

C'est hallucinant que la presse n'ait pas repris cette intervention ! Car elle est brillante, argumentée, précise. C'est incroyable que la gauche comme la droite ait voté pour !!! Tout y est dit. On sait ce qu'une prochaine majorité, qui serait honnête et travailleuse, aura à faire. Car, il est clair que ceux qui votent pour aujourd'hui soit sont malhonnêtes, soit n'ont pas travaillé le sujet... Soit les deux !

Comment est-il possible que l'actuelle majorité (Rossinot + Hénart + Choserot + tout l'exécutif métropolitain) se taise et ne réponde pas point par point à ces questions ?

Citoyens du Grand-Nancy, si vous voulez être informés, lisez ce texte jusqu'au bout.
Hervé Féron.

Conseil Municipal du 16 décembre 2019

Renouvellement et extension de la ligne 1 du tramway. Avis complémentaire

Délibération N°1 Intervention de Françoise HERVÉ

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil Municipal,

Nous voici donc, aujourd'hui, à délibérer pour installer dans l'agglomération le tram ferré léger, qu'il y a vingt ans je vous proposais, arguments à l'appui, de choisir. A l'époque, vous me disiez, Monsieur le Président, que ce tram n'existait pas. Il fut inauguré à Montpellier six mois avant le Bombardier de Nancy. Il a depuis triomphé partout dans le monde, équipant plus de 25 villes.

Ce mode ferré, nous aurions pu l'avoir dès les années 85, puisque Nantes s'en dota alors.

Signalons que cette ville possède toujours sa ligne n°1, ainsi que ses rames datant de 1984, lesquelles ne seront remplacées qu'en 2021. On préfère ici s'en remettre à l'éphémère trolleybus qu'on remisa quinze ans après.

Tout est affaire de langage. Vous brandissez la toute nouvelle bannière du Nouveau Tramway, Nouveau, s'il vous plaît, avec un N majuscule.

Mais on n'efface pas l'ardoise comme cela. Je me dois de rappeler ce qu'ont représenté ces deux décennies pour les Nancéiens qui les ont subies.

On peut tout d'abord dire que ce que les Nantais ont payé une fois, les Nancéiens l'ont, eux, payé trois fois et même plus. Nos concitoyens ont en sus vécu la suite ininterrompue des déboires de l'engin, comme les 4 300 pannes de l'année 2006, les réparations incessantes creusant un gouffre financier, le grand relevage, c'est-à-dire la quasi reconstruction du matériel, les contentieux, le traitement journalier des défauts de la piste de roulement (limage du rail, arrosage, graissage, etc.). Avec comme résultat un service total insuffisant, que vous reconnaissez vous-mêmes en indiquant dans vos réponses à l'enquête publique que 15 000 à 20 000 personnes restent à quai

par jour, certains usagers attendant jusqu'à 4 trams pour pouvoir monter à bord. Et engrenage diabolique, révélez-vous, tous les efforts déployés pour réduire ces saturations n'ont fait que diminuer encore la fréquentation sans les supprimer ! Je vous avais pourtant prévenus à l'époque de ce que la capacité du tram Bombardier ne répondait pas aux besoins.

Ce choix erroné, obstinément voulu, condamne présentement les Nancéiens à subir pour la seconde fois un chantier de plusieurs années difficiles – notamment pour le commerce -, ainsi que vous le soulignez. A-t-on jamais vu Strasbourg reconstruire aucune des pistes de ses six

lignes, serait-ce celle inaugurée en 1994 ?

Mais voyons les choses positivement. Merci tout de même d'adopter la solution que je vous proposais il y a 20 ans et que vous n'avez jamais voulu, ne serait-ce qu'étudier !

Cependant, des points où le bât blesse demeurent encore. Tout le monde l'aura compris, il s'agit tout d'abord de la montée à Brabois. Le tracé, que vous nous présentez à l'issue de l'enquête publique et des discussions qui ont suivi est une adaptation de votre option. La ligne ne traverse plus les propriétés des particuliers, dont acte. Elle contourne la clinique Saint-André non plus à l'avant, mais à l'arrière et le viaduc passe de 325 mètres de longueur à 200 et de 15 m de haut à 9 m70. J'ai employé le mot « viaduc ». Comme tout se joue dans les mots – je le disais plus haut –, vous ne parlez plus que de « rampe » ou de « talus ». Mais le tronçon jouxtant la Faculté des Sciences est bel et bien constitué d'un ouvrage en béton comportant des piles. Pour le reste de son parcours, la ligne passe, entre autres, à l'emplacement du jardin conservatoire, tangente, voire entame, l'arboretum puis traverse la prairie. Le tout à flanc de coteau.

Il y a deux failles majeures dans cette solution.

La première est qu'elle tient le paysage pour quantité négligeable. Le site du vallon du Montet et son jardin botanique sont les grands absents de l'étude d'impact. 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. Absence bien sûr fautive, y compris sur le plan juridique. Si le coteau occidental du Val de Villers a été passablement malmené – et le terme est mesuré – par le lycée hôtelier et les quelques autres constructions, le coteau Est est totalement préservé et la vue que l'on a à partir du versant opposé est l'une des plus attractives de l'ensemble du Jardin Botanique. Dans l'agglomération les espaces paysagers

épargnés par l'urbanisme ne sont pas si nombreux qu'on porte ici atteinte à ce qui fait figure de relique.

La deuxième faille est votre refus de prendre en considération l'avenue Jean- Jaurès. Celle-ci est éliminée dès avant la concertation et la notice qui lui est relative ne la mentionne que pour l'évincer immédiatement en raison de l'inaptitude du tram ferré.

Vous me dites pourtant qu'elle a été étudiée. Mais l'étude de 2016, dont vous parlez, n'est pas une véritable étude, elle ne comporte que quelques pages. Elle n'a d'ailleurs, curieusement, été rendue publique que l'été dernier, soit trois ans après.

Je vous ai demandé une chose éminemment simple, qui est d'interroger les constructeurs actuellement en compétition sur la capacité de leurs matériels respectifs à franchir des pentes prononcées – puisque le nœud du problème est là - ainsi que sur la faisabilité, ou non, d'un tracé par cette artère. Loin d'être extravagante, cette demande me semble relever d'une démarche de stricte objectivité. Et je dois dire que je trouve votre refus d'autant plus étrange que vous m'avez opposé le même à la fin des années 90, quand vous avez choisi le tram Bombardier.

Deux autres aspects se révèlent aussi comme posant problème. Le financement n'est pas le moindre. Le souci de la soutenabilité financière apparaît régulièrement dans vos réponses. C'est elle qui oblige à un étalement du chantier dans le temps et à un phasage en trois séquences. La réduction à deux séquences apparaît indispensable, afin de réaliser de bout en bout l'arrêt central. Sinon, vous serez contraints, au moins temporairement, à la rupture de charge tant redoutée au Vélodrome, avec le recours aux bus de substitution. Ne convient-il pas

À la Métropole

Grand Nancy Métropole
jeudi 2 janvier 2020 07:49

plutôt de procéder à une révision des priorités de la Métropole, afin de privilégier d'abord cet équipement, qui est d'un intérêt vital pour l'agglomération ?

Enfin j'ai noté que pour l'alimentation électrique vous gardiez la ligne aérienne de contact. Or l'installation d'un tram a été dans nombre de villes l'occasion d'embellir le cadre de vie.

Prenez garde de ne pas nous livrer un tram au rabais.

Vote : contre