bout en bout et 28 mn depuis le centre de Gondreville. Mais en heures creuses on affiche un temps de trajet en 50 mn, au moment où la voiture retrouve une circulation plus fluide et reprend clairement l'avantage, là où dans le Bas-Rhin la 230 WASSELONNE - STRASBOURG affirme une promesse commerciale claire et lisible (le trajet est aussi rapide en car qu'en voiture), la 410 n'est pas un service lisible et compétitif. Il convient de travailler avec la Région Grand Est qui est l'autorité organisatrice et d'aboutir à des produits clairs. Brabois doit être desservie par un car express offrant sur toute la journée un même itinéraire et un temps de trajet garanti grâce à des priorités sur autoroute :

► **Car Express TOUL – DOMMARTIN – GONDREVILLE – BRABOIS** : L'accès au centre de Nancy pourrait aussi être assuré en complément du TER et de la R410 par une ligne suivant l'A31. Cependant, la pertinence d'une telle ligne reste ouverte à débat.

► **Car Express TOUL – DOMMARTIN – GONDREVILLE – LAXOU – NANCY.**

Sur ces lignes la fréquence devrait être toute la journée de 30mn, avec un renforcement à calibrer en pointe. La desserte de VELAINNE est à étudier en complément.

La question des points d'arrêts est aussi à définir précisément. En effet, un départ pour Nancy depuis Toul en voie réservée risquerait de créer une situation d'engorgement du stationnement, d'où le possible intérêt de faire commencer la ligne sur d'autres secteurs, dont notamment Dommartin-lès-Toul par exemple (Commune qui bénéficie de plus d'une liaison cyclable avec Toul).

HYPOTHÈSES RETENUES DANS LES RÉFLEXIONS EN COURS

Dans le cadre des réflexions du GIP Grand Nancy Sud 54 - Infrastructures routières et Mobilités sur les aménagements autoroutiers, plusieurs propositions et variantes concernent l'échangeur 18 (A31/A33), la portion A33 reliant l'échangeur n°18 à l'échangeur 2 de Brabois, et la portion A31 reliant Toul à Nancy. En effet, un projet étudié porte sur la création d'une VRTC sur l'ancien espace de la BAU à partir de l'échangeur n°16 de l'A31, avec un franchissement de l'échangeur n°18 et une prolongation jusqu'à l'échangeur 2 de Brabois. La création de ces aménagements réservés permettrait une meilleure compétitivité des cars express empruntant ce tronçon.

En parallèle, la Région mène également une étude sur les potentiels cars express, au sein de laquelle la liaison Toul-Brabois est clairement identifiée. Les réflexions concernant le SERM Lorraine-Luxembourg ont également déjà mis en lumière la pertinence de lignes de cars express reliant Toul au plateau de Brabois. La démarche SERM en cours a abouti à différents scénarios dont les propositions concernant cette entrée sont donc :

Scénario 1

Offre ferroviaire :

- Toul – Lunéville : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure* (terminus Blainville 1 fois sur 2)

Offre de cars express :

- Nancy – Toul : fréquence à 15 min en HP / 30 min en HC
- Toul – Brabois : fréquence à 15 min en HP / 30 min en HC

Scénario 2

Offre ferroviaire :

- Toul – Lunéville : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure* (terminus à Lunéville Systématique)

Offre de cars express :

- Nancy – Toul : fréquence à 5 min en HP / 15 min en HC
- Toul – Brabois : fréquence à 5 min en HP / 15 min en HC

**offre équivalente en HC et en HP*

B. Entrée Nord : Comment améliorer la compétitivité de la relation Bassin de Pompey - Nancy ?

Le principal problème à traiter est la compétitivité insuffisante de la ligne 10 pour le trajet Pompey – Nancy Centre.

Dans sa section NANCY GARE – POMPEY la ligne 10 porte environ 2 740 montées-descentes (M-D) par jour, auxquels s'ajoutent 460 M-D d'échange avec le rayon Vandœuvre – Brabois. 85 % de ces usages se font à l'intérieur du segment Brabois – Nancy – La Ruche. À partir de Champigneulle et jusqu'à Pompey, on retrouve un secteur desservi par le SUB avec la ligne 10 et ses affluents, avec une fréquence relativement importante (15 mn en pointe, 30 mn hors pointe).

Concernant l'offre TER, à Frouard cette dernière possède une fréquence à l'heure et offre un trajet court en 7 mn, et à Pompey en 10 mn toutes les 30 mn en pointe et à fréquence horaire (sauf le matin) le reste du temps. Le train transporte un peu plus de 500 voyageurs (deux sens additionnés) à chacune de ces gares, dont environ les trois-quarts orientés vers ou depuis Nancy, soit 380 dans l'une et l'autre gare. Pour les relations entre le centre de Nancy et les communes situées au-delà de 6 ou 7 km, sans être à une distance à laquelle le train est très compétitif, un entre-deux semble se dessiner. Quand il existe, comme au Nord, des lignes SUB allant jusqu'au centre de Nancy, elles ne sont réellement compétitives qu'en première couronne, mais leur attractivité s'étirole avec la distance. Quand les lignes SUB ne vont pas au centre (comme c'est le cas au Sud) les temps d'accès au centre sont peu compétitifs.

Cela incite à explorer une organisation différente basée sur une ligne forte à caractéristiques « urbaines » principalement entre le centre de Pompey et Nancy, à articuler avec une desserte venant de plus loin, mise en correspondance au centre de Pompey mais distincte et plus rapide. Ce doublement de ligne pourrait notamment pousser le réseau Métropolitain jusqu'au Nord économique du Bassin de Pompey. Il convient de répondre d'une part aux besoins de desserte fine du Bassin de Pompey et d'autre part de liaison suburbaine vers le centre de Nancy. Mais pour cela il peut être nécessaire de distinguer les produits. En effet, le train apparaît comme étant une réponse forte à la problématique d'accès au cœur de Nancy. Dans une logique de complémentarité, non pas de réseaux, mais de services, le bus apparaît comme devant adopter un rôle de cabotage.

1/ L'axe Pompey - Custines - Marbache

Deux axes de part et d'autre de la vallée de la Moselle ont un accès complexe à Nancy :

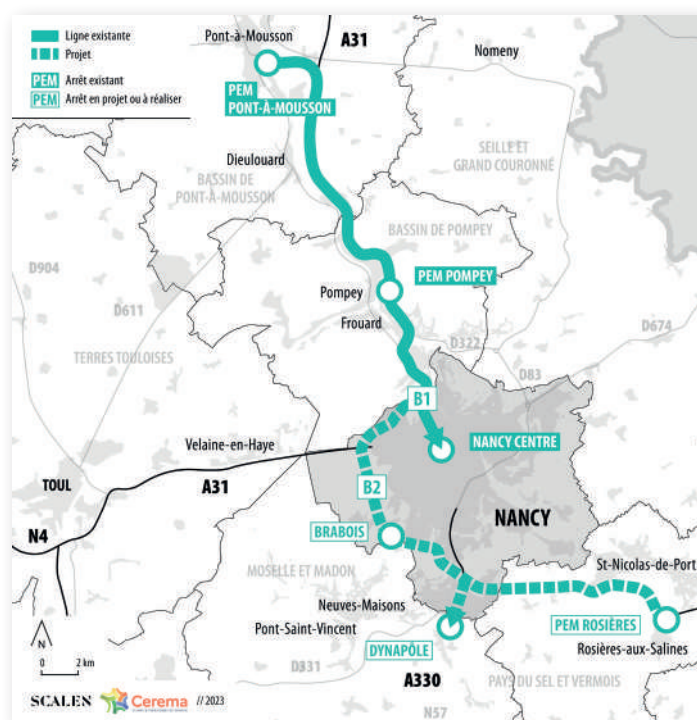
- Saizerais – Marbache sur la RD907 à l'Ouest.
- Montenois, Faulx, Custines à l'Est sur la RD90.

Les temps offerts par les lignes régionales et la concentration de l'offre sur les pointes limitent le trafic potentiel aux flux de pendulaires principalement scolaires et étudiants.

Deux stratégies sont possibles, qu'il faut étudier plus en détail, et peut-être combiner :

- Améliorer et intensifier le rabattement sur le train à Pompey.
- Accélérer entre Pompey et Nancy.

Population Insee 2019	VP Nancy (mn)	FLUO 370	FLUO 330	SUB 10
Saizerais	1 496	27		
Marbache	1 697	21	39	
Montenois	416	30	46	
Faulx	1 377	27	42	
Custines	3 110	19	36	
Pompey	4 926	20	27	29 32-37



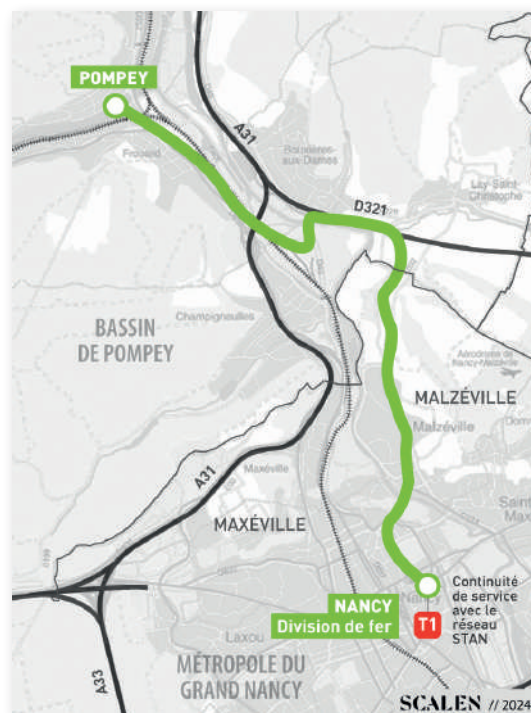
2/ Un rabattement sur le train à Pompey

Côté Est, on peut organiser un rabattement en vingt minutes depuis Montenois (10 km) avec arrêts intermédiaires, 5 mn de correspondance, 10 mn de train, ce qui ramène le temps pour l'OD à 35 mn, proche du temps VP de 30 mn. Le matin, en heure de pointe, cela permet d'arriver à Nancy à 7h32 (avec la R370 7h25 ou 7h45). Les trains partent de Pompey vers Nancy à la minute 22 (un bus en rabattement doit arriver à la minute 17) et en sens inverse à la minute 38 (le bus peut partir de la gare à la minute 43). On peut avec un véhicule organiser un rabattement orienté dans le sens vers Nancy matin et début d'après-midi, en sens inverse ensuite. Côté Ouest, le train dessert Marbache en pointe toutes les 30 mn.

3/ Une ligne express entre Pompey et Nancy

Si on veut gagner du temps entre Pompey et Nancy, il faut esquisser la desserte de Frouard, Champigneulle et Maxéville. Ce qui implique de distinguer les fonctions de la ligne SUB10 et celles de la SUB83 Frouard – Nancy et d'emprunter l'A31 entre les échangeurs 24 (Pompey) et 20 (Maxéville), ce qui doit permettre un trajet en environ 25 mn. Cependant, l'intérêt de cette liaison reste discutable au vu d'autres alternatives possibles, et pose aussi la question du terminus Nord de cette ligne. Est-il envisageable de pousser le service jusqu'à rejoindre Pont-à-Mousson ? Une alternative dans la liaison à Nancy depuis la CCBP serait un éventuel passage par l'Est de l'agglomération, avec une entrée via Malzéville et un point d'accroche principal au réseau STAN qui aurait lieu au niveau de Division de Fer avec une connexion à la ligne T1. Ce secteur offre l'avantage d'être urbainement moins dense, améliorant donc la vitesse commerciale des TC, et ainsi leur compétitivité vis-à-vis de la voiture.

Concernant une potentielle liaison jusqu'au plateau de Brabois, deux itinéraires semblent se dessiner. Un premier déjà mis en lumière par l'étude Région sur les potentiels de cars express, passant par le réseau autoroutier, et un second impliquant une rupture de charge, avec un tronçon réalisé en train jusqu'à la gare de Nancy, et une liaison en trolleybus ou bus jusqu'à Brabois (alternative envisageable si renfort de l'offre ferrée et amélioration de la compétitivité des TC entre le centre de Nancy et Brabois).



4/ Au Nord, une stratégie globale pour l'accès à Nancy

La stratégie globale d'accès à Nancy depuis le Nord devrait être structurée selon les axes suivants :

- ▶ Faciliter l'accès aux gares dans un rayon de 2 km (et plus) avec le vélo comme moyen privilégié de proximité.
- ▶ Organiser des rabattements en bus/car sur les gares :
> *En tout premier lieu maximiser l'usage de la gare de Pompey avec un rabattement depuis Custines et la RD90.*
- ▶ Clarifier les fonctions des lignes FLUO 330 et 370 en cohérence avec la stratégie globale.
- ▶ Clarifier les fonctions des lignes SUB 10-81-82-83 du secteur : distinguer en partie Nord une desserte moins fréquente mais accélérée et une desserte plus lourde en partie Sud, les deux étant à articuler.

HYPOTHÈSES RETENUES DANS LES RÉFLEXIONS EN COURS

Travaux sur des alternatives multimodales à la saturation autoroutière du bassin de Nancy. Proposition d'élargissement de voies sur l'A31 entre l'échangeur n°18 (A31/A33) et l'échangeur n°20 avec la création de voies spécialisées véhicules lents, ainsi que la transformation entre l'échangeur n°18 et Brabois des bandes d'arrêts d'urgence en voies réservées aux transports en commun. Une étude de la Région est également en cours sur le potentiel du car express dans tout le territoire, notamment sur un tracé reliant Pont-à-Mousson à Nancy et Brabois, et desservant Pompey. En parallèle, la démarche SERM en cours a abouti à différents scénarios dont les propositions concernant cette entrée sont :

Scénario 1

Offre ferroviaire :

- Nancy – Metz : ligne omnibus « optimisée » avec une fréquence à la demi-heure*
- Nancy – Metz – Luxembourg : ligne express avec une fréquence à la demi-heure*

Scénario 2

Offre ferroviaire :

- Nancy – Metz : ligne omnibus « systématique » avec une fréquence à la demi-heure*
- Nancy – Metz – Luxembourg : ligne express avec une fréquence à la demi-heure*
- Tram-train Pompey-Nancy-Ludres : Fréquence minimum à 5min en HP

*offre équivalente en HC et en HP

C. CC Seille et Grand Couronné : une pluralité d'entrée sur la Métropole

La principale problématique de la CCSGC se traduit donc par la recherche d'un meilleur moyen de connecter son territoire à Pont-à-Mousson, au Bassin de Pompey, et à l'entrée de Nancy. Les principaux leviers à actionner ici doivent servir une logique de rabattement sur les axes et lieux de multimodalités qui existent chez les EPCI voisins, à savoir :

- ▶ Un potentiel de rabattement sur la gare de Varangéville pour la partie Sud du territoire.
- ▶ La nécessité d'une création/amélioration des contacts avec des points d'intérêts à Pompey pour relier d'autres offres de transports (train, cars express, ...).
- ▶ L'amélioration de l'offre intermodale à la Porte Verte, et la mise en place d'une meilleure compétitivité des liaisons de TC depuis l'entrée Est de la Métropole jusqu'au centre de Nancy.

Concernant les logiques de rabattement depuis le territoire de la CCSGC, la voiture ne doit pas être occultée des réflexions, mais considérée comme un maillon important, voire primaire de la chaîne au vu du peu d'alternatives disponibles. Cela implique donc la création d'infrastructures nécessaires au changement de mode au sein des territoires voisins (parkings, P+R, ...).

Le territoire est cependant traversé par 5 lignes Fluo, reliant la CCSGC à la Métropole, au Bassin de Pompey et à Pont-à-Mousson. Aujourd'hui principalement à destination des scolaires, le maillage actuel semble pertinent et un renforcement de l'offre permettrait une diversification des motifs de déplacement dans l'emprunt de ces lignes. Les lignes Fluo pourraient ainsi également servir de moyen de rabattement supplémentaire.

> *Un dialogue avec la Région est nécessaire, de façon à construire une vision commune et définir les conditions de mise en œuvre des améliorations d'offre.*

HYPOTHÈSES RETENUES DANS LES RÉFLEXIONS EN COURS

La démarche SERM en cours a abouti à différents scénarios dont les propositions concernant cette entrée sont :

Scénario 2

Offre cars express :

- Nancy – Metz via Lorraine-TGV : fréquence à 15 min en HP / 30 min en HC
- Prolongement du BHNS (ligne 3 STAN) à Seichamps

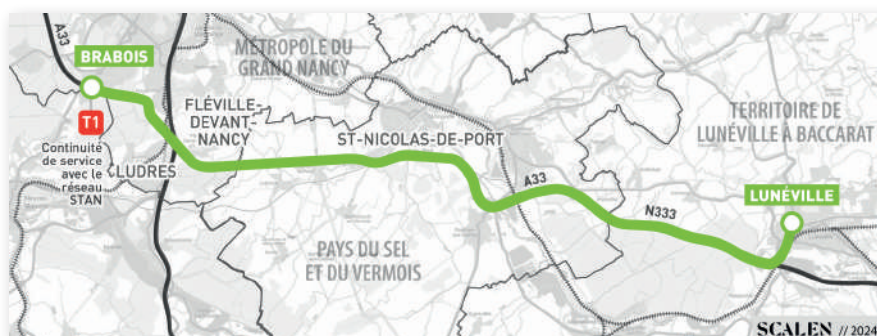
** offre équivalente en HC et en HP*

D. Entrée Sud

Au Sud, la ligne SUB23 donne accès à Vélodrome depuis la CC des Pays du Sel et du Vermois (Dombasle, Blainville, Varangéville, Saint-Nicolas-de-Port) et depuis Laneuveville-devant-Nancy. La correspondance avec la ligne urbaine T2 à Laneuveville offre un temps relativement peu compétitif pour l'accès au centre (au moins 40 mn, pour 30 en VP). Le train met 13 mn pour les omnibus ou 9 mn pour les directs depuis Varangéville. Comme au Nord, il faut étudier plusieurs stratégies :

- ▶ Améliorer et intensifier le rabattement sur les gares du territoire (compléter l'accessibilité offerte par le réseau cyclable par un rabattement bus).
- ▶ Améliorer la compétitivité des TC entre la CCPSV et Nancy.

La structure des usages de la ligne 23 montre un usage assez faible entre Saulcy et Laneuveville et plus important encore entre Laneuveville et Vélodrome. Ici encore, les fonctions gagneraient à être clarifiées.



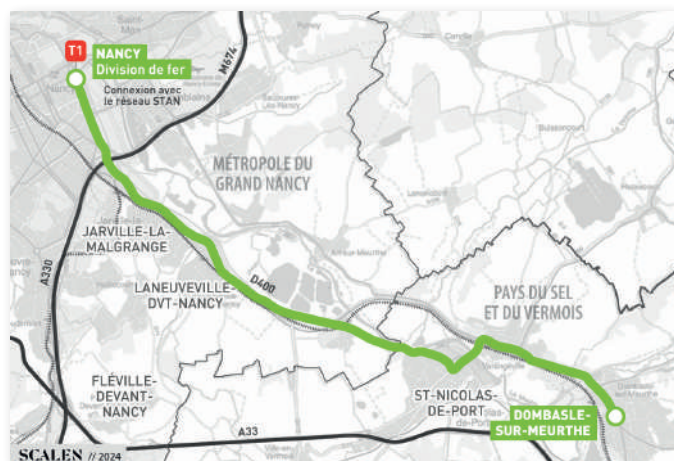
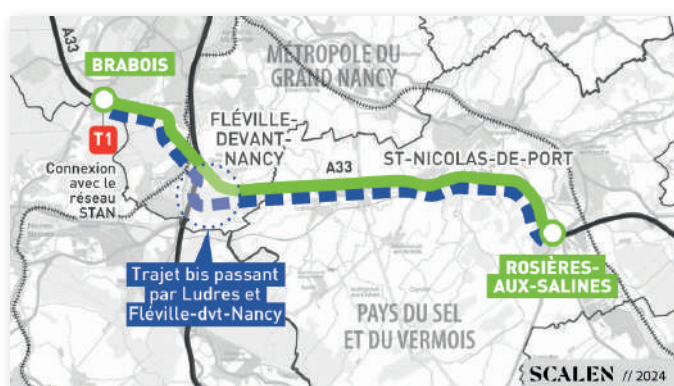
1/ Rabattement sur le train

Saint-Nicolas-de-Port (7 490 habitants) est situé entre l'A33 et la gare de Varangéville (3 636 habitants). Si on veut éviter que les quartiers les plus proches de l'A33 à l'Ouest ne choisissent trop la voiture, il importe de faciliter leur accès à la gare. Le centre est à 1,5 km de la gare. L'objectif est d'organiser une desserte urbaine suffisamment fréquente pour assurer des correspondances en départ comme en arrivée. Des trains rapides se croisent à la minute 30, ce qui est un facteur facilitant pour organiser un rabattement avec une arrivée de bus à 25 et un départ à 35. Les omnibus arrivent de Nancy à la minute 44 et partent vers Nancy à la minute 16.

L'étude à mener est celle d'un petit réseau urbain à l'échelle de la CC des Pays du Sel et du Vermois sur la base de la fréquence de la Navette, à développer et en veillant à un temps court de correspondance avec le train. On doit pouvoir avec ce dispositif aller du centre de Saint-Nicolas-de-Port à Nancy en 25mn (plus de 30 mn en VP).

La congestion autoroutière ayant lieu au niveau de Rosières interroge également quant à la création d'un PEM à proximité de la halte ferroviaire. Cependant, la halte de Rosières apparaît comme étant la moins bien desservie du territoire. Une restructuration de l'offre, sur un tronçon qui connaît déjà en heure de pointe un trafic important, est-elle possible ?

2/ Accélérer



Quelle pertinence pour les lignes de bus de rejoindre le centre de Nancy, le train étant le moyen préférentiel et le plus efficace pour effectuer ce trajet. De plus, actuellement le manque d'aménagements dédiés rend difficile une éventuelle compétitivité du bus vis-à-vis de la voiture.

> Possibilité d'un nouvel itinéraire d'entrée dans la Métropole, avec un passage des bus par l'Est de la Métropole, au sein d'un milieu urbain moins dense, et offrant une connexion au T1 à un nouvel emplacement (le secteur Division de Fer apparaissant comme être une proposition intéressante).

Comment gagner du temps par rapport à la correspondance avec la T2 ?

Une des pistes à instruire serait de superposer, entre Laneuveville et le centre de Nancy, une ligne rapide sans correspondance en complément de la T2. Les usagers y gagneraient le temps de correspondance notamment dans le sens retour. Le temps de trajet doit pouvoir être ramené à 32 à 35 mn. Cependant, au vu du profil du secteur traversé, une accélération de la pénétration en urbain dense d'un service de TC semble très difficile à mettre en place, et la pertinence d'une telle solution paraît compromise au vu des potentiels alternatives. Il faut étudier jusqu'où dans le secteur Sud-Est une ligne rapide est pertinente en termes de temps de trajet.

Quel point de départ pour un car express sur le territoire ?

Deux types de points de départ (départ d'une gare ou d'un PEM) et deux itinéraires semblent se dessiner : une liaison directe à Brabois via l'autoroute, ou une liaison reliant Brabois mais passant par Ludres et Fléville, permettant ainsi une connexion au réseau STAN à Fléville.

HYPOTHÈSES RETENUES DANS LES RÉFLEXIONS EN COURS

Dans le cadre des itérations du SERM Lorraine Luxembourg, des réflexions concernant la réalisation de lignes de cars express rejoignant Lunéville à Brabois sont en cours. L'itinéraire privilégié emprunterait donc la N333, puis l'A33 à hauteur de Rosières. Les réflexions en cours sur la création d'un PEM à Rosières pourrait ainsi amener à la création d'un arrêt stratégique pour le territoire des Pays du Sel et du Vermois. En parallèle, la démarche SERM en cours a abouti à différents scénarios dont les propositions concernant cette entrée sont :

Scénario 1

Offre ferroviaire :

- Toul – Lunéville : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure* (terminus Blainville 1 fois sur 2)

Offre cars express :

- Lunéville – Brabois : fréquence à 15 min en HP/ 30 min en HC

Scénario 2

Offre ferroviaire :

- Toul – Lunéville : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure* (terminus à Lunéville Systématique)

- Tram-train Pompey-Nancy-Ludres : Fréquence minimum à 5min en HP

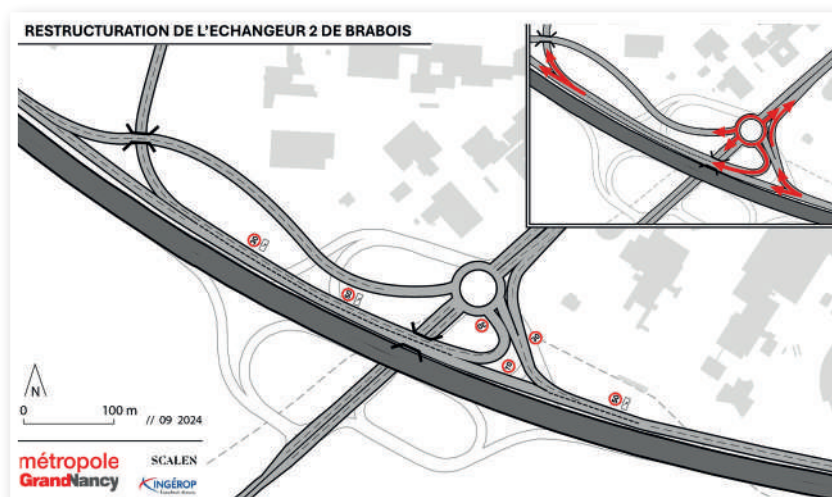
Offre cars express :

- Lunéville – Brabois : fréquence à 5 min en HP/ 15 min en HC

*offre équivalente en HC et en HP

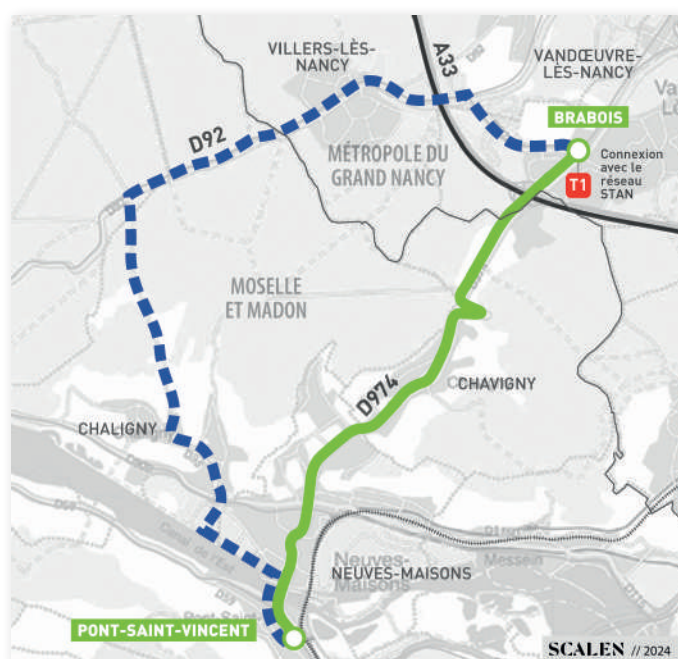
E. Entrée Brabois

Brabois se situe à proximité immédiate de la CC Moselle et Madon (et en partie sur ce territoire) avec un accès par la D974. Une liaison en car depuis Neuves-Maisons ou Pont-Saint-Vincent peut ouvrir un accès rapide à Brabois depuis le Saintois, Mirecourt et Vittel à la réouverture de la desserte ferroviaire.



En l'état actuel, la ligne SUB100 PONT-SAINT-VINCENT / CHALIGNY – BRABOIS – VELODROME – VILLERS est une ligne à trafic assez faible (700 voyageurs-jour). Elle a une fonction de liaison entre la CC Moselle et Madon d'une part et d'autre part Brabois, Vélodrome et le lycée Stanislas à Villers. Elle regroupe sous un même nom deux lignes, CHALIGNY – BRABOIS sur la journée et PONT-SAINT-VINCENT – VILLERS en heure de pointe avec un tronc commun entre le centre de Neuves-Maisons et Brabois. Comme déjà indiqué plus haut, il conviendrait de clarifier le produit et de réfléchir à son évolution dans la perspective de la réouverture de la ligne ferroviaire de Contrexéville-Nancy pour intégrer une fonction d'accès rapide à Brabois en correspondance avec le train à Pont-Saint-Vincent. L'axe de travail devrait être de donner au bus des priorités efficaces pour monter à Brabois. Cette réflexion doit prendre en compte également l'accès au centre de Nancy.

Le rapport particulier liant la CCMM et la Métropole au plateau de Brabois amène à des réflexions particulières, notamment le prolongement de la ligne 1 STAN sur le territoire de la CCMM avec la création d'un terminus sur le territoire de la CCMM (notamment du fait d'une emprise foncière mobilisable suffisante pour créer un PEM) au niveau de Brabois Forestière. La CCMM va connaître un bouleversement de son offre de TC avec la réouverture de la ligne 14, de Pont-Saint-Vincent à Vittel et Contrexéville. L'arrivée de cette ligne a déjà initié un cycle de réflexion sur la structure du réseau TMM, et soulève aussi des doutes quant à la capacité à produire des infrastructures suffisantes (P+R, parkings...) pour accueillir des flux d'utilisateurs supplémentaires souhaitant se rabattre sur la gare de Pont-Saint-Vincent.



Pont-Saint-Vincent a donc pour objectif de devenir un PEM important pour la partie plus rurale de la CCMM, mais aussi pour les EPCI limitrophes (Saintois, Colombey), la création d'un car express reliant Pont-Saint-Vincent au plateau de Brabois est également une possibilité envisagée. Cette alternative se distingue en deux itinéraires possibles, un premier itinéraire envisageable, passant par la D974, avec un terminus à Brabois forestière permettant une intermodalité avec la ligne 1 du STAN. Cependant, le manque d'infrastructures dédiées aux TC (voies réservées, système de priorité, ...) amène à une seconde hypothèse, un passage plus à l'Ouest, via Maron et Clairieu pour desservir le Technopôle et Brabois. La faisabilité et l'intérêt du car express doit être confirmée avec, en parallèle, l'examen des possibilités d'accélération de la ligne C depuis Pont-Saint-Vincent et Neuves-Maisons, avec éventuellement la recherche de voirie réservée.

Si une liaison express pour rejoindre Brabois est nécessaire, un service de desserte fine du plateau reste lui aussi important, au vu de la taille du secteur à desservir. Ainsi la ligne Sub100 aurait un rôle de cabotage et marquerait plusieurs arrêts au sein du plateau de Brabois.

HYPOTHÈSES RETENUES DANS LES RÉFLEXIONS EN COURS

Dans le cadre du GIP54, une restructuration de l'échangeur de Brabois est à l'étude afin de permettre un désengorgement de ce dernier et une meilleure desserte du plateau de Brabois. La création d'une nouvelle bretelle permettant de relier plus directement l'université et le Technopôle, ou le CHRU selon les hypothèses, offrirait un nouvel itinéraire envisageable, passant par l'A33, quant à la création de lignes de car express depuis Pont-Saint-Vincent. En parallèle, la démarche SERM en cours a abouti à différents scénarios dont les propositions concernant cette entrée sont :

Scénario 1

Offre ferroviaire :

- Nancy – Pont-Saint-Vincent : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure*

Scénario 2

Offre ferroviaire :

- Nancy – Pont-Saint-Vincent : ligne omnibus avec une fréquence à la demi-heure* et création de la gare de Roberval

- Tram-train Pompey-Nancy-Ludres : Fréquence minimum à 5min en HP

Offre cars express :

- Lunéville – Brabois : fréquence à 5 min en HP / 15 min en HC

Le parc d'activités Brabois Forestière, porte d'entrée de la Métropole du Grand Nancy depuis Moselle et Madon, est également au centre des réflexions d'accessibilité entre les deux intercommunalités puisqu'un pôle d'échange multimodal devrait y être intégré pour accueillir le terminus du trolleybus nancéien nouvellement inauguré.

*offre équivalente en HC et en HP

F. Esquisse d'un réseau de cars express centré sur Brabois

À ce stade de formulation d'une stratégie générale de desserte, on se situe en amont d'études détaillées qui seront à mener axe par axe. On esquisse un schéma général. Le réseau devrait au moins être structuré selon les lignes suivantes :

- ▶ TOUL – BRABOIS
- ▶ PONT-À-MOUSSON – POMPEY – BRABOIS
- ▶ BAINVILLE – PONT-SAINT-VINCENT – NEUVES-MAISONS – CHAVIGNY – BRABOIS
- ▶ VARANGÉVILLE – SAINT-NICOLAS-DE-PORT – BRABOIS
- ▶ LUNÉVILLE – BRABOIS

Une première estimation des temps de parcours cible montre que sous réserve de priorités qui permettent aux cars de tenir des temps identiques en heures creuses et en heures de pointe de trafic routier, l'écart entre le temps porte à porte en voiture et le temps de terminus à terminus en car express est réel mais admissible.

Alors que sur les mêmes trajets en origine-destination la voiture (VP) affiche des temps moitié moindres qu'en train et correspondance, l'écart VP – car express est de l'ordre de moins de 10 minutes en valeur absolue. Cela signifie que si on accorde des priorités aux cars aux heures de trafic routier chargé, le car express ferait presque jeu égal. Il constitue alors une proposition de service crédible pour l'aller-retour, même si un des trajets se fait dans des conditions de circulation automobile plus faciles.

Origine	Destination	Arrêts intermédiaires			Itinéraire	Km Aller	Temps VP (min)	Vitesse VP	Temps PL	Arrêts (min)	Tps Car	Vitesse Car	Rotation mini	Rotation
Toul Gare	Brabois	Toul Centre	Dommartin		A31+A33	25	23	65	29	2	31	48	78	90
PAM Gare	Brabois				A31+A33	38	30	76	38	0	38	60	92	120
Pompey Gare	Brabois				A31+A33	20	18	67	22	0	22	55	60	80
Bainville	Brabois	PSV	N-Maisons	Chavigny	D974	9	17	32	26	Inclus	26	21	62	80
Varangéville	Brabois	StN-Port 3			A33	15	15	60	21	3	24	38	64	80

Distances Google Maps
(idem Mappy)

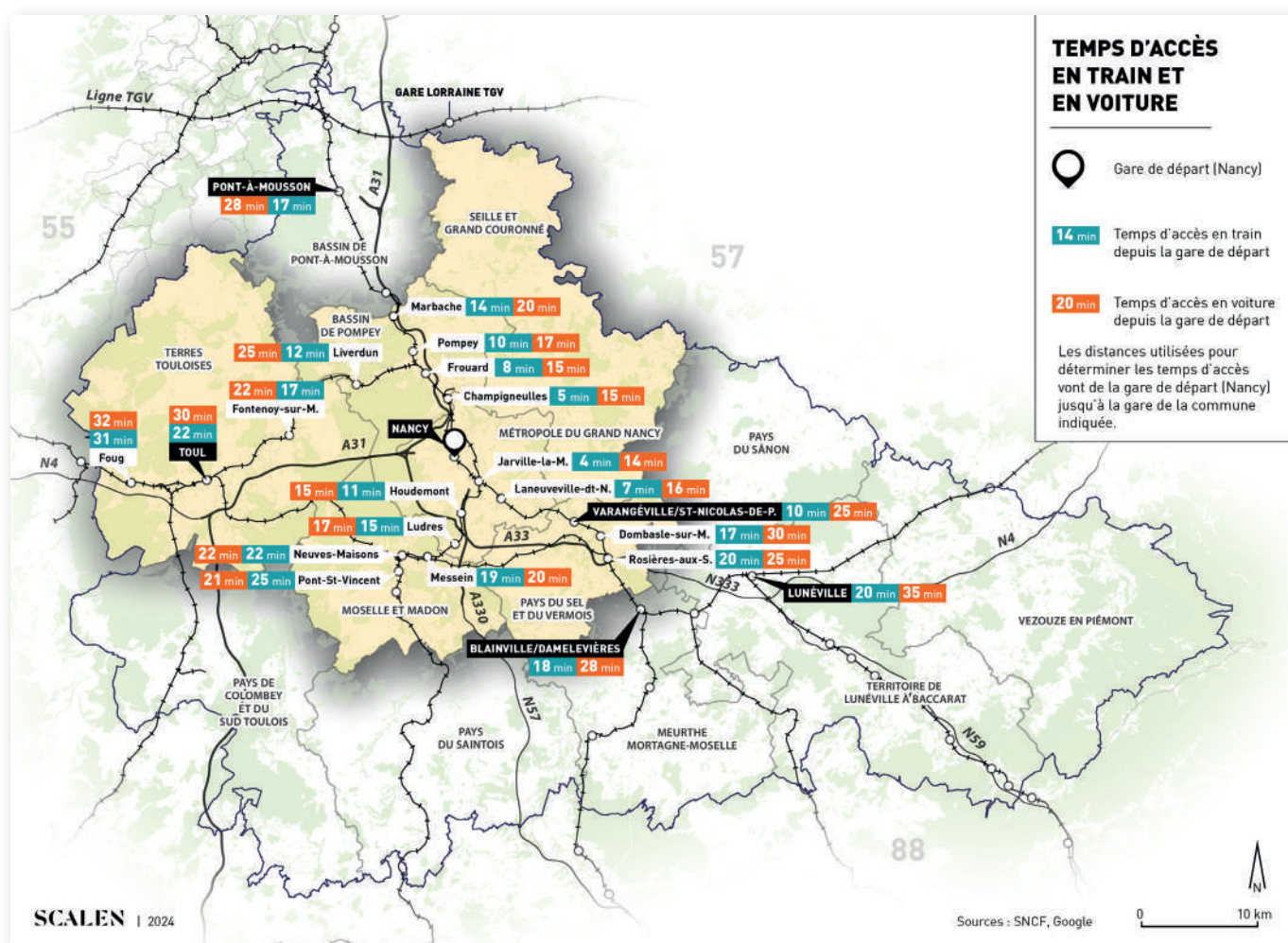
Base temps car = Mappy 2 essieux

Rotation car avec temps d'arrêts 8min à chaque extrémité, sauf exception ligne courte Bainville - Brabois

base temps ligne C réseau TIM, rotation avec 5min à chaque terminus - extensible selon contraintes corresp L14 PSV

Les estimations sont à ce stade basées sur l'utilisation des calculateurs d'itinéraires avec des caractéristiques de véhicules proches de celles du car. Des vérifications expérimentales seront à effectuer au stade d'études plus avancées. Ces estimations donnent un premier calibrage de l'objectif à atteindre par les priorités à étudier sur autoroute et aux accès.

Nous estimons un temps de rotation avec des temps en terminus suffisants pour absorber une part d'irrégularité. Une optimisation éventuelle sera à étudier ultérieurement.



Création d'un nouveau pôle multimodal à Brabois intégré dans l'aménagement

Il y a lieu d'étudier dans le secteur de Brabois, les intermodalités entre les cars express, les trolleys et bus, le réseau cyclable et les itinéraires piétons. Ces intermodalités sont à organiser dans une vision globale de l'aménagement, ordonnant dans un schéma d'ensemble, les aménagements du CHRU, de l'itinéraire et des arrêts du trolley et des différents réseaux. Les maîtres d'ouvrages des différentes composantes de cette vision d'ensemble ont à se coordonner.



Calibrage d'un modèle économique

À ce stade d'esquisse, il s'agit d'estimer un ordre de grandeur, fixant la magnitude des moyens à mobiliser. Le raisonnement suivi consiste à définir une offre de transport dans ses grands principes et de façon ambitieuse, puis à estimer les charges directes et indirectes de ce plan de transport avec des ratios de coûts unitaires vraisemblables.

A. Calibrage de l'offre de transport

L'offre de transport car express ne peut être crédible que si, comme pour le train, elle est basée sur une disponibilité permanente du service, avec une fréquence lisible et garantie toute la journée de façon à attirer les usagers occasionnels.

Origine	Destination	Arrêts intermédiaires	Temps VP (min)	Tps Car	Rotation	Population	Fréquence/h	Amplitude	AR-Jour	Km Aller	Km-jour	Cars	JS-Jour
Toul Gare	Brabois	Toul Centre Dommartin	23	31	90	15 898	2	6h-21h	30	25	1 500	3	9
PAM Gare	Brabois		30	38	120	14 684	2	6h-21h	30	38	2 280	4	12
Pompey Gare	Brabois		18	22	80	4 926	3	6h-21h	45	20	1 800	4	12
Bainville	Brabois	PSV N-Maisons Chavigny	17	26	80	9 715	3	6h-21h	45	9	810	4	12
Varangéville	Brabois	StN-Port 3	15	24	80	11 125	3	6h-21h	45	15	1 350	4	12
												7 740	19 57

La fréquence est indiquée en nombre de départs par sens et par heure. On part ici du principe que comme pour le train, il convient de viser un intervalle de 30 mn entre deux départs (à l'instar de nombreux S-Bahn, comme Zurich). On suppose un nombre de départ identique en pointe et hors pointe. Le nombre de cars engagés résulte de l'intervalle et du temps de rotation complète par véhicule. Le parti-pris de conception appliqué implique :

- ▶ Une mobilisation de parc sur toute la journée.
- ▶ Une mobilisation de moyens en conducteurs importante pour assurer l'amplitude.

Il conviendra d'examiner au cas par cas les besoins d'amplitude plus étendue, notamment liés aux rythmes de travail des professions de santé. À ce stade d'estimation d'un ordre de grandeur, le point n'est pas traité.

B. Ordre de grandeur des charges annuelles d'un réseau de cars express

Quelle tarification sur les réseaux de TC actuels ?

Tarifs régionaux FLUO

Sur les cars régionaux FLUO est appliquée une tarification comprenant pour les occasionnels un tarif normal unique à 4€, réduit à 2€ avec la Carte FLUO ou la Carte Solidaire.

Tarif ferroviaire

Les prix des billets de train sont fonctions de la distance.
Les billets avec Carte Fluo sont à demi-tarif.

Origine	Destination	Billet
Toul Gare	Nancy	8,80 €
PAM Gare	Nancy	7,60 €
Pompey Gare	Nancy	3,10 €
Bainville	Nancy	4,80 €
Varangéville	Nancy	4,00 €

Bainville tarif PSV

Tarifs SUB

Sur les lignes du SUB, les occasionnels accèdent à :

- ▶ MixCités 1 à 1,80€
- ▶ Mix Cités Occasionnel accessible sur Carte Simplicités à 1,30€ ou 1,20€ selon les moments du déplacement

C. **Recommandation de politique de prix**

Dans une approche marketing de positionnement du prix, on prendra en compte les prix des concurrents (ici, le coût d'usage de la voiture, dont la perception par l'utilisateur est partielle) et le rapport entre qualité et prix. Le stationnement au CHRU pour les visiteurs est organisé dans les P1 et P3 (hors 30 mn gratuites en zone « Professionnels » qui permettent une dépose). Le tarif va de 1€ pour une heure à 7,30€ pour 6 heures. Le coût de carburant est de l'ordre de 1,50€ à 2€ selon les origines des déplacements. La perception par l'utilisateur d'un coût kilométrique intégrant l'entretien est incertaine. Si on s'inspire des barèmes de frais professionnel de l'administration fiscale, on peut admettre un coût de l'ordre de 0,40€/km et de l'ordre de 8€ pour une vingtaine de kilomètres (hors stationnement).

Des prix positionnés à un niveau équivalent au prix Car Fluo, ou un peu au-dessus pour intégrer la qualité particulière de l'Express ne seraient pas incohérents avec les coûts de la voiture et l'environnement tarifaire. Des prix positionnés au tarif des lignes du SUB paraissent bas et ne prendraient pas en compte l'allongement de distance et la qualité spécifique du service Express. On peut recommander un système tarifaire très simple, de type tarif unique (non-fonction de la distance). Quelle nécessité pour Toul d'avoir recours à Mixcités ? Est-il possible d'imaginer un tarif ou titre combiné spécifique au trajet Toul-Brabois ?

Potentiel de trafic

À un stade très préliminaire d'étude, on ne peut pas parler de prévisions de trafic à proprement parler. Nous travaillerons à des estimations d'ordres de grandeur.

IV

Organisation institutionnelle permettant la mise en place du projet

L'échelle de **chaque intercommunalité est l'échelle pertinente pour organiser des réponses locales aux besoins de mobilité**, par la politique de circulation et de stationnement, le réseau cyclable et les services de transport public. Chaque intercommunalité est bien placée, dans les différentes thématiques des mobilités, pour exercer cette compétence sur son territoire.

L'évolution du système de transports dans le bassin de proximité de Nancy doit avoir pour objectif d'améliorer la performance des solutions d'accès aux deux pôles de la Métropole que sont le centre-ville de Nancy et le plateau de Brabois.

Les solutions retenues doivent être adaptées à tous les types de déplacements et donc pas seulement aux déplacements domicile-travail et domicile-études mais aussi aux déplacements « occasionnels » pour tous motifs - professionnels, privés et loisirs qui sont majoritaires en volume et représentent plus des deux tiers des déplacements.

Alors que les offres de transports se sont d'abord focalisées sur les périodes de pointe du matin et du soir, l'amélioration de la réponse aux différents besoins de déplacements passe à la fois par des solutions techniques offrant **des temps de trajets en transports en commun plus compétitifs et par une offre plus continue toute la journée sur une amplitude journalière plus étendue**.

Nous recommandons une mise en œuvre pragmatique et très certainement par étapes successives du projet en considérant en priorité l'objectif à atteindre plutôt que le respect a priori des compétences des différentes autorités organisatrices.

La **première priorité est l'affichage d'ambitions communes et partagées** entre les parties prenantes. Les entretiens préalables avaient témoigné de l'attachement de tous les élus à la conception d'un "projet de mobilité" pour ce territoire partagé. Les conclusions de ce rapport, telles qu'elles seront reprises par les parties prenantes pourraient faire l'objet d'un document manifeste porté collectivement auprès des grands partenaires Etat, Région, SNCF, ...

Au regard des trois politiques majeures proposées dans ce rapport, **l'implication de la Région Grand-Est** dans le projet apparaît capitale : en effet, l'amélioration de l'offre TER périurbaine de Nancy qui constitue le premier axe d'action relève directement de sa responsabilité.

C'est aussi le cas pour la mise en œuvre de car express, pour lesquels la Région Grand-Est mène des études prospectives.

Il faut donc partager avec la Région ce projet ainsi que les objectifs de chaque Communauté de communes sur les deux axes d'actions prioritaires que sont l'utilisation des TER et la mise en place de nouvelles lignes de cars express vers Brabois.

En pratique, l'utilisation accrue du TER ne nécessite pas forcément des investissements préalables importants : en effet, en heures de pointe, les dessertes périurbaines sont déjà aujourd'hui cadencées à la demi-heure, ce qui est suffisant au moins dans une première étape ; **la vraie question est celle de la capacité de transport offerte qui peut nécessiter un renforcement de la composition des trains pour augmenter le nombre de places offertes (le manque de place dans les TER périurbain est une critique qui a été fréquemment formulée mais qu'il faudrait objectiver par un examen des occupations des trains sur la période récente)**.

Il faudrait donc examiner avec la région la réalité de l'utilisation des capacités offertes et leur renforcement éventuel.

Ensuite, l'augmentation de la desserte en heure creuse devrait aussi faire l'objet d'un examen avec la Région et SNCF Réseau sachant que les moyens dimensionnant en matériel roulant et en personnel de conduite existent et pourraient être utilisés plus intensément dans les heures creuses entre les heures de pointe.

Ces adaptations devraient pouvoir se réaliser à coût additionnel maîtrisé, s'agissant de l'utilisation accrue de moyens déjà existant.

Sur le plan organisationnel, nous recommandons une approche comparable à celle qui a été mise en œuvre entre la Région Grand Est et l'EuroMétropole de Strasbourg et qui a permis la mise œuvre de la première phase du REME (réseau express métropolitain européen) avec une participation financière de l'EuroMétropole. S'agissant de l'utilisation accrue des TER existant sur l'« étoile de Nancy », la contribution financière devrait être limitée comme précisé ci-dessus.

Pour le réseau de cars express, dont la mise en œuvre est évaluée en ordre de grandeur à environ 10 m€ par an, là aussi la question de la répartition des charges de fonctionnement entre la RGE et les différents acteurs composant le Bassin de proximité de Nancy (la Métropole du Grand Nancy, les différentes intercommunalités, le SMTSN) doit être posée. Enfin dans tous les cas, le problème de la tarification des nouveaux services doit être examinée.

L'utilisation du TER se fait dans le cadre de la tarification FLUO plus élevée que celle des autocars Fluo, sachant que sur le périmètre périurbain, une tarification multimodale « MixCités » très avantageuse existe entre les communes adhérentes au SMTSN.

Les parties prenantes auront à déterminer la tarification à appliquer aux nouveaux services de cars express et à envisager une évolution et une extension de la tarification multimodale pour simplifier l'utilisation des transports en commun sur le périmètre du projet.

Compte tenu de la situation financière difficile des différentes Autorités organisatrices, et du saut qualitatif attendu, **nous recommandons une attitude réaliste constituant à rechercher les moyens d'un relèvement modéré des prix payés par les usagers** de façon à ne pas accroître de façon insupportable la pression sur les finances publiques locales et régionales.

Pour l'amélioration des relations par bus « rapides », une « revisite » des relations assurées par le car Fluo est nécessaire ; là encore une réflexion partagée avec la Région Grand Est est nécessaire. L'adaptation des lignes SUB est à étudier dans le cadre du SMTSN.

En pratique, la priorité est de partager avec la Région le projet de mobilités travaillé par le SMTSN, ses AOM membres et les territoires voisins directs, associés à la démarche (Métropole du Grand Nancy et les Communauté de communes du Bassin de Pompey, de Moselle et Madon, du Pays du Sel et du Vermois, Terres Toulouses et Seille et Grand Couronné). Sur la base de cette étude, il s'agit d'engager un processus d'analyse et d'études en commun pour préciser les conditions de mise en œuvre des 3 axes d'action.

Il faut rappeler que le statut de syndicat mixte SRU du SMTSN en fait un cadre souple et coopératif parfaitement adapté à la consolidation du projet avec l'ensemble des parties prenantes. Au terme d'une rénovation qui lui permettrait d'accueillir toutes les AOM du bassin de proximité, il pourrait se voir confier la conduite du projet et entretenir le dialogue avec la Région en vue d'un partenariat établi sur la base d'objectifs partagés.

En conclusion nous recommandons :

- ▶ **La tenue d'une réunion de validation formelle des conclusions de l'étude de mobilité sur la base des documents produits.**
- ▶ **La tenue d'une réunion politique avec la Région Grand-Est pour lui présenter les propositions retenues.**

les orientations discutées par les partenaires au cours de cette étude, notamment les propositions de développement d'une offre de cars express et le renforcement de l'offre ferroviaire, ont été intégrées progressivement lors du dialogue territorial durant la phase de préfiguration du Schéma d'Équilibre Régional des Mobilités (SERM).

LA RÉDACTION A ÉTÉ ASSURÉE PAR :

Agence Scalen : Gabin Lucienne, chargé d'études Mobilités, Pascal Taton, Directeur Général

YL Conseils : Yves Laurin

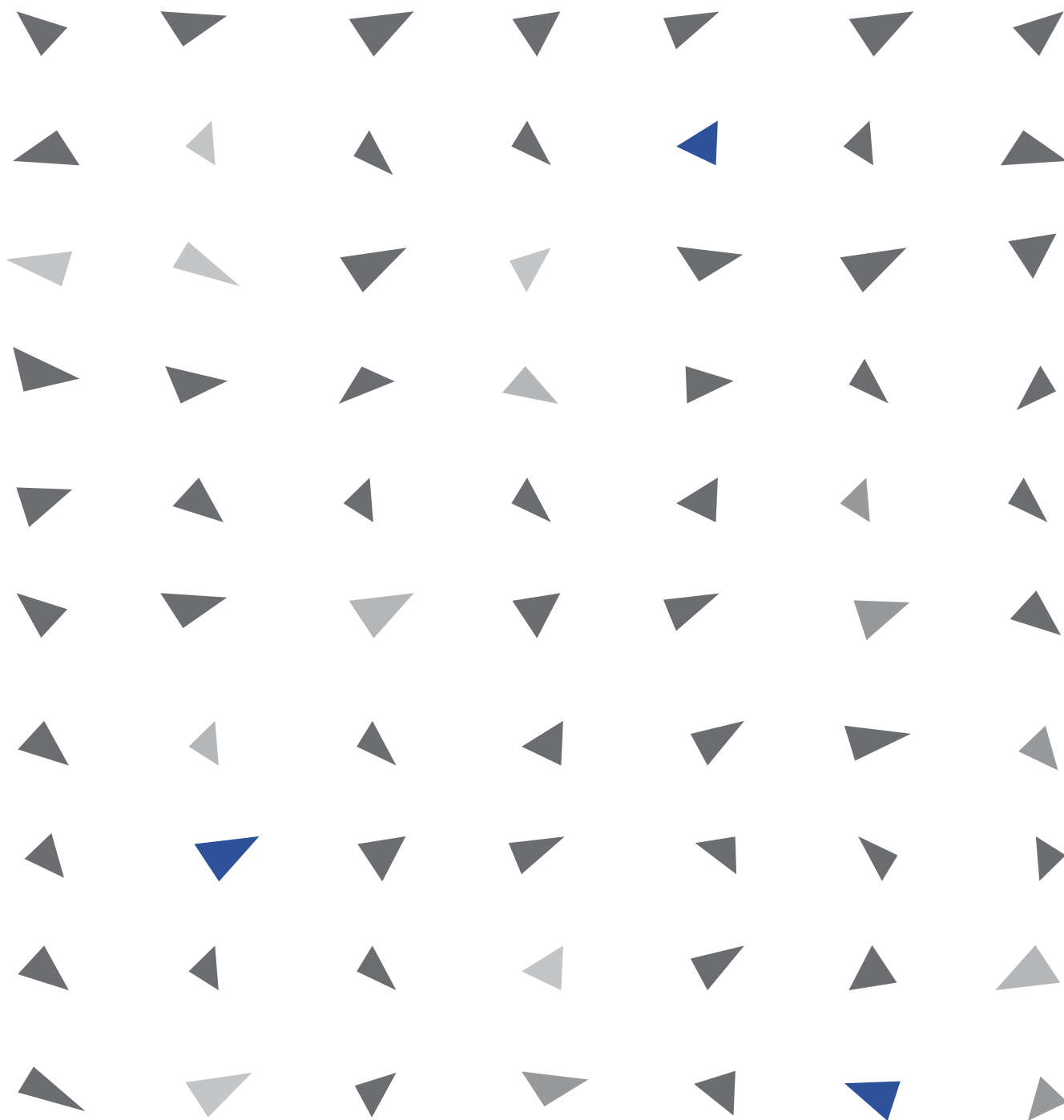
PL Conseils : Philippe Laurin

Avec les contributions :

Agence SCALEN : Michaël Picon, Référent Data, Alexandra Poidevin, Directrice du pôle Planification et Projets, Priscilla Pierre, Directrice Générale Adjointe, Mélissa Colle, assistante de communication, Charlotte Gariot, graphiste

Conception graphique :

Agence SCALEN : Théau Barthélémy, graphiste



 **SCALEN** AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
DES TERRITOIRES
NANCY SUD LORRAINE

LES ATELIERS DU BRAS VERT
49 BD D'AUSTRASIE • CS 20 516 • 54008 NANCY CEDEX
TÉL. 03 83 17 42 00 • CONTACT@AGENCESCALEN.FR

www.agencescalen.fr

