



Les exécutifs nancéien et métropolitain se sont engagés à supprimer les traversées du centre ancien de Nancy par les voitures et d'augmenter très fortement l'attractivité des transports en commun tout en favorisant les mobilités actives, vélos et marche à pied notamment. C'est une ambition que le Bien Commun salue !

Pour les transports en commun cela impose la mise en place de sites propres partout où c'est possible ou de leur donner la priorité aux feux et sur leurs itinéraires mais également de supprimer les "points noirs" qui pénalisent leurs parcours - comme l'annonce en a été faite.

Nancy Grand Cœur : un "point noir" inadmissible pour les transports en commun

La traversée de « l'éco-quartier » Nancy Grand Cœur est particulièrement difficile pour les transports en commun, mais également pour les voitures et les vélos. Aux heures de pointe la situation, déjà très tendue aujourd'hui, va empirer dès la sortie de la période épidémique et dans un avenir proche lorsque les programmes immobiliers projetés seront réalisés.

Dans ce secteur, les lignes des réseaux Stan et Fluo Grand Est disposent d'un couloir réservé à double sens sur le boulevard de l'Insurrection du ghetto de Varsovie mais sont

ensuite mêlées au trafic automobile dans les rues du Grand Rabbin Haguenaer, Joffre/ Edmonde Charles Roux, Charles III, Cyfflé et Saint-Thiébaud.

Cela impose aux bus, dont les bus articulés de la ligne 3, des parcours en zigzag avec des tourne-à-gauche dans les carrefours qui pénalisent bien évidemment leur vitesse.

De plus, la largeur de ces rues interdit de créer des sites propres sans pénaliser fortement (voire supprimer) l'accès aux nombreux parkings du secteur : Saint-Sébastien, Joffre, République, Edmonde Charles Roux... parkings essentiels pour l'activité économique et commerciale du centre-ville. Or, il est véritablement

stupéfiant de constater que le schéma envisagé pour les transports en commun au terme de l'aménagement du quartier (cf. illustration) ne sera pas très différent de la situation actuelle avec d'une part, la ligne « structurante » n°3 qui empruntera le parcours en zigzag Grand Rabbin Haguenaer/Saint-Thiébaud/Joffre sur lequel il sera impossible d'aménager un site propre et d'autre part, des lignes ayant leur terminus à l'arrière du centre des congrès qui circuleront au milieu des voitures.

Dans Nancy Grand Cœur, les transports en commun ont été relégués au second plan, ce qui est un comble pour un « éco-quartier » labellisé au titre des enjeux de mobilité !...



Revenir sur l'absurde décision de supprimer le boulevard Joffre

L'origine de ces parcours en zigzag pour les transports en commun (éprouvantes pour les chauffeurs et très inconfortables pour les usagers) réside dans la décision absurde de supprimer le boulevard Joffre qui assurait une relation fluide et efficace entre l'avenue du Général Leclerc et la place de la République et la gare via le boulevard de l'Insurrection (y compris sous sa forme ancienne). C'est d'ailleurs ce qui en avait motivé le projet dès la deuxième moitié du XIX^e siècle et sa création au début du XX^e siècle : relier en trace directe l'avenue du Montet (Général Leclerc) et le faubourg Saint-Pierre à la gare.

Mais l'évidence de ce tracé fut niée par l'urbaniste Jean Marie DUTHILLEUL chargé du projet d'aménagement du quartier Nancy Grand Cœur et le boulevard qualifié « d'incongru » fut remplacé par un réseau orthogonal de rues sensé prolonger la Ville de Charles III... mais dont les transports en commun font aujourd'hui les frais.

Comment a-t-on pu s'aveugler à ce point et chanter en toutes occasions les louanges d'une idée aussi saugrenue ? Pourquoi les voix qui se sont élevées à différentes occasions contre cette absurdité n'ont pas été entendues ni par les exécutifs métropolitains et nancéiens ni par l'opposition de l'époque ?

C'est pourquoi, à l'heure où le nouvel exécutif métropolitain semble enfin accorder une priorité aux transports

en commun, la seule solution efficace pour la traversée du quartier Nancy Grand Cœur réside dans le rétablissement du boulevard Joffre.

Un boulevard Joffre nouvelle version

Le boulevard pourrait avoir une physionomie bien différente de celle qu'on lui connaissait :

- d'une part, en devenant un axe principalement dédié aux transports en commun avec la mise en place d'un site propre à double sens accueillant aujourd'hui les bus et pourquoi pas demain une ligne de tramway, site propre accompagné d'une véritable piste cyclable bidirectionnelle ou d'une file de circulation comme sur le boulevard de l'Insurrection du ghetto de Varsovie

- d'autre part, en étant aménagé dans la plus belle tradition des "grands boulevards" avec de larges trottoirs plantés d'arbres de haut-jet, ce qui contribuerait à la lutte contre les « îlots de chaleur » - surtout dans un quartier où aucune rue ne bénéficie de plantations conséquentes.

Le principe d'une répartition de l'espace à 50/50 entre les piétons et les circulations (y compris les vélos) devrait y être respecté, comme il devrait l'être sur tous les axes importants de l'agglomération. Ainsi sur une emprise de 22 mètres par exemple, une largeur minimale de 5,50 mètres devra être réservée pour chaque trottoir, ce qui confèrera au boulevard un caractère de promenade plantée.

Si le boulevard Joffre n'était pas rétabli, il deviendrait IMPOSSIBLE de faire passer une ligne de tramway dans ce secteur et éventuellement la ligne 1 qui pourrait ainsi éviter le viaduc Kennedy. C'est donc un enjeu extrêmement important face à l'avenir.

Nécessaires modifications du plan d'aménagement du quartier :

Le rétablissement du boulevard Joffre imposera de reconfigurer les opérations immobilières envisagées face au lycée Cyfflé, au building Joffre et à la tour Joffre Saint-Thiébaud qui sont actuellement situées sur l'emprise de l'axe.

Le Bien Commun demande ainsi à l'exécutif métropolitain de rétablir le boulevard Joffre afin d'offrir un itinéraire performant pour les transports en commun et en toute hypothèse pour aujourd'hui et pour demain. Le rétablissement de cet axe aura pour effet de pacifier la circulation automobile et d'aménager un itinéraire cyclable digne de ce nom dans la traversée du quartier, tout en générant un espace public de grande qualité dans la tradition des grands boulevards plantés. En conséquence, il est urgent de modifier le plan d'aménagement du quartier Nancy Grand Cœur afin que des programmes immobiliers privés n'interdisent pas à tout jamais ce projet d'INTÉRÊT GÉNÉRAL essentiel à court terme et pour l'avenir de ce secteur stratégique de l'hypercentre.

Alors que Chaynesse Khirouni a été alertée début mars 2021 sur l'importance du rétablissement du boulevard Joffre puis Mathieu Klein début avril, doit-on comprendre que l'opération immobilière qui débute ici L'INTERDIRA À TOUT JAMAIS ? Une opération privée va-t-elle primer sur un projet d'intérêt général majeur ?

