

Le tram, le grand public n'y comprend plus rien, sauf peut-être qu'il n'a rien à dire...dégagez, y a rien à voir !

Alors, Rossinot, Choserot et les complices (trop nombreux pour les énumérer...) avancent cachés.

Il faut remarquer aussi que, pour les citoyens, il est difficile de se faire entendre...

La justice ? On peut se poser beaucoup de questions, à partir par exemple du scandale de la Tour Emblème (Tour Thiers bis...) la justice est lente, elle finit presque toujours par débouter sur la forme (quand est-ce qu'elle s'empare du fond ?) et de toute manière, elle reste inaccessible aux braves citoyens qui souhaiteraient s'en emparer, car elle est trop chère et ses arcanes sont trop complexes...

Pendant ce temps-là, les puissants, eux-même auteurs de ces scandales, ont le temps de fourbir leur argumentaire, d'actionner leurs réseaux d'influence et paient tout cela (bureaux d'études, campagne de communication, frais de justice) avec l'argent public.

C'est ce qui fait la différence de classe entre le citoyen lambda qui en est de sa poche et le baron local.

Mais les citoyens sont opiniâtres parfois et n'ont pas dit leur dernier mot...

On pourrait citer quelques autres gamelles aux fesses de Rossinot ou de Hénart, mais aujourd'hui, je vous parle du tram...

Ils sont embêtés, car ils disposent de peu de temps pour lever les réserves, consécutives à l'enquête publique. Cela peut leur donner quand même l'opportunité de modifier leur copie à partir de l'hypothèse qu'ils veulent imposer (qui rappelons le est la pire de toutes les hypothèses). Le résultat n'en serait que catastrophique sur le pan environnemental, fonctionnel et financier. La Métropole n'a pas les moyens de s'offrir cette petite folie ! Rossinot a plombé le budget !!!

Il y a des gens qui résistent, mais dans le microcosme Grand Nancéien, ils sont rendus inaudibles.

Parmi eux, Françoise Hervé.

Le 14 octobre dernier, elle a adressé une lettre recommandée à André Rossinot. Celui-ci n'a pas daigné lui répondre, c'est l'omerta.

Prenez connaissance de cette lettre, c'est très intéressant...

Et puis je publie aussi sa contribution à l'Enquête Publique. Qu'en a-t-on fait ? Le Commissaire Enquêteur en a-t-il vraiment pris connaissance ? Ou bien a-t-il jugé qu'elle ne méritait pas d'être prise en considération pour la traduire en réserves ? Ou bien le sujet était-il acté d'avance ? C. Choserot, le suppôt de Rossinot, n'avait-il pas annoncé qu'il répondrait à tous les contributeurs ? Lisez plutôt...

LR

Nancy, le 14 octobre 2019

Monsieur André Rossinot  
Président de la Métropole  
du Grand Nancy  
22, Viaduc Kennedy  
54000 NANCY

Monsieur le Président,

Le film de 4 minutes 23, qui présente sur Internet le Jardin Botanique Jean-Marie Pelt en ses nombreuses facettes, suffit à en attester l'éminente valeur. Parmi les plus grands de France, accueillant plus de 100.000 visiteurs par an, qui y séjournent en moyenne une heure trente, il constitue un des fleurons de la Métropole, ce d'autant plus qu'il appartient aux rares espaces paysagers encore intouchés de l'agglomération.

Comme Inspecteur Régional des Sites de Lorraine, j'en ai moi-même commandité le repérage en 1992 dans le cadre du pré-inventaire des jardins remarquables de Lorraine. Je l'estimais éligible à une inscription ou à un classement au titre de la loi du 2 mai 1930 codifiée, et j'en aurais assuré la protection, si j'avais eu juridiction administrative sur le territoire du Grand Nancy.

Lors de la récente enquête publique sur la ligne 1 du tram, la population a montré son très fort attachement à ce lieu et rejeté massivement l'itinéraire sur sa lisière, que vous avez retenu, assorti d'un viaduc de 335 mètres de long et d'un pont de 42 mètres.

Cette situation fait, me semble-t-il, aux décideurs une obligation intellectuelle et politique d'abandonner une solution, dont l'impact environnemental est de loin le plus lourd parmi toutes les hypothèses. L'approfondissement de celles-ci (avenue Général Leclerc, avenue Paul Muller) doit être repris, d'autant que plusieurs des données, sur lesquelles le Grand Nancy s'appuie, ont été jugées sujettes à caution par plusieurs experts indépendants. De nombreuses variations peuvent être imaginées pour chacune des deux grandes options précitées.

En outre, je vous demande instamment de prendre en considération la montée par l'avenue Jean Jaurès, laquelle a été écartée a priori, dès avant la concertation, sans

qu'une véritable étude ait été menée et je vous prie d'interroger les constructeurs engagés dans le dialogue compétitif sur la capacité de leurs matériels respectifs à franchir les pentes en présence.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Françoise HERVÉ  
Conseiller Municipal de Nancy

### ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA LIGNE 1 DU TRAM Déposition de Françoise HERVÉ, Conseiller Municipal de Nancy

Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission d'enquête,

I. En préambule de la présente déposition, je souhaite exprimer mon approbation à trois composantes du projet.

#### 1. La technologie choisie

Conseiller communautaire de 1995 à 2008, je me suis constamment, et dès l'origine, opposée au projet de 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 --rappelons, à titre d'exemple, les 4.300 pannes de l'année 2006--, qui en a fait sans conteste l'un des plus grands ascos des TC en France depuis longtemps, a malheureusement tout à fait corrodé la position qui était la mienne.

Parallèlement à celle-ci, 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. Rappelons également que le tram nancéen fut sanctionné pour illégalité par le Tribunal Administratif.

Ce type de tramway ferré est celui aujourd'hui retenu.

#### 2. Les extensions

On ne peut également qu'approuver les différentes extensions de la ligne 1. Celle qui irriguera Vandoeuvre était d'ailleurs initialement prévue dans la livraison de 2000. Les autres prolongements répondent tous à la nécessité d'aller chercher les usagers dès leur entrée dans l'agglomération, ce qui est la condition sine qua non pour réduire la circulation automobile intra muros.

#### 3. L'abandon de la rupture de charge

D'abord envisagée par le Grand Nancy, elle aurait été une étape coûteuse en temps, en organisation, en confort, étape que les opérateurs en conséquence redoutent et essaient de limiter au maximum. La correspondance tram/BHNS au Vélodrome, selon une expertise commandée par la mairie de Vandoeuvre, aurait généré des blocages récurrents de cet important noeud de circulation --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'emprunteraient à l'heure...-- Elle aurait aussi représenté une dégradation du déplacement, notamment pour les patients fréquentant les hôpitaux.

La continuité du moyen de transport recueille de ce fait le consensus.

II. En second lieu, je formulerai des observations sur trois points particuliers.

### 1. Le double virage de la gare

Il est affirmé dans l'étude d'impact que, compte tenu des contraintes de giration des tramways, la configuration actuelle ne pourra être maintenue. Il en résulte que le pôle intermodal devra être revu et évoluer tant dans sa géométrie que dans ses fonctionnalités (bus et autocars, taxis, piétons...).

Cette question mérite d'être examinée plus avant, car elle entraînerait un coût important, venant s'ajouter au projet.

Or il est possible d'observer, à Strasbourg, au moins deux situations, où le tram fer tourne quasi à angle droit. C'est le cas à hauteur des Halles, où, au sortir du tunnel de la gare, il bifurque sur le pont de Paris, pour rejoindre le centre de la ville. C'est également le cas place de la République, où l'une des lignes décrit une courbe et une contre-courbe très rapprochées.

Chaque situation étant évidemment spécifique, je demande donc qu'une étude technique ne soit réalisée avant que la question ne soit définitivement tranchée. Je sollicite également que soit prise en considération l'alternative consistant en un tracé beaucoup moins contraint, qui passerait par le tronçon de l'avenue Foch actuellement piétonnier, le long de la Fnac, pour rejoindre la place Maginot.

Au sujet de la place de la République, il me semble qu'il serait nécessaire, à terme, et dans le cadre d'un maillage repensé des TC, de s'interroger sur la pertinence d'accueillir en coeur de ville les lignes secondaires et les lignes départementales.

### 2. Le captage au sol

En raison de son caractère bénéfique pour l'esthétique et l'aménité du cadre urbain, comme l'illustre le cas de plusieurs villes, je sollicite que le captage au sol soit prévu dès l'origine pour certaines sections, notamment la traversée du centre historique, à tout le moins qu'on en inclue la possibilité ultérieure.

### 3. L'engazonnement

Le tram fer permet l'engazonnement de la piste de roulement. Ce verdissement a apporté, dans maintes villes, particulièrement dans les quartiers périphériques, une notable amélioration du cadre de vie. Il serait très souhaitable de le mettre en oeuvre sur plusieurs tronçons de la Métropole.

III. La troisième partie de la présente intervention portera sur la montée à Brabois.

Ce volet est sans nul doute la question la plus cruciale de la ligne 1.

### 1. Une concertation viciée

Le choix du tracé par la Faculté des Sciences et le Jardin Botanique et sa mise à l'enquête interviennent après une concertation viciée. En effet, trois variantes ont été présentées au public lors de la concertation, qui s'est déroulée du 27 novembre 2017 au 27 janvier 2018: par l'avenue Jean Jaurès au moyen d'un bus à haut niveau de service, par l'avenue Général Leclerc au moyen d'un tram sur rails, et par le boulevard des Aiguillettes et le Jardin Botanique, via un tunnel, puis une tranchée couverte dans le Jardin Botanique, en lisière sud-est.

Or, comme il est indiqué page 254 de l'étude d'impact, trois variantes ont été étudiées à l'issue de la concertation. Mais l'une était jusqu'alors inconnue du public: le tracé par le Campus Sciences et la lisière du Jardin Botanique au moyen d'un viaduc et d'un pont et c'est elle qui a été retenue.

On doit considérer que la concertation était également, et à un second titre, viciée, en ce que le panel de variantes excluait a priori la montée par l'avenue Jean Jaurès par un tram ferré, étant considéré une prétendue incapacité de ce matériel à franchir ce pourcentage de pente et la nécessité qui en découle de modifier profondément le niveau de la route. Cette incapacité était péremptoirement affirmée dans la notice de la concertation (page 35), sans la moindre preuve, et en négation flagrante de la réalité, puisque des trams ferrés, dans le monde, empruntent des pourcentages élevés. J'ai d'ailleurs expressément demandé dans la déposition que j'ai faite lors de la concertation que cette alternative soit examinée.

### 2. Une insuffisance manifeste de la comparaison entre les variantes devant précéder et fonder le choix

Les trois variantes considérées dans l'étude d'impact (Avenue Général Leclerc par un tram fer en site propre - Rue du Jardin Botanique et tunnel - Par le Campus Sciences) font chacune l'objet de deux ou trois courts paragraphes, où leurs impacts sont indiqués en quelques phrases parfaitement générales. Ces résumés, manifestement incomplets, non plus que le tableau sommaire qui en résulte (page 255), ne peuvent être conformes aux exigences de l'article R 122-5 7° du Code de l'Environnement, lequel stipule que l'étude d'impact doit comporter: «Une description des solutions raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine;»

Ils ne sauraient être considérés comme satisfaisant à ces exigences pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce que l'une des hypothèses exclues, l'avenue Général Leclerc, est susceptible de révéler différentes sous-variantes, qui ont été à plusieurs reprises avancées par des experts indépendants et libéreraient l'hypothèse Général Leclerc du caractère rédhibitoire que lui impute le Grand Nancy. Certains de ces experts mettent d'ailleurs en doute plusieurs données, sur lesquelles s'appuie la Métropole. En second lieu, comment considérer comme légale l'attitude d'un maître d'ouvrage, qui exclut a priori d'étudier une variante, qui est d'ailleurs celle à laquelle on pense spontanément, à savoir la montée par l'avenue Jean Jaurès, actuel tracé du tram Bombardier? Suf t-il que ce maître d'ouvrage la décrète

déraisonnable, comme il l'a fait dans la presse, pour qu'elle le soit?

Ce qui est étrange en l'espèce, c'est que le même argument de l'impossibilité pour un tram ferré de franchir ce type de pente m'a été opposé à la fin des années 90, alors que conseiller communautaire je demandais que le Grand Nancy étudie l'option que constituait le tramway d'Alstom nouvellement créé. Ainsi que rappelé plus haut, il me fut objecté en séance publique que ce tramway «n'existait pas»: Montpellier l'inaugura avant Nancy...

A n'obtenir une réponse technique du constructeur, j'avais adressé à l'époque un plan topographique détaillé à Alstom, qui m'assura de la faisabilité moyennant l'aplanissement du pro I à un endroit ponctuel. Le Grand Nancy n'étudia jamais cette option et l'argument de la déclivité continua de fonder le choix du tram sur pneus.

3. Une insuffisance notoire de la description de l'état actuel et des impacts qui résulteront du projet dans le domaine du paysage et de la géologie

a) L'absence de prise en considération du site

Le site du vallon du Montet, où est implanté le Jardin Botanique Jean-Marie Pelt, n'est à aucun moment appréhendé. Aucune analyse de sa topographie, de sa géomorphologie, de son couvert végétal, de ses unités paysagères, de ses ambiances. Aucune photographie du lieu. Aucun montage photographique permettant d'évaluer l'impact visuel de la ligne pour un visiteur du jardin depuis différents points de vue ou pour un promeneur en périphérie, manque que l'Autorité environnementale n'a pas manqué de relever. On se contente de focaliser le propos sur les deux ouvrages d'art (viaduc et pont), dont il est juste indiqué qu'ils «viennent notamment modifier l'aspect visuel du paysage». Rien n'est dit sur la destruction de la pépinière du Jardin Botanique et de sa collection de poiriers lorrains, non plus que sur l'amputation de la prairie lorraine.

Le château du Montet, pourtant jugé «remarquable» dans le document, n'est même pas montré.

Patrimoine paysager, mais tout autant paysage scientifique et culturel, le Jardin Botanique, l'un des plus importants de France, est ainsi le grand absent de l'enquête publique. Il faut pourtant ajouter à sa valeur intrinsèque le fait qu'il appartient à la liste des rares paysages encore préservés dans l'agglomération, et à ce titre d'autant plus précieux. Inspecteur Régional des Sites de Lorraine jusqu'en 2008, je considérais d'ailleurs qu'il était éligible à une inscription ou à un classement dans le cadre de la loi du 2 mai 1930 codifiée et je l'aurais protégé si j'avais disposé d'un pouvoir administratif sur le territoire du Grand Nancy.

Au vu des développements qui précèdent, on peut clairement affirmer que l'étude d'impact ne répond pas aux exigences de l'article R 122-5 I du Code de l'Environnement, lequel dispose que «le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature

des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.»

Une omission fautive concernant les aléas géologiques

Il est affirmé page 314 et page 424 de l'étude d'impact que l'édition des sept pylônes du viaduc de 335 mètres n'aura pas d'incidences sur les risques naturels en présence.

Cette assertion est totalement contredite par l'étude réalisée en 2017 pour le compte de la DDT 54 par le Cerema/ Direction Territoriale Est/Laboratoire Régional de Nancy, dont l'objet est la mise à jour et l'harmonisation des études d'aléas mouvements de terrain sur le territoire de la CUGN.

Sur la base de plusieurs sondages, cette étude conclut à «un aléa fort au niveau de la Faculté des Sciences du fait de la présence d'un glissement de terrain avéré» (page 31).

Conclusion

Au début de l'étude d'impact sont rappelées les trois fonctions de celle-ci (page 15). La toute première qui est affirmée est que l'étude d'impact est «un instrument de protection de l'environnement».

Il est stupéfait de constater que celle aujourd'hui présentée au public aboutit, pour la section terminale vers Brabois, à la solution sans conteste la plus pénalisante pour l'environnement.

Nancy, le 29 septembre 2019

Françoise HERVÉ  
Conseiller municipal de Nancy  
Conseiller communautaire de 1995 à 2008 Ancien Inspecteur Régional des Sites de Lorraine