

C'est bien d'avoir un hebdomadaire qui relate mes propos...

DU CÔTÉ
DE...



HERVÉ FÉRON

ANCIEN DÉPUTÉ DE LA 2^E CIRCONSCRIPTION DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Il se concentre au quotidien pour ses administrés

La défaite lui a laissé une blessure d'autant plus profonde et douloureuse qu'il a le sentiment d'avoir, lors de son mandat, servi utilement la cause de sa circonscription.

Depuis, il a surmonté la déception et son goût amer. Président du groupe d'opposition à la métropole et toujours maire de Tomblaine, il a bâti son plan B sur la proximité. Poussé par le besoin de s'activer, il a surmonté ce changement d'époque en se concentrant efficacement sur les besoins de ses administrés.

L'échec l'a ébranlé mais pas arrêté. Il prêche en faveur d'une nouvelle gouvernance à la métropole, émet les plus vives

réserves sur le financement du renouvellement du matériel et de l'extension de la ligne 1, dénonce les erreurs passées, songe au futur où, si une porte s'ouvre, il sera prêt à la forcer.

Dans sa commune il est partout. Ce n'est pas une régression dans son parcours, juste un retour aux sources, une manière de positiver les choses et d'accepter de revenir à une vie plus normale qui ne l'éloigne plus de sa commune.

Comme la politique le tient toujours en éveil, il a parfois le sentiment d'assister au match depuis le banc de touche, ce qui ne l'empêchera pas d'aller jusqu'au bout de ses engagements qu'il compte bien poursuivre au-delà de 2020.

Pierre Taribo



vu sur Twitter : « Hier à la Métropole du grand nancy je n'ai pas fait confiance à la droite. On vous promet que la montée du tram sera assurée vers BRABOIS, ce qui a été obtenu grâce au résultat de la consultation publique et l'action de vandoeuvre mais aucune garantie financière et technique. » @AnnieCyferman

LA SEMAINE DU 31 MAI 2018 / 9

rendez-vous en décembre

Le match des présidents de groupe

Ils ont forcé des positions divergentes mais sur le financement **SERGE BOULY** se pose des questions qui ne sont pas très éloignées de celles émises par **HERVÉ FERON**.

Hervé Feron demande la parole. Dès les premiers mots, le réquisitoire est impitoyable : « Il s'agit de se positionner sur le renouvellement et l'extension de la ligne 1 consécutive à la concertation préalable. M. le président, votre opposition est évidemment piégée par la méthode. À défaut de nous proposer le tram sur rails dans une première intention pour qu'il monte à Brabois, vous nous proposez un autre mode de transport, vous nous menez en bateau.

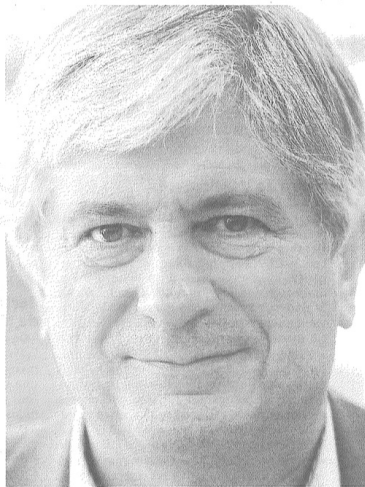
« Il n'y a jamais eu de financement privé

La première grande faiblesse de ce dossier, c'est qu'il n'y a pas et qu'il n'y a jamais eu de financement de prévu ou de précisé. Et il est à craindre que ce point faible légitimera le fait de différer encore, ou de ne pas réaliser le tram sur rails jusqu'à Brabois. L'autre point faible, c'est bien évidemment l'absence prolongée de stratégie pluriannuelle depuis si longtemps, c'est-à-dire d'une véritable politique publique pensée, partagée et mise en œuvre selon un planning cohérent.

Hervé Feron note que l'excellent travail fait par Christophe Choserot « n'enlève rien au contexte et à l'histoire ». Il constate qu'on pourrait presque « sentir dans le texte des promesses subliminales » et l'intention d'entendre ce que les personnes ont exprimé très majoritairement lors de la consultation publique, à savoir la desserte du plateau de Brabois par le futur tramway. Or, souligne le président du groupe de gauche : « Comme vous n'avez pas prévu le financement, on tourne en rond et on se retrouve confronté aux mêmes attermolements. »

Que va faire la gauche ? « Dans le groupe on aura des votes pour parce que certains voient un réel progrès à travers cette délibération. Vous aurez également des votes contre. Ne vous enorgoeillez pas dans la démagogie qui consisterait à dire que les votes contre signifieraient ne pas vouloir d'un projet de transports en commun. Ceux qui votent contre expriment le fait qu'ils n'y trouvent pas leur compte. »

Le maire de Tomblaine énumère ensuite « la liste des promesses récurrentes qui nous ont tant fait espérer, mais qui n'ont jamais été tenues ». S'adressant à André Rossinot, il cite le plan de déplacements urbains qui en 2000 prévoyait 3 lignes de transports en commun en site propre, ligne 2 en 2003 et ligne 3 en 2006... Il

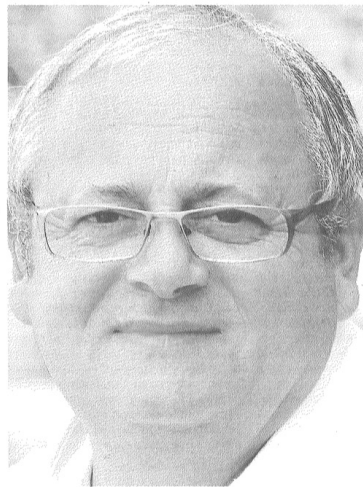


poursuit en évoquant 2006 et le plan de déplacements urbains révisé qui « prévoyait une extension du réseau en prolongeant la ligne 1, la réalisation d'une ligne 2 mise en service en 2013 et la mise en œuvre progressive d'une ligne 3, toutes en voies réservées... » Enfin, Hervé Feron évoque la délibération du 20 mars 2009 dans laquelle le conseil de communauté urbaine manifestait son désir « de mettre en œuvre un réseau de transports en commun cohérent et étendu organisé, d'une part, autour de 3 lignes principales et, d'autre part, de lignes complémentaires à haut niveau de service ». Il enfonce le clou en déclarant : « Comme tant d'autres fois auparavant, vous vous engagez personnellement le mois dernier sur ce dossier promettant le tram à Brabois en 2023. Et cette fois encore, vous nous demandez de vous croire sur parole. »

Hervé Feron aborde le chapitre financier. « Vous ne nous dites pas précisément comment vous financez la version bas de gamme, et vous nous dites encore moins comment vous financez la version que le grand public a choisi. Il me semble donc qu'à travers cette délibération, vous proposez un marché de dupe : finançons une

fois de plus des études, elles aboutiront à la conclusion que nous n'avons pas les moyens de le faire. » Il observe que dans le rapport d'orientation budgétaire il est dit « que l'amélioration de l'épargne brute passerait par l'augmentation des recettes réelles de fonctionnement en d'autres termes par la fiscalité, la tarification des services publics, et/ou la diminution des dépenses de fonctionnement ? Pour ce qui concerne la fiscalité, avez-vous l'intention d'augmenter les taux d'imposition ? Si oui de combien ? Et quand ? »

Le président du groupe de gauche s'interroge des possibles conséquences sur l'éclairage public, l'entretien des voiries, la collecte des ordures ménagères, les piscines. Il s'exclame : « Ce qu'il nous faut, c'est mettre en place un plan pluriannuel de développement du réseau de transport en commun, c'est un planning, ce sont des dates qu'il nous faudra honorer, c'est une stratégie, une construction cohérente du projet et de son financement détaillé. » Dans la foulée pour trouver des financements supplémentaires il propose : de repousser le « très onéreux projet du Grand Nancy Thermal qui devrait coûter à la métropole 81 M€. D'arrêter les dépenses fas-



tuieuses, de revisiter les moyens que nous mettons pour les études (2,8 M€ pour Scalen), d'abandonner le recrutement d'une agence de communication qui nous coûterait 650 000€, de renoncer à la Fondation pour l'humanisme numérique et de nous recentrer sur nos compétences premières. En somme ce que nous proposons, c'est d'être clairvoyant et responsable ».

« Monter à Brabois c'est possible mais certainement pas pour 2023 »

Serge Bouly, le président du groupe de la majorité s'efforce de remettre les choses à leur place mais il n'occulte pas le problème financier.

« Point n'est besoin de rappeler l'importance stratégique d'un projet qui doit transcender les couleuvres politiques ou les postures médiatiques. Je constate cependant qu'il n'en est pas tout à fait ainsi après l'intervention de notre collègue Hervé Feron. Il me semble que nous sommes ici, depuis le début de nos réflexions, sur un dossier visant l'unique intérêt des usagers et des habitants de la métropole. Depuis de longs mois le débat a été posé.

SUITE EN
PAGE 10
»»

10 / LA SEMAINE DU 31 MAI 2018

Projecteur

TRAM

(suite de la page 9)

Un grand nombre de personnes ont eu l'occasion de s'exprimer par le biais de réunions de travail, en commissions, en conseil de métropole. La concertation a été variée, enrichissante. D'autres continuent à s'exprimer aujourd'hui, à pétitionner même, preuve que le sujet passionne. Beaucoup d'idées, d'hypothèses ont été émises dont certaines doivent encore être étudiées en profondeur car le parfait du "y'a qu'à, faut qu'on" n'est souvent qu'un leurre.

Le président du groupe de la majorité évoque un second plan TIGA métropolitain : « C'est-à-dire un dossier de transports intégrés d'une grande agglomération. »

S'il pense qu'une majorité confortable devrait se dessiner pour le projet proposé, il ne cache pas les inquiétudes qui subsistent : chez nos concitoyens, quant au coût possible de l'opération. 200 M€, 380 M€ et pourquoi pas un demi-milliard soit le prix à son lancement d'une navette spatiale Orbiter laquelle transporterait il est vrai moins de passagers que le futur tram.

Serge Bouly note que le projet se tourne vers le futur « en amorçant des ouvertures sur certaines intercommunalités voisines et peut-être plus affinités. Pour autant, il ne faudrait pas, dans les court et moyen termes, oublier qu'il existe aussi un second axe structurant représenté par la ligne 2, laquelle pourrait à l'avenir se prolonger vers le bassin de Saint-Nicolas-Dombasle au sud-est et le bassin de Pompey au nord. Des idées, des propositions, on peut en trouver "plein des caisses" comme on disait dans mes Vosges natales. Seulement avec des idées sans pétrole, on se heurte vite aux problèmes de financement que devront notamment résoudre celles et ceux qui seront en responsabilité à partir de 2020. Et là, on aura beau prendre le dossier dans tous les sens, ça risque de faire mal lors du rendez-vous de l'ambition avec la dure réalité des chiffres ».

Serge Bouly rappelle qu'avec l'enveloppe de 250 M€ subventions comprises « on ne pourra assurer la montée à Brabois sans rupture de charge. Cette montée se fera un jour avec un tramway sur rails, c'est possible mais certainement pas pour 2023 comme d'aucuns ont pu et continuent de le penser ».

Double responsabilité

Le maire de Laneuveville et 2^e vice-président de la métropole se projettent dans le futur électoral. « Nous allons prendre nos

responsabilités. Je suis tenté de dire que nous allons les prendre doublement. En actant, d'une part, le projet mais, d'autre part, en confiant la majeure partie du financement à nos successeurs après les élections de 2020, même si une majorité de cette assemblée pourrait être encore présente dans cet hémicycle. Alors, si le discours politique doit être, et il l'est je pense, un discours d'ambition et d'audace, il doit aussi être un discours de raison. Pour faire simple : une rupture de charge sur Vélo-drome avec, dans un premier temps, usage de BHNS pour monter à Brabois est-elle si réhabilitaire que cela ? Que font quotidiennement les Parisiens en prenant le métro ? Que font les usagers Grand Nancéens qui empruntent les lignes en liaison avec la ligne 1 ? Est-ce que quelques dizaines de mètres de marche à pied ne sont pas bénéfiques au bien-être ? Pour faire également simple : si monter à Brabois dans un délai raisonnable avec un tramway sur rails est un but évident, que de dossiers devront être reportés aux calendes grecques ou purement et simplement abandonnés par le prochain exécutif alors qu'ils sont nécessaires au quotidien des Grands Nancéiens ?

Serge Bouly fait ses comptes : « On l'a bien compris, un engagement prioritaire doit être donné aux mobilités et en particulier pour la ligne 1 étendue avec un tramway sur rails. Mais passer de 250 M€ en solution de base à au moins 400 M€ selon les options, ne se fera pas sans douleur. Nous aurons besoin de partenaires financiers importants. Je crains que le futur exécutif aura besoin de recourir à un peu de fiscalité pour équilibrer ses comptes et donc pour maintenir un bon niveau de services aux Grands Nancéiens. L'espère simplement que ce nouvel exécutif prendra ses responsabilités le moment venu et qu'il saura dire : on savait. »

Serge Bouly précise qu'il s'exprimait en son nom personnel mais en prenant la parole immédiatement après Hervé Féron tout le monde a extrapolé : l'intervention individuelle ne l'était peut être pas tant que ça. On est président de groupe ou pas...

P.T.

► LE VOTE

La délibération est adoptée. Six voix sont contre : Nicole Crusot, Bertrand Masson, Vincent Herbouaux, Philippe Poncelet, Chaynesse Khirouni, Hervé Féron.

P.T.

LES POUR

La majorité évidemment mais aussi une partie de la gauche.

Manu Donati, adjoint au maire de Vandœuvre

« C'est une délibération d'intention. Elle projette un tram sur rails hors rupture de charge. Pour toutes ces raisons, notre maire Stéphane Hابلot a demandé que les élus de Vandœuvre soutiennent cette délibération.

On sera très vigilant. Pour les usagers le débat est tranché : la montée est incontournable, la seule question est par quel tracé. Il y a le financement. On dira que c'est trop tard. Il fallait refuser l'urbanisation de Brabois. On regrette qu'il n'y ait pas eu de bas de laine pour préparer le remplacement de la ligne 1. »

Manu Donati envisage plusieurs hypothèses : « On pourrait augmenter les impôts, cela ferait 5 points, impensable en période électorale. Nancy Thermal est-il prioritaire ? On pourrait économiser sur les frais de la métropole, élargir le syndicat mixte des transports à tout le bassin de vie, augmenter le taux d'endettement de la métropole pour le porter à la limite des douze ans. On a un an pour réfléchir. »

Stéphane Hابلot, maire de Vandœuvre

« Oui, il y a des élus qui, il y a quelques jours, étaient opposés à cette délibération. J'en faisais partie, parce qu'il y avait des incertitudes.

La grosse erreur serait d'opposer ceux qui votent pour et ceux qui votent contre. Je comprends les réserves mais il y a eu une écoute, une intégration de ces questionnements. On fait le pari sur l'avenir comme nous, Ville de Vandœuvre, nous l'avons fait pour les Nations. Ce qui doit nous rassembler, c'est la question des mobilités. Le tram se fera obligatoirement parce que ça correspond aux besoins. Je fais la proposition de rassembler les uns et les autres. Ceux qui ont permis de faire basculer les choses, ce sont les habitants, pas des élus qui se canardent. Je vous demande M. le président de poursuivre les consultations. Il faut que l'Etat, Chavigny, la Communauté de communes de Moselle et Madon prennent leurs responsabilités. Ce vote d'aujourd'hui ce n'est pas le pour et le contre. On travaille pour les habitants, il faut que la concertation soit permanente ».

Laurent Hénart, maire de Nancy et 3^e vice-président

« Il faut aborder ces sujets avec modestie. Ce sont des sujets techniques, politiques. Là on a l'occasion de regarder l'avenir. Avec cette délibération, on ouvre la voie. En validant l'option de la montée à Brabois du tram ferré, on a tenu compte de la concertation. On va avoir à avancer sur les options techniques.

On ouvre la voie à l'élargissement de la métropole, on ouvre la voie à une transformation des politiques de transports. En choisissant le tram ferré, on se donne les moyens d'être attractif, de permettre le basculement modal. On ouvre la voie à des choix budgétaires. Je suis confiant quant à nos capacités de financer cet équipement. Le schéma général se déroulera sur trois ans. Il donne des perspectives de développement. »

François Werner, maire de Villers, 5^e vice-président

« Je suis affligé lorsque j'entends les propos du président du groupe d'opposition selon lesquels seuls les élus d'opposition ont fait pro-

gresser le dossier. Tout cela est d'un autre temps. Je me félicite d'avoir travaillé main dans la main avec le maire de Vandœuvre. Cette délibération devrait nous faire plaisir. C'est normal de faire une proposition à minima. Il fallait que la concertation nous montre que des aménagements étaient nécessaires. Mettons tous les choix sur la table. Il faut accepter les conséquences qui nous posent un double défi technique et financier. Je me sens assez proche de Manu Donati lorsqu'il dit qu'il faut regarder plusieurs hypothèses, il faut prendre le temps de les examiner.

Si le schéma Jardin Botanique est retenu, je souhaite que l'aménagement soit fait au plus vite. Il y a 1 900 étudiants à l'IUT du Montet, il y a les élèves du lycée Stanislas, les 100 000 visiteurs du Jardin Botanique. »

Eric Pensalfini, maire de Saint-Max, 4^e vice-président

« Aujourd'hui on a un exécutif composé de plusieurs sensibilités. J'ai initié la réunion avec les maires concernés pour que le tram soit en site partagé dans les traversées de Saint-Max et d'Essey et qu'il aille jusqu'à la Porte Verte. La concertation n'a pas été un leurre. Je ne peux pas laisser dire qu'il faut abandonner Nancy Thermal. D'ailleurs aujourd'hui il faut quoi qu'il arrive mettre 25 M€ pour réhabiliter Nancy Thermal. Faire de l'inox par rapport à la ligne 1, ce n'est pas admissible. On a l'objectif d'assurer un service public de qualité. »

Bertrand Kling, maire de Malzeville, 15^e vice-président

« On avait demandé à ce que la ligne démarre à la Porte Verte, c'est le cas parce que nos arguments ont été entendus. C'est aussi le cas avec une seule DUP. C'est un dossier politique au sens gestion de la cité. Je respecte les inquiétudes de certains. Il faut regarder l'intérêt général. »

Michel Breuille, maire d'Essey, conseiller délégué à la gestion d'équipements sportifs

« Il s'agit d'un point d'étape. Cette phase a été bien menée. Elle permet d'arriver à un choix judicieux. Je vote cette délibération, j'espère que je n'aurai pas à la regretter. Il y a des études à mener. Il faudra que le projet se réalise en une seule phase. Il nous faut trouver les financements. Je pense que les budgets 2020 et 2021 devront prendre en compte ce point. »

Annie Levi-Cyferman, adjointe au maire de Vandœuvre

« La saga du tram nancéen restera comme la plus grande bourde du début du XXI^e siècle. Beaucoup craignent que le syndrome de l'échec revienne.

On a raison d'être inquiet pour Brabois. Rien n'a été prévu mais l'action de Stéphane Hابلot et de son conseil municipal a contraint André Rossinot à s'engager pour que le tram monte à Brabois. Il y a des avancées qui ont été faites dans cette délibération mais rien n'est gagné.

Il y aura une deuxième phase mais avec quel calendrier ? Le financement est flou. Je suis dubitative. » Finalement l'adjointe de Stéphane Hابلot votera la délibération. »

▼ IL S'ABSTIENT

MATHIEU KLEIN

« Je suis assez dubitatif. Vivement le mois de décembre lorsqu'il faudra prendre la vraie décision sur la montée à Brabois. Aujourd'hui, c'est une solution d'attente.

Le président du conseil départemental est sceptique mais il attend décembre

Demain 30 à 40 000 personnes se rendront sur le plateau de Brabois et il n'y a pas de solution adéquate. C'est la qualité du service et le développement économique qui se trouvent altérés. La concertation et la contribution des maires, rendent irréversible la

montée vers Brabois. La question sur les crédits engagés doit être résolue en décembre. Je crois en ce projet qu'il faut étendre aux bassins de vie. Ma position sera celle d'une abstention constructive. »

P.T.

