

Il est fait référence aux propositions de la liste Unis pour Nancy faites lors des dernières élections municipales ; on peut les retrouver sur internet : <http://www.unispournancy.fr/transports.php>.

2 - Ligne T2

2.1 - T2 Partie Laxou à Gare



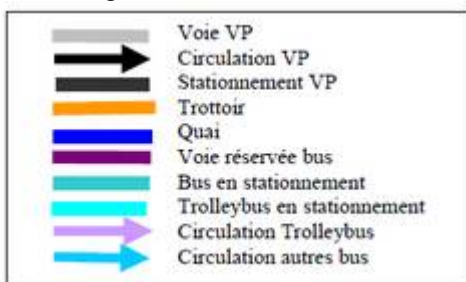
La ligne prévue reprend le tracé actuel, tout en notant que cela ne semble pas très clair sur le Champ le Boeuf avec les pointillés. Il semble que le terminus ne soit plus à son emplacement actuel mais plus au Nord à l'entrée du supermarché.

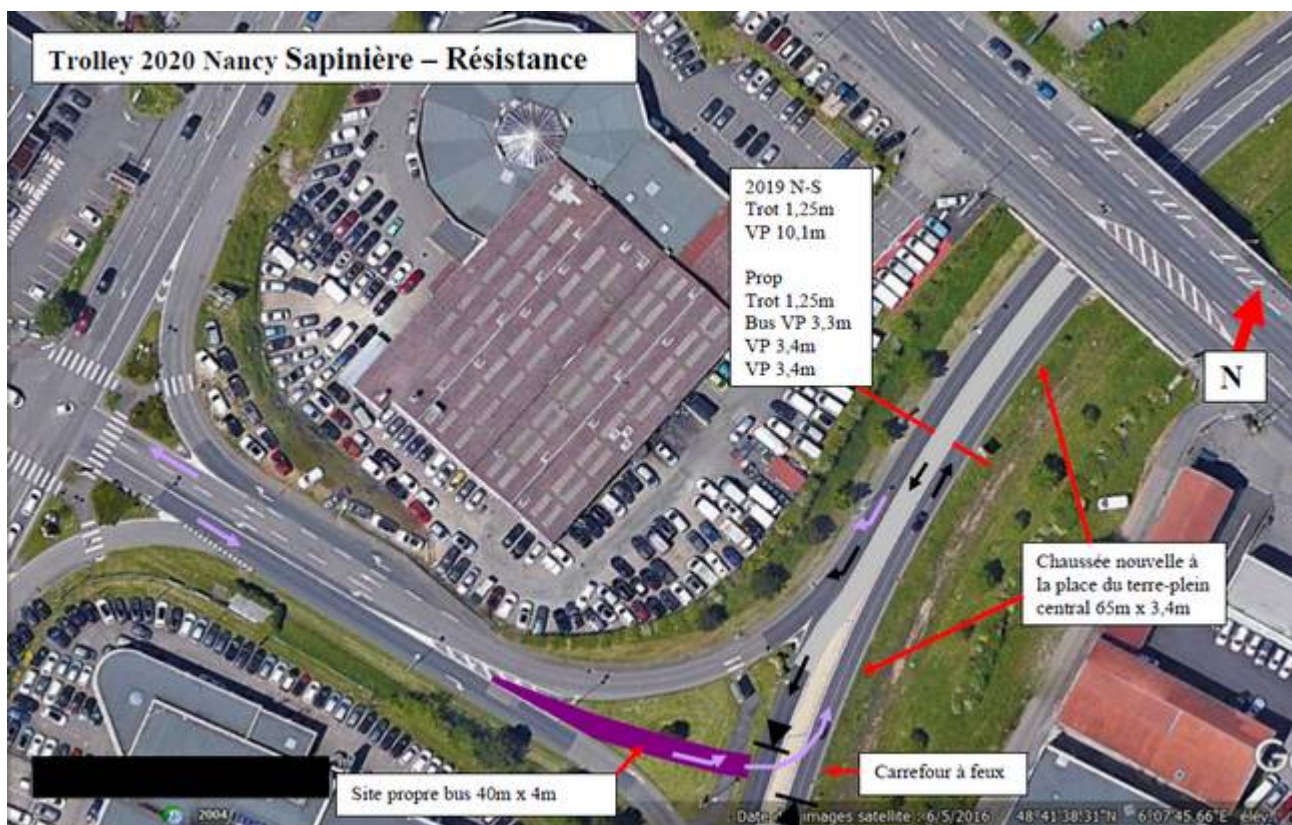
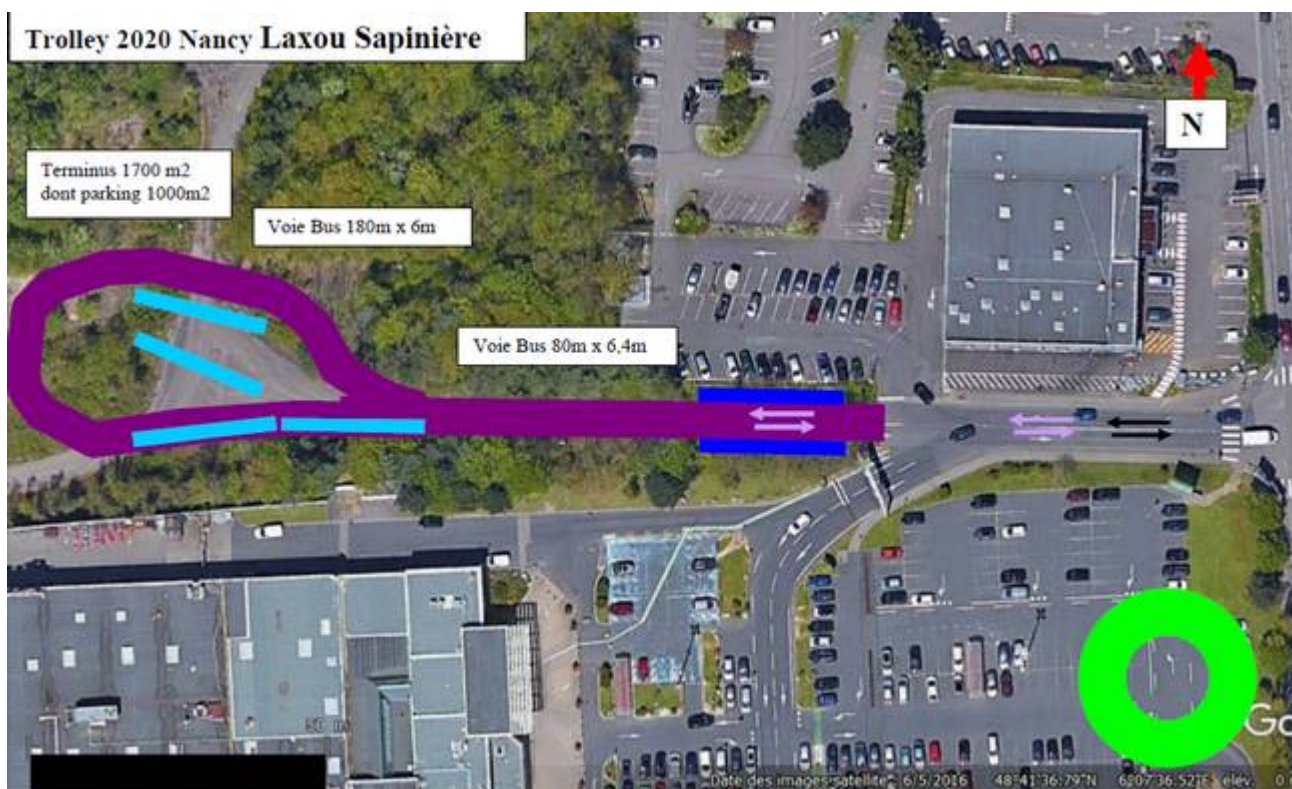
La ligne, telle qu'existante et prévue, présente plusieurs inconvénients, le principal étant un temps de parcours allongé pour tous les utilisateurs originaires de la section de la Sapinière au cliniques et se dirigeant vers le centre-ville, du fait du détour imposé par la montée Pinchard qui rallonge le parcours de 1300 mètres, soit de 4 à 5 minutes, par rapport à un trajet par l'avenue de la Libération. Sur le Champ le Boeuf, l'emprunt partiel de la RN4 avec franchissement de 2 carrefours à feux très fréquentés est très certainement générateur de pertes de temps. Il est donc suggéré de modifier le tracé de la ligne en reprenant celui proposé par la liste Unis pour Nancy aux dernières élections municipales et figurant ci-dessous.

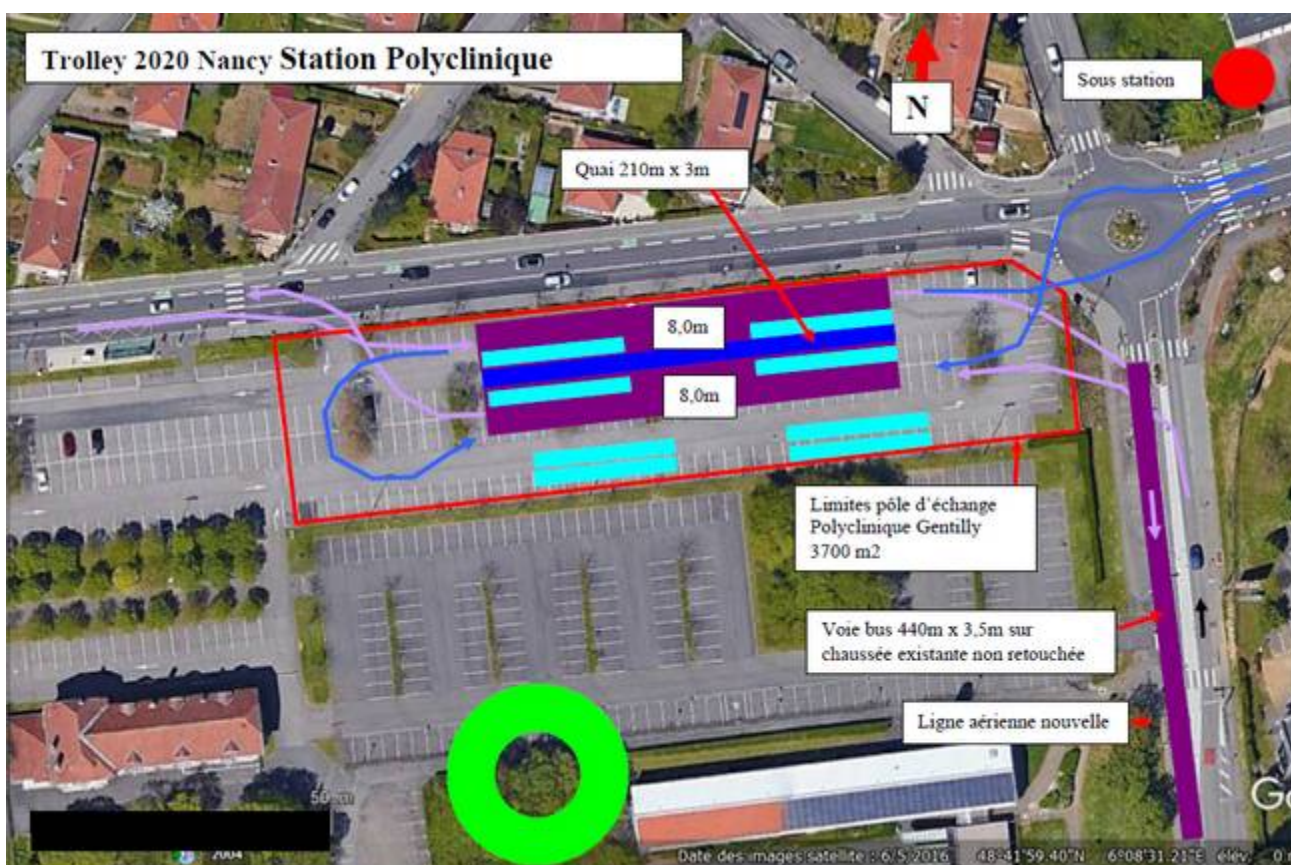
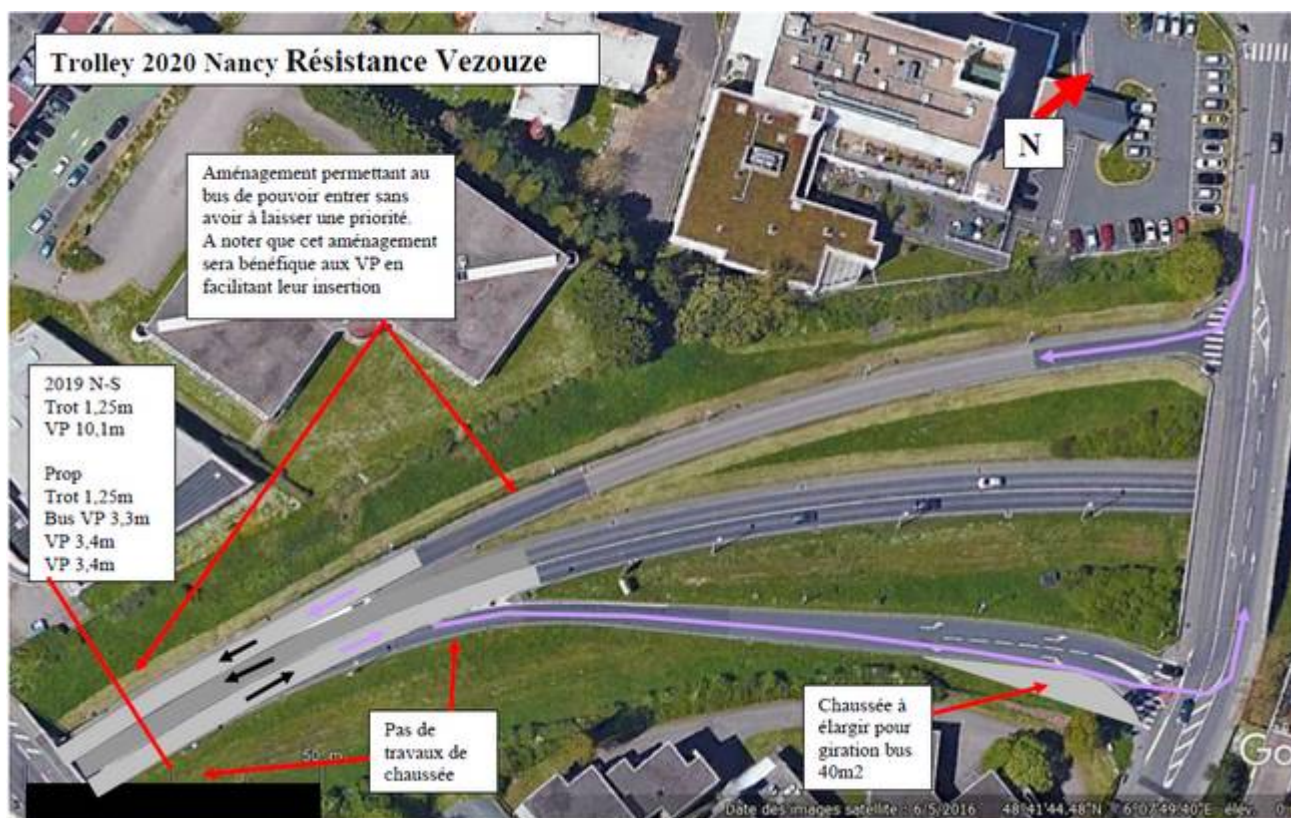


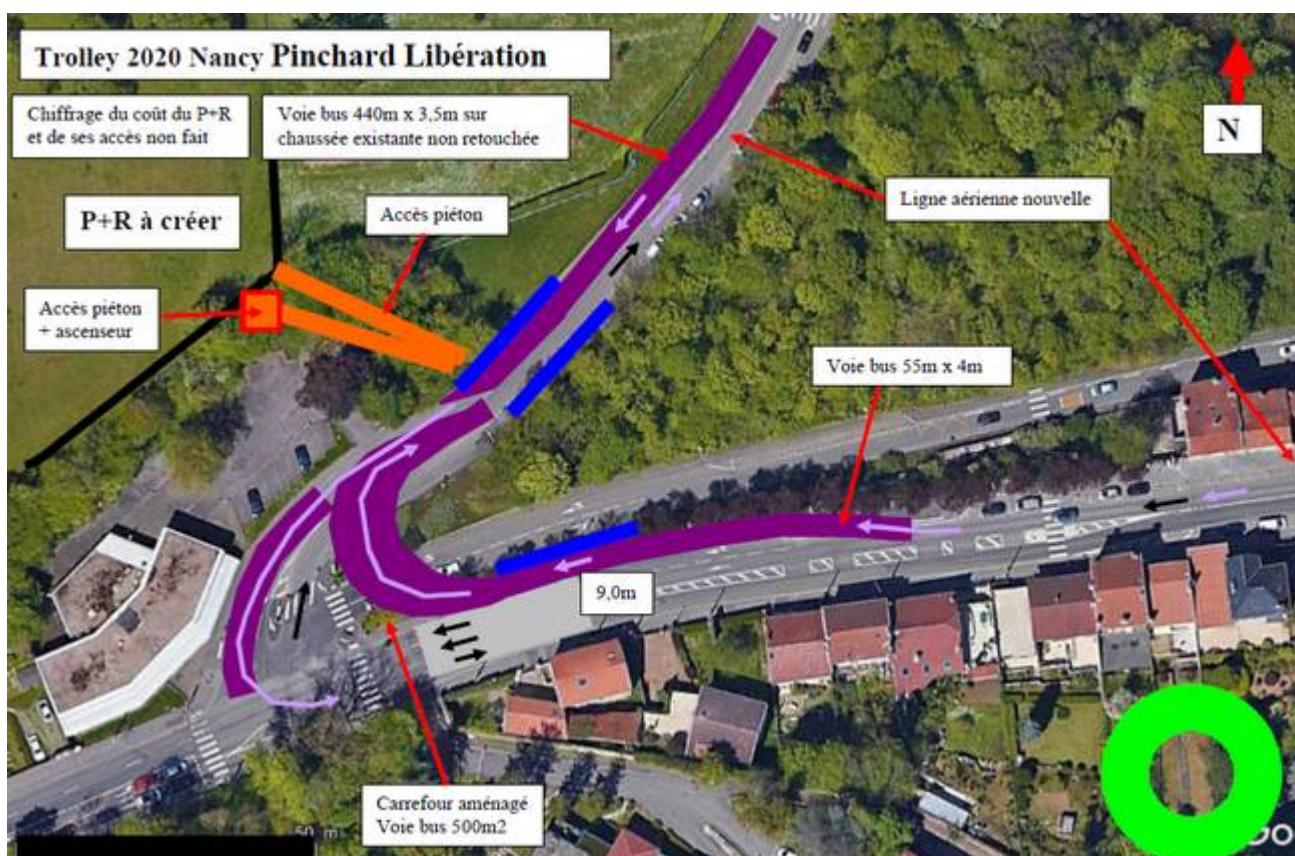
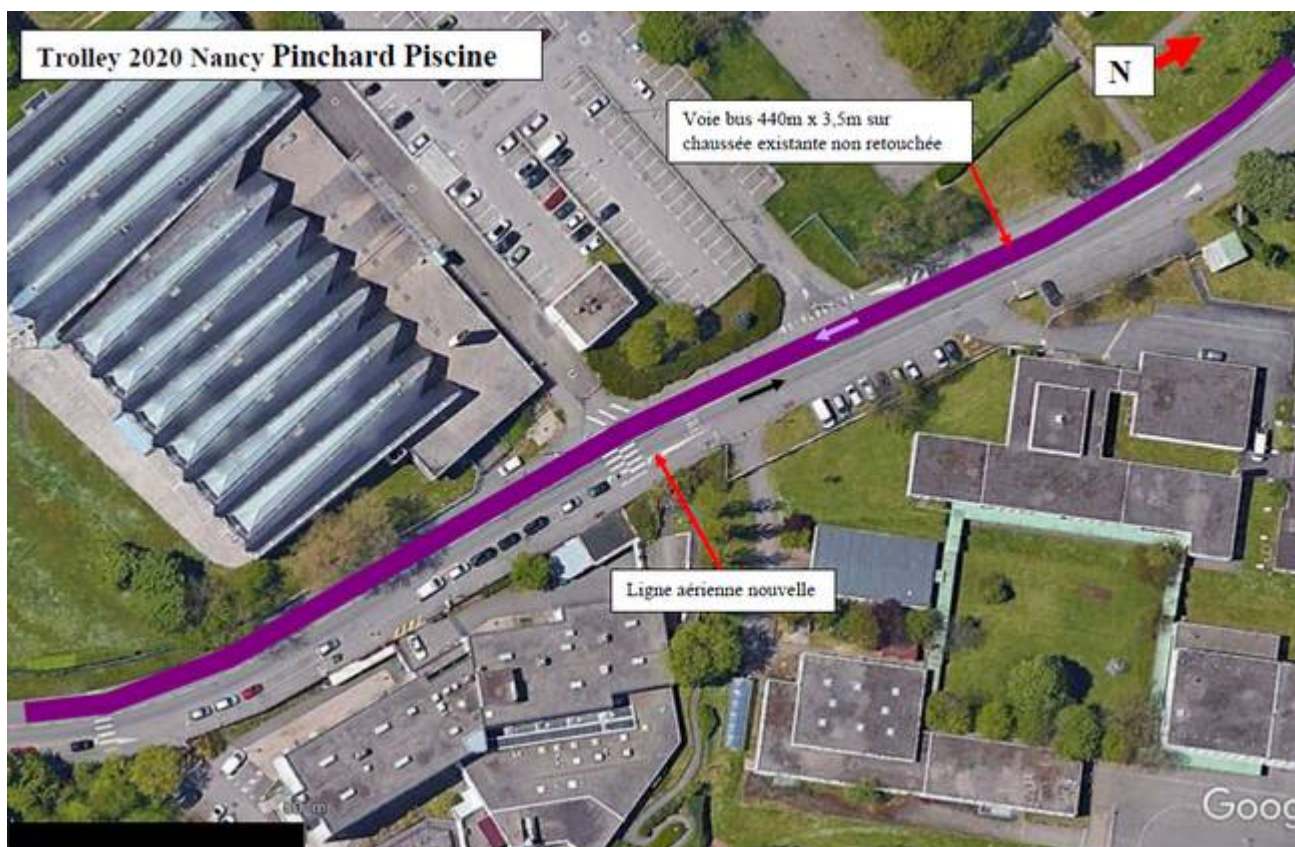
19-1003-79-2DV2

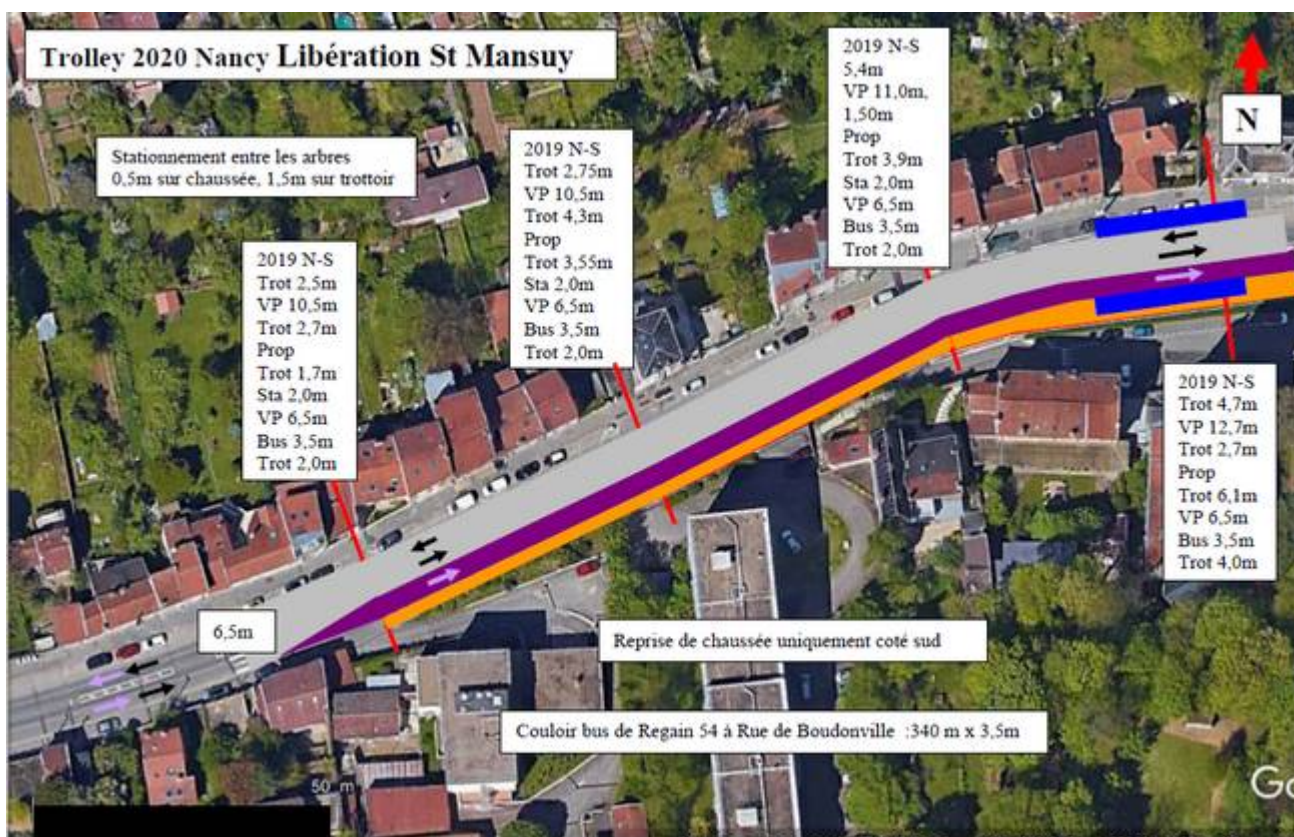
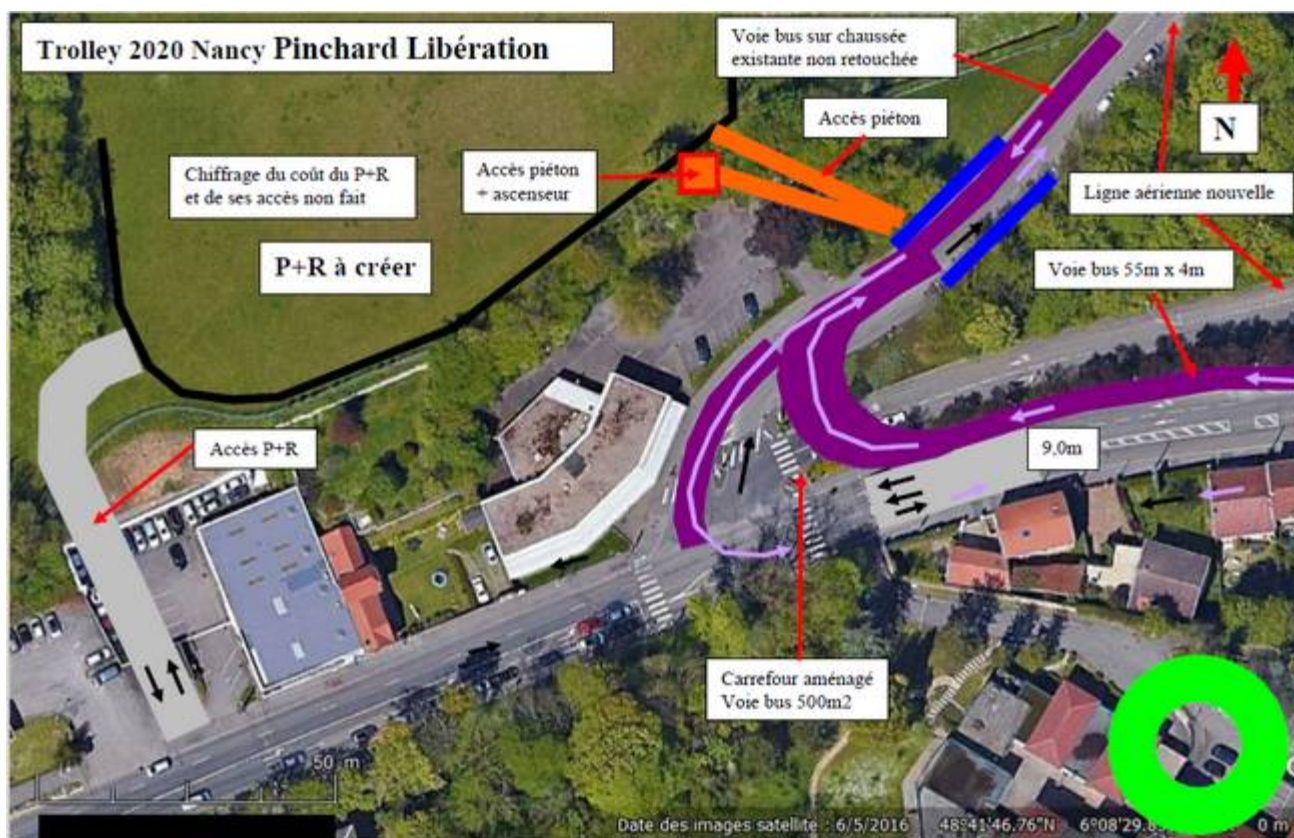
Les aménagements suivants seraient à réaliser pour optimiser le fonctionnement de la ligne..

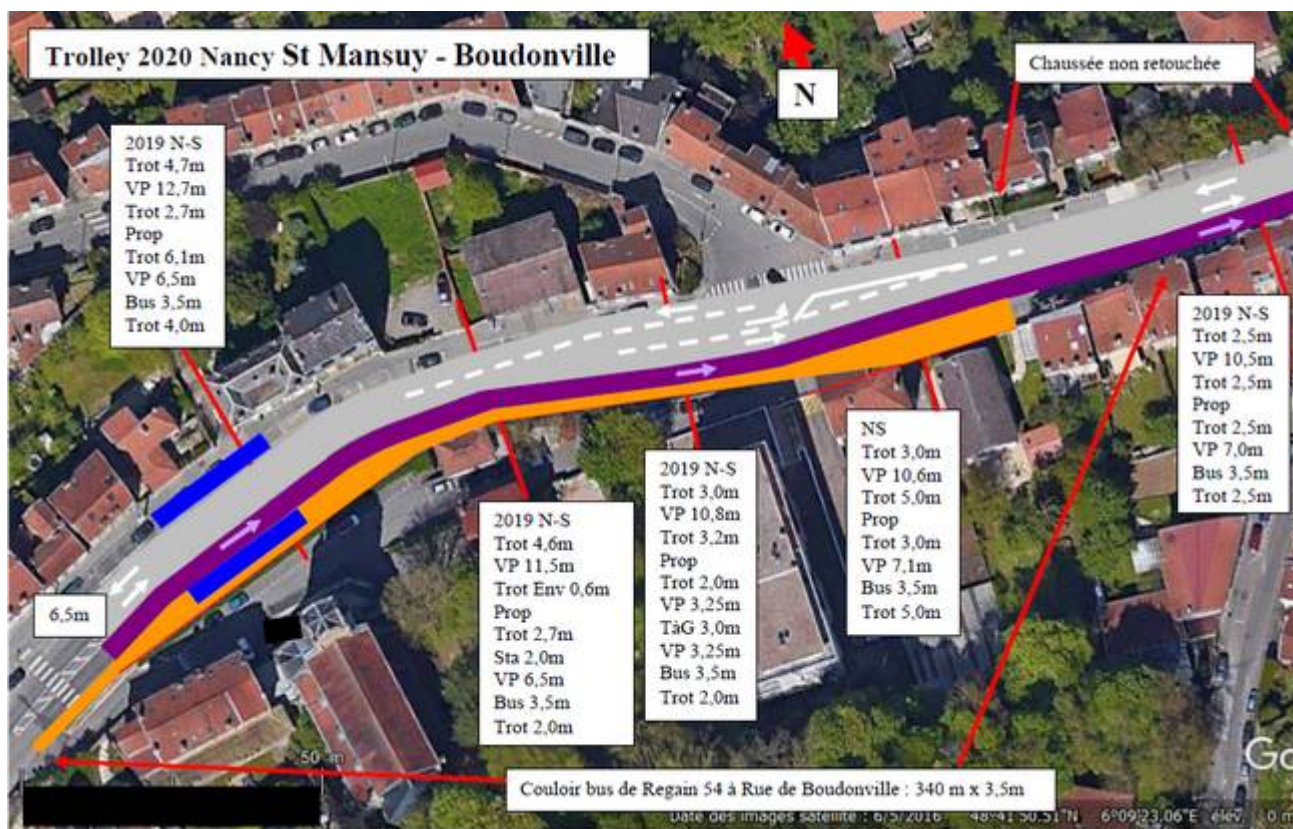


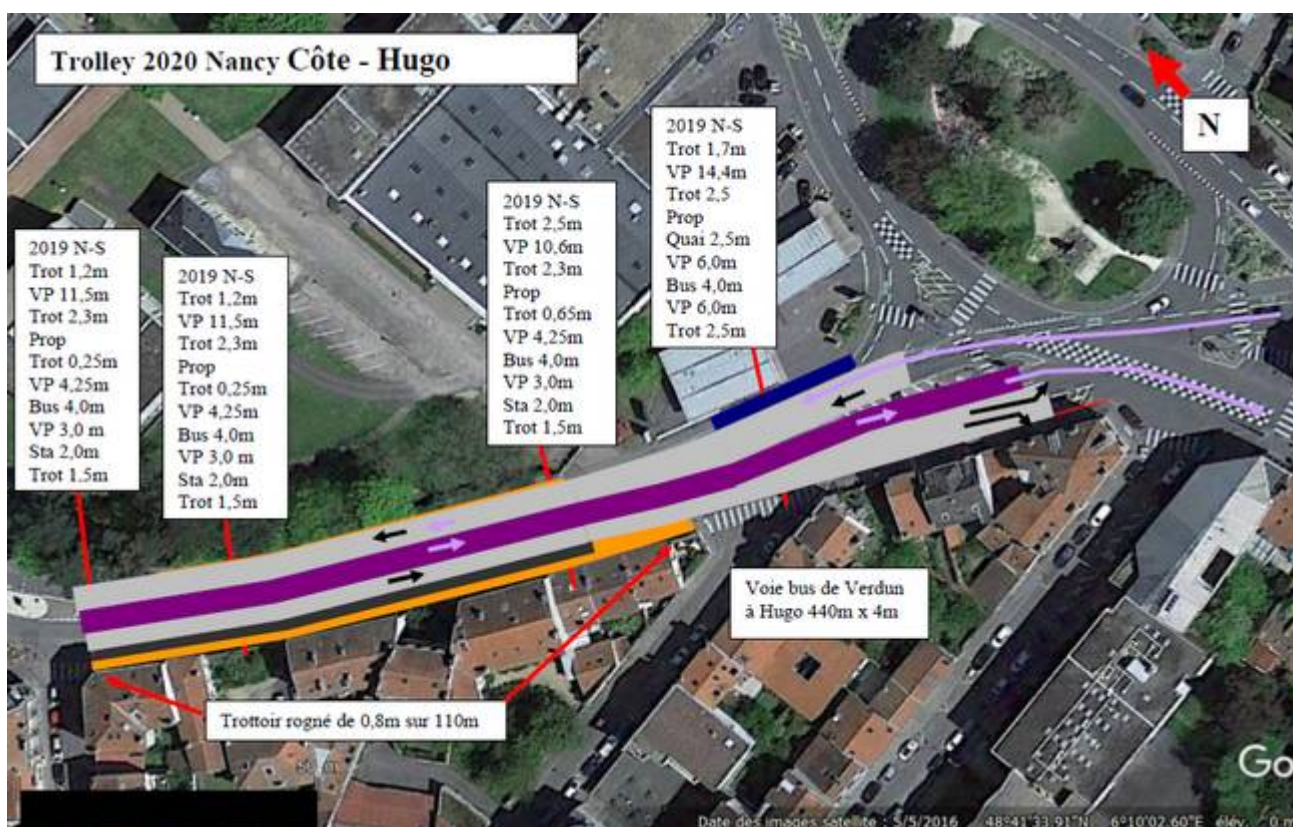
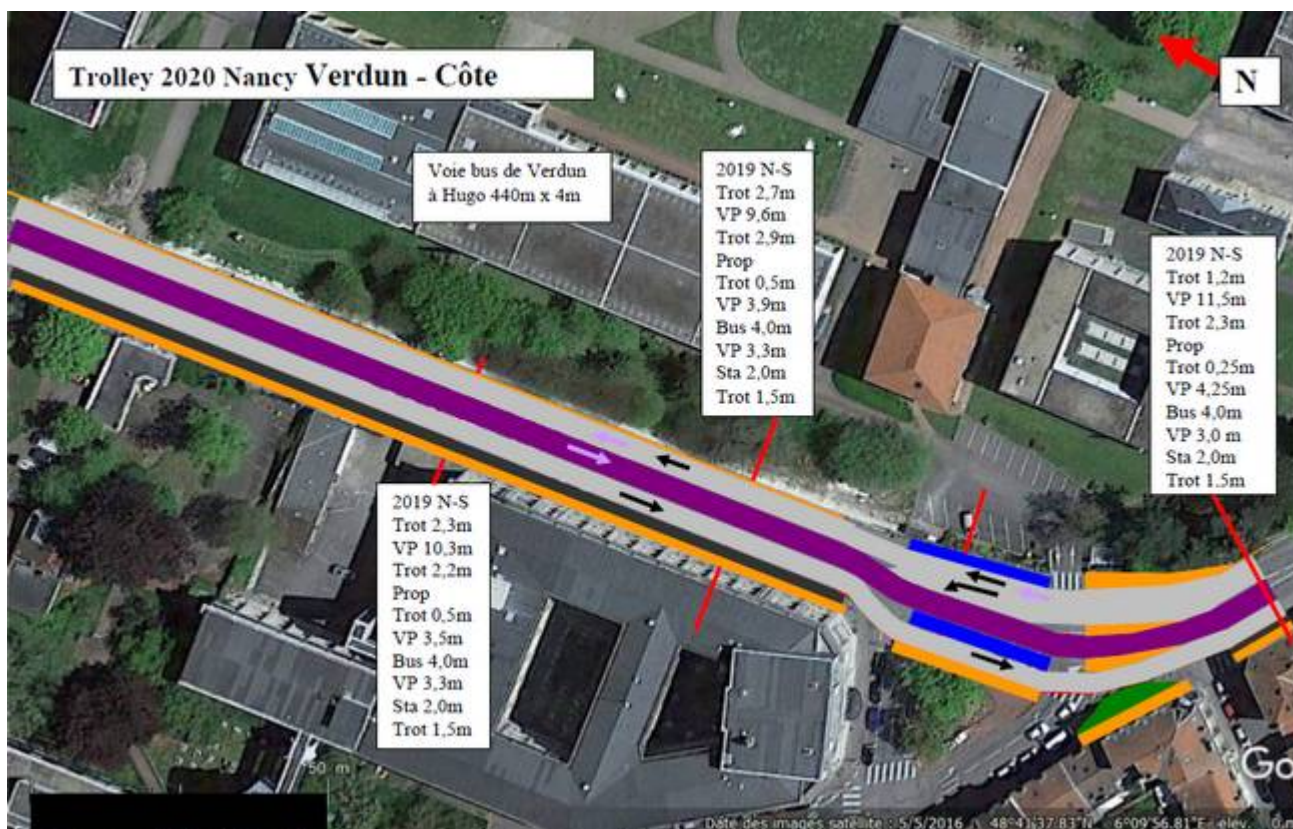






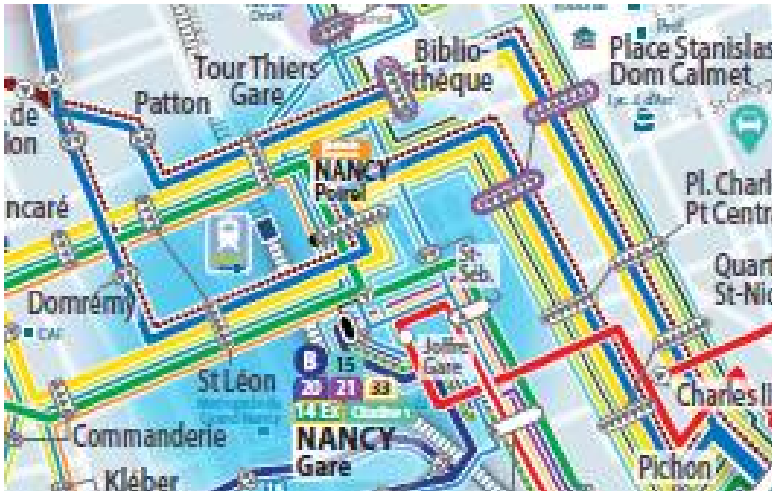






2.2 - T2 Partie centre-ville de Nancy

Le tracé actuel apparaît tortueux et peu performant dans le sens Laxou vers Laneuveville ; la zone de la place Maginot est mal desservie.



La ligne T2 est en bleu

Il est proposé que la ligne T2 emprunte la rue St Jean (comme c'était le cas pour le trolleybus ligne 4 à l'époque du trolleybus)..

2.3 - T2 dans l'avenue de Strasbourg.

La situation actuelle avec les couloirs bus entre zone de stationnement et voie VP n'est pas satisfaisante pour les bus.

Il est proposé de matérialiser un site propre central pour les bus sur le modèle de celui réalisé à Tbilisi dans l'avenue Chavchavadze, c'est à dire avec un quai central aux stations et les bus circulant à contre-sens.

Le schéma de la voirie serait donc le suivant en regardant vers le nord :

Trottoir – stationnement – 1 voie VP vers Jarville – 1 voie bus vers Nancy centre – quai de station – 1 voie bus vers Jarville – 1 voie VP vers Nancy centre – stationnement – trottoir.



Tbilisi Chachavadze av

Au droit d'une station : trottoir – file VP – couloir bus contresens – quai – couloir bus contresens – file VP – trottoir.



Tbilisi Chachavadze av

En dehors d'une station : trottoir – file VP – couloir bus contresens - couloir bus contresens – file VP - trottoir

3 - Ligne T3

3.1 - T3 Partie Ouest



Il est dommage que cette ligne ne monte pas par l'avenue Paul Muller jusqu'au CHU de Brabois, connectant ainsi sans correspondance une part importante de la population de l'agglomération au technopôle et au CHU.

Le tracé par le boulevard des Aiguillettes pose les questions suivantes :

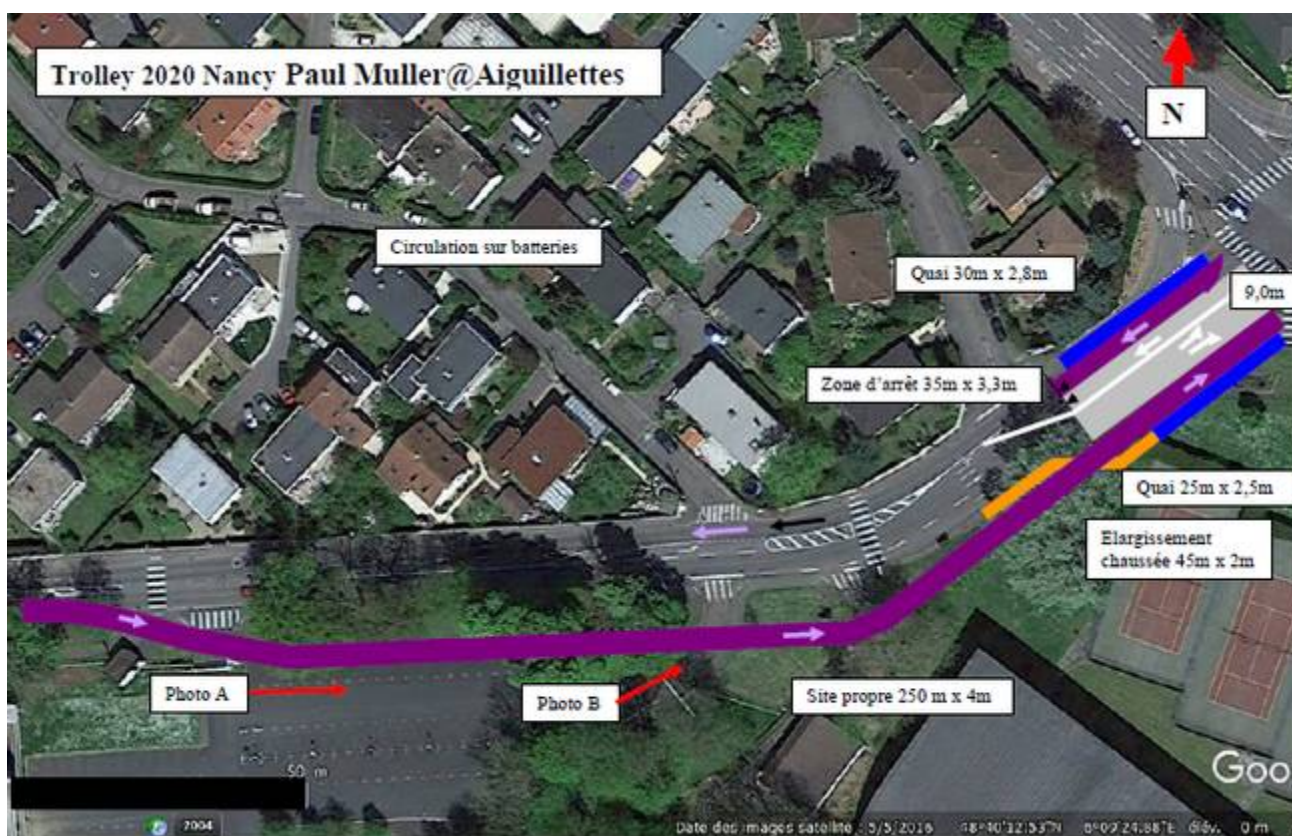
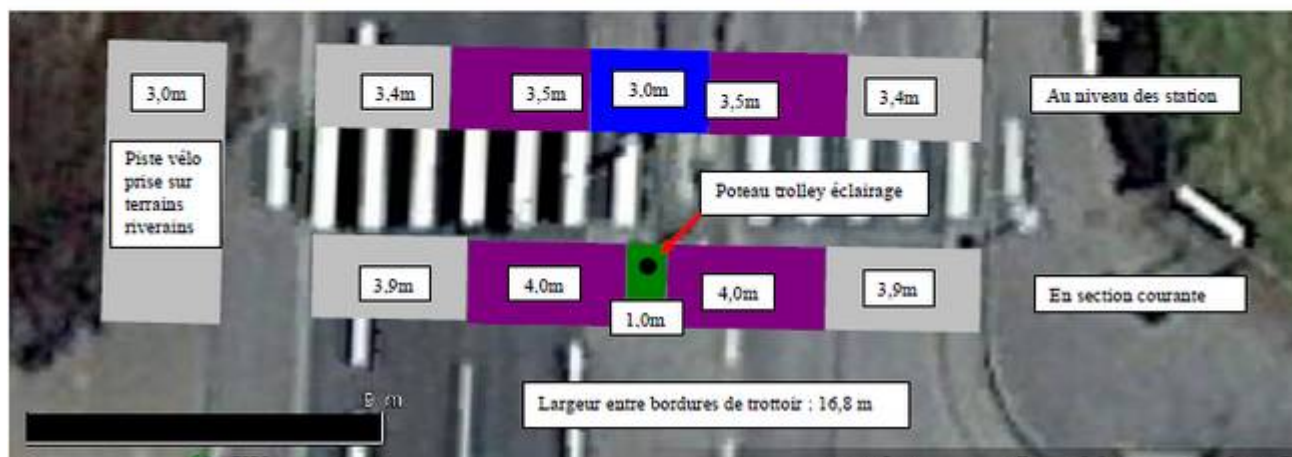
- des facilités de circulation seront-elles données aux bus (site propre ?) qui, si elles sont données devraient diminuer notablement la capacité VP de ce boulevard de rocade, et qui si elles ne sont pas données diminueraient l'efficacité du bus,
- du temps de parcours comparativement à un itinéraire plus court par l'avenue Foch et le bd Cattenoz (1840 m contre 2770 m par le bd des Aiguillettes entre le carrefour Déroulède-Foch et l'avenue Paul Muller soit un temps de parcours moindre d'environ 3 mn),
- du nombre d'habitants desservis ; il est moindre par le bd Cattenoz, mais rapporté au nombre d'habitants desservis/km de ligne, le ratio via Cattenoz est plus élevé de 20%. (Réf 21-1036-10-4V1).

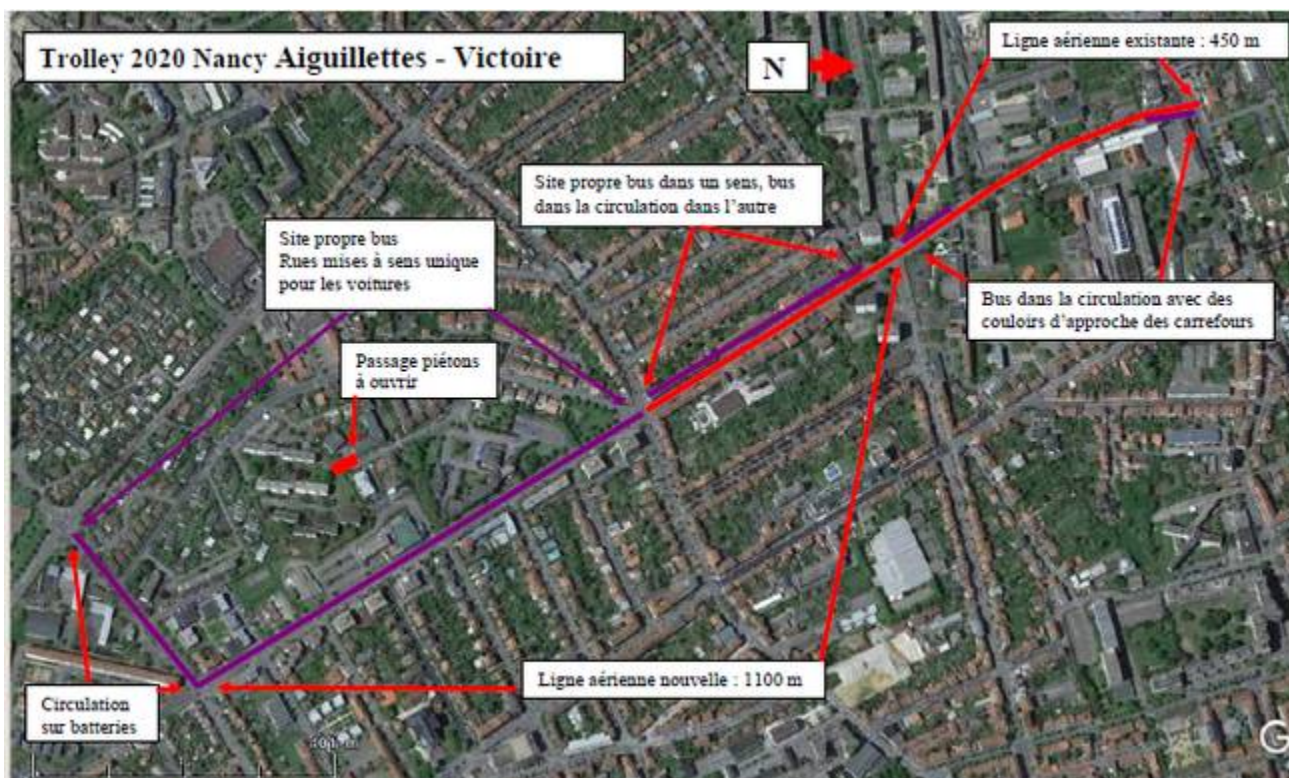
Il est suggéré de reprendre la proposition de la liste Unis pour Nancy pour la section du carrefour Déroulède-Foch à l'avenue Paul Muller, et de prolonger la ligne jusqu'au CHU de Brabois.

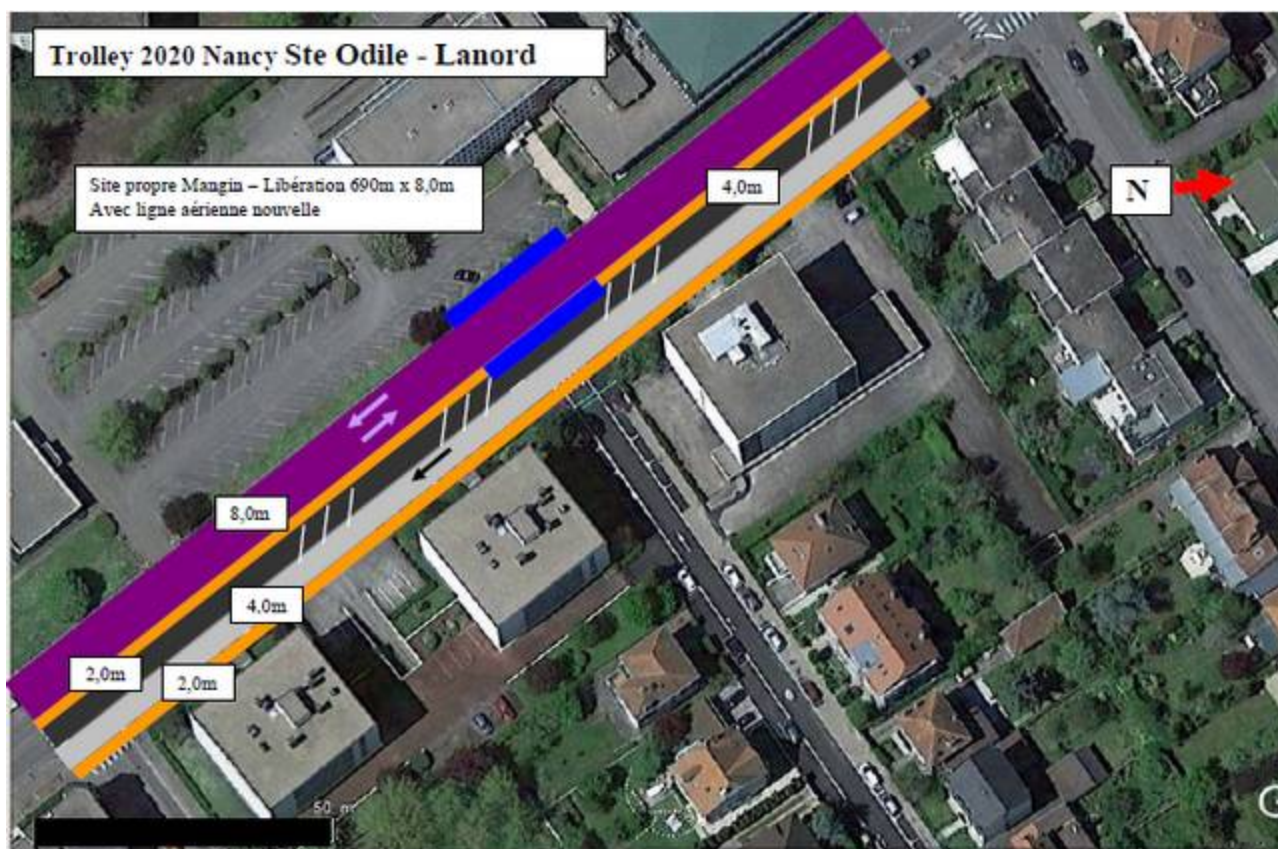
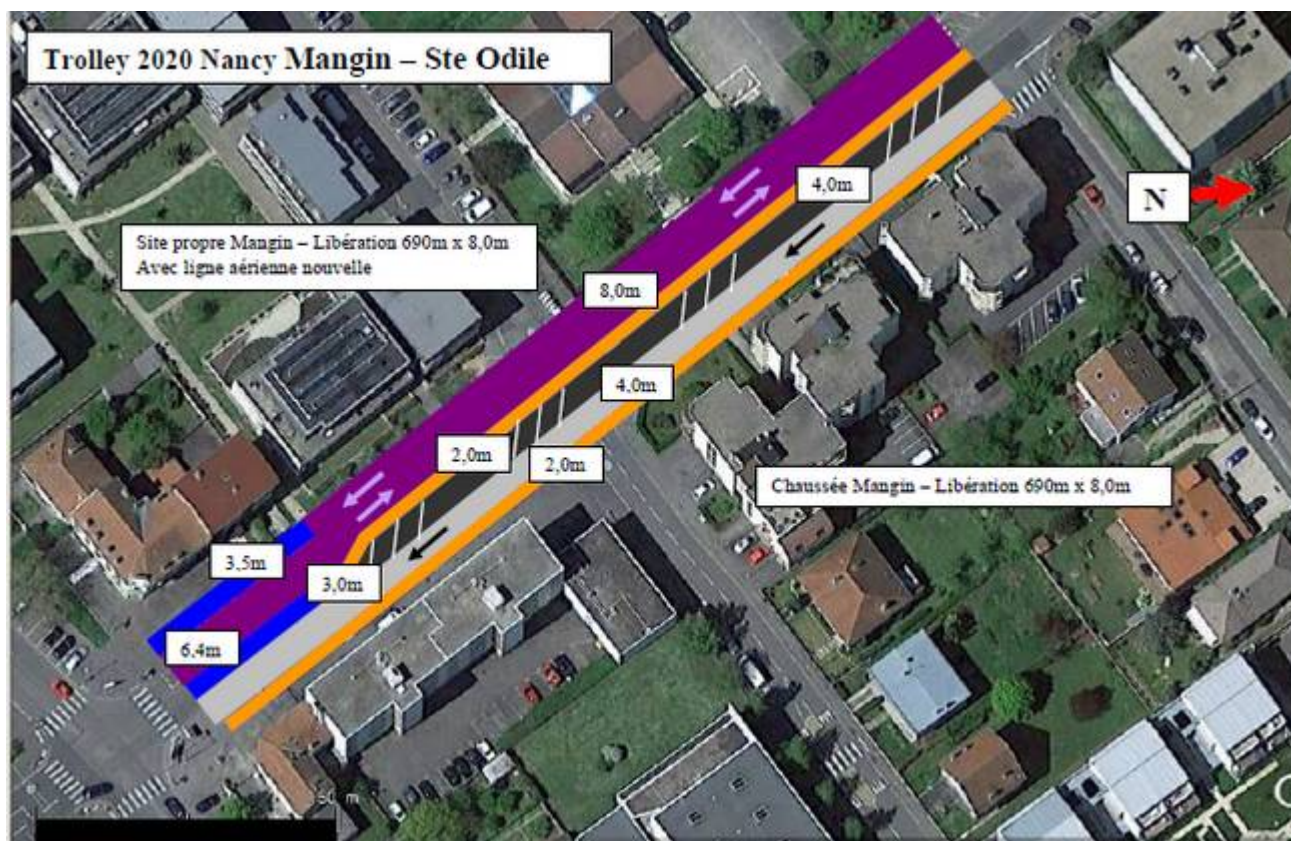


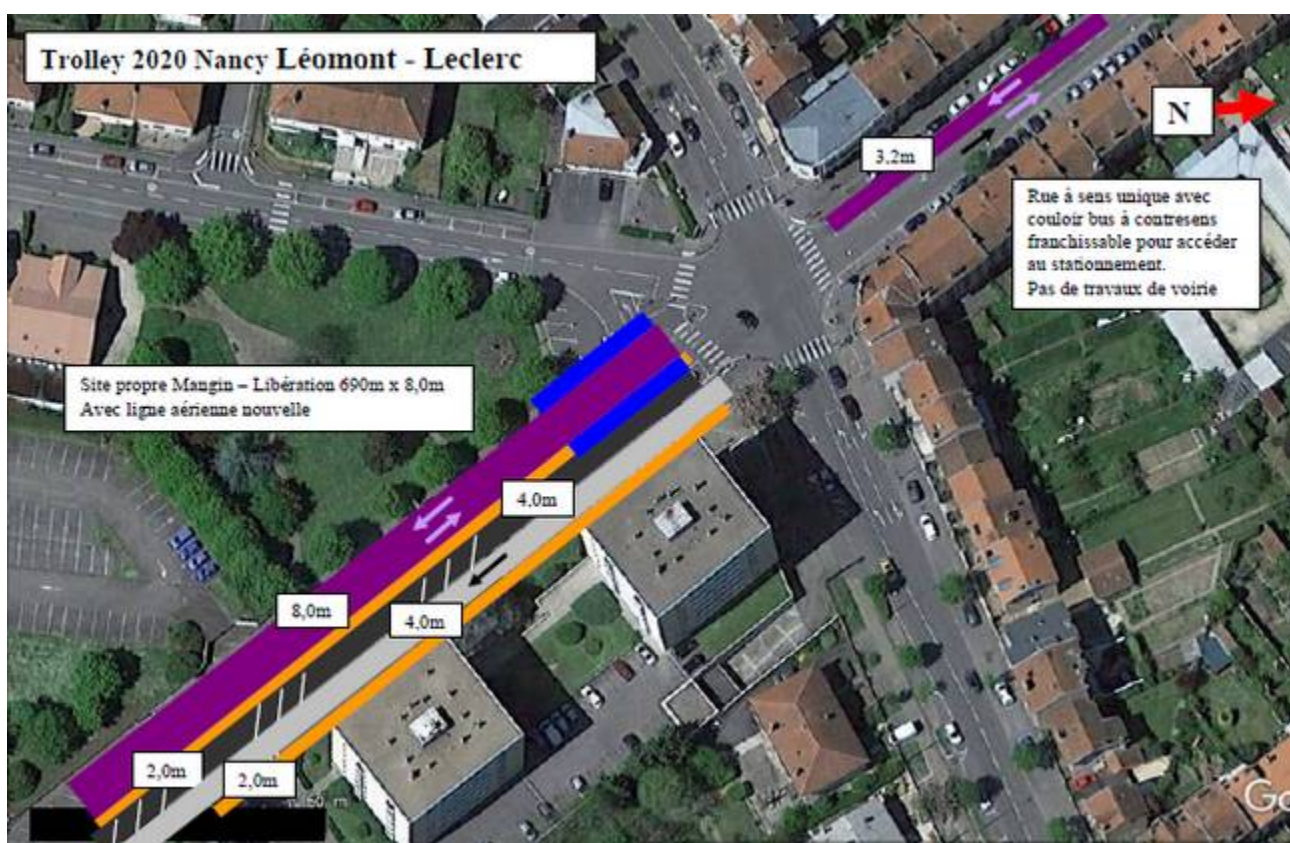
19-1003-79-2CV3

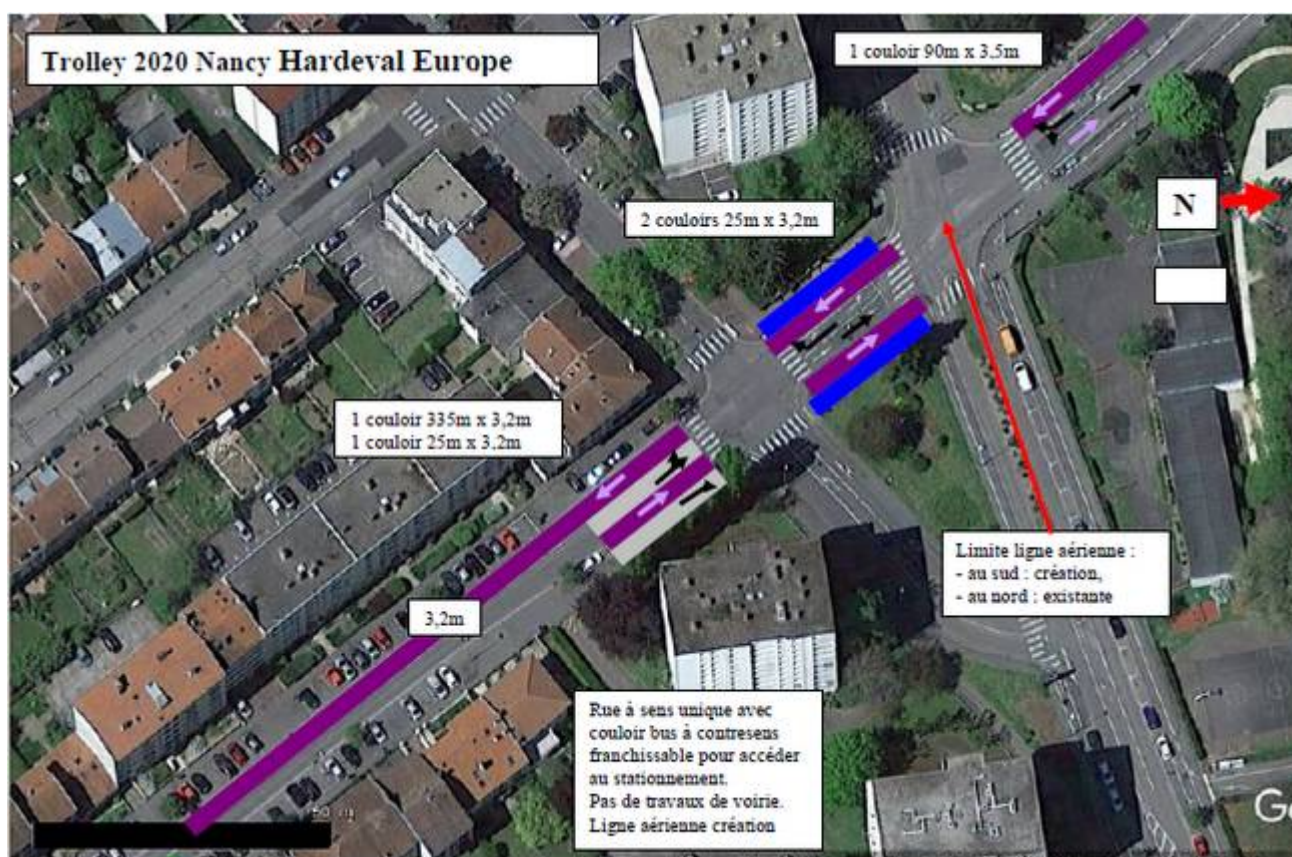
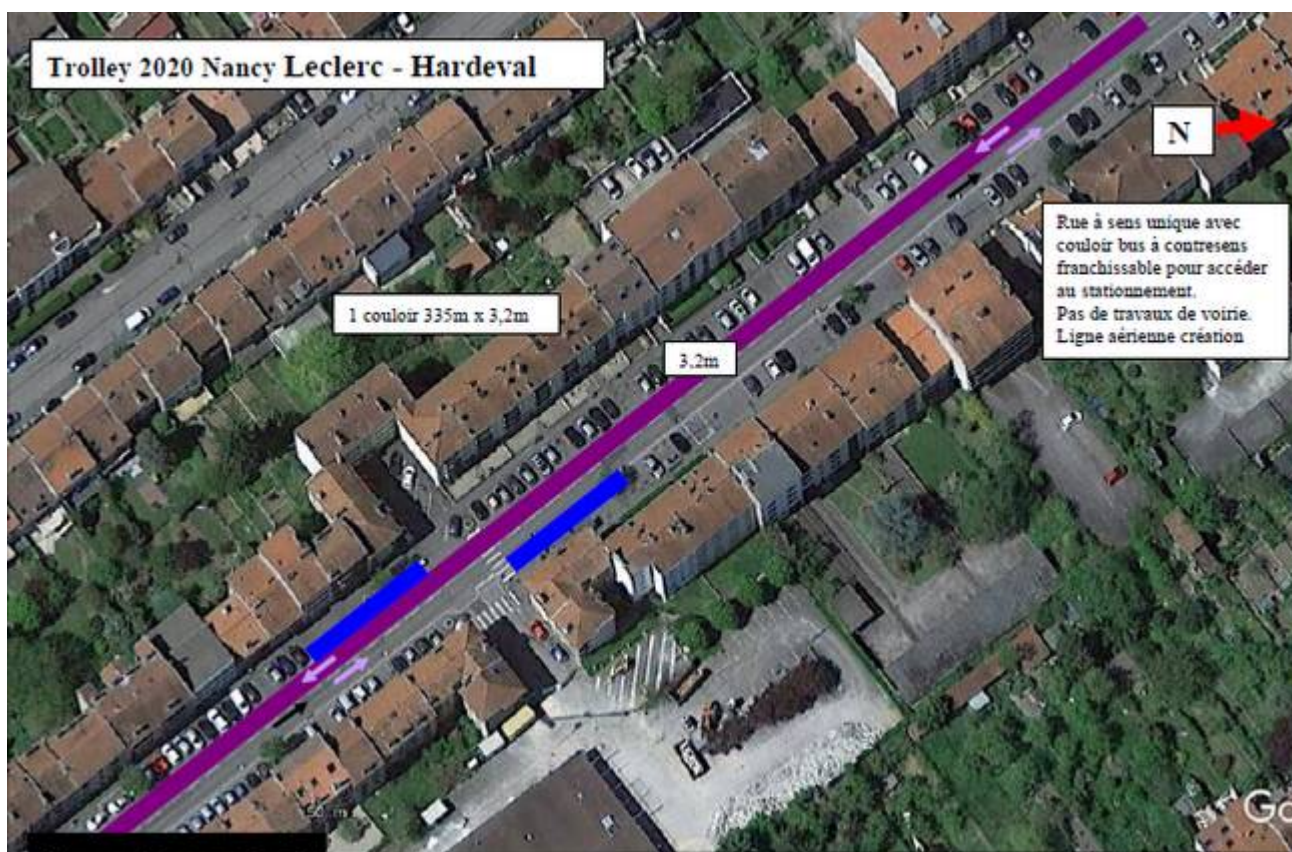


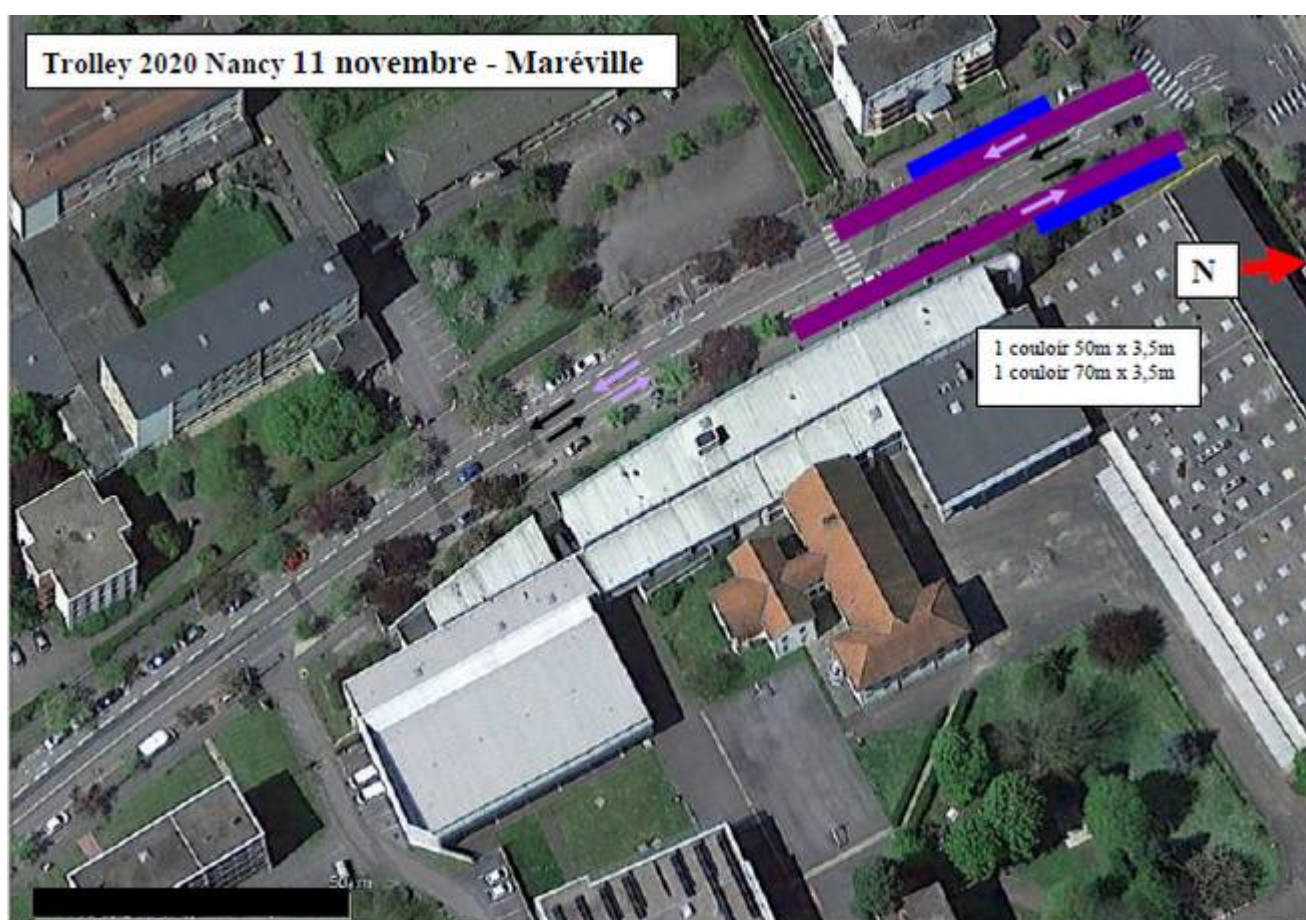
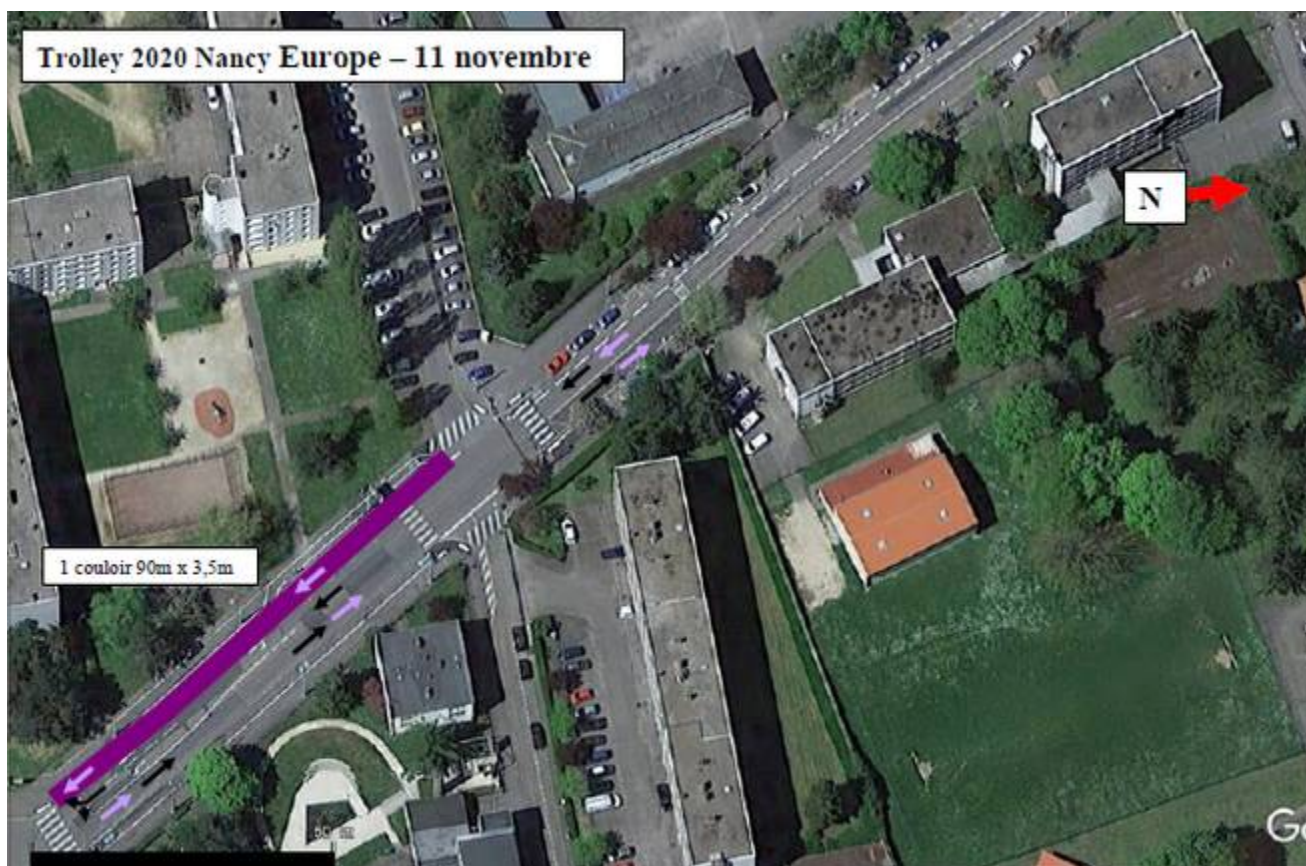










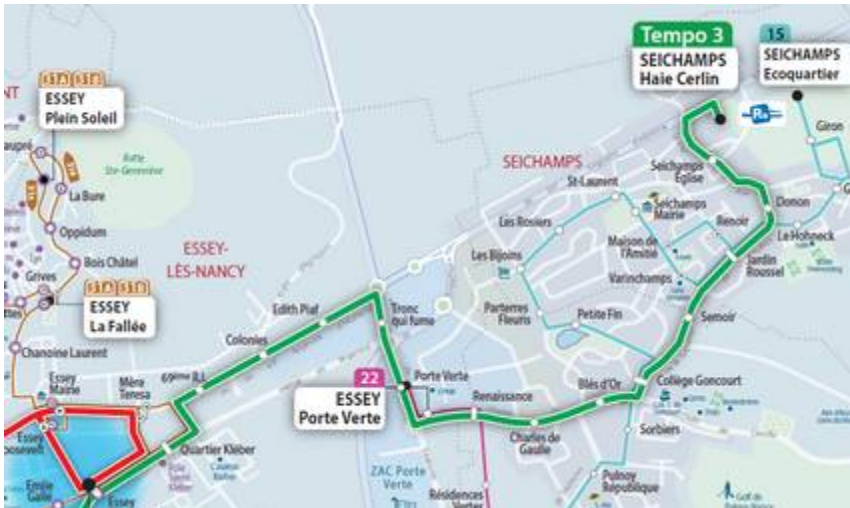


La ligne aérienne trolleybus existant encore entre la gare de Nancy et la cité des Provinces, il est proposé de la réactiver, d'électrifier d'autres sections, et d'exploiter la ligne T3 avec des trolleybus IMC.

3.2 - T3 section Est

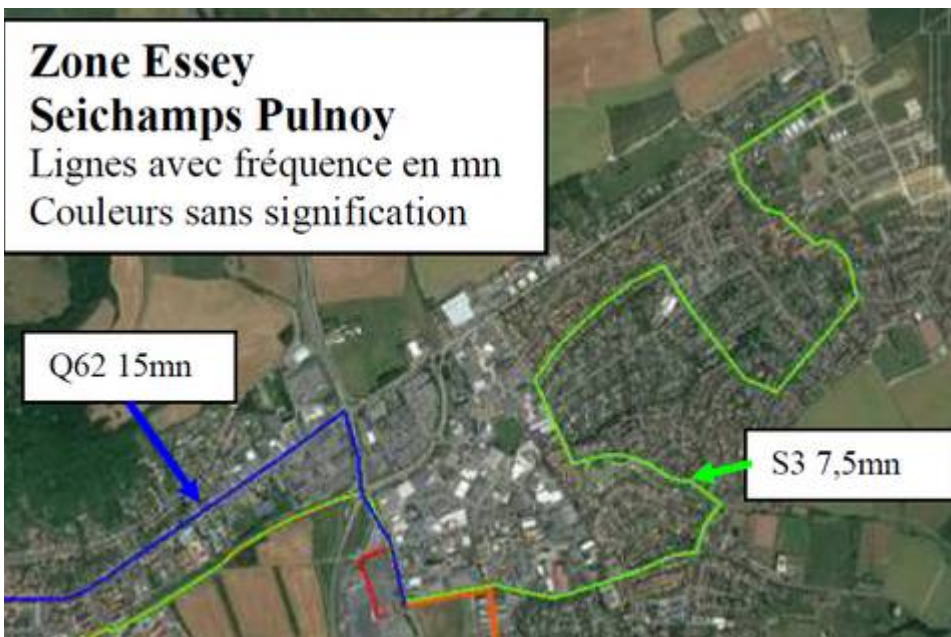


La ligne va s'arrêter au P+R de Porte Verte alors que la ligne T3 actuelle est prolongée vers l'Est.



Ligne T3 actuelle

Il est proposé d'envisager son prolongement avec le tracé proposé par la liste Unis pour Nancy, tortueux certes mais qui dessert bien toute l'urbanisation.

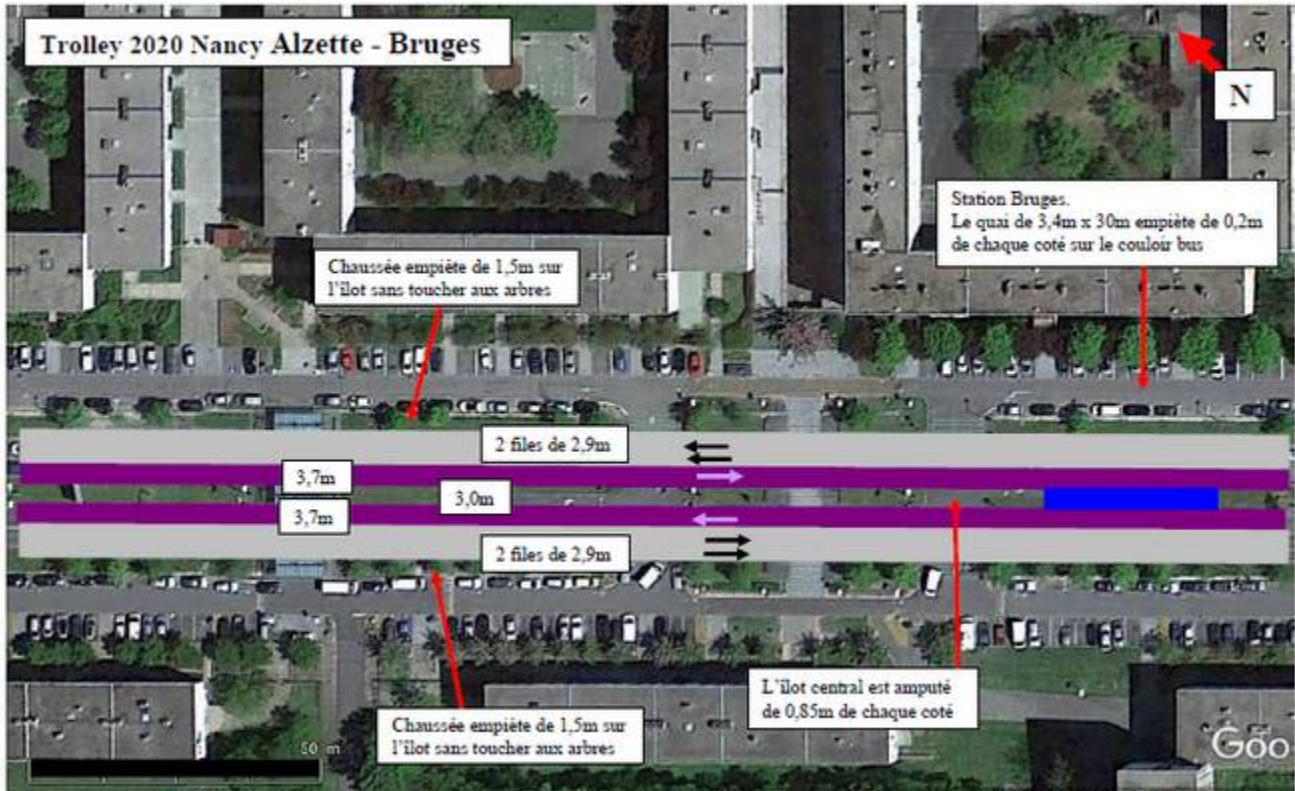


20-1003-79-21V1

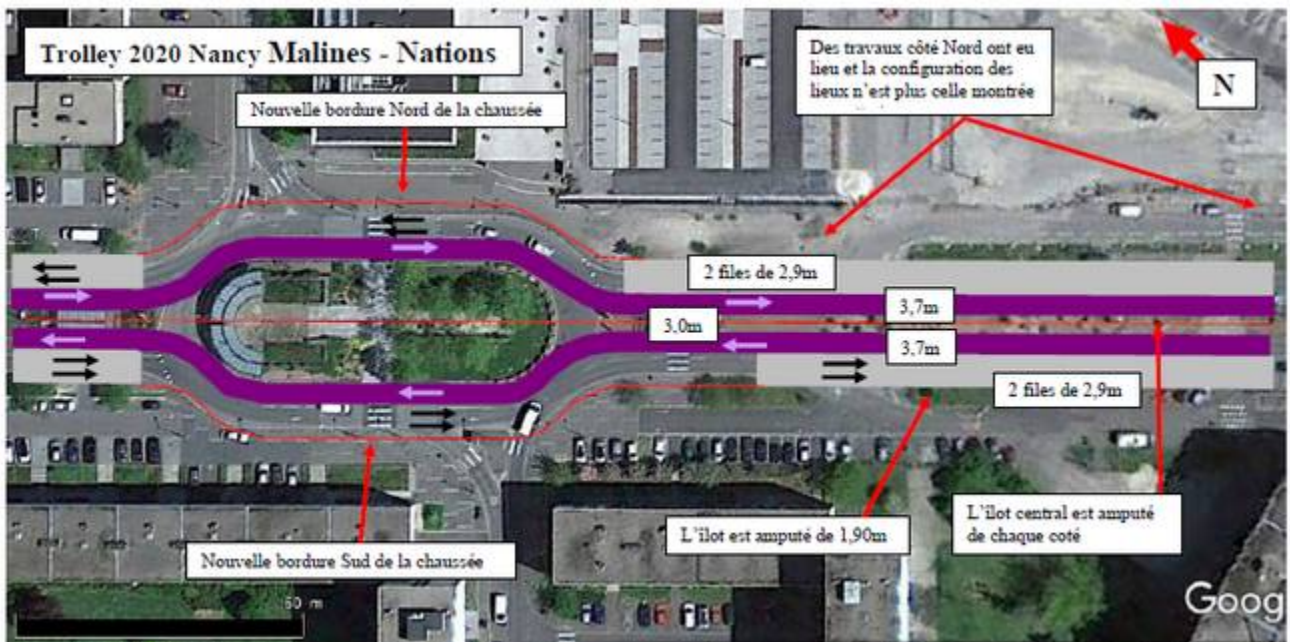
4 - Ligne T4

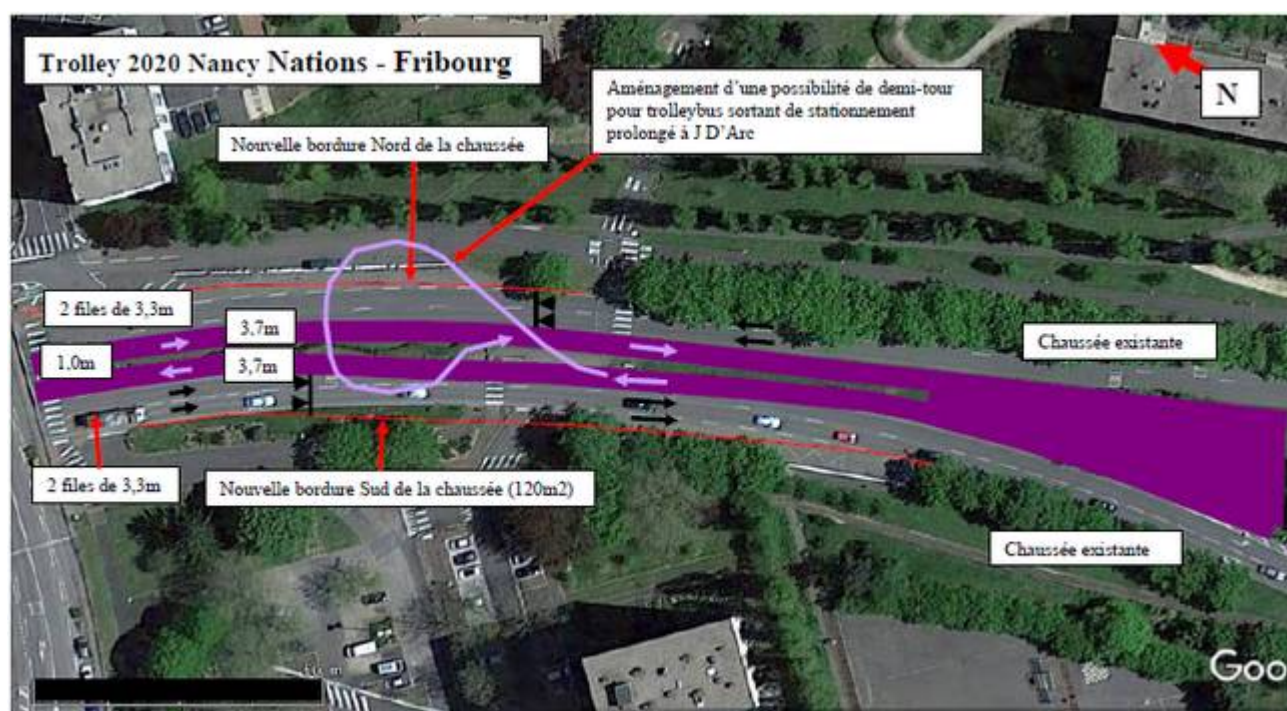
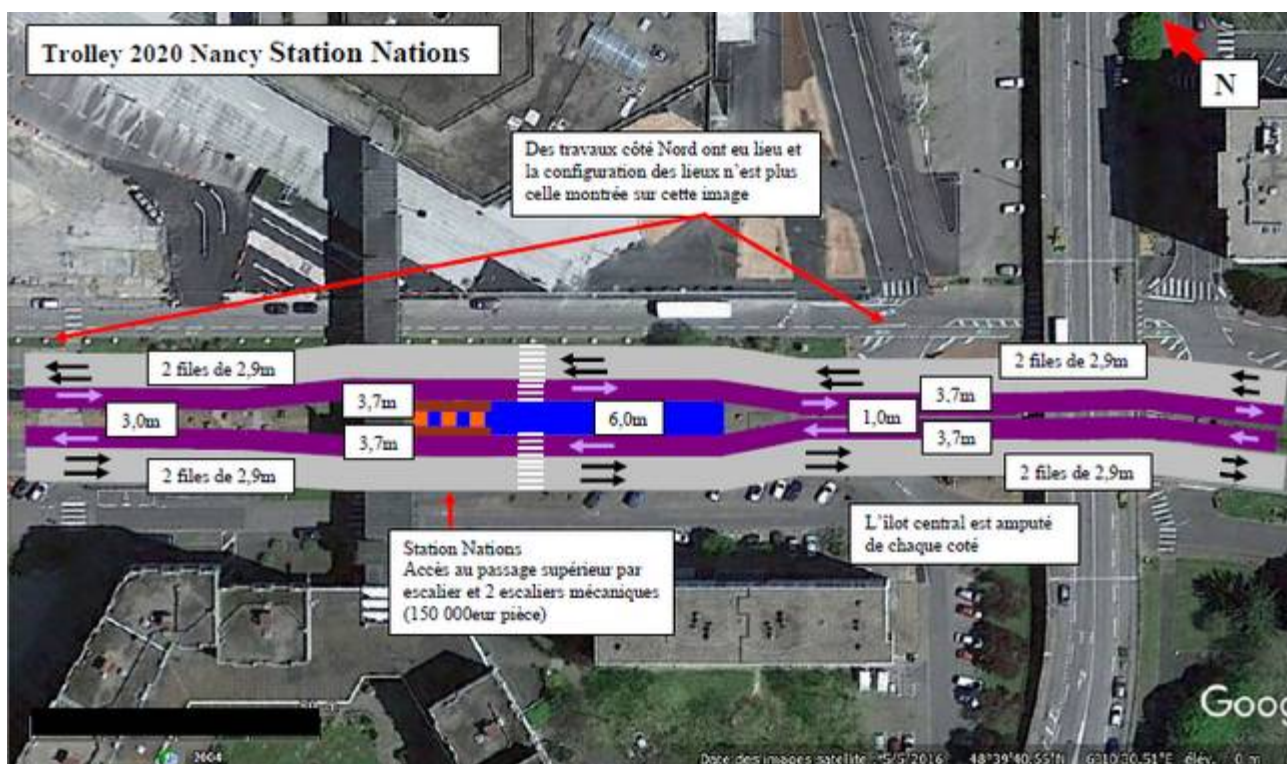
4.1 - T4 Sud section de Vélodrome à Houdemont.

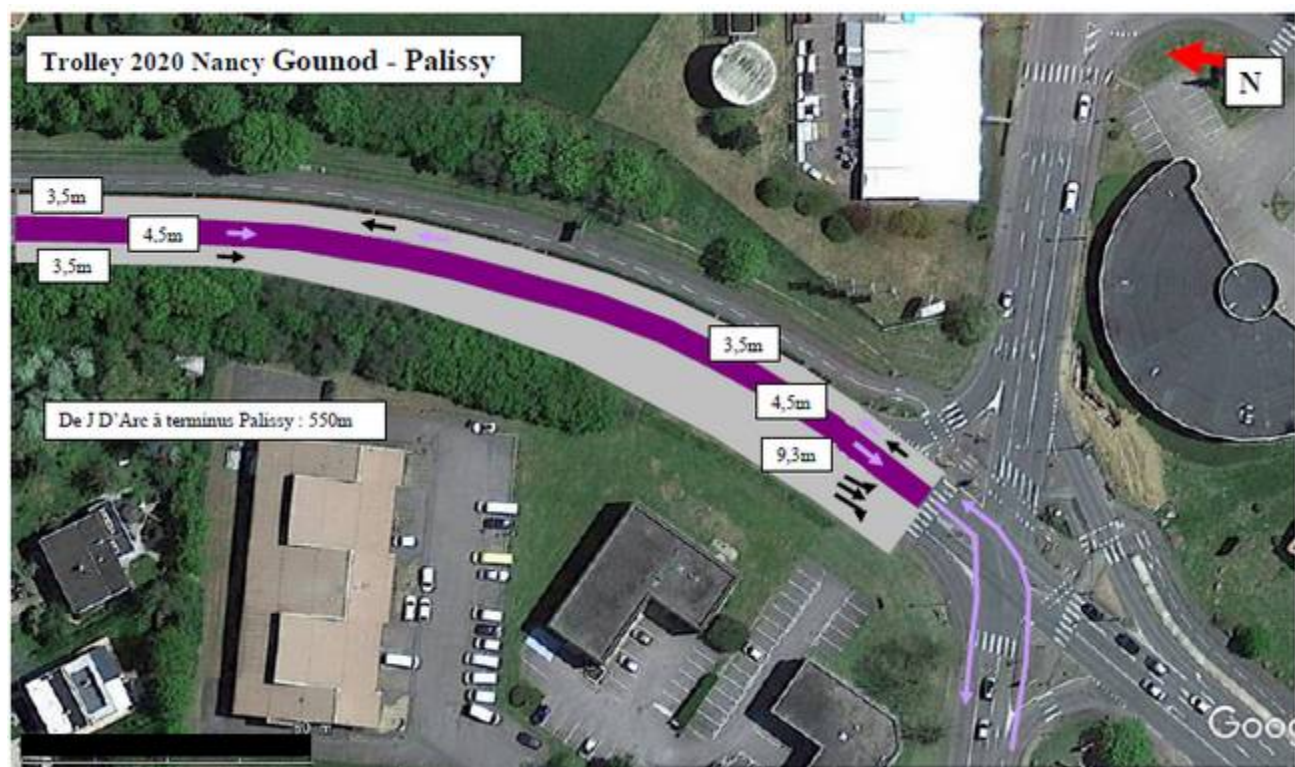
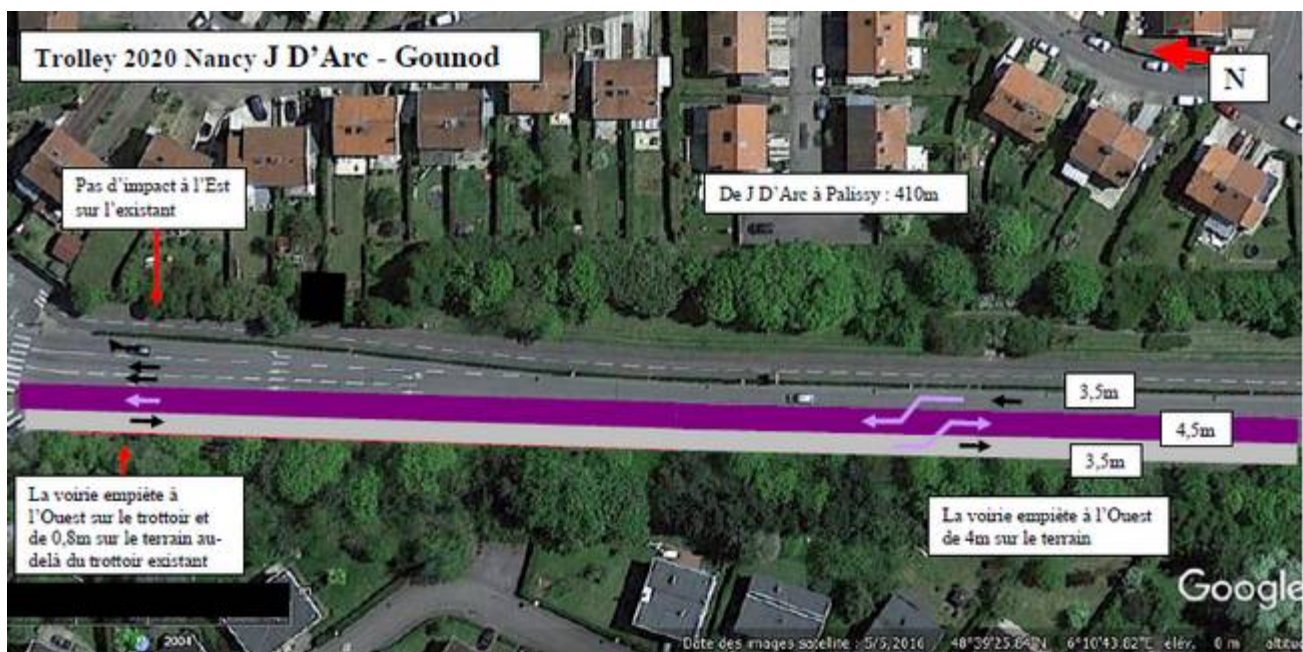
Pour rendre cette section performante pour les bus, il est suggéré la mise en site propre dans le boulevard de l'Europe comme proposé par la liste Unis pour Nancy.



19-1003-79-2BV3







5 - Ligne T5

5.1 - Ligne T5 Nord Section Maxéville – cours Léopold



Il est rappelé ci-après les propositions faites dans le cadre de la concertation cours Léopold.
23-1059-15-4V PDeb Contrib P Debano concertation Cours Leopold Carnot

Il est donc proposé de reprendre la proposition faite par la liste Unis pour Nancy, lors de la campagne des élections municipales de 2020, qui consiste en la création de 2 couloirs bus à contresens le long du terre-plein central.



Proposition Unis pour Nancy tirée de 20-1003-79-15V3

Sur la voie Est, avec le couloir bus à contresens de 3,50 m, il reste 5,50 m de chaussée pouvant être aménagés en une voie de circulation générale de 3m et une bande de 2,50 m pour des zones d'arrêts minute - livraisons et bacs de plantations.

Sur la voie Ouest, avec le couloir bus à contresens de 3,50 m, il reste 4,50 m de chaussée pouvant être aménagés en une voie de circulation générale de 2,80 m et une bande de 1,70 m qui pourrait être élargie à 2,50 m par prise de 0,80 m sur le trottoir, qui semble actuellement large de 3,00 m, pour des zones d'arrêts minute - livraisons et bacs de plantations.

En cas d'obstacle sur la voie de circulation générale (véhicule d'urgence par exemple), les voitures pourraient alors contourner l'obstacle en empruntant la voie bus au droit de l'obstacle, en toute sécurité puisque le danger, le bus, vient en face, et sans trop grosse gêne pour le bus puisqu'il aura la priorité.

Le stationnement de longue durée des voitures pourrait être conservé sur les allées latérales, soit des deux côtés de chaque allée latérale comme actuellement, soit du seul côté des couloirs bus.

L'aménagement de la place Désilles devra être revu pour faciliter la circulation des bus vers ou en provenance de la rue de Metz

La rue de Metz pourrait être remise dans on ancienne configuration, a savoir en sens unique Maxéville vers le Cours Léopold avec réactivation de l'ancien couloir bus à contresens et rendu utilisable par les bus du sens Maxéville vers le Cours Léopold par un système de feux à l'instar de ce qui a été réalisé à Zurich pour la Langstrasse.

La Langstrasse à Zurich, c'est une chaussée de 6,50 m (mesure Google Earth) entre les bordures de trottoirs.

Dans la configuration décrite ci-dessous, c'est une rue à sens unique pour la circulation générale, avec un couloir bus à contresens mais également utilisé par les bus circulant dans le même sens que les voitures. Les entrées sur le couloir bus sont gérées par des feux et la sortie des bus circulant dans le couloir bus, dans le même sens que les voitures, est protégée par des feux arrêtant les voitures.



20120112 Zurich Langstr Troll biartic IMG_1973

Le trolleybus dans le couloir à contresens. Le feu, au pied duquel des voitures sont arrêtées, a protégé la sortie d'un bus de l'autre sens.



20120112 Zurich Langstr couloir VU Troll IMG_1970

A droite le feu réglant la circulation du trolleybus dans le couloir bus



20120112 Zurich Langstr couloir VU Troll IMG_1981

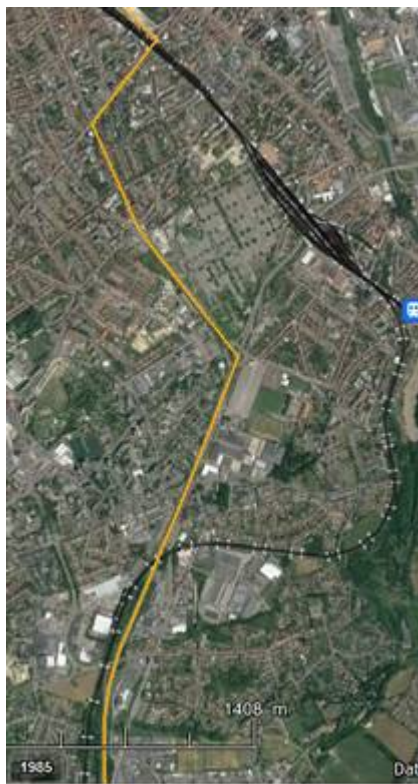
Un bus circulant dans le même sens que les voitures sort du couloir bus, protégé par le feu voitures.

5.2 - Ligne T5 Sud Section Ghetto de Varsovie – D570



Le tracé dans Vandoeuville, qui semble reprendre le tracé de la ligne T4 actuelle, assure donc une desserte fine de Vandoeuville qui peut, peut-être, être pénalisante en terme de temps de trajet pour les utilisateurs de la partie Sud qui veulent rejoindre rapidement le centre-ville de Nancy.

Il est suggéré d'envisager le tracé proposé par le boulevard Barthou par la liste Unis pour Nancy pour sa ligne D16, tracé qui présente l'avantage d'être plus direct (plus court de 900 mètres), donc plus rapide (gain de 3 à 4 mn), et de desservir le Parc des Expositions avec un P+R implanté juste en sortie de l'autoroute.



20-1003-79-21V1
FIN