

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND NANCY

POLITIQUE PUBLIQUE :
DES DÉPLACEMENTS ADAPTÉS AUX
MODES DE VIE

SEANCE DU CONSEIL DU : 1 AVRIL 2016

DELIBERATION N° : 14

OBJET :
OPTIMISATION ET ADAPTATION DU
RÉSEAU STAN EN 2016

RAPPORTEUR : M. GARCIA

EXPOSE DES MOTIFS

La fréquentation du réseau Stan est remarquablement bonne, avec une croissance nettement supérieure à l'évolution des paramètres macro (population, emploi, étudiants, scolaires...). Le record de 2014, 26 millions de validations dans l'année, a été établie après une croissance de 5,9 %.

Par rapport à 2014, l'année 2015 a été meilleure encore avec une croissance supplémentaire de 2,7 % (691 000 validations supplémentaires en 2015). Cette croissance représente tout de même plus de 1 000 voyages aller-retour supplémentaires chaque jour ouvrable.

Ce bon résultat global agrège l'impact de nombreuses améliorations de la réponse du réseau Stan à la demande sociale dont :

- L'effet ligne 2, dont le Haut Niveau de Service engendre une croissance entre 2014 et 2015 de +3,5 % (+158 727 validations)
- La ligne 3, équipée en BHNS à partir de septembre 2014, sort également son épingle du jeu avec +4,2 % (+79 380 validations)

Ce « réseau BHNS » (lignes 2 et 3) est le relais de croissance du réseau, avec 25 % des fréquentations (dont 17 % pour la ligne 2). La fréquentation du réseau Stan n'est plus uniquement tirée par la ligne 1, bien qu'elle transporte tout de même encore 37 % des voyageurs (40 000 validations en moyenne par jour de semaine).

Globalement, un paramètre important est aussi la lutte contre la fraude. Le résultat progressivement atteint est un taux de fraude de 12,1 % en 2015, en baisse très nette (15,6 % en 2014, 17,6 % en 2013, 19,4 % en 2012).

Le constat global des mois écoulés est donc satisfaisant, en toute objectivité. Pour

autant, cela n'a pas pour conséquence un relâchement dans l'attention portée aux services. En effet, nous avons choisi d'adopter une méthode d'amélioration continue qui doit nous permettre, avec humilité et pragmatisme, de faire toujours le mieux possible, en s'adaptant à l'évolution de la demande sociale et du contexte.

La méthode s'articule, comme les années précédentes, autour du pilotage par le Groupe de Travail Transports du Grand Nancy d'un cycle annuel d'adaptations. La mise en oeuvre des évolutions validées aura lieu au début juillet 2016.

Un diagnostic détaillé a été partagé avec l'ensemble des communes pour établir conjointement les adaptations annuelles. Ces adaptations 2016 peuvent être regroupées en 8 catégories :

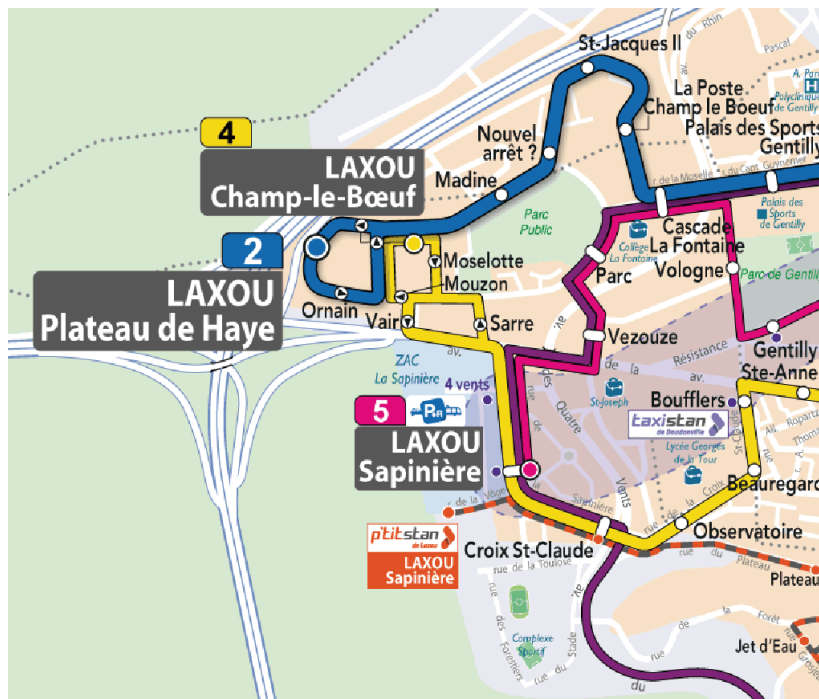
1- Une densification de l'offre pour répondre aux besoins en croissance sur les lignes structurantes 1 à 4

- La ligne 1 bénéficiera d'un véhicule supplémentaire en heure de pointe la semaine, pour tenir la fréquence à 5 minutes. Il s'agit du véhicule qui était en opération de grand levage.
- La ligne 2 devra être renforcée par un BHNS supplémentaire dans chaque sens pour répondre à l'importante demande toute la journée en semaine. C'est une mesure capacitaire, mais qui aura aussi pour conséquence de faire passer la fréquence de 8 minutes à 7 minutes toute la journée.
- Les 6 premiers départs (dans chaque sens) de la ligne 2 entre 5h00 et 6h00 du lundi au vendredi seront étalés pour permettre un début des services à 4h30, et donc une première arrivée en coeur d'agglomération à 5h00.
- L'amplitude des services des lignes 3 et 4 le soir va être améliorée pour permettre, du lundi au samedi, un dernier passage en centre-ville dans chaque sens quelques minutes après 22h.
- Les fréquences des lignes 1 et 2 seront améliorées durant les vacances scolaires, avec une fréquence améliorée à 7 minutes pour la ligne 1 durant les vacances (sauf entre le 15 juillet et le 15 août, avec une fréquence maintenue à 8 minutes), et une fréquence de la ligne 2 qui passera de 15 minutes à 10 minutes toute la journée durant les périodes de vacances.
- Le samedi, la ligne 2 est bien adaptée avec une fréquence à 10 minutes. C'est aussi le cas de la ligne 1 l'après-midi avec une fréquence à 7 minutes. Par contre, il existe des demande pour une amélioration des fréquences le matin, de 10 minutes à 8 minutes d'intervalle. Les lignes 3 et 4, actuellement organisées avec une fréquence de 20 minutes le samedi toute la journée, nécessitent un renforcement à un intervalle de 15 minutes le samedi après-midi.
- Des renforts des services de la ligne 1 seront mobilisables lorsque les commerces sont ouverts le dimanche en coeur d'agglomération, sur demande de la ville de Nancy au moins 1 mois à l'avance.

2- Des ajustements localisés de desserte pour les lignes principales 5 à 9

La ligne 5 a fait l'objet de travaux d'aménagement et d'allongement de l'ensemble de ses arrêts avenue de la libération l'été dernier (investissement de mise en accessibilité de 0,5M€). Il n'y a, par conséquent, plus de contraintes pour mettre en ligne des bus articulés sur la ligne 5 (des renforts en heure de pointe sont actuellement mis en oeuvre pour que les places offertes soient en nombre suffisant). En outre, deux modifications complémentaires interviendront la concernant :

- A la demande de la commune de Nancy, la ligne 5 connectera l'avenue de la Libération à la Sapinière. La ligne 5 y fera terminus, et densifiera la desserte du Parking-relais. Les centres commerciaux de la Sapinière et de la Cascade seront desservis.

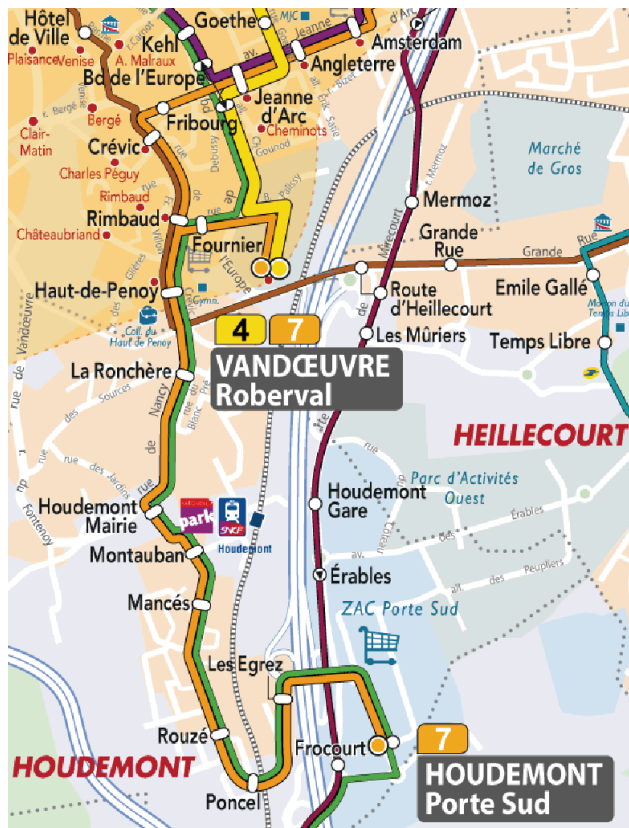


- A la demande de la commune de Seichamps, le terminus sera reporté de Voirincourt à la Haie Cerlin, dans l'attente de la réalisation de la 3e phase de la ZAC de la Haie Cerlin et d'une installation de ce terminus ZAC de la Louvière. Une étude est en cours pour potentiellement définir un terminus intermédiaire plus avantageux. En complément, sur cette section Est de la ligne 5, les bus circuleront dans les deux sens devant la Mairie.

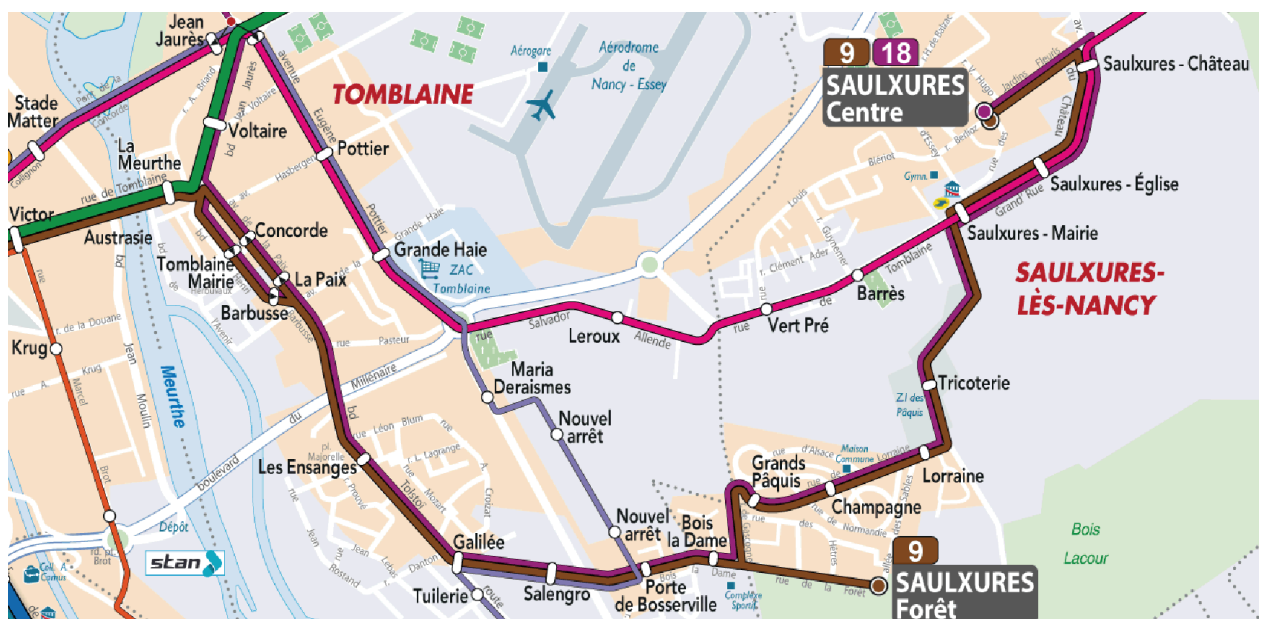


Les lignes 7 et 9 feront l'objet d'un terminus dissocié selon les principes suivants:

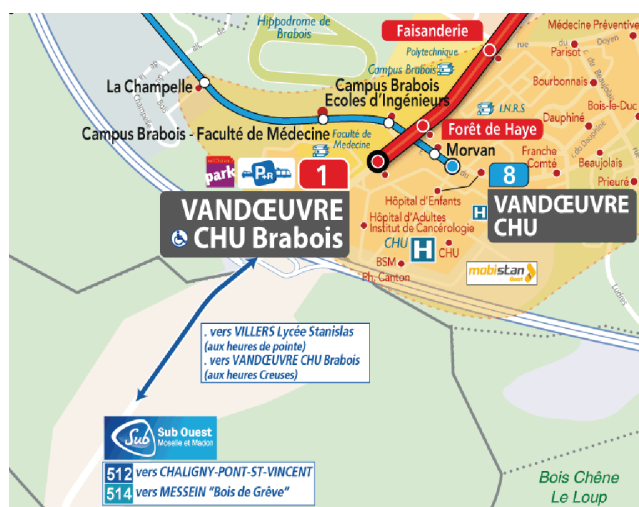
- Ligne 7 : 50% des services ne traverseront pas Houdemont du lundi au vendredi, et feront terminus à Vandœuvre Roberval. Le samedi et le dimanche, tous les services rejoignent Porte Sud.
- Ligne 9 : A la demande de la commune et des habitants des Grands Paquis, 50% des services rejoindront et partiront de Saulxures Forêt, l'ancien terminus de la ligne 141.



La ligne 9 franchira également la Meurthe par le pont de Tomblaine, alternativement au passage par le pont de la Concorde actuellement.



La ligne 8 ne fera plus une boucle en escargot à l'intérieur du site hospitalo-universitaire de Brabois. Le nouveau terminus se fera rue du Morvan, avant le rond-point de l'entrée de l'Hôpital d'enfants.



Quelques autres mises en adéquation des niveaux de service avec la fréquentation observée concernant ces lignes principales:

- La fréquence de la ligne 5 sera améliorée de 30 minutes à 20 minutes le samedi après-midi.
- L'heure de pointe en vacance scolaire sur la ligne 6/16 sera ramenée de 10 à 15 minutes.
- Les services débuteront à 6h00 le samedi, au lieu de 5h30, sur les lignes 7, 8, 9, et 10.

3- La redistribution des lignes 10, 11 et 19 à Jarville-la-Malgrange.

La ligne 10 verra son tracé prolongé à Jarville jusqu'au niveau terminus "Jarville Californie". La traversée entre le Parc des Expositions (nouvel arrêt), le Collège-Lycée de La Malgrange (nouvel arrêt) et le terminus se fera par la rue Gallieni (desserte de la MJC). A la demande de la commune de Vandœuvre et des riverains, les bus ne passeront donc plus dans la rue Poincaré à vandoeuvre, et donc plus dans la rue Leclerc à Jarville. Ce niveau dispositif inclut également une fin d'utilisation du site actuel du terminus "Jarville Sion".

Par ailleurs, à la demande des communes de Fléville-devant-Nancy et de Jarville-la-Malgrange (au bénéfice des habitants du quartier de Montaigu), la ligne 11 empruntera désormais l'avenue de Strasbourg pour rejoindre la place des Vosges de Nancy. La desserte de la rue Marcel Brot à Nancy, aujourd'hui réalisée par la ligne 11, le sera à partir de cet été par la ligne 19. La desserte de l'arrêt Tourtel est donc abandonnée, mais la fréquentation était rare (3 montées par jour de semaine en moyenne en septembre, 2 vers Nancy et 1 vers Jarville) et l'arrêt des lignes 10 et 12 est à 300 mètres.



4- La mise en minibus des lignes 11, 13 et 15 le dimanche et les adaptations des lignes de maillage 11 à 15

Le diagnostic complet réalisé constate une très faible fréquentation des lignes 11, 13 et 15 le dimanche. Les données moyennes pour les 4 dimanches de septembre sont respectivement de 127 validations, 92,25 validations et 85,25 validations. Les usages sont notamment très peu nombreux avant 11h00 et après 18h30, et d'une douzaine par heure dans les deux sens dans la période centrale. Or ces lignes coûtent chacune contractuellement au Grand Nancy entre 900€ et 1000€ par dimanche.

Dans la mesure où on ne dépasse jamais la capacité d'un minibus de 23 places, (10 places assises; 1 place fauteuil roulant et 12 places debout), il est proposé une offre renouvelée pour ces trois lignes le dimanche à partir d'un minibus en rotation entre 11h00 et 18h30.

Le dimanche, les lignes 12 et 14 fonctionnent mieux (entre deux et trois fois mieux). Elles ne seront pas modifiées, sauf tôt le dimanche matin, avec un début des services ramené de 7h30 à 8h00.

Quelques autres mises en adéquation des niveaux de service avec la fréquentation observée concernent les lignes maillage 11, 12, 13, 14 et 15:

- Le samedi, les services débuteront à 6h00 (au lieu de 5h30) et se termineront à 20h30 (au lieu de 21h00)

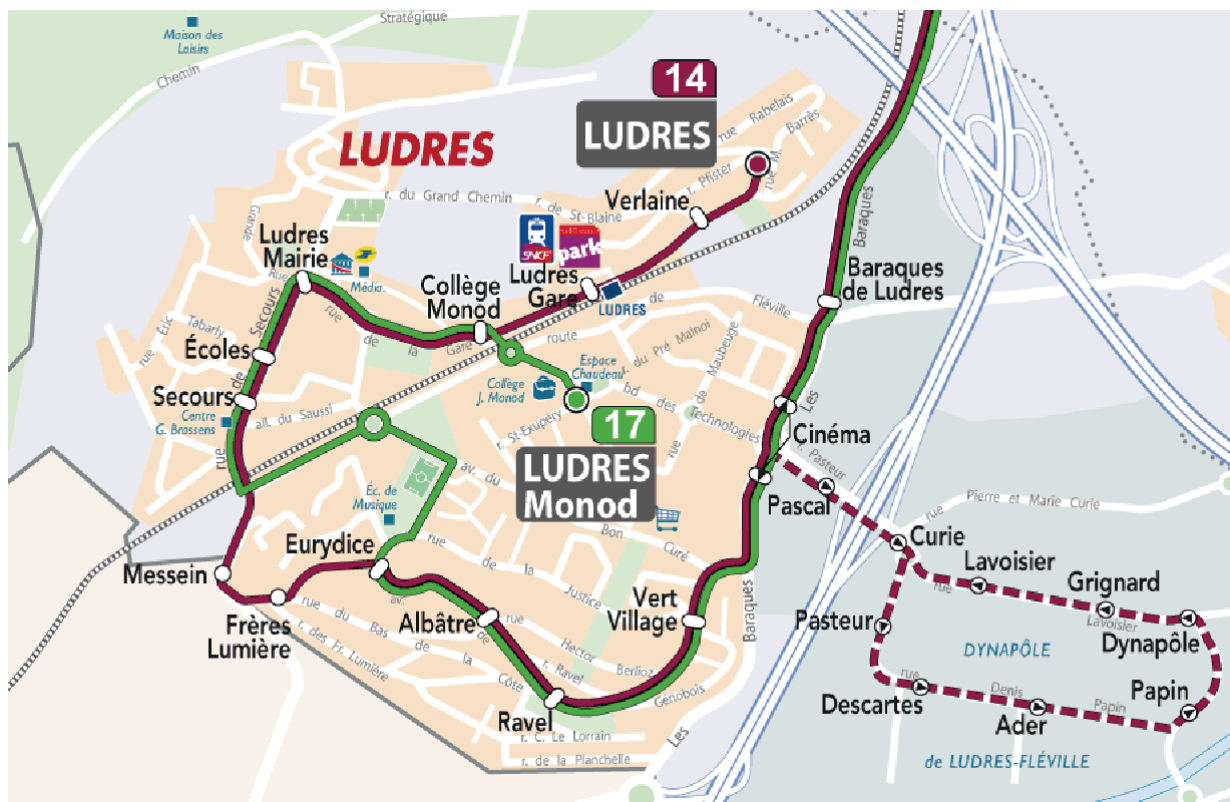
- Concernant les lignes 11, 13 et 15, l'amplitude est ajustée en semaine à 6h00 (premier départ au lieu de 5h30) et 20h30 (dernier départ, au lieu de 21h00) dans le sens non utilisé (centripète le matin et centrifuge le soir)

La ligne 13 pourrait désormais passer par la rue Victoire Daubié à Tomblaine. En effet, l'ouverture en décembre 2015 de la section de la rue Maria Deraismes située entre la rue Victoire Daubié et RD2M a finalisé les aménagements de la phase 1 de la ZAC du Bois-la-Dame. Plus généralement, il faut anticiper les services et les aménagements qui entreront dans la ZAC, et les mettre en oeuvre progressivement en fonction de son avancement, sans négliger ses conséquences sur la desserte des quartiers et communes impactés par l'intermédiaire de la ou des lignes qui seraient modifiées. En l'occurrence, la ligne 13 aurait un temps de parcours augmenté de 1 minute et 10 secondes. Une rencontre conjointe des trois communes et du Grand Nancy doit permettre d'arrêter le schéma de desserte de la ZAC à court, moyen et long terme. En effet, au-delà du tracé à très court terme de la ligne 13, la problématique à aborder concerne également la ligne 9 à court terme (phase 2) et la ligne 5 à moyen terme (phase 3).

5- L'adaptation à leur clientèle très majoritairement scolaire des lignes 17 et 18

A la demande de la commune de Ludres, le terminus sera déplacé. Dans l'intérêt des riverains du terminus, actuel et au bénéfice des usagers majoritairement scolaires de la ligne 17, le nouveau terminus sera positionné devant le collège J. Monod.

Le tracé de la ligne 17 sera en outre modifié pour éviter les croisements difficiles signalés par la commune rue du Bois de Grève, avec un passage par la rue Marie Marvingt et l'avenue Génobois. Les arrêts shuntés sont relativement peu fréquentés, et continuent de bénéficier de la desserte de la ligne 14.



La vocation scolaire de la ligne 17 sera donc renforcée par son tracé, son terminus. Rappelons qu'elle desserte à l'autre extrémité les Lycées Stanislas et Jacques Callot et les collèges Jacques Callot et Monplaisir (actuellement occupé par l'équipe pédagogique et les élèves du collège Haut-de-Penoy).

La ligne 18 a, coté Est, une vocation scolaire relativement symétrique, en desservant, d'une part depuis Saulxures-lès-Nancy et Tomlaine, le collège Jean Moulin et les deux Lycées Marie Marvingt et Arthur Varoquaux, puis d'autre part via Saint-Max et Malzéville le collège René Nicklès à Dommartemont.

Mais la ligne 18, contrairement à la ligne 17, n'attire pratiquement aucun autres usages. Elle est par conséquent superflue le samedi et pendant les vacances scolaires. La ligne 18 enregistrerait par jour scolaire de septembre un bon niveau de 514,4 validations en moyenne. A l'inverse, elle n'enregistrerait que 39 validations en moyenne par jour durant les vacances scolaires, et 29,75 en moyenne le samedi. Dans la mesure où ces trois voyageurs par heure (1,5 par sens) le samedi et durant les vacances scolaires disposent d'alternatives (ligne 9 notamment), ces services non utilisés seront supprimés.

Enfin, le terminus à Pulnoy sera déplacé à Saulxures Centre. En effet, les enfants de Pulnoy ne sont pas rattachés au collèges desservis par la ligne 18.

6- La "demi-pointe" le midi

Cette mesure concerne toutes les lignes de bus, et l'organisation générale entre l'offre de pointe et celle des heures creuses.

L'observation montre très nettement une plus faible utilisation des services le midi (12h-14h), par rapport à l'heure de pointe du matin (7h-9h) et par rapport à celle de l'après-midi (16h00-18h30).

Il n'est donc pas nécessaire d'avoir un service de la même intensité. Par contre, un niveau de service "d'heure creuse" serait insuffisant et insatisfaisant.

Nous optons donc pour un dispositif intermédiaire dit de "demi-pointe", pour adapter l'offre à la demande entre 12h00 et 14h00 :

- Les lignes 3 et 4 verront leur fréquence en période "semaine" passer de 10 minutes à 12 minutes entre 12h00 et 14h00.
- La fréquence des lignes 5, 7, 8, 9 et 10 sera de 20 minutes pendant la période méridienne en période "semaine" (15 minutes actuellement) et de 30 minutes pendant la période "vacances" (20 minutes actuellement). Pour mémoire, ces lignes "principales" passent toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heure creuse.
- La fréquence des lignes 11, 12, 13, 14, 15 et 17 entre 12h00 et 14h00 sera de 30 minutes (actuellement 20 minutes) en période "semaine" et "vacances scolaires". Pour mémoire, les lignes de maillage 11 à 15 fonctionnent toutes les 20 minutes en heure de pointe et toutes les 40 minutes en heure creuse.

7- La simplification et l'amélioration de la lisibilité des services de proximité

A la demande de la commune de Maxéville, la ligne 19 (minibus) sera allongée pour passer par la rue Solvay à Maxéville.



Ayant été par ailleurs modifié dans son tracé (Cf. infra), malgré ses fréquentations relativement faibles, la ligne 19 ne verra pas ses fréquences être modifiées. Ceci étant, à la manière des lignes 11, 13 et 15, son amplitude sera réduite le dimanche à la zone pertinente de 10h00 à 18h00.

Au total, la ligne 19 est une ligne de proximité un peu particulière puisqu'elle devient aussi une ligne de rocade entre Meurthe-et-Moselle, faisant le lien entre Maxéville et Jarville en connexion avec les lignes 1, 2 et 3.

Le P'titStan de Nancy est le service de proximité qui fonctionne le mieux, sans être entièrement satisfaisant le week-end. En traversant le secteur sauvegardé et le cimetière du sud, il répond toutefois à un besoin particulier, qui justifie qu'il soit le seul P'tit Stan fonctionnant le dimanche. La branche la plus faible en fréquentation, coté sud, sera renforcée par le retrait de la ligne 19 quai de la Bataille. Les fréquences sont stabilisées.

Les autres services de proximité, le P'titStan de Laxou, le P'tit Stan de Pulnoy, le MobiStan Est et le MobiStan Ouest souffrent tous d'une faible fréquentation. Leur vocation n'est certes pas d'absorber des besoins importants (ce sont des minibus, souvent dans des secteurs en coteau), mais ils doivent rester des transports collectifs.

Très clairement, leur fonctionnement le dimanche n'a pas de justification. Aujourd'hui, seuls les MobiStan fonctionnent en transport à la demande, et on compte pour les deux MobiStan réunis, 3 missions en moyenne par dimanche.

La question du samedi est plus complexe, car on décompte 150 validations par samedi pour les 4 services de proximité réunis. C'est à la fois beaucoup et peu pour un coût cumulé (de ces 4 services) d'environ 2000€ par samedi.

Il existe également d'importantes variations entre les périodes scolaires et non scolaires, notamment parce que ces services de proximité sont en fait, alors que ce n'est pas leur objet initial, utilisés par des collégiens. Or les collégiens ont des besoins ponctuels massifs et nuls le reste de la journée, ce qui n'est pas le service rendu par un minibus.

L'offre de ces services de proximité a été repensée pour sortir par le haut de cette situation pas tout à fait satisfaisante, en mettant l'accent notamment sur la lisibilité et la simplicité d'utilisation. En effet, ces services personnalisés ont aujourd'hui perdu leur capacité à attirer de nouveaux usagers, car ils sont aussi devenus plus complexes à comprendre et donc à adopter.

Concernant le P'tit Stan de Laxou, il ne s'agit pas de changer les fréquences mais :

- de simplifier l'itinéraire dans ses parties non fréquentées : suppression de la boucle de Beauregard et de la desserte interne du CPN
- de raccourcir son amplitude de fonctionnement du lundi au samedi de 10h30 à 18h00
- d'associer un car scolaire pour desservir le collège Prouvé



A l'Est, le projet est de fusionner le P'tit Stan de Pulnoy et le MobiStan Est pour définir une ligne de minibus plus lisible :

- Terminus Barrois
- Passage par les Charmettes, la boucle Plein Soleil, Essey Centre, le Collège Emile Gallé, Mouzimpré, le 69e RI, Cora, les Résidences vertes, Pulnoy centre, la Masserine, Intermarché, le quartier Montréal, Lidl
- Prolongement du terminus à Seichamps Chanois



La fréquence du P'tit Stan de l'Est sera de 45 minutes, de 7h00 à 19h30 du lundi au samedi.

Concernant le MobiStan Ouest, désormais MobiStan, son fonctionnement sera également beaucoup plus lisible puisqu'à la demande de la commune de Vandœuvre son fonctionnement sera uniquement en "transport à la demande" (réservation au plus tard 30 minutes à l'avance), sur l'amplitude de 7h00-19h30 du lundi au vendredi et de 11h00-18h30 le samedi.

Le service TaxiStan conventionné entre Transdev et l'Association des Artisans Taxi de l'Agglomération Nancéens sera amendé pour intégrer la desserte des 4 anciens arrêts MobiStan de Dommartemont à connecter avec la ligne 1 (Washington-Foch ou Roosevelt), pour des besoins évalués à 150 à 200 missions par an.

Le service TaxiStan à Boudonville est stabilisé. Il fonctionne avec la même plate-forme Transdev de réservation que MobiStan, et sera donc couvert selon les mêmes horaires, du lundi au samedi. Les réservations ne seront pas possibles le dimanche. Par contre, le service continuera de fonctionner même s'il est lui aussi peu utilisé (en moyenne 2 courses par dimanche), s'appuyant sur l'avantage des artisans taxis qui peuvent foisonner cette activité avec d'autres courses, contrairement à Transdev.

8- Une politique temporelle en partenariat

Le Grand Nancy développe un projet dit "mobilité future", de co-construction d'une politique temporelle dans un contexte métropolitain. Cette année, l'objectif prioritaire est de travailler avec l'Université de Lorraine pour améliorer l'accessibilité des sites situés entre Artem et la Faculté de Médecine.

Les flux d'étudiants convoqués simultanément à 8h00 atteignent aujourd'hui ponctuellement de tels niveaux qu'aucun système de transport, ni le tram ni l'échangeur autoroutier, ne peut les absorber.

En échelonnant les débuts des cours, il est possible, à un coût très faible, d'améliorer très significativement la qualité (confort, ponctualité, fiabilité, sécurité...) et en quantité le transport des étudiants et personnels universitaires.

Les échanges avec l'Université doivent aboutir, pour la rentrée universitaire 2016, à une organisation plus coordonnée des composantes de l'Université entre elles sur les horaires des cours.

Au total, cette optimisation doit permettre de fidéliser la fréquentation nouvelle dont bénéficie le réseau et dans la mesure du possible de l'augmenter, tout en contribuant au désendettement national auquel les collectivités participent par l'intermédiaire de la baisse des dotations de l'Etat.

Concrètement, les conséquences financières de ces adaptations seront incluse dans un prochain avenant au contrat de DSP qui lie le Grand Nancy à Transdev Nancy.

DELIBERATION

En conséquence, il vous est proposé :

- d'accepter les termes des propositions d'adaptations apportées au réseau Stan tel qu'elles sont présentées ci-dessus,
- de valider le calendrier proposé pour leur mise en œuvre, soit début juillet 2016.