Nova 14

Une ligne,
Une histoire,
Des territoires

Concession ferroviaire de la ligne Nancy-Contrexéville

Bilan de la concertation publique volontaire du maître d'ouvrage

transdev | NGE CONCESSIONS | BANQUE des TERRITOIRES

PREAMBULE 3
1. LE PROJET 4
1.1. LE CONTEXTE 4
1.2. LE MAITRE D'OUVRAGE : NOVA 14 5
1.3. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION 5
1.4. LES COMMUNES DESSERVIES 5
1.5. L'HISTORIQUE DU PROJET 5
2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION 7
2.1. L'OBJET DE LA CONCERTATION 7
2.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION 7
2.3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION 7
3. LES REUNIONS PUBLIQUES 9
4. ECHANGES 10
4.1. MODALITES 10
4.2. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS 10
5. ANNEXE – LISTE DES QUESTIONS REPONSES 12

PREAMBULE

Par l'avis d'attribution n°24-86464 du 22 juillet 2024, la société **Nova 14** est titulaire du contrat de service public de la **Région Grand Est** pour la fourniture de services de transport ferroviaire et routier de voyageurs incluant la régénération et maintenance de l'infrastructure sur la ligne Nancy-Contrexéville.

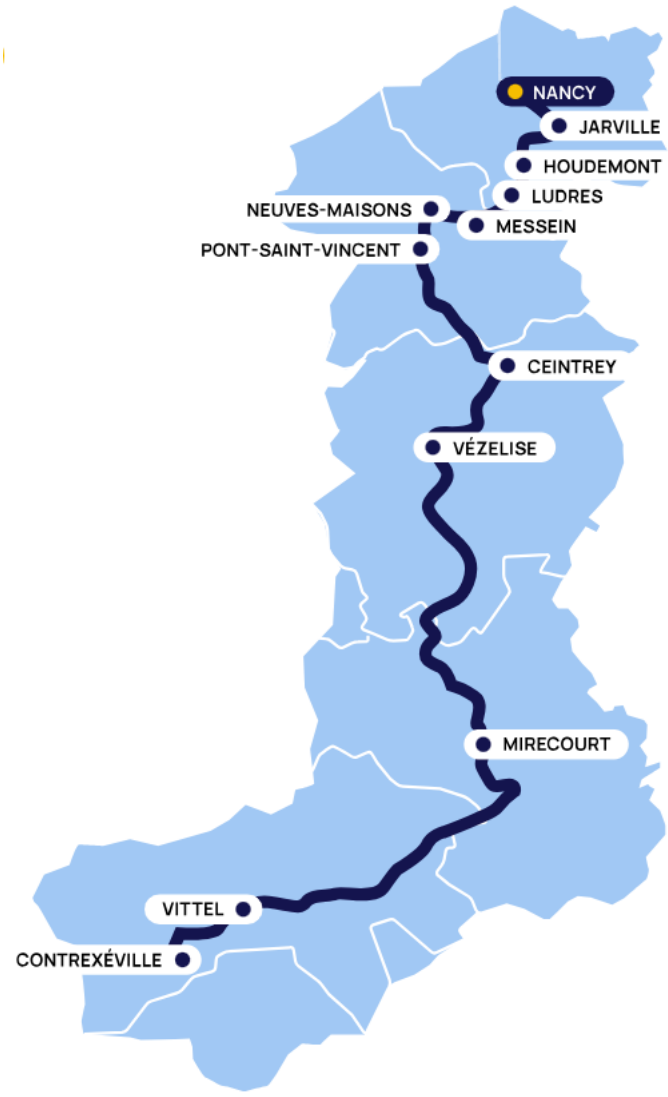
Dans ce cadre, il a été choisi de procéder, en accord avec la Région Grand Est, à une concertation préalable volontaire de Nova 14 pour associer toutes les personnes concernées par le projet et recueillir avis, contributions et questions sur le projet et sur les prochaines étapes.

Le présent document dresse un bilan de la concertation réalisée et sera publié sur les sites internet des préfectures des Vosges (www.vosges.gouv.fr) et de Meurthe-et-Moselle (www.meurthe-et-moselle.gouv.fr) et de Nova 14 (*www.nova-14.com*).

1. LE PROJET

1.1. Le contexte

Le projet consiste à régénérer et mettre en conformité les lignes n°040000, 030000 et 35000 entre Nancy et Contrexéville, d'une longueur de 88,6 km, dans le but de la remettre en circulation pour les voyageurs entre Xeuilley et Vittel, et de bénéficier d'une infrastructure modernisée et d'un service amélioré.



Cette réouverture d'une petite ligne dans le cadre d'une ouverture à la concurrence constitue une première nationale et permet l'intégration, dans un même contrat, de l'exploitation du service ferroviaire et de la gestion de l'infrastructure.

À raison d'un aller-retour par heure en moyenne, la desserte Nancy-Contrexéville répondra aux besoins quotidiens d'un bassin de population rural tout en contribuant à relancer la station thermale de Vittel.

Le projet de redonner vie à l'historique ligne Nancy-Contrexéville répond à la volonté de la Région Grand Est d'offrir une solution de mobilité facilitée, durable et fiable sur nos territoires.

De Nancy à Contrexéville, la ligne 14 s'étend sur près de 90 km et dessert 12 gares entre plaines et montagne, ville et campagne. Avec plus de 30 allers-retours quotidiens, les citoyens auront le plaisir de retrouver le plaisir de trains rapides, ponctuels et confortables.

Commencée depuis près de 200 ans, à l'ère de l'avènement des chemins de fer et du tourisme thermal, l'histoire de la ligne 14 se renouvelle au cœur de nos territoires, pour réaffirmer son attachement et son attractivité auprès de toutes les générations.

Héritage de notre passé et tourné vers un avenir durable, le renouveau de la ligne 14 va permettre de créer encore plus de lien, d'avancer grâce à une mobilité décarbonée et d'offrir dès 2027 un service performant, sûr et fiable pour ½ million de voyageurs.

La Région Grand Est a choisi de confier à Nova 14 un contrat de concession en intégration verticale regroupant les missions d'Entreprise Ferroviaire et de Gestionnaire d'Infrastructure. Les modalités de dérogations au principe de séparation verticale sont prévues par l'article 2§4 de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen et par le Code des transports.

1.2. Le maître d'ouvrage : Nova 14

Nova 14 est la société concessionnaire dédiée à la ligne Nancy-Contrexéville : elle regroupe NGE Concessions (50%), Transdev (20%), et la Banque des Territoires (Groupe Caisse des dépôts) (30%).

1.3. Les caractéristiques principales de l'opération

Les caractéristiques principales du projet sont précisées ci-dessous.

	Ligne 14
Longueur	88,6 km *Dont 75 km de ligne régénérée et modernisée*
Arrêts	11
Temps de parcours	1h10
Correspondances	Correspondances TGV à Nancy *Paris-Contrexéville en 2h55*
Fréquentation	500 000 voyageurs attendus en 2028
Cadencement	30 allers-retours quotidiens

1.4. Les communes desservies

La ligne va de Nancy à Contrexéville et dessert les gares de Nancy, Jarville, Houdemont, Ludres, Messein, Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent et Ceintrey (Meurthe-et-Moselle), puis Mirecourt, Vittel et Contrexéville (Vosges).

La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté est présentée ci-dessous :

- **Communes soumises à Plan Local d'Urbanisme :** Nancy, Jarville-La-Malgrange, Heillecourt, Vandœuvre-lès-Nancy, Houdemont, Ludres, Messein, Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent, Bainville-sur-Madon, Xeuilley, Pierreville, Clérey-sur-Brenon, Omelmont, Tantonville, Vézelise, Diarville, Puzieux, Poussay, Mirecourt, Mattaincourt, Hymont, Remoncourt, Haréville, Vittel, et Contrexéville ;
- **Communes soumises à Carte Communale :** Autrey, Gerbécourt-et-Haplemont, Quevilloncourt, Praye, Housséville, et Rozerotte ;
- **Communes soumises à Règlement National d'Urbanisme :** Ceintrey, Forcelles-Saint-Gorgon, Bouzanville, Boulaincourt, Frenelle-la-Grande, Bazoilles, et Ménil.

1.5. L'historique du projet

Le projet de réouverture a fait l'objet d'études et d'une forte concertation avec l'ensemble des acteurs locaux.

Les jalons du projet sont les suivants :

Décembre 2016 : Suspension des circulations ferroviaires, donnant lieu à une limitation de vitesse à 40 km/h sur un linéaire de 38 kilomètres entre Xeuilley et Mirecourt, nécessaire pour maintenir la sécurité des circulations. L'impact du ralentissement sur le temps de parcours ne rendait plus viable le maintien d'un service ferroviaire tant que les travaux n'étaient pas réalisés.

2017-2018 : Etude mobilité en concertation avec les élus territoriaux (Communautés de Communes, parlementaires, Conseillers départementaux et régionaux) pour définir les conditions de réouverture de la ligne et la nouvelle politique de desserte, Cette étude a démontré la pertinence de l'offre ferroviaire par rapport à l'offre routière, comme véritable outil d'aménagement du territoire.

Mars 2019 : validation de la démarche de mise en concurrence des services de transports ferroviaires et lancement de l'expérimentation d'ouverture à la concurrence.

Juillet 2020 : Publication de l'avis de concession de service public pour l'exploitation.

2020-2021 : Etude sur l'aménagement des passages à niveau, avec une large concertation avec l'ensemble des acteurs tout au long du processus.

2022 – 2024 : Phase de dialogue compétitif avec les entreprises candidates.

Mai 2024 : Approbation du groupement en charge de la concession de service public, composé des sociétés Transdev SA, NGE Concessions, Caisse des dépôts et consignations.

2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. L'objet de la concertation

La concertation préalable concerne le projet de la réouverture de la ligne ferroviaire de la ligne Nancy-Contrexéville, reliant les communes de Nancy (département de Meurthe et Moselle) et Contrexéville (département des Vosges).

Elle est organisée par Nova 14 en tant que maître d'ouvrage du projet, et menée en référence aux articles L.121-16 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet.

Il est à noter que cette concertation du public n'est pas obligatoire et a été mise en place de façon volontaire par Nova 14, avec l'accord de la région Grand Est.

2.2. Les objectifs de la concertation

La concertation préalable permet d'associer toutes les personnes concernées par le projet (riverains, associations, usagers, acteurs économiques) à son élaboration.

La concertation préalable a pour objectifs de :

- Présenter le projet de réouverture ferroviaire de la ligne :
  - Les travaux sur le réseau ferroviaire envisagés par le maître d'ouvrage : remise en état complète de l'infrastructure, modernisation ou suppression de passages à niveau, programme de modernisation des gares et de mise en accessibilité, modernisation des moyens de signalisation et de communication ;
  - Les services envisagés résultant de la régénération de la ligne : mise en place de l'infrastructure permettant l'amélioration de l'offre de service voyageurs régionale en proposant une augmentation des circulations de trains de voyageurs ;
- Échanger sur l'opportunité du projet, ses enjeux, et les impacts environnementaux et socioéconomiques qui en découlent avec les riverains, usagers et acteurs concernés par le projet ;
- Recueillir avis, contributions et questions sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- Informer sur les prochaines étapes du projet.

2.3. Les modalités de la concertation

La concertation préalable du public s'est tenue du **lundi 31 mars 2025 au jeudi 17 avril 2025 inclus**.

Préalablement au début de la concertation, une déclaration d'intention a été publiée mais le droit d'initiative n'a pas été exercé dans le délai de deux mois.

Nova 14 a mis en place différents outils, physiques et numériques, pour informer le public sur le projet et sur la concertation préalable associée :

- Lors des réunions publiques
- *Via* le formulaire disponible sur le site internet de Nova 14 : www.nova-14.com
- Sur les registres papier mis à disposition dans les mairies des 12 communes concernées par le projet, aux horaires d'ouverture habituels.

- Par courriel : contact@nova-14.com
- Par courrier postal : Nova 14, 48 place Georges Clémenceau, 88500 Mirecourt



Un dossier présentant les objectifs et les caractéristiques principales du projet et toutes les informations utiles à sa compréhension, conformément à l'article R.121-20 du Code de l'environnement, a été mis à la disposition du public dans les mairies des 12 communes concernées par le projet, en format papier, pendant les heures et jours habituels d'ouverture au public.

Une version électronique a également été mise à disposition du public sur le site internet de Nova 14 (www.nova-14.com) ainsi que sur les sites internet des préfectures des Vosges (www.vosges.gouv.fr) et de Meurthe-et-Moselle (www.meurthe-et-moselle.gouv.fr).

Deux réunions publiques ont été organisées sur le territoire :

- **Vendredi 4 avril – 18h00**

  Mirecourt (88), Espace Flambeau
- **Jeudi 3 avril – 18h00**

  Vézelise (54), Salle du grenier des Halles



Des observations et propositions ont pu être déposées pendant toute la durée de la concertation :

- Par écrit sur les registres papier mis à disposition dans les mairies des 12 communes concernées par le projet, aux horaires d'ouverture habituels.
- Par correspondance à l'adresse suivante : Nova 14, 48 place Georges Clémenceau, 88500 Mirecourt
- Par voie électronique, à l'adresse : contact@nova-14.fr.



A l'issue de la concertation, Nova 14 a recueilli les avis formulés et a produit le présent bilan de la concertation. Ce bilan est désormais consultable sur le site internet de Nova 14.

Le maître d'ouvrage y indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

3. LES REUNIONS PUBLIQUES

Deux réunions publiques ont été organisées dans les deux départements concernés par le projet : la Meurthe-et-Moselle et les Vosges.

- Jeudi 3 avril – Vézelise (54)
- Vendredi 4 avril – Mirecourt (88)

En présence des élus locaux et du grand public, Nova 14 et la Région Grand Est ont pu présenter le projet, et ses principales incidences sur l'environnement.

Des échanges ont suivi la présentation et ont permis aux participants de poser leurs questions. Des réponses ont été apportées en séance par les représentants du concessionnaire et du concédant.







4. ECHANGES

4.1. Modalités

Nova 14 a pris note de chaque question et point soulevé lors des réunions publiques et via les plateformes d'échange mises en place dans le cadre de la concertation.

Des réponses ont été apportées en direct lors des réunions publiques.

Pour les points reçus sur les plateformes, les équipes de Nova 14 ont été sollicitées afin d'apporter des éléments de réponse concrètes.

Chaque question a été compilée dans un tableau de suivi fourni en annexe au présent document.

4.2. Les principaux enseignements

La mobilisation du public a permis l'expression de personnes aux profils variés, qui ont ainsi eu l'opportunité de partager leurs expériences, leurs attentes, leurs préoccupations et suggestions permettant d'enrichir le projet.

L'attente du retour des trains

Les échanges lors des réunions publiques confirment ainsi l'attente forte d'un retour des circulations le la ligne 14 entre Pont-Saint-Vincent et Vittel, et l'augmentation de la fréquence des trains au niveau du périurbain de Nancy. Cette phase a mis en évidence le soutien au projet de la grande majorité des participants et des acteurs du territoire associés.

De fortes attentes d'une augmentation de l'offre de transport

Les contributions ont majoritairement porté sur l'augmentation de l'offre ferroviaire, avec des attentes spécifiques concernant l'augmentation des fréquences, l'extension des horaires de service, et l'amélioration du confort à bord des trains. Les participants ont également exprimé des attentes importantes en matière de desserte du territoire, incluant l'extension des services au-delà du périmètre initial.

Optimiser l'intermodalité pour des déplacement fluides et sûrs

Les participants ont exprimé des attentes concernant l'intégration et la simplification des systèmes d'information voyageurs et de billettique, ainsi que la facilitation du stationnement et de l'accès des vélos en gare et de leur emport dans les trains.

Aménager les gares au service du confort et de la facilitation des déplacements

Les gares sont perçues comme des lieux clés pour l'amélioration des conditions de déplacement. Les participants ont émis des souhaits concernant leur accessibilité, le développement de services et de commerces de proximité, et la sécurisation des espaces intérieurs et extérieurs.

Le bruit ferroviaire

Certains riverains ont émis des inquiétudes sur les nuisances sonores liées au retour de la circulation des trains.

Une présentation des mesures a été effectuée, et notamment en réponse à la principale source de bruit du ferroviaire : le bruit de roulement lié au frottement des roues sur le rail.

Le remplacement des rails courts par des rails longs soudés, accompagné du remplacement des traverses bois par des traverses béton sur tout le linéaire permet de diminuer de moitié de l'intensité sonore de la ligne.

L'installation de haies végétales peut également être envisagée ponctuellement.

L'aménagement des passages à niveaux

Des précisions ont été apportées sur l'aménagement et la suppression des passages à niveaux de la ligne.

Les 43 passages à niveaux maintenus sont modifiés et renforcés en termes de sécurité (avec notamment l'évolution de l'ensemble des passages à niveaux de type croix de St-André en barrières automatiques).

21 passages à niveaux sont supprimés afin de répondre à l'obligation réglementaire de remise en service d'une infrastructure ferroviaire suspendue depuis plus de 5 ans. Une étude de criticité est menée par Nova 14 en vue de répondre aux obligations réglementaires de sécurité.

Lors d'une fermeture de passage à niveaux, le concessionnaire réalise :

- Une fermeture par merlons de terre de part et d'autre de la voie ;
- En complément et dans certains cas, pose de clôtures rigides ;
- Une mise en place d'itinéraires de contournement avec la création ou reprise de voiries latérales (avec ou sans acquisition foncière).

5. Annexe – liste des questions réponses

Date réception	N°	Mode de réception	Question	Réponse	Suivi
03-avr	1	Réunion Publique Vézelise	Demande d'un arrêt sur la commune de Praye	Dans les conditions actuelles, l'arrêt ne sera pas marqué. Cette décision pourra être modifiée pendant la durée de la concession.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	2	Réunion Publique Vézelise	Par quoi sont remplacés les PN supprimés ?	Il a été prévu un chemin alternatif d'accès lorsque nécessaire afin que chaque exploitant agricole puisse accéder à ses parcelles par un autre lieu en toute sécurité	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	3	Réunion Publique Vézelise	Risque d'inondations : les exutoires actuels envoient l'eau dans les campagnes	L'ensemble des ouvrages hydrauliques fera l'objet d'un nettoyage et d'un entretien sur toute la durée de la concession.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	4	Réunion Publique Vézelise	Les travaux commencent en un seul point ou sur toute la ligne en même temps ?	Le phasage du chantier se fera en plusieurs points de la portion Xeuilley <> Vittel, en commençant par la régénération de l'ensemble de la voie.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	5	Réunion Publique Vézelise	Les arrêts à la demande sont-ils possibles ?	Les arrêts à la demande sont impossibles à organiser. Une grille horaire lisible est en cours de réflexion. Des horaires fixes seront proposés.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	6	Réunion Publique Vézelise	Un croisement de ligne est-il prévu, si oui à quel endroit ?	Un croisement est en effet prévu en gare de Mirecourt et à Pont-Saint-Vincent.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	7	Réunion Publique Vézelise	Que vont devenir les bâtiments des gares et les emprises foncières en général	La Région Grand Est travaille avec les collectivités locales pour aménager les gares de la ligne qui sont en dehors du périmètre de Nova 14.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	8	Réunion Publique Vézelise	Comment rattacher les communes non desservies ?	Il appartient aux collectivités locales d'aménager le pourtour des gares (Zones piétonnes, Parking, vélib', garages à vélos, chargeurs électriques, aires de covoiturage…). La RGE accompagne financièrement ces projets à hauteur de 30 à 60%.	Réponse donnée lors de la réunion

03-avr	9	Réunion Publique Vézelise	Il y a un déséquilibre du nombre d'arrêts entre Ceintrey et Vézelise	La politique de desserte a été bien pensée : ajouter des arrêts reviendrait à pénaliser les communes en bout de ligne et mettrait en péril l'équilibre trouvé. A noter que les lycéens ont été prise en compte car la desserte les concernant est très importante.	Réponse donnée lors de la réunion
03-avr	10	Réunion Publique Vézelise	Quelle sera la vitesse du train ?	La vitesse du train varie entre 110 à 115 km/h à pleine vitesse, les ralentissements dans les communes seront compris entre 70 et 80km/h	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	11	Réunion Publique Mirecourt	Sera-t-il possible depuis Mirecourt de rejoindre directement Paris Est ?	S'il n'y aura pas de train direct reliant Mirecourt à Paris, les connexions seront tout à fait possibles et les correspondances sont assurées dans la grille horaire proposée.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	12	Réunion Publique Mirecourt	On parle de réduction de bruit de 6db, quel sera le niveau sonore final ?	Le remplacement des rails courts par des rails longs soudés, accompagné du remplacement des traverses bois par des traverses béton sur tout le linéaire permet de diminuer de moitié de l'intensité sonore de la ligne.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	13	Réunion Publique Mirecourt	Sur les PN, y aura-t-il toujours la possibilité de passer en chicane ? Y aura-t-il le personnel pour intervenir ?	Les PN seront automatisés et le poste de commande sera installé à Mirecourt. Du personnel d'astreinte interviendra le cas échéant. Tout sera maintenu en bon état tout au long de la concession	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	14	Réunion Publique Mirecourt	Est-ce que Xeuilley est en voie unique ?	En effet, Xeuilley est en voie unique, le croisement se fera à Mirecourt qui dispose d'une double voie. Une vigilance accrue sera portée sur la totalité de la voie unique.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	15	Réunion Publique Mirecourt	Quelle solution sera mise en place pour palier la fermeture du PN 101	La PN 101 sera totalement fermé à la circulation. Un accès aux deux parcelles agricoles sera aménagé via une voie latérale. Un travail est en cours avec la mairie pour créer et aménager un passage pour les piétons et les vélos.	Réponse donnée lors de la réunion

04-avr	16	Réunion Publique Mirecourt	Qu'est-il prévu pour les riverains impactés par le bruit engendré par les 28 trains quotidiens ? Dans la même idée, les riverains à proximité des gares, du site de maintenance des croisements de voies, vont supporter les annonces intempestives et les sonneries ?	Le remplacement des rails courts par des rails longs soudés, accompagné du remplacement des traverses bois par des traverses béton sur tout le linéaire permet de diminuer de moitié de l'intensité sonore de la ligne. Les trains ne klaxonneront plus aux passages à niveau. Les seules sonneries qui ne peuvent disparaitre puisqu'elles sont obligatoires sont celles des PN. Ces sonneries durent environ 40 secondes (en amont du passage du train, puis après son passage).	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	17	Réunion Publique Mirecourt	Pourquoi autant d'allers/retours prévus quotidiennement ?	Ce choix émane d'une étude de fréquentation réalisée par Nova 14 et la Région Grand Est. Cela correspond à 555000 voyageurs par an, c'est une hypothèse réaliste et cela répond à la demande des usagers.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	18	Réunion Publique Mirecourt	Sécurisation des signaux de commande : qu'est ce qui est prévu ?	La fibre optique sera déployée sur tout le linéaire de la ligne. Le contrôle sera opéré depuis le Centre d'Exploitation de Mirecourt.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	19	Réunion Publique Mirecourt	La taxe foncière va-t-elle augmenter dans les communes traversées par la L14 ?	La Région n'a pas le pouvoir d'agir sur les taxes. C'est l'Etat qui en fixe les taux. Les recettes de la Région ne sont pas liées aux taxes.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	20	Réunion Publique Mirecourt	Est-il prévu d'installer des murs végétaux ou en bois pour lutter contre les nuisances sonores générées par la ligne ?	Ces aménagements ne sont pas prévus pour ce type de ligne néanmoins l'installation de haies végétales peut être envisagé aux endroits clefs.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	21	Réunion Publique Mirecourt	Qu'est-il prévu pour sécuriser la ligne ?	Comme pour les autres trains : des patrouilles aléatoires auront lieu dans les trains. Des équipements de vidéo protection sont déjà en place dans la plupart des communes, ils pourraient être étendus aux gares.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	22	Réunion Publique Mirecourt	Quel sera l'amplitude horaire de circulation des trains	6h-22h en semaine. Les horaires du weekend seront aménagés en fonction de la demande.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	23	Réunion Publique Mirecourt	Comment seront stockés les fluides propres et usés ?	Par le biais d'une station de ravitaillement dédiée au niveau du site de maintenance de Mirecourt.	Réponse donnée lors de la réunion

04-avr	24	Réunion Publique Mirecourt	Les gares seront-elles dotées d'un parking ?	Il appartient aux Communes et ComComs d'aménager le pourtour des gares (Zones piétonnes, Parking, vélib', garages à vélos, Chargeurs électriques, aires de covoiturage…). La RGE accompagne financièrement ces projets à hauteur de 30 à 60%.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	25	Réunion Publique Mirecourt	Où seront basés les agents conducteurs et les contrôleurs ?	Ils seront basés à Mirecourt	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	26	Réunion Publique Mirecourt	Combien de places seront réservées aux usagers qui voyagent avec leur vélo. Les quais feront-ils adaptés ?	Il y aura de la place pour tous. Les quais seront emménagés pour faciliter l'accès aux PMR, ces accès sont adaptés aux vélos.	Réponse donnée lors de la réunion
04-avr	27	https://nova-14.com/	Pourquoi vous n'ouvrirai pas une ligne Mirecourt - Epinal	Le projet actuel ne concerne pas cet axe. A noter que la ligne reliant Mirecourt à Epinal (par Neufchâteau) est déferrée, et son emprise en partie réutilisée, notamment au travers du projet de voie express dit « de l'Y vosgien » à l'ouest d'Épinal.	Réponse envoyée
12-avr	28	https://nova-14.com/	Demande l'installation d'un portail (style évacuation d'urgence des passagers) sur le passage PN 101 à Frenelle la Grande. La mise en place d'un merlon devant la maison de 2 habitations ne serait pas idéale (vision altérée...) La fermeture de ce passage doit se faire de façon saine et respecter l'environnement local, d'où cette demande de fermeture par un portail ou l'installation d'un grillage.	L'installation d'une clôture rigide sur cette fermeture de PN est envisageable afin de respecter l'environnement local.	Réponse envoyée
10-avr	29	Courrier	Pourquoi ne pas réaliser un réseau de navettes "Urban Loop" sur la partie inoccupée de la ligne 14. Cela permettrait de desservir les communes de L14 ne bénéficiant pas d'arrêt et offrirait un acheminement des voyageurs vers les gares du tronçon Pont St Vincent - Vittel.	L'utilisation du réseau de navettes Urban Loop ne parait pas adapté à la ligne 14. Néanmoins la grille horaire et la desserte pourra évoluer sur la durée de la concession afin de répondre aux besoins du territoire et des usagers.	Réponse envoyée

18-avr	30	https://nova-14.com/	La voie n'a pas fonctionné depuis 10 ans et on comptait 5 allers retours depuis les années 2000. Nous sommes en attente de murs végétaux anti bruit chemin Rapiefosse à Mattaincourt.	Depuis l'arrêt des circulations entre Pont-Saint-Vincent et Vittel en 2016, la Région Grand Est a toujours affirmé sa volonté de relancer les circulations grâce à une régénération de la ligne. Le remplacement des rails courts par des rails longs soudés, accompagné du remplacement des traverses bois par des traverses béton sur tout le linéaire permet de diminuer de moitié de l'intensité sonore de la ligne. Une réunion va être prochainement organisée sur le secteur de Mattaincourt afin de trouver une solution viable aux préoccupations des riverains du Chemin Rapiefosse.	Réponse envoyée
25-avr	31	https://nova-14.com/	Remplacer le merlon prévu au passage à niveau 101(ancienne gare de Frenelle la Grande) par une barrière infranchissable.	L'installation d'une clôture rigide sur cette fermeture de PN101 est envisageable afin de respecter l'environnement local.	Réponse envoyée
29-avr	32	https://nova-14.com/	Suite à la première réunion a Mattaincourt qui a permis d'envisager un mur végétal. Une ébauche devait être présenté lors de la réunion du 4 avril. Malheureusement, nous n'avons pas vu. Qu'en est-il ?	Une réunion va être prochainement organisée sur le secteur de Mattaincourt afin de trouver une solution viable aux préoccupations des riverains du Chemin Rapiefosse.	Réponse envoyée

Nova 14

Une ligne,
Une histoire,
Des territoires

transdev | NGE CONCESSIONS | BANQUE des TERRITOIRES