

« La Métropole opère un tri dans ses interlocuteurs ! »

► Au même titre que le collectif des riverains du jardin botanique ou l'association Devibra, le collectif des associations de défense des usagers des transports et de l'environnement, qui représente 12 associations, n'est pas sur la même longueur d'onde que la Métropole. Pas reçu par Christophe Choserot, des propositions peu judicieuses, le collectif monte au créneau.

« Il y a un tri dans les gens que la Métropole souhaite rencontrer et consulter. » Le vice-président en charge du renouvellement de la ligne 1 n'aurait-il donc pas tenu sa promesse de rencontrer les auteurs des 23 contributions collectives à l'enquête publique ? « Notre contribution a été signée par 12 associations, syndicats et collectifs représentant des milliers d'adhérents dans le Grand Nancy. Elle a été déposée entre les mains du pré-

sident de la commission d'enquête par quatre représentants du collectif. Les conclusions de la commission ont rendu compte de notre contribution. Ainsi que les réponses que la Métropole y a apportées dans son mémoire. Au-delà du discours récurrent sur la transparence et la concertation, force est de constater que la Métropole opère un tri entre les citoyens et organisations qu'elle consent à concerter et les autres. Il serait intéressant qu'elle en précise les critères », annoncent-ils. L'agenda chargé de Christophe Choserot serait l'os sous les roues.

Le collectif, lui, les critères de la prochaine ligne de tram, il les a. « Efficacité, attractivité, le renouvellement de la ligne 1 doit être une première étape du développement de l'ensemble du réseau de transport métropolitain. » Cette ligne doit aussi inciter les usagers à réduire l'utilisation de l'automobile. En revoyant les plans de circulation à Vandœuvre par exemple. Pour laisser le tram passer par l'ave-



nue du Général Leclerc et ne pas dégrader le jardin botanique. Idem à Saint-Max en déversant les dessertes de transit automobile sur d'autres axes que la rue principale.

« Impensable de décaler les mises en service »

Réduire la voiture pour favoriser aussi le vélo. « Avec un maillage d'accom-

pagnement cyclable efficace, continu et sécurisé. Pour respecter le Code de l'environnement et les recommandations du Cerema. Avec des aménagements partout. Rue Saint-Jean : soit il faut accepter que les vélos circulent sur la voie de tram avec une dérogation. Soit créer des itinéraires de substitution. »

Pour le collectif, les espaces verts et agricoles doivent aussi être préservés

le long du tracé. « Abandon du béton dans la zone Kléber jusqu'à la Porte Verte. Il faut stopper cette urbanisation et préserver les champs. » Enfin, le collectif est attentif au gaspillage d'argent public et au calendrier. « Le tronçon de Brabois doit impérativement se faire en même temps que les aménagements du reste de la ligne. Il est impensable de décaler les mises en service. Le risque est de voir se pérenniser les bus sinon », préviennent-ils. Et concluent sur le financement : « Nous ne faisons pas de procès d'intention. Mais il y a un faisceau d'indices concordants. On choisit la solution la plus coûteuse et la plus longue. C'est donc que l'on n'a pas envie de faire simple et efficace. Et encore une fois, c'est le contribuable et usager qui en paiera le prix. »

Baptiste Zamaron