

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS DE DEFENSE DES USAGERS DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

ATTAC-54 ; Consommation, Logement et Cadre de Vie (CLCV-54) ; Collectif nancéien 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 ; UNEF-Nancy ; Université Populaire et Participative de Vandœuvre (UP2V).

PROJET DE NOUVEAU TRAMWAY

A propos des conclusions de la commission d'enquête et de la déclaration de projet présentée au conseil du Grand Nancy le 20 décembre 2019

Le vice-président de la Métropole en charge du renouvellement de la ligne 1 avait annoncé qu'il rencontrerait les auteurs des 23 contributions collectives à l'enquête publique (*L'Est Républicain* du 31 octobre). Le projet de délibération soumis au vote ce vendredi 20 décembre dresse la liste des contributeurs qui « ont d'ores et déjà été rencontrés ou sont en voie de l'être » (page 6). Notre collectif, qui a déposé l'une des 23 contributions collectives, n'y figure pas, et pour cause : nous confirmons que nous n'avons été invités à aucune de ces rencontres.

Pourtant, notre contribution était signée par 12 associations, syndicats et collectifs représentant des milliers d'adhérents dans le Grand Nancy et dont la plupart sont de notoriété publique et parfaitement connus des dirigeants et des services de la Métropole. Elle a été déposée entre les mains du président de la commission d'enquête par 4 représentants du collectif qui ont signé nominativement le registre d'enquête et sont également parfaitement connus et identifiés par les dirigeants et les services de la Métropole. Les conclusions de la commission d'enquête ont rendu compte de cette contribution, ainsi que des réponses que la Métropole y a apportées dans son mémoire (pages 80-83).

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...

A. Principes généraux

- ▶ La ligne 1 renouvelée et étendue ne doit pas être considérée isolément, mais comme la première étape du nécessaire développement de l'ensemble du réseau de transports en commun.
- ▶ Elle doit contribuer à une diminution importante de la circulation automobile en offrant une alternative efficace et attractive à la voiture conjuguée à une réduction de la place consacrée à celle-ci (voirie, stationnement).
- ▶ Elle doit également intégrer la mise en place d'un véritable maillage d'aménagements cyclables continus et sécurisés inscrits dans le PLUi-HD.
- ▶ Le tracé doit impérativement préserver les espaces verts, naturels ou agricoles.
- ▶ La construction de la nouvelle ligne ne doit pas engendrer un gaspillage de fonds publics par des choix de tracé inutilement coûteux et la démolition évitable d'équipements récents.

B. Ce que nous voulons

- ▶ La montée à Brabois par l'avenue du Général-Leclerc, sur deux voies réservées, avec modification du plan de circulation telle que préconisée par l'étude du bureau TTK début 2018, afin de sauvegarder les espaces verts du Val de Villers et la biodiversité qu'ils abritent, de diminuer la circulation automobile et d'économiser l'argent public. Il est indispensable que ce tronçon soit mis en service en même temps que le reste de la ligne, pour éviter toute rupture de charge, même transitoire, rejetée par la concertation publique.
- ▶ Sur le boulevard de l'Europe à Vandœuvre, préserver les aménagements qualitatifs réalisés ces dernières années (traversées piétons, rond-points, plantations...), afin de ne pas gaspiller l'argent public. Cette branche vers Roberval doit préfigurer une future ligne transversale en direction de Villers et Laxou, afin de réduire la circulation automobile sur cet axe excessivement fréquenté.
- ▶ A Saint-Max, étudier l'alternative d'un site propre permettant de limiter la circulation automobile aux dessertes locales en détournant la circulation de transit sur l'avenue de Brigachtal et la rue de la Fraternité.
- ▶ A Essey, préserver la zone agricole de « Plaine Rive Droite » en faisant passer la ligne le long de l'avenue de Brigachtal, afin de sauvegarder l'un des derniers espaces agricoles de l'agglomération et d'obtenir un trajet plus direct, donc plus rapide et moins coûteux.
- ▶ Sur l'ensemble de la ligne, réaliser des aménagements cyclables efficaces et sécurisés respectant le Code de l'Environnement et les recommandations du CEREMA, contrairement à ce qui est prévu sur plusieurs portions du projet (rue Saint-Jean, avenue Jean-Jaurès, avenue Général-Leclerc à Nancy...).