

FICHE
EXPÉRIENCE

CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

n°15

AGGLOMÉRATION DE NANCY :
transports urbains et périurbains

ENJEUX ET OBJECTIFS

Confronté à l'extension de sa communauté urbaine et à une circulation pendulaire d'autant plus forte que Nancy est au cœur d'un bassin de vie de 500.000 habitants, le réseau de transport du Grand Nancy (Stan) est amené à collaborer avec les AOT des communautés de communes mitoyennes à son périmètre.

La synthèse du PDU montre notamment que les déplacements dans l'agglomération gardent pour mode principal l'automobile, congestionnent les voies, et que les flux depuis les communautés de communes avoisinantes vers Nancy sont jusqu'à quatre fois plus importants que les flux inverses.

Les objectifs principaux du réseau Stan sont :

- de limiter autant que possible les véhicules individuels motorisés dans la ville centre et dans ses banlieues immédiates (69% du trafic automobile recensé est interne au Grand Nancy même, donc interne au réseau Stan),
- d'étendre ce principe à l'ensemble du réseau principal en rendant l'utilisation du transport motorisé individuel complémentaire à un transport collectif rapide, aux parcours étudiés et avec des correspondances facilitées entre les réseaux.

RÉPONSES APPORTÉES

Démarche partenariale

La Région et la Communauté urbaine sont partenaires pour la mise en place d'un service TER renforcé et la création d'abonnements multimodaux. La collaboration avec les AOT des autres communes permet d'intégrer totalement leur offre aux parcours principaux. La collaboration étroite entre le STAN et les autres services de transports permet de rendre cohérentes les plages horaires et les dessertes avec le schéma de déplacement.

Logique de desserte radiale

L'optimisation du centre du réseau et de ses axes radiants est une priorité en raison de l'importance des gains attendus. La logique est de faire de la communauté urbaine une aire de TC incontournable, par des liaisons radiales depuis son centre et s'étendant à ses limites. À partir de là, les autres réseaux prennent le relais.

Un pôle multimodal, des points de connexion en entrée d'agglomération et des parkings relais aux points nodaux facilitent les interconnexions et renforcent la multimodalité.

Des vélos en location sont associés systématiquement aux arrêts de transports collectifs et aux parking-relais.

Tarifification unique

Un tarif unique de 1,70€ est appliqué à l'ensemble de l'offre départementale en transports interurbains qui circulent sur le réseau de la communauté urbaine et un abonnement commun s'étendant au réseau TER (carte SimpliCités). Par ailleurs, la gratuité pour les transports scolaires a été instaurée.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

Facteurs de réussite

Un accord sur la vision à moyen et long terme du développement du Grand Nancy qui a permis de favoriser un modèle de TC centralisateur et conduit les autres syndicats de transports et la Région à rendre leur réseau de transport compatible avec l'offre du Stan.

Une prise en compte systématique de l'ensemble de l'agglomération comme unité de vie par l'ensemble des acteurs.

Une attractivité de l'aire urbaine assurant une intensité de déplacements suffisante vers la ville centre, synonyme de circulation automobile saturée et donc d'augmentation de la compétitivité des TC.

Un tissu urbain relativement continu mais peu dilaté garantissant une desserte efficace et rentable.

Un réseau central fréquemment et densément desservi, sur lequel viennent se greffer les réseaux secondaires devant se synchroniser sur celui-ci.

L'amélioration des dessertes en termes de fréquence et de pertinence de parcours (des lignes de bus plus directes de la périphérie vers le centre-ville).

Des parkings relais en bout de ligne principale ou des parkings de rabattement destinés aux usagers dont le véhicule reste le moyen le plus rapide et le plus pratique.

L'utilisation de cartes à puce rassemblant plusieurs types d'abonnement et des lieux de paiement proposant des titres de transport unifiés et/ou rassemblés (Carte SimpliCités, gamme tarifaire mixte pour les réseaux Stan, Sub, Ter et Sit).

Points de vigilance

Le côté unitaire et centralisé de la politique de transport nécessitant d'admettre une forme de primauté de la ville centre et laissant peu de place aux autres initiatives locales.

Un modèle de desserte concentrique qui fait que tous les déplacements, même entre banlieues, ne peuvent se passer d'une correspondance à un point multimodal vers l'hypercentre (flux de banlieue à banlieue reconsidérés avec le réseau Stan 2013).

Pour en savoir plus :

<http://www.grand-nancy.org/>