Nancy,

République Française
Liberté • Égalité • Fraternité

Thomas SOUVERAIN

Adjoint au Maire
délégué aux grands projets, à l'urbanisme, à l'habitat, aux espaces publics et aux mobilités
Conseiller métropolitain du Grand Nancy

ASSOCIATION LES NANCEIENS
MADAME LA PRESIDENTE –
SOPHIE CONRAD
lesnanceiens@gmail.com

16 NOV. 2026

OBJET : Courrier réponse

Madame la Présidente,

Vous avez adressé un courrier au Maire-Président le 17 juin 2026, que vous avez relancé par courriel le 10 septembre, au sujet du projet de mise à double-sens des bus dans la rue Saint-Dizier et de l'aménagement du centre-ville dans le cadre de la nouvelle ligne 2.

Nous prenons acte que votre association partage notre conviction qu'un axe aussi structurant doit être amélioré. C'est d'ailleurs parce que des interventions lourdes sont nécessaires en sous-sol que nous avons choisi de lui donner une orientation claire.

S'agissant de la rue Saint-Dizier, en effet les interventions sur l'eau potable et l'assainissement ont été différées pendant de trop nombreuses années, en raison de leur complexité et de leur ampleur. Elles sont actées depuis décembre 2025 et ont été annoncées publiquement à cette date, par voie de presse et sur les sites de la Ville et de la Métropole. Il s'agit de renouveler une conduite d'eau potable ancienne et structurante pour le centre de Nancy, afin de sécuriser l'alimentation des riverains, des commerçants de l'axe et des rues adjacentes, et de reprendre l'évacuation des eaux usées. Ces travaux, comme ceux des concessionnaires, doivent impérativement précéder les aménagements de surface, qui interviendront dans le cadre de la nouvelle ligne 2.

Le projet et son calendrier ont été présentés aux représentants des commerçants le 9 septembre, et le chantier débutera en avril 2027, comme cela a été annoncé. Une fois ces travaux achevés, la rue sera aménagée en faveur des transports en commun, avec la circulation à double-sens notamment de la ligne 2, dont les bus seront 100 % électriques, ainsi que des cyclistes, des piétons et des ayants droit. Les nancéiennes et les nancéiens ont par ailleurs pu se prononcer au printemps dernier sur la poursuite de ces transformations.

Contrairement à ce que laisse entendre votre courrier, ce projet ne résulte pas d'une décision prise sans consultation. La Métropole du Grand Nancy a conduit une

concertation sur l'évolution des lignes à haut niveau de service en 2024 et 2025 : une première phase de réunions publiques, puis six balades urbaines organisées à l'échelle métropolitaine. Les échanges ont porté sur l'amélioration des espaces publics et sur le partage de l'espace entre voies de bus, vélos, végétalisation, piétons, espaces de vie, voies de circulation et stationnement automobile. La délibération du bilan et des suites de cette concertation préalable sur le réseau Armature BHNS a été adoptée à l'unanimité par le Conseil métropolitain le 25 septembre 2025.

Dans la continuité de cette démarche, une nouvelle phase d'information et de dialogue s'ouvre en novembre. Elle intervient bien en amont du démarrage des travaux sur les réseaux et surtout de la définition finale de l'aménagement de la rue, qui fera l'objet d'ateliers et d'échanges. Trois ateliers, un par tronçon, seront proposés aux riverains et aux usagers, complétés par des permanences régulières de l'équipe-projet. Les commerçants sont associés par un questionnaire sur leurs accès et leurs livraisons. Nous avons conscience des nuisances que ces travaux occasionneront : l'accès aux commerces et aux habitations sera maintenu tout au long du chantier, avec des adaptations selon les phases. Un médiateur sera présent, et une commission d'indemnisation amiable sera soumise à délibération début 2027.

Concernant le tunnel Charles III, plusieurs études, présentant des scénarios aux impacts techniques et financiers différents que vous n'êtes pas sans connaître, ont été conduites pour éclairer la décision. Celle-ci a été précisée en septembre.

Le tunnel appelle plusieurs constats. Les réseaux d'assainissement qui passent sous l'ouvrage ne peuvent pas être entretenus dans de bonnes conditions, et la continuité hydraulique doit être rétablie. L'ouvrage lui-même nécessitera dans les prochaines années une maintenance lourde, du fait notamment de la présence d'amiante, pour un coût élevé. Ces éléments doivent être rapprochés de l'objectif d'apaisement de la circulation sur l'axe Charles III, au profit notamment d'une piste cyclable et de cheminements piétons plus confortables et sécurisés qu'ils ne le sont aujourd'hui, tel que le prévoit le Plan métropolitain des mobilités.

Les recours que vous avez engagés, devant la CADA puis devant le tribunal administratif, ne justifiaient pas la communication de ces études : elles n'avaient pas de caractère définitif et constituaient des documents de travail, non communicables en l'état au regard de la jurisprudence. Cela n'a pas empêché que le sujet soit abordé à chaque réunion publique et à chaque prise de parole, au rythme des avancées techniques dont les élus disposaient. Aucun élément n'a été écarté ni caché, sur la base des documents de travail sur lesquels s'appuient toutes décisions de politique publique.

Vous évoquez la question du bruit. Les bus de la ligne 2 seront électriques et donc bien moins bruyants que les bus au gaz naturel auxquels vous faites référence. La reprise complète de la voirie contribuera également à réduire les vibrations que vous signalez. La fréquence des lignes dans ce secteur et la spécialisation des rues seront présentées lors des ateliers. La qualité des aménagements est encadrée par le Plan de sauvegarde et de mise en valeur, l'implantation des arrêts fait encore l'objet d'études, et la porte Saint-Nicolas implique un fonctionnement en alternat pour les lignes qui emprunteront cet axe à double sens.

Vous nous interrogez enfin sur la vision qui sous-tend ces choix. Elle repose sur un axe consacré aux transports en commun, une place ajustée pour la voiture, davantage de qualité d'aménagement et de végétalisation, afin de favoriser l'attractivité du centre-

ville. Elle suppose de faire évoluer le plan de circulation, afin que la circulation de transit, qui traverse le centre-ville sans y avoir de destination, soit reportée sur un anneau de desserte permettant de rejoindre les axes structurants, tout en conservant un accès au centre-ville par secteur géographique, et notamment pour rejoindre les nombreux parkings en ouvrage.

Les transformations engagées lors du précédent mandat sont aujourd'hui largement appropriées par les habitants. Le cap est maintenu et le débat reste ouvert dans la phase de dialogue qui s'engage, nous continuerons ainsi d'expliquer, de documenter et d'associer.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Thomas SOUVERAIN