

**Nouveau Tramway**  
**L'ESSENTIEL**  
**DU PROJET**

**MAI 2019**

Annexe n° 0701  
Le commissaire enquêteur  
Antoine CAPUTO

**métropole**  
**GrandNancy**

# ÉDITORIAL

## LE PROJET DE **NOUVEAU TRAMWAY,** C'EST AVANT TOUT **LE VÔTRE.**

C'est d'abord celui des 45 000 Grands Nancéiens et habitants des communes voisines qui utilisent quotidiennement la ligne 1 pour travailler, étudier, faire leurs achats, se divertir dans la Métropole.

C'est aussi celui des 65 000 personnes et sans doute bien plus que le futur tramway pourra transporter demain chaque jour. Les habitants des 20 communes de la Métropole vont y gagner en premier lieu, mais ceux de notre bassin de vie également, permettant ainsi à la Métropole d'accroître son attractivité. Cette mobilité vertueuse profitera à l'ensemble de notre territoire dans une logique gagnant-gagnant.

Ce projet, c'est aussi vous qui l'avez fait évoluer. Un tramway fer performant ; une capacité double ; une ligne de 15 km d'est en ouest ;



un tracé novateur qui, de la Porte Verte à Essey-lès-Nancy rejoindra le plateau de Brabois et sa forte activité en évitant toute correspondance ; une desserte du quartier des Nations à Vandœuvre-lès-Nancy ; une desserte des principaux pôles d'enseignement supérieur de la Métropole et du CHRU, améliorant la mobilité de milliers d'étudiants : tels sont les atouts majeurs que vous avez souhaités, à l'issue d'une large concertation démocratique.

Comme tout projet d'infrastructure, la réalisation d'un tramway est un projet long et complexe qui nécessite une procédure réglementaire rigoureuse. Le dossier de déclaration d'utilité publique du Nouveau Tramway a été adopté par le conseil métropolitain en décembre dernier. Il est instruit en ce moment par les services de l'État avant de faire l'objet en septembre, d'une enquête d'utilité publique, organisée par la Préfecture de Meurthe-et-Moselle

et pilotée par une commission d'enquête indépendante. Ce sera une étape essentielle de la concertation car elle permettra à tous les citoyens, à la fois de s'informer sur les caractéristiques et l'impact du projet, et de s'exprimer.

Aussi, je vous donne rendez-vous en septembre pour la poursuite du dialogue que j'ai souhaité mener avec vous depuis le début de ce grand projet. D'ici là, ce document pédagogique vous permettra de prendre connaissance de l'essentiel de ce projet qui engage le devenir de la Métropole pour les 30 prochaines années.

**André Rossinot**  
**Président de la Métropole**  
**du Grand Nancy**

# LES OBJECTIFS DU PROJET

LE TRAMWAY SUR PNEUS OU TVR (TRANSPORT SUR VOIE RÉSERVÉE) QUI CIRCULE DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY ARRIVERA EN FIN DE VIE EN 2022. FATIGUÉ MAIS AUSSI SATURÉ – IL TRANSPORTE CHAQUE JOUR PLUS DE 45 000 PERSONNES – IL LAISSERA LA PLACE À UN MATÉRIEL ROBUSTE, FIABLE ET À PLUS GRANDE CAPACITÉ POUR RÉPONDRE AUX NOUVEAUX BESOINS DE MOBILITÉ DES USAGERS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN.

## DESSERVIR LE SUD DE LA MEURTHE-ET-MOSELLE

Le renouvellement de la ligne de tramway représente pour notre territoire, un enjeu fort qui dépasse les limites de la seule agglomération nancéienne. En effet, la Métropole est au cœur d'un bassin de vie et d'emploi de **450 000 habitants avec 2 millions de déplacements quotidiens** dans le sud de la Meurthe-et-Moselle dont 70 % concernent la Métropole. Le Nouveau Tramway permettra de renforcer l'offre de transports par des correspondances avec les TER, les lignes de bus urbaines et suburbaines et des parkings relais reliés aux axes routiers entrant dans l'agglomération.

## DÉVELOPPER LE SERVICE ET AMÉLIORER LA VILLE

Le tracé du Nouveau Tramway, une fois et demie plus long que l'actuel, reliera l'est de la Métropole à l'ouest, sur un site réservé pour la majeure partie du trajet. Au-delà de sa vocation première de moyen de transport collectif, le Nouveau Tramway aura une vocation urbaine, architecturale et paysagère. Le tracé existant sera amélioré en termes d'aménagements urbains, de services, d'intégration du vélo, de végétalisation, de correspondances. Sur le tracé des extensions, le Nouveau Tramway jouera également un rôle d'aménageur des nouveaux espaces traversés. Il aura des répercussions sur ces espaces pour leur donner un renouveau, perfectionner leurs fonctionnalités, rapprocher les équipements et valoriser le territoire.

## CONTRIBUER À UNE VILLE DURABLE

Le tramway est dix fois plus économe en énergie que l'automobile individuelle et induit une réduction de la pollution de l'air de proximité, le long de la ligne, liée à la baisse de la circulation automobile. Avec la nouvelle ligne, la Métropole augmentera son offre de transports collectifs par un maillage amélioré du réseau Stan et une meilleure intermodalité avec la voiture particulière complétée par des échanges avec les autres modes de transport (vélos, bus, train).

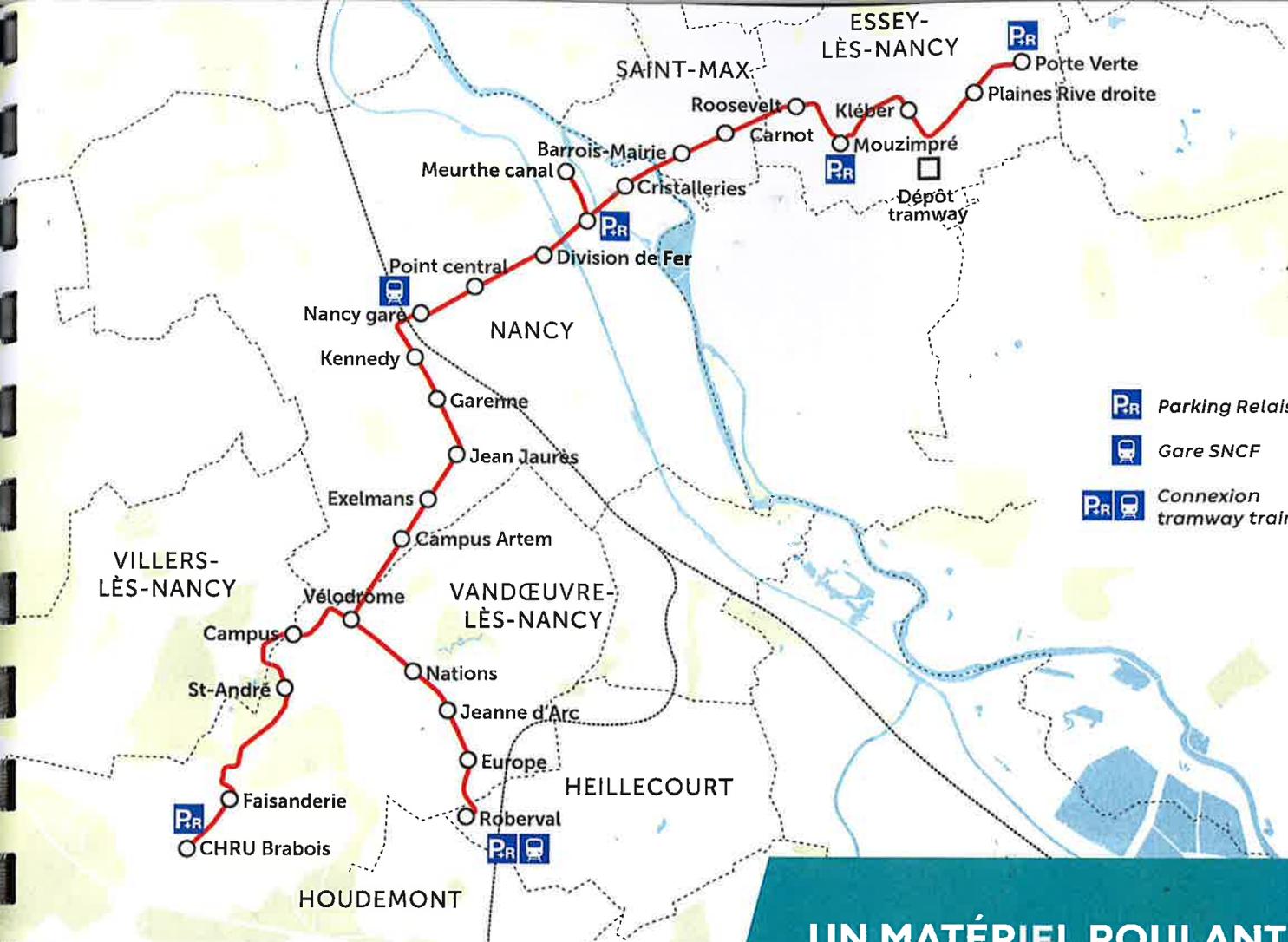
## LES CHIFFRES CLÉS

**1** PRISE EN COMPTE DU VÉLO SUR TOUTE LA LIGNE

**15** KM DE TRACÉ

**5** PARKINGS RELAIS DONT 2 NOUVEAUX (PORTE VERTE ET ROBERVAL)

**5** MINUTES ENTRE 2 PASSAGES DE TRAMWAY



*La nouvelle ligne de tramway sera la colonne vertébrale du futur réseau de transports en commun, qui desservira les quartiers d'habitat et d'emploi, soit en direct soit par des correspondances avec le reste du réseau.*

*Elle sera composée d'un tronçon principal de Porte Verte au Vélodrome et de trois branches distinctes ; du Vélodrome vers Roberval à l'entrée des communes de Houdemont et Heillecourt ; du Vélodrome au CHRU de Brabois ; enfin, une dernière branche longera la voie de la Meurthe sur 500 m vers le nord, préparant ainsi une future extension.*

## UN MATÉRIEL ROULANT PERFORMANT

**ACCESSIBLE À TOUS  
CONFORTABLE  
RAPIDE**



Le matériel retenu est un tramway fer d'environ 40 mètres. Ces rames modernes disposent chacune d'une capacité 3 fois supérieure à celle d'un bus articulé. Il est silencieux et ne produit pas de pollution atmosphérique.

Ce matériel choisi par de nombreuses agglomérations, présente l'avantage d'être fabriqué par plusieurs constructeurs. Sa durée de vie est estimée à au moins 30 ans. Le site de maintenance et de remisage qui permet le dépôt des rames, sera implanté sur l'ancienne caserne Kléber à Essey-lès-Nancy.

# 3000

PASSAGERS PAR VÉHICULE

**412 M€**  
COÛT DU PROJET

**65 000 ET PLUS**  
VOYAGEURS ATTENDUS PAR JOUR

# RETOUR SUR LA **CONCERTATION** PRÉALABLE



## **UNE CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE MAJEURE**

La Métropole a ouvert, du 27 novembre 2017 au 27 janvier 2018, une concertation préalable sur l'avenir de la Ligne 1 avec les habitants, les usagers et les acteurs du territoire. Deux mois de dialogue fructueux avec :

### **/// 1 000 participants**

à des réunions publiques, ateliers thématiques et conversations mobiles

### **/// près de 12 000 visiteurs**

sur la plateforme internet dédiée au projet

### **/// et plus de 600 contributions écrites.**

La Métropole est allée au-delà de son obligation réglementaire en sollicitant la Commission nationale du débat public (CNDP) avec l'accompagnement d'un garant. Sa mission ? Veiller au bon déroulement des échanges et rendre un rapport pour la suite du projet.

La concertation a permis aux usagers de s'informer et de s'exprimer sur le choix du matériel roulant (tram sur rails, tram sur pneus ou bus à haut niveau de service), les différentes possibilités pour desservir le plateau de Brabois ou encore les extensions envisageables du tracé. Elle a servi également à orienter les aménagements urbains à effectuer.





ARTEM



NATIONS



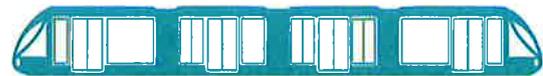
CAMPUS SCIENCES



CHRU BRABOIS

SAINT-ANDRÉ

VÉLODROME



*En rapprochant du centre de l'agglomération de grands équipements qui en étaient éloignés (Artem, universités, Jardin botanique, hôpitaux, Technopole Henri Poincaré), le Nouveau Tramway jouera un rôle de recomposition urbaine, indispensable à l'attractivité de la Métropole.*

## LES ÉVOLUTIONS DU PROJET APRÈS LA CONCERTATION

Au départ simple projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 de transports en commun, le projet de Nouveau Tramway, global et complet, a largement évolué grâce à la forte participation citoyenne. Le choix d'un tramway sur rails a été largement plébiscité. La desserte du plateau de Brabois sans correspondance, celle des Nations, de la Porte Verte, du quartier de Mouzimpré et la prise en compte du vélo sur tout le tracé ont été demandées.

À la suite de la concertation, le conseil métropolitain a voté en mai 2018, l'approfondissement des études préliminaires. Il a mis en place un comité de suivi pour la montée de Brabois. Il est composé de 18 membres : experts et représentants de la société civile (université, CHRU, acteurs économiques...), aux côtés d'élus qui ont travaillé de juin à septembre 2018.

Sa mission ? Trouver la meilleure solution pour monter à Brabois sans correspondance.

## UN COMITÉ DE SUIVI POUR LA DESSERTE DU PLATEAU DE BRABOIS

La concertation publique préalable a mis en évidence deux tracés possibles pour la montée en tramway sur le plateau de Brabois jusqu'au CHRU.

/// via les lacets de l'avenue du Général Leclerc à Vandœuvre-lès-Nancy.

/// via le boulevard des Aiguillettes, en passant par le campus sciences et le Val de Villers, avec deux hypothèses techniques (en souterrain avec tunnel ou en aérien avec un ouvrage d'art).

Sur la base de ces hypothèses issues de la concertation, des études multicritères rigoureuses ont été menées et présentées au comité de suivi.

Celui-ci a rendu ensuite un avis consultatif sur la solution à retenir.

Le tracé du boulevard des Aiguillettes, via le Val de Villers a été retenu à l'unanimité par le comité de suivi. Il a été présenté en réunion publique le 8 novembre 2018 et voté par le conseil métropolitain en décembre 2018.

Il allie à la fois la bonne desserte du territoire et des pôles d'activité, la maîtrise des coûts, l'insertion dans l'environnement et la performance du service de transport public.

Pour autant la matérialisation du tracé n'est pas le projet lui-même. Elle permet de s'assurer de la possibilité de le réaliser. Au stade de l'enquête d'utilité publique, des ajustements sont encore possibles.

## LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

# L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ EST UNE PHASE DE POURSUITE DE CONCERTATION. CETTE PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRE PERMET L'AUTORISATION ADMINISTRATIVE POUR LA FAISABILITÉ TECHNIQUE DU PROJET. ELLE EST ORGANISÉE PAR LA PRÉFECTURE DE MEURTHE-ET-MOSELLE ET SE DÉROULE SOUS L'ÉGIDE D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE INDÉPENDANTE.

### QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

1

Informez le public sur les caractéristiques du projet du Nouveau Tramway et les conditions d'insertion dans son environnement, son impact et les mesures pour y remédier.

2

Recueillir l'avis du public et de la commission d'enquête afin de permettre aux élus d'arrêter les grands principes du projet et au Préfet d'en apprécier son utilité publique. La déclaration d'utilité publique est la condition nécessaire pour passer de l'intention au projet.

### QUEL EST LE RÔLE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE ?

Désignée par le Tribunal administratif de Nancy, elle a plusieurs missions :

- /// elle veille au bon déroulement de l'enquête publique,
- /// elle recueille l'avis du public,
- /// elle rédige un rapport et formule ses conclusions motivées et d'éventuelles recommandations ou réserves.

### QUE CONTIENT LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Le dossier mis à disposition du public contient l'ensemble des caractéristiques du projet dont le principe de tracé, son chiffrage, toutes les études ayant contribué à son élaboration dont l'étude d'impact ainsi que sa mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme réglementaires.

### COMMENT PARTICIPER ?

En septembre 2019\*, tous les citoyens pourront consulter le dossier d'enquête publique dans les mairies des communes situées sur la ligne, à la Métropole du Grand Nancy, sur le site internet dédié et sur le site de la Préfecture. Ils pourront donner leur avis lors des permanences de la commission d'enquête, par mail ou par courrier.

*\*en fonction des dates arrêtées par le Préfet en lien avec la commission d'enquête*



# LE CALENDRIER



**2016**

Études préliminaires.



**2017**

Consultation exploratoire avec les élus municipaux, les instances consultatives métropolitaines, les acteurs institutionnels, économiques et socioprofessionnels de mai à septembre 2017.

Concertation publique préalable de novembre 2017 à janvier 2018.



**2018**

Bilan de la concertation.

Poursuites des études préliminaires avec le comité de suivi.

Choix des variantes, options et du type de matériel roulant.



**2019**

Enquête d'utilité publique (septembre).

Information concertation sur des sujets spécifiques.

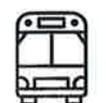
Déclaration de projet sur les bases des conclusions de l'enquête publique avec lancement des études d'avant-projet.



**2020**

Étude de maîtrise d'œuvre.

Premiers travaux préparatoires.



**2021**

Mise en place d'un service de transport de substitution par bus.

Début des travaux du Nouveau Tramway.



**2023**

Mise en service de Porte Verte (Essey-lès-Nancy) à Nations-Jeanne d'Arc (Vandœuvre lès-Nancy).



**2026**

Mise en service de la montée de Brabois.



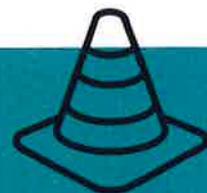
**2028**

Mise en service Roberval.

# LES ÉTAPES

Un grand projet urbain a besoin de temps pour s'élaborer. Comme tout projet complexe, la réalisation d'un tramway connaît plusieurs séquences d'études qui permettent d'affiner, d'améliorer et de réinterroger le projet avant la phase des travaux.

## LES ÉTUDES



### RÉALISÉES

#### Études préliminaires

- /// Définition du principe de tracé et scénarios
- /// Vérification de la faisabilité technique
- /// Définition du programme d'opérations
- /// Réalisation du bilan socio-économique

### À VENIR

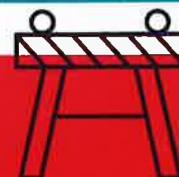
#### Avant-Projet

- /// Réalisation des plans techniques et d'aménagements urbains
- /// Définition des scénarios d'exploitation

#### Projet

- /// Insertion des équipements techniques
- /// Détermination de l'exploitation
- /// Définition du calendrier de travaux
- /// Consultation des entreprises de travaux

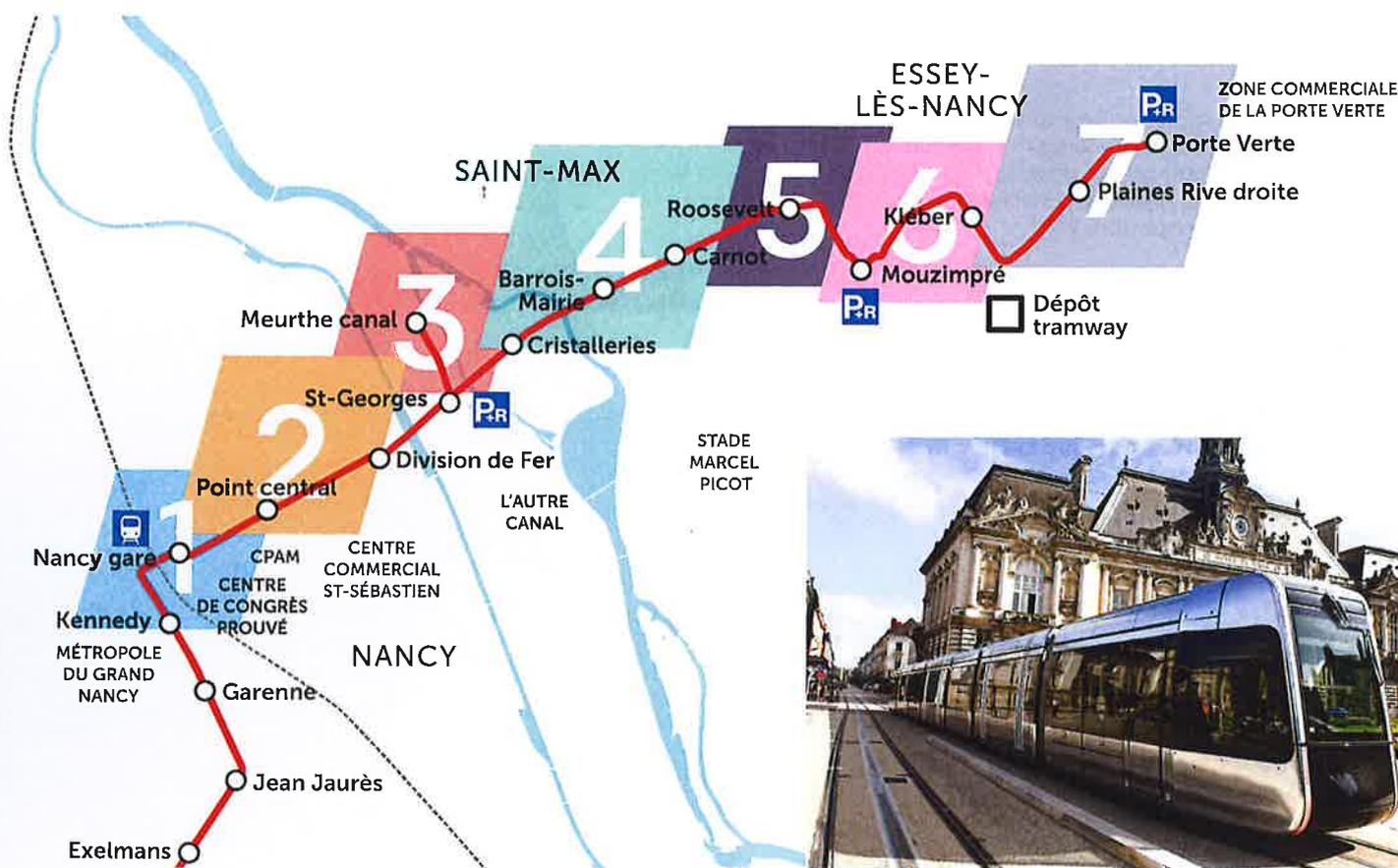
## LES TRAVAUX



- /// Déviation des réseaux souterrains et renouvellement des réseaux anciens
- /// Travaux d'infrastructures
- /// Équipement de la ligne et aménagements des espaces publics
- /// Essais et marche à blanc
- /// Mise en service

# LA LIGNE CÔTÉ EST

## DE LA GARE DE NANCY À LA PORTE VERTE

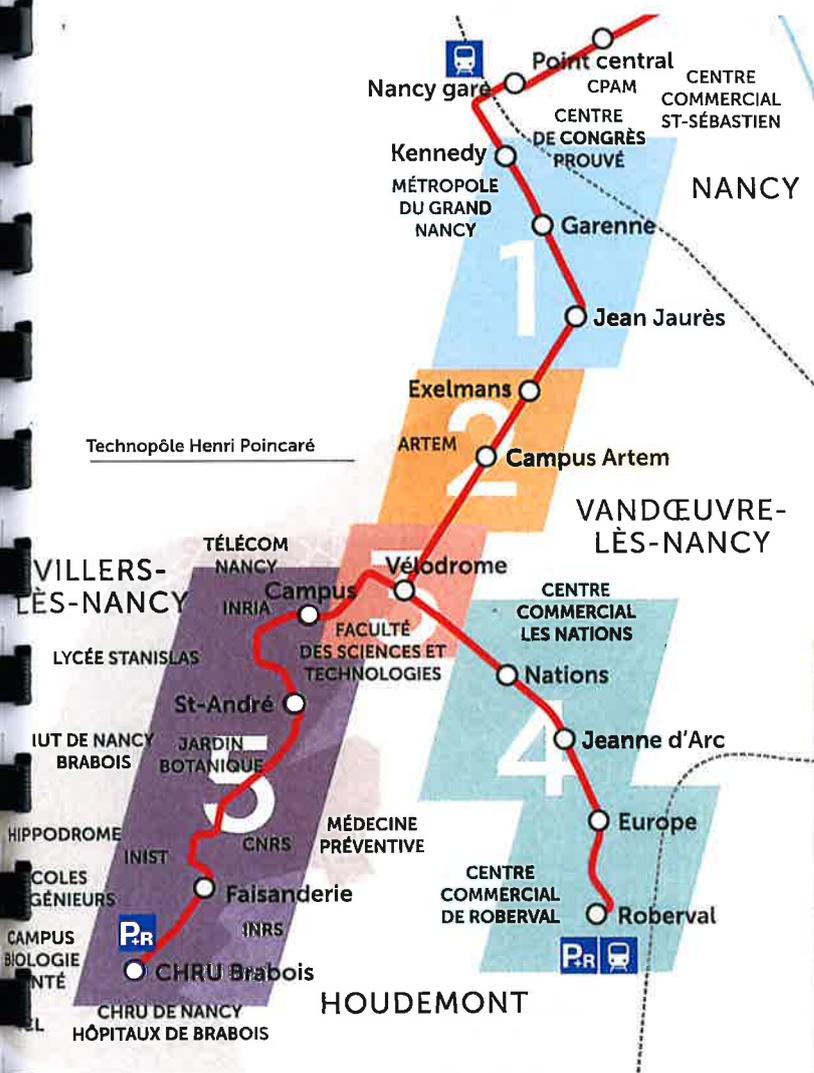


Exemple de tramway à Tours

- 1** La ligne desservira le quartier gare avec la gare SNCF et ses 9 millions de voyageurs par an et le pôle intermodal de la place de la République, en connexion avec les autres lignes du réseau Stan et les lignes de bus régionales.
- 2** Le centre-ville historique et commerçant des rues Saint-Jean et Saint-Georges sera toujours desservi.
- 3** Une nouvelle branche le long de la voie de la Meurthe sera créée dans la perspective d'une connexion ferroviaire vers le nord en direction de Champigneulle.
- 4** La traversée de Saint-Max se fera par l'avenue Carnot en site partagé avec la circulation pour ne pas nuire à la vitalité des commerces. Les aménagements rendront le tramway prioritaire et correspondant, de nouvelles stations et un embellissement de la place Barrois.
- 5** La traversée d'Essey-lès-Nancy permettra de desservir le centre et le quartier de Mouzimpère avec un traitement particulier de la rue des Prés pour l'accessibilité des riverains.
- 6** La ligne sera prolongée via les anciennes casernes Kléber, lieu du nouveau site de maintenance et de remisage des rames et d'un nouveau quartier en développement.
- 7** Le terminus de la ligne desservira la zone d'activités de la Porte Verte et en rabattement, les communes de l'est avec un parking relais P+R connecté à la rocade sud-est.

# LA LIGNE CÔTÉ OUEST

DE LA GARE DE NANCY AU CHRU BRABOIS



Exemple de tramway à Montpellier



Exemple d'ouvrage à Toulouse

- 1** La ligne desservira à l'identique les quartiers d'habitation Kennedy, Croix de Bourgogne, Garenne et Jaurès.
- 2** La ligne desservira le campus Artem, l'Institut Jean Lamour et le futur collège.
- 3** Le carrefour du Velodrome restera un pôle d'échanges majeur de la Métropole.
- 4** Une nouvelle branche sera créée à partir du Velodrome, via le boulevard de l'Europe pour desservir le quartier des Nations. Le terminus sera implanté sur la zone commerciale Roberval avec un parking relais et une future correspondance ferroviaire.
- 5** Une branche partant du Velodrome empruntera le boulevard des Aiguillettes pour rejoindre via le campus sciences, le plateau de Brabois qui compte aujourd'hui 10 000 voyages par jour, 13 000 à terme.

Pour s'affranchir de la forte pente du terrain rédhibitoire pour le tramway, la nouvelle branche nécessitera la réalisation de deux ouvrages d'art (rue Victor Basch et rue du château du Montet à Vandœuvre-lès-Nancy) dont l'insertion paysagère sera soigneusement étudiée. Elle permettra la desserte des habitants du Val de Villers, du Jardin botanique et des écoles (UFR Staps, Télécom Nancy, IUT du Montet, lycée Stanislas). Elle assurera la liaison entre les différents sites universitaires du Technopôle Henri Poincaré : le campus biologie santé, le campus sciences et Artem.

Le tracé d'intention prévoit l'implantation d'une station proche de la clinique Saint-André puis au niveau du carrefour de la Faisanderie à Vandœuvre-lès-Nancy. Il rejoindra ensuite le terminus du CHRU Brabois et son parking relais permettant ainsi de desservir le centre hospitalier et les entreprises du Technopôle Henri Poincaré.

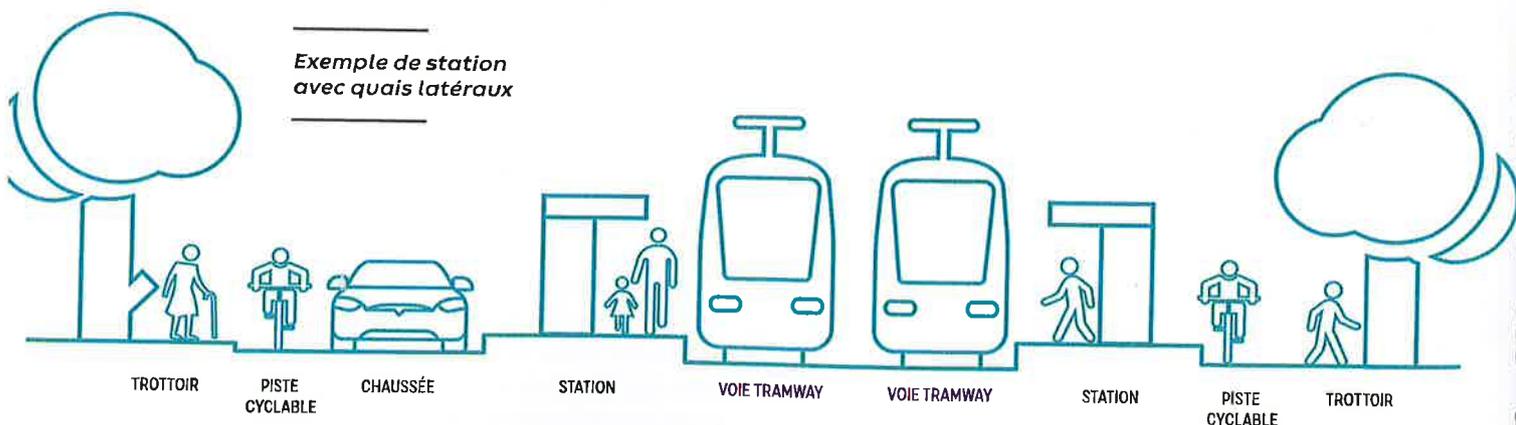
# LES EFFETS DU TRAMWAY SUR SON ENVIRONNEMENT

LE PROJET DE NOUVEAU TRAMWAY EST SOUMIS À UNE ÉTUDE D'IMPACT CONFORMÉMENT À LA LÉGISLATION. CETTE ÉTUDE QUI CONSTITUE LA BASE DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE EST AUSSI UN OUTIL D'INFORMATION DU PUBLIC QUI POURRA LA CONSULTER DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.



## ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER

L'objectif de l'étude d'impact est d'intégrer l'environnement dans la conception et les choix d'aménagement du projet afin qu'il soit respectueux des habitants, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols. Comme la loi l'exige, cela se traduit par tout un ensemble de mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences sur l'environnement.





Exemple de tramway à Luxembourg Ville

## LES DÉPLACEMENTS

Le projet de Nouveau Tramway s'inscrit dans la démarche d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacement menée par la Métropole. L'un des principaux enjeux pour construire la métropole de demain consiste à développer les modes actifs (marche à pied et vélo), diminuer les nuisances liées à l'automobile et renforcer l'accessibilité pour tous. Avec le Nouveau Tramway, la Métropole disposera d'un système de transport performant, robuste et fiable, économe en coût d'exploitation et permettant des extensions de tracé et de capacité dans la durée.

## LE CADRE DE VIE

Le projet de Nouveau Tramway permettra de mieux distribuer les espaces publics entre tramway, piétons, cyclistes et automobilistes : parking relais, cheminements piétons, pistes et bandes cyclables seront intégrés sur toute la ligne. Les stations seront fonctionnelles, couvertes et confortables. La baisse du trafic routier sur le tracé aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, le bâti s'en trouvera valorisé. En améliorant les accès aux quartiers d'habitat et aux pôles d'activité ainsi que la qualité des espaces publics traversés, le projet contribuera à l'attractivité de l'agglomération.

## LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

La plateforme du tramway sera végétalisée, autant que possible. Au stade des études préliminaires, 442 arbres seront plantés pour remplacer les 373 arbres qui devront être coupés et pour améliorer l'insertion paysagère du tramway sur l'ensemble du tracé.

Deux nouveaux ouvrages avec pistes cyclables et partie piétonne sont envisagés à Villers-lès-Nancy et Vandœuvre-lès-Nancy ; l'un au niveau du campus sciences et de la rue Victor Basch, l'autre au niveau du château du Montet et de la rue du Doyen Roubault. Le premier, long de 335 m sur environ 15 m de haut en son point culminant jouxtera le campus sciences et le Jardin botanique, sans incidence pour les visiteurs. Ces deux ouvrages feront l'objet d'un travail d'architecture, d'insertion fine et d'intégration paysagère approfondi dans un dialogue permanent avec les riverains.

Une attention particulière sera portée sur le site patrimonial remarquable dans le centre historique et touristique de Nancy.

## LE JARDIN BOTANIQUE JEAN-MARIE PELT

Voir la vidéo

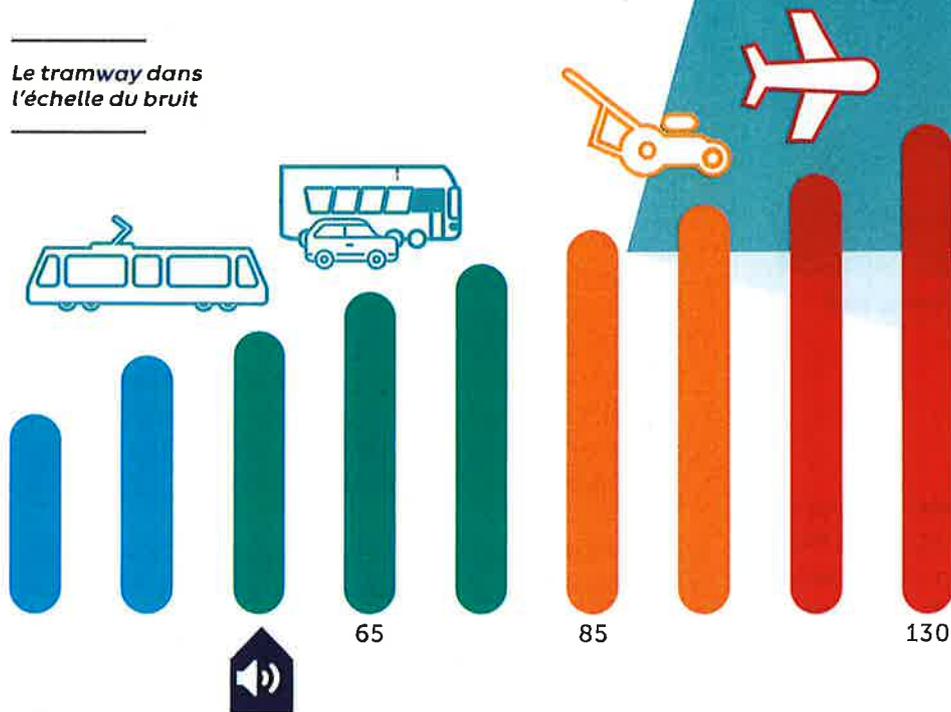


« Le Nouveau Tramway sera un atout pour le Jardin botanique. Il améliorera son accessibilité en le mettant à moins d'un quart d'heure du centre de Nancy. La création d'une station dédiée permettra d'accroître sa fréquentation et de l'ouvrir davantage aux étudiants et aux salariés du quartier. La nouvelle implantation du verger conservatoire, aujourd'hui inaccessible, permettra de présenter ce riche patrimoine fruitier dans un espace ouvert au public. Passant à la périphérie du jardin, le Nouveau Tramway ne sera pas davantage source de nuisance visuelle ou sonore pour les visiteurs. »

Frédéric Pautz  
Directeur du Jardin botanique Jean-Marie Pelt

## LES EFFETS DU TRAMWAY SUR SON ENVIRONNEMENT

Le tramway dans l'échelle du bruit



### LE BRUIT

dB(A)

Le tramway est moins bruyant qu'un bus. Les études acoustiques menées sur différents endroits de la ligne montrent que les niveaux de bruit seront conformes au niveau réglementaire, voire enregistreront une baisse sur les nouveaux axes due à une circulation automobile moins importante.

Pour les quelques bâtiments qui pourraient être plus impactés au niveau sonore, des études complémentaires seront réalisées. Pour y remédier, des mesures d'isolement des façades pourront alors être effectuées. Lors de l'exploitation, des mesures de maintenance préventives ou correctives seront prises pour limiter d'éventuelles nuisances sonores.

### LES VIBRATIONS

Le tramway se déplaçant sur rail est susceptible de produire des vibrations. Les différents types de pose de voies permettent selon leur proximité avec les habitations d'éviter la gêne occasionnée. Les principales nuisances vibratoires du projet sont celles générées en phase de chantier. Des mesures seront prises pour les limiter au maximum (horaires de chantier, matériel utilisé).



Exemple d'insertion en centre-ville



## L'AIR

La circulation du tramway contrairement au trafic automobile ne produit pas de rejet de particules polluantes. **Au contraire, du fait de la diminution du trafic sur les nouveaux axes, le projet sera, à terme, source d'amélioration de la qualité de l'air.**

Durant les phases de chantier, les travaux de terrassement et la circulation des engins seront susceptibles de provoquer des poussières. Des mesures seront mises en œuvre telles que l'arrosage des voies par temps sec, la bonne gestion des déchets, la limitation à 30 km/h dans les zones d'habitation.

## LA FAUNE ET LA FLORE

Une large partie du projet de Nouveau Tramway s'insère sur des tracés existants qui ne nécessitent pas de mesure particulière.

**Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la faune (oiseaux, amphibiens, chiroptères...) et la flore seront prises sur les voies nouvelles, notamment sur les espaces situés entre les casernes Kléber à Essey-lès-Nancy et l'aéropôle Grand Nancy Tomblaine et ceux proches du Jardin botanique à Villers-lès-Nancy.**

---

**Le détail des impacts sera consultable  
dans le dossier d'enquête publique.**

---

Annexe 11° 07/01  
Le commissaire enquêteur  
Antoine CAPUTO

Nouveau Tramway  
**L'ESSENTIEL  
DU PROJET**

**INFORMEZ-  
VOUS**

**EXPRIMEZ-  
VOUS**

---

**ENQUÊTE  
D'UTILITÉ PUBLIQUE**  
*Prochaine étape de la concertation*

---

[grandnancy.eu](http://grandnancy.eu)



**métropole  
GrandNancy**