

Journal irrégulomadaire du Grand Nancy.

Qui sommes-nous ?

Nous sommes des citoyen-ne-s soucieux/ses des enjeux écologiques et du développement des solidarités, décidé-e-s à peser sur les politiques locales.

Nous avons l'ambition de nous emparer de tous les sujets locaux liés à la vie quotidienne de la population et notamment de la question des biens communs : la gestion de l'eau et des déchets, les transports, l'habitat, la biodiversité...

Les sujets sont choisis collectivement.

Notre initiative est ouverte à tou-te-s, fondée sur un socle d'idées et de valeurs communes, un mouvement citoyen qui permet de se connaître, de se retrouver, d'échanger, pour réfléchir et agir.

Nous voulons acquérir des compétences dans des domaines très divers, trouver des solutions alternatives écologiques et solidaires, les promouvoir auprès de la population et interpellier nos élu-e-s sur leurs choix si nécessaire.

Nous voulons inscrire notre action dans la durée : les différents sujets dont nous nous emparerons feront l'objet d'un suivi continu. Certains sont déjà pris en compte par des associations ou des collectifs proches de notre démarche : nous soutiendrons leurs actions.

Dans ce contexte, nous voulons, sur différents sujets, proposer notre vision, avec l'objectif de préserver l'intérêt général.

À l'occasion du débat sur le renouvellement de la ligne 1, nous ouvrons nos colonnes au Collectif nancéen pour une régie publique des transports en commun et pour leur accès gratuit, qui a réalisé ce numéro. ●



LIGNE 1

Une concertation en trompe-l'œil

Le 11 avril 2016, L'Est Républicain se faisait l'écho de déclarations de représentants du Grand Nancy sous le titre « Quel avenir pour le tram ? » Il en ressortait clairement, malgré les points d'interrogation et les conditionnels de rigueur, les choix retenus pour le remplacement du tram Bombardier : ce serait un vrai tramway, sur deux rails, mais celui-ci ne monterait pas à Brabois. Il faudrait changer de véhicule au Vélodrome et, bien que l'hypothèse fantaisiste d'un téléphérique fût alors évoquée, il ne pouvait s'agir que d'un bus.

Vingt mois plus tard, le Grand Nancy a lancé une « concertation publique », sous le contrôle de la Commission nationale du débat public, un organis-

me officiel chargé d'en vérifier la bonne marche et la transparence. Mais le document servant de base à cette concertation, encarté dans le dernier numéro de la revue du Grand Nancy et disponible sur son site, évoque irrésistiblement l'image d'un entonnoir : très ouvert au début, il se resserre ensuite pour finir en un conduit étroit permettant d'amener le produit où l'on veut qu'il aille. Le problème est présenté de la façon suivante.

– Un « tracé de base » qui, partant des casernes Kléber à Essey, suivra le tracé de la ligne actuelle jusqu'au Vélodrome, à Vandœuvre, où il bifurquera sur le boulevard de l'Europe jusqu'au carrefour avec l'avenue Jeanne-d'Arc, avant le magasin E.Leclerc (coût annoncé : 185 M€).

– Trois « variantes » pour monter à Brabois : en tramway soit par une nouvelle voie le long du Jardin botanique (150 M€), soit par l'avenue du Général-Leclerc (100 M€), ou en bus par l'avenue Jean-Jaurès (10 M€). (suite page 2)

(suite de la page 1)

– Trois « options » supplémentaires à réaliser ou non : un prolongement de la ligne à Essey jusqu'à la Porte Verte, une autre à Vandœuvre jusqu'à la zone de Roberval, et un embranchement qui, depuis le Vélodrome, desservirait notamment le campus des Sciences, le jardin botanique et le lycée Stanislas (60 M€).

– Malgré la multiplicité des combinaisons possibles, seuls deux « scénarios » sont finalement soumis au débat. Le premier, pauvrement dénommé « remplacement de la ligne actuelle » inclut la variante tramway vers Brabois par l'avenue Général-Leclerc, mais exclurait les trois options. Le second, positivement intitulé « remplacement et développement de la ligne actuelle » – le choix des mots n'est pas fait au hasard – prévoit une desserte de Brabois en bus par la rue Jean-Jaurès et la réalisation des trois tronçons en option.

La question ne se pose plus quand on nous explique que les bus monteront plus vite que le tramway, passeront plus souvent, desserviront tout le technopôle, et que malgré les trois options supplémentaires, cela coûtera 30 M€ de moins ! Et, cerise sur le gâteau, ce coût rentre tout juste dans le « budget » dont disposerait le Grand Nancy pour cette opération (250 M€, dont 50 M€ de subventions attendues). Qui, dans ces conditions, serait assez stupide pour choisir l'autre solution ? On en revient tout naturellement aux déclarations d'avril 2016...

Un débat biaisé

Oui, mais... Pour en arriver là, on nous assène depuis un an des informations partielles et orientées, variant au gré des besoins de l'argumentation, jamais étayées ni démontrées. Ces « données » sont censées provenir d'études fournies par un cabinet spécialisé, mais celles-ci restent secrètes ; même les élus, hormis une poignée de dirigeants, ne les ont pas.

On nous a d'abord expliqué que le tramway ne pourrait pas escaler la côte de Brabois, trop pen-

tue, puis qu'il pourrait monter mais pas descendre. Pourtant, au début du XXe siècle, un tramway montait à Brabois pour redescendre vers Neuves-Maisons et en revenait. « Oui, mais il ne pesait que deux tonnes [février 2017] ou 10 tonnes [décembre 2017], le tramway moderne c'est 40 tonnes ». En fait, il montait par l'avenue Général-Leclerc, mais on n'avait pas envisagé cette solution... Alors, nouvel argument : ce serait très coûteux, car la route est trop étroite par endroits, il faudrait exproprier et détruire des maisons. Argument choc, de nature à monter les riverains contre ce projet, mais toujours non démontré. Or il y a des solutions qui éviteraient sans doute d'en passer par là, mais les a-t-on vraiment étudiées ? Comme les études sont secrètes, on n'en sait rien.

De même, par quel miracle le bus monterait-il à Brabois en 8 minutes par l'avenue Jean-Jaurès, alors que le tram actuel met 11 à 12 minutes par le même itinéraire ? D'autant que cela ne prend pas en compte – mais ce n'est pas précisé – le changement de véhicule au Vélodrome. On s'étonne aussi qu'un tramway de 5 caisses puisse emporter 300 personnes, alors que le tram actuel,

avec 3 caisses, n'en transporte que 145. Sans être des spécialistes, on sait faire une règle de trois...

Les « données » financières, ni plus rigoureuses ni plus étayées, obéissent à la même logique : convaincre que la solution retenue est, non plus la seule possible – devant l'évidence, il a fallu y renoncer –, mais la seule raisonnable. Le tracé de base fut d'abord annoncé, dans une même séance, à 200 M€ (rapport écrit) et à 250 M€ (présentation orale), aujourd'hui à 185 M€. Mais à elle seule, la montée à Brabois est estimée à 100 M€, soit un coût au kilomètre presque deux fois plus élevé. Pourquoi un tel écart ? Certes, le nouveau tronçon, dans les lacets, ne pourra pas bénéficier d'équipements déjà existants (arrêts, poteaux et câbles électriques), mais il en sera de même, sur une plus grande longueur, aux deux bouts du tracé de base. Les rails à poser, c'est sur toute la ligne, donc la plate-forme à refaire également. Les expropriations ? Combien, lesquelles ? Peut-être aucune, finalement.

Dans ces conditions, comment ne pas prendre avec circonspection le coût annoncé des deux scénarios ?

>>>

Nos propositions

Pour se déplacer facilement et rapidement, mais aussi pour lutter contre la pollution et le changement climatique, il nous faut un réseau de transports en commun à la hauteur des besoins de notre agglomération, mais aussi capable d'accueillir et d'attirer les dizaines de milliers de voyageurs quotidiens venant de l'extérieur. Le renouvellement de la ligne 1 doit être une première étape vers cet objectif.

La desserte des Nations à Vandœuvre, déjà promise en 2001 lors de la création de la ligne 1 et jamais réalisée jusqu'à ce jour, serait une avancée importante. On ose espérer que cette promesse, à nouveau arrachée au président du Grand Nancy par la mobilisation de la municipalité et des habitants de Vandœuvre, sera enfin tenue.

Le plateau de Brabois doit être desservi correctement, sans rupture de charge au Vélodrome, d'autant que les activités et les emplois vont s'y multiplier dans les années qui viennent avec la montée de la maternité, de l'hôpital central, de plusieurs facultés et l'implantation de nouvelles entreprises.

On ne doit pas pour autant opposer les besoins entre eux, mettre en concurrence les communes, les quartiers, les habitants. Les trois tronçons en option sont également nécessaires non seulement pour desservir de nouveaux quartiers, mais aussi pour accueillir les automobilistes venant du sud par Roberval ou de l'est par Seichamps. Il faudra ensuite renforcer l'ensemble du réseau, y compris par des lignes reliant des communes périphériques sans passer par le centre-ville, voire des lignes circulaires. ●

Nancy Grand Cœur

Nancy Grand Cœur... C'est une gloire du président de notre Métropole. C'est une réussite nous dit-il. Si Nancy a un cœur, c'est qu'il vit.

Pour qu'il puisse vivre, il faut une circulation sanguine.

Dans une ville, il existe deux types de circulation, les transports en commun et l'automobile. À Nancy, comme ailleurs, la circulation automobile est victime, au moins à certaines heures, de thrombose. C'est le fameux bouchon. Il peut être mortel. Pour éviter cet accident, il faut développer au maximum l'autre système, les transports en commun.

Pour une bonne circulation collective, il faut un système sanguin adapté aux besoins de notre collectivité. Certes, il est des secteurs où de petites artérioles

suffisent. Mais il en est où l'artère doit être plus grande.

La ligne 1 est sans conteste l'artère aorte de Nancy. Il est nécessaire que le sang de la ville y circule facilement. Et ceci pour les besoins de nos organes, à l'est comme à l'ouest, mais aussi tous les organes centraux, culturels, sociaux, commerciaux.

Depuis quelques années, des organes foisonnent, font des développements, grossissent, c'est le cas du pôle de Brabois. Parmi ces organes se trouvent les organes de santé, hôpitaux divers, mais aussi des organes d'éducation, facultés et écoles, et encore des organes de notre force économique, le fameux technopôle.

Tout cela a besoin des globules sanguins si utiles, qui s'appellent employés, ouvriers, étudiants, qui doivent pouvoir se déplacer aisément et rapidement.

Si le moindre problème se pose, à

certaines heures par exemple, on a la formation d'un bouchon qui grossit et provoque l'Infarctus. Et cela serait favorisé par la rupture de charge telle qu'on l'imagine avec le changement de véhicule au Vélodrome de Vandœuvre. C'est pourquoi il est si important de conserver le même moyen de locomotion d'un bout à l'autre de la ligne. Il ne s'agit pas pour nous de nous extasier sur tel ou tel mode de locomotion. C'est juste une question d'efficacité.

On sait, tout cela a un coût. Mais le système est prévu pour trente ans. Et qui mégoterait sur le coût alors que sa bonne circulation est en jeu ?

Alors il nous faut faire œuvre d'audace. C'est une question de choix politique. Toutes les agglomérations qui ont fait ce pari ont constaté un bond dans leur activité économique. ●

>>>

D'autant qu'à aucun moment il n'est fait état des dépenses d'exploitation, qui impacteront le budget chaque année !

Quant au « budget disponible pour cette opération », c'est une question de choix, même s'il n'est pas extensible à l'infini. Si le Grand Nancy n'a que 200 M€ à mettre dans la ligne 1, c'est qu'il en a décidé ainsi, car il a fait le choix d'autres investissements. Ces choix aussi doivent être mis en débat : si l'on considère que les transports en commun font partie des priorités – surtout dans une ville où ils sont notoirement insuffisants –, on peut décider d'y mettre davantage de moyens, fût-ce au détriment d'autres investissements.

Enfin, le choix qui nous est proposé n'est pas seulement étriqué et biaisé, c'est aussi un piège. Il oppose les besoins les uns aux autres, met en concurrence les communes, les quartiers, les habitants : ce sera Brabois ou les trois tronçons en option.

Mais si le scénario du Grand Nancy est effectivement retenu et que le tramway ne monte pas à Brabois, rien ne garantit pour autant que les options seront réalisées. L'expérience du tram Bombardier, dont la branche prévue vers les

Nations n'a jamais été réalisée, autorise à se poser la question. Dans ce cas, ce ne serait plus l'un ou l'autre, mais ni l'un ni l'autre. Nous serions tous perdants.

Exprimez-vous quand même !

Cette concertation n'en est pas une, c'est une campagne d'explication visant à nous faire adhérer au « bon choix ». Les réunions publiques commencent par un long exposé du vice-président du Grand Nancy qui, tout en présentant toutes les solutions envisagées – mais pas toutes les solutions possibles –, est un plaidoyer pour le scénario choisi. Cet exposé est suivi d'un débat, au cours duquel les interventions du public ne sont pas considérées comme des avis, mais comme des « questions » qu'il est parfois invité à faire courtes et qui seront suivies d'une longue « réponse » de l'élu. Les rencontres organisées en plusieurs points de la ligne 1 autour de la camionnette du Grand Nancy obéissent à la même logique : non pas écouter les habitants, mais les convaincre. Quand on demande la publication des études techniques et financiè-

res, on obtient toujours la même réponse : « Ce sont des tonnes de documents très techniques, vous n'y comprendrez rien ». Cette sollicitude nous touche... Mais il n'est pas nécessaire d'avoir fait Polytechnique pour comprendre un pourcentage de pente ou un calcul de coût ; de plus, il existe à Nancy et ailleurs des spécialistes capables d'analyser ces études et de proposer des solutions alternatives. Et si, comme on nous l'affirme, il n'y a rien à cacher, pourquoi tout garder secret ?

Pour autant, tout n'est pas joué. À notre demande insistante et à celle de nombreux habitants, le représentant de la Commission nationale du débat public a prescrit la publication des éléments d'explication des données fournies ; ce serait pour le 25 janvier, à la fin de la « concertation », donc un peu tard, et on verra ce qu'il en sortira. Néanmoins, il faut continuer à s'exprimer à la fois sur la concertation et sur les transports que nous voulons. C'est pourquoi nous vous invitons à vous rendre aux réunions publiques et sur le site du Grand Nancy (<https://avenirligne1.jenparle.net/>), afin de donner votre avis sur cette question qui engage la vie de notre agglomération pour de longues années. ●

Quand on nous donne la parole...

*Après « l'optimisation » du réseau Stan effectuée par le Grand Nancy en septembre 2015, une décision qui s'est traduite par une diminution de l'offre de transports, le collectif a lancé une pétition qui a été remise au Grand Nancy en février 2016. Cette pétition a recueilli 1 841 signatures et 240 personnes ont laissé un commentaire. Voici une sélection de ces commentaires qui, hélas, sont toujours autant d'actualité *.*

AG, Nancy – Il est inadmissible de nos jours qu'une ville de la taille de Nancy n'ait pas une politique qui vise à réduire le trafic routier dans son agglomération. La qualité des transports en commun est un atout majeur pour l'attractivité d'une ville et le bien-vivre des habitants.

QP, Nancy – À cause de ces nouveaux horaires je vais devoir utiliser ma voiture et je ne reconduirai pas mon abonnement Stan. Vous êtes 100 % perdants.

CN, Nancy – Comment aller au travail tôt le matin avec les horaires des hôpitaux ? Comment est-ce que des apprentis peuvent se rendre chez leur employeur à l'autre bout de la ville ? Comment polluer moins puisque nous allons être obligés de prendre nos voitures ?

JD, Nancy – Je suis utilisatrice des bus de la CUGN. Depuis quelques années, les trajets qui me sont utiles sont en régression constante : 2 bus à prendre au lieu d'un pour aller à mon travail, temps d'attente si longs que la plupart du temps je passe à l'arrêt de bus et rentre chez moi à pied... Merci de m'aider à faire de l'exercice ! Je prends beaucoup le bus à Paris. Jamais je n'ai été découragée à ce point de l'utiliser, comme je le suis à Nancy et alentours.

CM, Nancy – Ce réseau devient de plus en plus lamentable. Des fréquences de 40 minutes en semaine pour certains bus c'est déjà énorme, mais de les rallonger à 60 minutes franchement c'est totalement n'importe quoi, les trams sont des épaves, cela ne servait à rien de les refaire (surtout pour des prix exorbitants). Les tarifs ne sont pas donnés pour la qualité du service et les revenus de certains (qui ne bénéficient pas d'aides ou de réductions).

CC, Vandœuvre – Je suis utilisatrice des transports en commun surtout de la ligne 1... encore ce matin j'étais

collée à la porte tellement il y avait du monde en direction du CHU Brabois.

IJ, Nancy – C'est absolument insensé de voir dans quelle condition les gens (quels que soient leur âge et leur état de santé) voyagent dans notre réseau de transport en commun si souvent vanté par les élus. Le manque de considération de notre confort est flagrant et c'est particulièrement désobligeant après la campagne de communication financée au moment du renouvellement du réseau. Il est très clair que les élus utilisent peu ou pas les transports en commun, sans quoi ils n'assumeraient probablement pas ce décalage.

KL, Saint-Max – Bien qu'ayant une voiture, je me déplace exclusivement en transport en commun dans Nancy. Devoir prendre des sécurités de malade pour être sûr d'arriver à l'heure à la gare pour avoir mon train, ça devient fatigant et gênant.

PC, Laneuveville – Pourquoi réduire pendant les vacances alors que la majorité des gens travaillent, les bus sont bondés à toute heure parce que les vacanciers viennent plus facilement. Alors les personnes âgées ne trouvent plus de places assises, ce qui les met en danger en cas de freinage brutal. Je connais pas mal de personnes qui reprennent leur voiture.

PV, Laxou – Je signe parce que j'utilise souvent le bus pour aller en ville les samedis et dimanches (shopping et cinéma). La diminution des fréquences les week-ends va m'inciter à reprendre ma voiture... et donc plutôt aller vers... Houdemont et Ludres.

FT, Nancy – 45 minutes à une heure pour faire Nancy Centre – Porte verte si on n'a pas de correspondance ou on rate un bus. Bien inadmissible...

CT, Seichamps – Mettre 1 heure 30 pour faire Seichamps Haie Cerlin à Laxou, alors qu'il faut 20 minutes en voiture, et qu'il fallait maxi une heure avant le mois de juin, c'est inadmis-

sible ! Sans permis, je suis prise en otage par ce système !

AD, Nancy – Je passe près de 1 heure 30 par jour dans les transports pour aller à la faculté de médecine de Brabois...

VS, Tomblaine – Depuis juin 2015, moins de passages sur la ligne me conduisant à mon travail et... raccourcissement de cette ligne qui s'arrête bien avant mon lieu de travail à présent ! Conclusion : je prends ma voiture...

AM, Nancy – A mon grand regret je suis contrainte de prendre ma voiture pour me rendre au centre-ville ou dans la CUGN, ma santé ne me permettant pas de marcher et les fréquences de bus induisant des pertes de temps considérables.

CD, Germiny – Je ne suis pas Nancéienne, mais je viens régulièrement à Nancy pour mon travail. Je suis inquiète de la baisse de fréquence des transports urbains, car j'utilise le train + tram ou les parkings-relais + tram ou bus, mais si le temps s'allonge (je l'ai déjà pratiqué à plusieurs reprises en soirée) je serai obligée de venir dans Nancy en voiture.

GA, Chaligny – À l'heure du réchauffement climatique, il est impératif de réduire le flux des véhicules individuels en agglomération et donc de privilégier l'utilisation des transports en commun en offrant un service de qualité maximale. Cela passe par des fréquences de passage et des amplitudes horaires de haut niveau.

SD, Nancy – Les transports en commun sont le meilleur et le plus propre moyen de déplacement pour les gens et familles sans voiture, les personnes trop âgées pour conduire ou prendre leur vélo, pour les jeunes, et pour tous ceux qui veulent préserver de la pollution nos communes.

BG, Jarville – Alors qu'on nous parle d'urgence climatique, de COP21, de développement de modes de transports doux... Comment peut-on comprendre cette décision très court-termiste, qui ne prend en compte que l'aspect financier et non l'avenir des Grand-Nancéiens, de leur mobilité, d'une ville apaisée, saine ? ●

* On pourra trouver prochainement l'ensemble des commentaires sur le site du collectif : collectif-transports.fsl-nancy.fr