

On comprend pourquoi les gilets jaunes utilisent les réseaux sociaux, tant les médias sont devenus complices de l'autocratie dans ce pays. Le Peuple ne fait plus confiance aux journalistes.

Cette interview est intéressante à bien des titres. On y comprend qu'André Rossinot n'a jamais souhaité entendre les gens qui travaillent (comme Françoise Hervé), mais il fonctionne toujours à marche forcée. Il a réussi à rendre suffisamment serviles les élus de la Métropole, y compris les élus de gauche, pour qu'ils gobent tout et qu'ils abandonnent le Peuple...

La démonstration est faite dans cette interview que longtemps André Rossinot a tenté de nous faire croire que le tram ferré ne pouvait pas techniquement monter l'avenue Jean Jaurès à Vandœuvre. Or, c'était faux.

Lui, son projet, c'était de ne pas faire monter le tram jusqu'à Brabois. Alors, il nous a embarqué dans un projet qu'il sait irréalisable !
Donc, il "propose" de faire passer le tram par Villers-les-Nancy (pour mieux servir les intérêts du gendre...).

Il prévoit d'étaler le financement, et donc les travaux et la mise en oeuvre, jusqu'en... 2026 !!!
Le projet est évalué à 400 millions, donc beaucoup plus cher que cela n'aurait pu coûter.
Comme par ailleurs il veut faire un cadeau à Valvital de 100 millions, chacun sait que le Grand Nancy ne pourra jamais assumer la ligne numéro 1 de transports en commun sans une explosion de vos impôts, de la dette du Grand Nancy et une réduction drastique du niveau des services publics !

Valvital, c'est la société à qui il veut donner plus de 100 millions d'argent public (donc le votre) sur 30 ans pour réaliser son projet de Grand Nancy Thermal. Et dans le même temps cette société Valvital réalisera sur ce même projet un bénéfice de 87 millions qui seront redistribués à ses actionnaires...

Si je suis formellement contre les violences, toutes les formes de violences, contre les dégradations, contre le fait d'empêcher les petits commerces de fonctionner, comme les gros commerces (car dans les gros commerces, il y a des petits travailleurs qui sont pénalisés...), les premiers voyous de la république, c'est Macron et sa bande. Mais localement, c'est Rossinot et sa bande. Ils trahissent le Peuple en permanence.

André Rossinot se doit comme Macron d'entendre la colère du Peuple, il se doit d'annoncer qu'il ne signera pas ce contrat avec Valvital, il doit accepter de changer ses méthodes.

Il y en a assez de la bétonisation à "Nancy Grand Coeur" qui enlaidit la ville dans la continuité de l'horrible place Simone Veil, il faut arrêter de faire travailler les amis, il faut arrêter le projet Valvital et il faut repenser le projet de la ligne numéro 1.

C'est un appel aux élus de la Métropole, ayez enfin un peu de courage, arrêtez le massacre !

Voilà l'article en question.

Mme Hervé, lors de l'instruction du premier projet de tram, vous êtes souvent intervenue pour contester le choix d'un tram sur pneus. Rappelez-nous cette histoire.

Conseiller communautaire de 1995 à 2008, je me suis constamment opposée au projet du tram Bombardier, en m'appuyant sur son historique et sur une analyse de ses caractéristiques techniques et de ses performances.

La suite ininterrompue de ses déboires, qui en a fait sans conteste l'un des plus grands fiascos des TC en France

depuis longtemps, a malheureusement tout à fait corroboré la position qui était la mienne.

Citons les 4.300

pannes de l'année 2006, la rocambolesque perte d'un moteur de 800 kilos la même année, ou encore la rupture

d'un pivot de guidage, la casse d'un timon, divers incendies, les innombrables déguidages..

Je ne m'étais pas limitée à une étude critique. Parallèlement, j'avais préconisé que soit étudiée la possibilité offerte

par une technologie toute nouvelle, le tram ferré léger, inventé par Alstom, sous l'appellation "Citadis", et que celle-ci

figure parmi les variantes, que la loi sur les études d'impact impose de comparer entre elles.

Tout fut fait pour que cette

comparaison objective n'ait pas lieu. Il me fut même opposé en séance publique de la Communauté Urbaine que cette

technologie n'existait pas. Or le premier tram Citadis était au même moment en construction à l'usine d'Aytré-La Rochelle

et fut livré en 1999-2000 à Montpellier, pendant qu'était inauguré le tram Bombardier de Nancy!...

Enfin, osera-t-on rappeler que le tram Bombardier a été débouté par le Tribunal Administratif de Nancy pour illégalité de la procédure? Mais en France ces infractions n'entraînent pas de sanction...

Que pensez-vous de la position du Grand Nancy, qui affirme ne pas être en mesure d'assumer financièrement la réalisation de la ligne 1 dans sa totalité?

Cette situation est regrettable pour plusieurs raisons. Là encore, le passé éclaire le présent et permet de l'apprécier à sa juste mesure.

Il faut savoir qu'au tournant des années 80 Nantes et Nancy penchèrent pour l'adoption d'un tramway. Nancy opta finalement pour un trolleybus, qu'on fut obligé de remplacer quinze ans plus tard par le Bombardier. Nantes, quant à elle, construisit sa ligne 1 de tram et les rames qui y circulent encore aujourd'hui ne seront remplacées qu'en 2021! On peut donc dire que ce que les Nantais ont payé une fois, les Nancéiens l'ont, eux, payé trois fois et même plus: trolley, tram Bombardier, grand relevage, c'est-à-dire quasi reconstruction dudit tram et maintenant adaptation de la piste de roulement et de ses dépendances.

En second lieu, je révélerai l'épisode suivant. En 2008, alors qu'il venait de nouveau d'être réélu maire de Nancy et président de la Communauté Urbaine, je suis allée rendre visite à André Rossinot, afin de l'inviter à traiter au fond le problème du tram, dont les réparations incessantes étaient un gouffre financier, et à s'inspirer du cas de Caen, qui soumis aux mêmes déboires que nous, venait de décider de remplacer le système Bombardier par un tram ferré, en réutilisant la plateforme existante. Mon conseil n'eut pas de suite. C'était il y a dix ans. On continua à pratiquer l'acharnement thérapeutique et à alimenter un puits sans fond. Aujourd'hui Caen est prête à inaugurer sa ligne. Nous, nous adoptons enfin la même solution, mais nous en sommes encore à définir le projet --la Métropole commence à craindre de ne pas être au rendez-vous en 2023-- et nous n'avons pas d'argent...

Quel est votre avis sur la montée à Brabois?

Comme je l'ai écrit dans le cadre de la concertation, la rupture de charge, qui est le terme consacré pour désigner le fait que des passagers transportés par un premier véhicule sont obligés d'en emprunter un second pour poursuivre leur itinéraire, est une étape coûteuse en temps, en organisation, en confort, que les opérateurs de transport essaient de limiter dans toute la mesure du possible. La correspondance tram/BHNS au vélodrome représentera une dégradation du déplacement, notamment pour les patients fréquentant les hôpitaux. Le public ne s'y est d'ailleurs pas trompé, en se montrant, dans sa grande majorité, défavorable à cette hypothèse.

La mairie de Vandoeuvre a pris une excellente initiative en commandant à des cabinets d'études extérieurs une expertise, notamment sur

la faisabilité de la correspondance tram/BHNS au Vélodrome. Les résultats sont parlants: on générera des blocages récurrents de cet important noeud de circulation, lequel connaît déjà un certain nombre de difficultés. Comment penser en effet transborder quai à quai, sans problème, les 300 passagers d'un tram dans des bus de 180 places? On mesure l'engorgement du carrefour, à la simple considération que 30 trams de 38 mètres de long et 15 BHNS de 18 mètres l'emprunteront à l'heure...

Ce n'est pas au moment où on déménage là-haut le coeur hospitalier de Nancy, au risque --redoutable-- de faire de l'avenue de Strasbourg une friche, qu'on peut imaginer ne pas desservir correctement le Plateau. Il est d'intérêt public de construire d'un seul jet le tram fer de la Porte Verte à Brabois. L'irrigation d'une métropole par un réseau de TC performant est une nécessité vitale, de la même manière qu'est vitale la circulation sanguine dans le corps. Les erreurs des dernières décennies, comme les hésitations d'aujourd'hui, laissent malheureusement penser qu'à Nancy on ne l'a pas encore tout à fait compris. Le Grand Nancy a pris un retard considérable en matière de transports publics, ce qui n'est pas sans impact sur son attractivité.

Dans cette optique, la recherche du meilleur tracé Vélodrome-Brabois revêt donc une importance décisive. A ce propos, j'ai été particulièrement surprise de lire dans le document officiel, intitulé "Notice du projet", la même affirmation erronée qu'il y a vingt ans --elle a d'ailleurs servi à éliminer le tram ferré--, selon laquelle l'avenue Jean Jaurès était, en raison de sa déclivité, inaccessible à ce mode. L'hypothèse a en conséquence été, une nouvelle fois, exclue a priori, sans autre forme de procès. Or, pour l'avoir fait vérifier par des ingénieurs, je puis affirmer qu'un tram ferré est capable d'emprunter cette artère, dans des conditions analogues au tram Bombardier.

Au lieu de se priver d'une manière infondée d'une possible solution, réintégrons-la dans l'éventail des variantes, étudions-la et comparons-la avec les autres. Cela me semble la seule démarche rationnelle.

Et pour le reste?

La création d'un équipement de TC, tel qu'une ligne de tram, est une opération complexe, qui inclut de multiples volets. Une fois le tracé adopté, il faudra veiller à de nombreux points, par exemple choisir le meilleur matériel, ne pas se tromper sur la capacité des rames, prévoir le captage au sol pour certaines sections, comme la traversée du centre historique, ou l'engazonnement de la piste de roulement dans certains quartiers, organiser le chantier de la manière la plus rationnelle et efficace, etc. Mais, je dirais, chaque chose en son temps...

