

Collectif des associations de défense des usagers des transports et de l'environnement : ATTAC-54 ; Consommation, Logement et Cadre de Vie (CLCV-54) ; Collectif nancéen pour une régie publique des transports urbains et pour leur accès gratuit ; Dynamo ; Groupe local Greenpeace Nancy ; Le Bien commun ; Résister et agir en Moselle-et-Madon (R&agir) ; Solidaires-54 ; UD-CGT-54 ; UFC-Que Choisir Nancy et sa région ; UNEF-Nancy ; Université Populaire et Participative de Vandœuvre (UP2V).

Monsieur le président de la commission d'enquête,

Notre collectif, représentant les 12 organisations ci-dessus, souhaite vous faire part des observations suivantes au sujet du dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet de renouvellement et extension de la ligne 1 de tramway du Grand Nancy.

Sommaire

La montée sur le plateau de Brabois.....	1
Le tracé Essey-lès-Nancy / Saint-Max.....	2
Le « Système vélo » autour du tramway.....	3
Les sites banalisés tramway-voitures.....	4

La montée sur le plateau de Brabois

Le tracé actuellement retenu pour la montée sur le plateau de Brabois présente de graves inconvénients. Nous demandons qu'il soit abandonné au profit d'un tracé par l'avenue du Général-Leclerc, conformément aux préconisations de l'étude réalisée en 2018 par le bureau TTK à la demande de la Ville de Vandœuvre.

La construction d'un viaduc de béton de 335 mètres de longueur et 12 mètres de hauteur, pudiquement appelé « ouvrage » dans le dossier d'enquête publique, voire « passerelle » dans la communication du Grand Nancy, visible de loin, surplombant le val de Villers, longeant la faculté des Sciences, enjambant la rue Victor-Basch et se terminant par un talus pour rattraper le niveau du sol, se traduirait par une détérioration du paysage dans ce secteur où la verdure et la végétation ont encore leur place.

Au-delà, la construction de la ligne à travers quelques jardins privés, la lisière du Jardin botanique, puis la prairie et les bois du Montet – avec un autre pont de 42 mètres de longueur – provoquerait une dégradation d'un jardin public très fréquenté et d'espaces naturels ainsi que la destruction partielle de la biodiversité qu'ils abritent.

Par ailleurs le passage du tramway devant l'entrée du collège Callot et de la clinique Saint-André poserait des problèmes d'accès à ces deux établissements, mais aussi de sécurité.

Cependant, l'enjeu du tracé de la montée à Brabois va bien au-delà de la préservation d'espaces verts et de biodiversité. A une époque où le changement climatique menace nos conditions de vie, où la pollution de l'air est la cause de maladies respiratoires et de dizaines de milliers de morts prématurées chaque année, où la circulation provoque l'engorgement des villes, il est impératif et urgent de mettre en œuvre une politique de réduction drastique de la circulation automobile, qui est l'une des premières causes de ces phénomènes.

La construction de cette portion de la nouvelle ligne de tramway doit être l'occasion de contribuer à la réalisation de cet objectif. Elle doit en effet répondre à une double exigence : certes, absorber le flux de déplacements supplémentaires consécutifs à l'implantation sur le plateau de nouveaux établissements universitaires et hospitaliers et d'entreprises, mais aussi se traduire par un important report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif.

La première condition de ce report modal sera remplie par la mise en place d'un transport collectif performant et attractif. Encore faut-il qu'elle soit accompagnée de mesures visant à dissuader les voyageurs de prendre leur voiture.

L'étude réalisée en février 2018 par le bureau TTK à la demande de la municipalité de Vandœuvre a montré qu'il était possible de faire monter le tramway à Brabois par l'avenue du Général-Leclerc, en site propre dans les deux sens, à condition de modifier substantiellement le plan de circulation (rapport TTK, pages 8-11). Le tramway étant en mesure d'absorber une part importante du flux de déplacements futur, mais aussi actuel, la circulation routière restante serait en grande partie détournée vers l'avenue de la Forêt-de-Haye et l'avenue Paul-Muller, qui deviendrait l'axe principal d'entrée dans l'agglomération de ce côté. Cela permettrait de réduire l'avenue du Général-Leclerc à une seule voie de circulation automobile dans le sens descendant, la montée se faisant alors par l'avenue Jean-Jaurès. Ces deux voies seraient alors déclassées en voirie secondaire et, « pour ne pas inciter à emprunter cet itinéraire, des mesures pourront être mises en place, telles que la limitation de vitesse, l'interdiction de passage pour les poids lourds et un jalonnement indiquant le centre de l'agglomération vers l'avenue Paul-Muller ».

Rappelons qu'une grande partie des voitures qui descendent aujourd'hui par l'avenue du Général-Leclerc, notamment celles qui vont vers le centre-ville de Nancy ou le nord de l'agglomération, après avoir traversé le carrefour du vélodrome, empruntent nécessairement le boulevard des Aiguillettes ou celui d'Haussonville et se retrouvent au débouché de l'avenue Paul-Muller. La solution préconisée par le bureau TTK aurait ainsi un autre avantage : désengorger le carrefour du vélodrome, actuellement saturé aux heures de pointe.

L'étude de TTK comprend aussi des préconisations pour permettre l'accès des riverains à leurs garages en évitant le croisement trop fréquent de la plateforme du tramway, ainsi que pour la circulation des vélos.

En termes de desserte, ce tracé ne passerait pas à l'intérieur même du campus Sciences, mais continuerait à le desservir comme aujourd'hui, les deux arrêts proposés dans la partie en lacets de l'avenue du Général-Leclerc étant situés à quelques dizaines de mètres des arrêts « Callot » et « Le Reclus » du tram actuel, c'est-à-dire à moins de 10 minutes du campus.

Enfin cette solution serait sensiblement moins coûteuse pour les finances publiques.

Nos associations estiment qu'il ne serait pas raisonnable, qu'il serait même insensé de couler des tonnes de béton dans un secteur encore relativement préservé d'une urbanisation trop dense, d'amputer le Jardin botanique et d'autres espaces naturels, de détruire de la biodiversité et d'alourdir la dette du Grand Nancy, tout cela pour préserver la circulation automobile, facteur de pollution, de maladies et de décès prématurés, d'émissions de gaz à effet de serre et de changement climatique.

Concernant l'échéancier de la réalisation des ouvrages, étant donnée l'importance des déplacements en direction de Brabois, il est indispensable que cette portion soit mise en service en même temps que le reste de la ligne dès 2024. Les citoyens qui se sont exprimés sur ce sujet lors de la concertation publique de 2018 n'accepteraient pas une rupture de charge, même transitoire, au vélodrome.

Le tracé Essey-lès-Nancy / Saint-Max

En tout premier lieu, rappelons que le tracé du tram doit s'intégrer dans une planification à plus long terme du développement de transports en commun performants et accessibles à tous. Le choix du tracé nous laisse parfois l'impression de répondre à des objectifs de court terme affectant grandement la performance du tramway.

À son extrémité Est, la ligne pourrait être utilement prolongée jusqu'à la limite de l'agglomération afin de desservir les zones d'habitations de Seichamps et Pulnoy et, associée à un deuxième parking-relais, d'absorber le flux d'automobilistes venant de l'extérieur et de réduire la circulation automobile dans la zone urbaine.

Entre la « Porte verte » et le site de maintenance, le tracé du tramway traverse une zone agricole vouée à l'urbanisation dans le cadre du projet Plaines Rive Droite. La réalisation de ce projet étant encore incertaine et contestable compte tenu des enjeux environnementaux dans cette agglomération déjà fortement urbanisée, nous demandons que le tramway rejoigne les anciennes casernes Kléber en longeant l'avenue de Brigachtal, ce qui raccourcit le tracé et supprime deux virages.

Des virages serrés diminuent la vitesse du futur tramway et sont à éviter dans la mesure du possible, d'autant qu'il

sera plus long que le véhicule actuel. Il est dommageable d'enchaîner deux chicanes à Essey.

De plus, la rue des Prés est trop étroite pour y faire circuler le tramway en site propre ainsi que les voitures, les cyclistes, les piétons à ses côtés. Des riverains ont manifesté leur désaccord. Il nous semble opportun d'étudier d'autres tracés sur des axes plus adaptés à la circulation d'un tramway sur rail, tout en desservant la population locale.

Un tramway reste performant en circulant en site propre. Nous proposons un site propre intégral dans l'avenue Foch à Essey et dans l'avenue Carnot à Saint-Max, en détournant la circulation automobile, par exemple par la rue Jean-XXIII pour la desserte locale et par l'avenue de la Fraternité pour le transit. Dans ce cas, il conviendra de prévoir des aménagements de type « vélorue » pour les riverains le long du tramway (partage de la rue entre vélos et voitures, avec priorité aux vélos).

Dans la prolongation de ce site propre et du fait l'étroitesse du pont sur la Meurthe avenue du XXème Corps, il nous semble pertinent d'y supprimer la circulation automobile. Il existe d'autres possibilités de traverser la Meurthe. Cela a déjà été réalisé à Bordeaux avec succès à une plus grande échelle sur le pont de Pierre au-dessus de la Garonne. Pourquoi pas à Nancy ?

Les sites banalisés tramway-voitures

Nos références du Cerema :

Fiche n°9 – 2010, « Vélos et transports publics ».

Circulation des tramways en site banal phase 1 (2014) et 2 (2017) : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/10/CEREMA_DterCE_DCAP_Tram_Site_Banal_PHASE1_Rapport_VF_26mai2014_opt_cle1aa2c4.pdf

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/10/Tram_en_site_banal_Reims_cle5cd42e.pdf

Il ressort de ces études que l'accidentologie ne semble pas plus élevée en site banalisé, mais que celui-ci pénalise l'exploitation et réduit la performance de la ligne de tramway et que par conséquent ce type d'aménagement doit rester exceptionnel.

Il est bien mentionné sur les documents de l'enquête publique, notamment dans le document C, « Notice explicative », qu'en raison de la présence d'une bordure centrale infranchissable, les accès sont maintenus pour les riverains par la plateforme du tramway selon un principe de site banalisé uniquement accessible à ces derniers, rue des Prés à Essey, boulevard Jean-Jaurès et avenue Général-Leclerc à Nancy.

Nous demandons que ces accès par la plateforme soient strictement limités aux garages des riverains. Dans tous les autres cas, le tramway doit circuler en site propre. De plus, il ne doit pas être possible aux automobilistes de se servir de ce régime d'exception pour du transit, c'est-à-dire qu'il faut prévoir des interruptions régulières sur les sites banalisés.

Le « système vélo » autour du tramway

Le « système vélo » désigne tous les aménagements et dispositifs permettant et facilitant la pratique du vélo en tous lieux, toutes activités confondues. Il inclut les aménagements cyclables, les stationnements et les autres services liés à l'achat, la location, la réparation, l'apprentissage, etc. Nous rappelons que les itinéraires cyclables doivent être mis au point à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines depuis l'année 2000, selon l'article 228-2 du Code de l'environnement. Par ailleurs, une zone 30 n'est pas un aménagement cyclable suffisant, vue la jurisprudence en la matière, que nous joignons à notre contribution. Le « système vélo » fait donc partie intégrante du projet du nouveau tramway. Tel qu'il est inclus dans le registre de l'enquête publique, il n'est pas satisfaisant. Il est nécessaire d'inscrire ces nouveaux itinéraires dans un schéma de déplacement cyclable métropolitain cohérent qui n'existe pas aujourd'hui. Il y a lieu de savoir si l'aménagement cyclable le long du tramway sera un axe de transit structurant ou simplement un axe de desserte locale.

Les points à revoir :

1. Essey-lès-Nancy, rue des Prés : la piste cyclable disparaît et l'itinéraire vélo alternatif est présenté de façon imprécise, en zone 30 dans les rues attenantes :
 - ➔ Nous demandons de présenter avec précision l'aménagement alternatif et d'envisager la circulation des cyclistes rue des Prés, d'une façon ou d'une autre.
2. Porte Verte : rien n'est prévu pour la voie verte cyclable qui passe actuellement sous la rocade et dont le tunnel sera utilisé par le nouveau tramway.
 - ➔ Nous demandons de redessiner le tracé de la voie verte et d'envisager son passage à côté du tramway sous le tunnel jusqu'aux caserne Kléber.
3. Pont du canal : la piste cyclable en site propre est interrompue et transformée en zone 30.
 - ➔ Bien que l'espace soit contraint, nous demandons que l'aménagement cyclable soit différencié de la circulation automobile, quitte à supprimer celle-ci, sachant que l'alternative évidente pour franchir le canal revient au pont de la rue des Tiercelins.
4. Rue Saint-Jean : les voies cyclables occuperont une grande partie de l'emprise aujourd'hui dédiée aux piétons. Le risque de conflit est très élevé.
 - ➔ Nous pensons qu'un itinéraire partagé tramway + vélo est envisageable pour laisser l'espace aux piétons dans cette rue commerçante. Le tramway n'y circule jamais très vite et les vélos roulent généralement aussi vite.
5. Viaduc Kennedy à Nancy et boulevard de l'Europe à Vandœuvre : le passage de pistes unidirectionnelles des deux côtés de la rue à une piste bidirectionnelle d'un seul côté provoque des interruptions qui nuisent à la fluidité de la circulation des cyclistes.
 - ➔ Nous demandons de maintenir la circulation des cyclistes des deux côtés de la rue sur des pistes bidirectionnelles ou unidirectionnelles si l'espace est contraint.
6. Les intersections prévues sont anxiogènes pour les cyclistes.
 - ➔ Nous recommandons de les traiter à la « hollandaise », comme sur le schéma ci-contre, avec des îlots protecteurs aux coins pour empêcher les véhicules motorisés de mordre la piste cyclable.
7. Intermodalité vélo-tramway :
 - ➔ Des parkings à vélo surveillés ou sécurisés doivent être créés à côté des arrêts stratégiques : Porte Verte, Mairie de Saint-Max, Division de Fer, Gare, Jean-Jaurès, Vélodrome et CHRU Brabois par exemple.



Persuadés que vous serez sensible à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.