Une conférence de presse organisée par l'Union des élus socialistes et républicains (UDESR) a eu lieu lundi 2 septembre à la zone d'activité Brabois Forestière.

Les élus socialistes en conférence de presse, lundi 2 septembre, pour présenter le "Manifeste pour une véritable politique de la mobilité dans le Sud Meurthe-et-Moselle"

Elle a permis de présenter le « Manifeste pour une véritable politique de la mobilité dans le sud meurthe-et- mosellan » en présence des premiers élus signataires. Ce manifeste est issu de plusieurs mois de travail entre élus. La coopération entre toutes les collectivités concernées par la mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine devient indispensable pour améliorer l'accès à la mobilité, le pouvoir d'achat et la qualité de vie de tous les habitants.

Quelques jours après qu'André Rossinot a inauguré deux samedis de suite (!) son nouveau plan du réseau Stan, qui est très loin de faire l'unanimité, il s'agissait pour les élus socialistes de présenter un plan d'actions concrètes, une autre méthode, une véritable révolution culturelle.

Vous trouverez ci-dessous le texte de ce manifeste dont Hervé FERON a été un des premiers signataires :

Phoca PDF

Manifeste

Pour une véritable politique de mobilité

dans le Sud meurthe-et-mosellan

La mobilité est un enjeu social, écologique économique et d'aménagement du territoire.

S'en emparer constitue pour nous un engagement à lutter contre l'isolement et l'enfermement territorial, à améliorer les conditions de circulation des habitants, à mieux protéger l'environnement et les ressources naturelles, à améliorer le pouvoir d'achat des ménages et gérer plus efficacement l'argent public.

Aujourd'hui, les onze autorités compétentes qui cohabitent sur le sud meurthe-et-mosellan sans véritable coordination ne constituent plus **une organisation des transports adaptée à cette triple dimension.**

Le bilan est particulièrement mauvais au sein et autour du Grand Nancy, où se concentre l'essentiel du trafic.

Trente ans d'actions insuffisamment concertées, parfois hasardeuses et souvent précipitées ont mené à une saturation complète de l'agglomération et à des échecs retentissants, tels que le tramway de Nancy.

Sur certains itinéraires du réseau Stan, on aboutit à des aberrations avec un ou plusieurs bus Stan qui se suivent, puis un bus suburbain et enfin un bus TED, tandis qu'entre en gare un TER ayant fait le même trajet ! Pendant ce temps, d'autres secteurs plus ruraux ne sont pas desservis…

Cette situation est aussi préjudiciable aux Grand-Nancéiens qu'à celles et ceux qui chaque jour se rendent dans l'agglomération depuis les territoires voisins.

Afin de doter le sud meurthe-et-mosellan d'une véritable politique en matière de mobilité, nous proposons :

- d'installer une gouvernance solidaire et efficace

Nous revendiquons un projet solidaire, basé sur la coopération entre toutes les collectivités plutôt que la concentration dans les mains d'une seule.

Aussi et face à la multiplicité des acteurs, à la nécessité de coordonner les offres, d'optimiser l'argent public et de trouver d'autres recettes pour investir, nous sommes prêts **dès 2014 à mettre en place un syndicat mixte unique sur le territoire de l'aire urbaine Sud 54**, qui réunirait l'ensemble des autorités organisatrices de transport au sein d'une seule instance de coordination.

C'est à cette échelle qu'il est possible d'envisager des solutions efficaces pour désengorger le Grand Nancy et favoriser l'accès de tous aux mobilités notamment en secteur rural.

Faire mieux sans dépenser plus, c'est largement possible aujourd'hui.

- de structurer des services permettant d'irriguer tout le territoire

Il est nécessaire de **définir finement la complémentarité entre tous les dispositifs de transport**, notamment entre les trains régionaux sur les axes structurants, l'inter urbain avec les bus TED du département et les offres locales assurant les liaisons intra territoriales et le rabattement vers les réseaux voisins.. L'enjeu est double : éviter la superposition des réseaux et faciliter le changement de mode de transport par des connexions facilitées (horaires, stationnements voitures, vélos, etc.)

- de construire un tram-train au service de l'ensemble du bassin de vie nancéien

Trente ans que la droite nancéienne en parle, trente ans que nous l'attendons ! Il s'agit pourtant du **seul site propre disponible à court terme pouvant accueillir beaucoup plus de passagers que le bus.**

Avec un vrai tracé à l'échelle du bassin de vie, allant de Chaligny à Pompey en passant par Jarville et Nancy St-Georges avec un embranchement à Jarville vers Dombasle.

Phoca PDF

- d'implanter des parcs relais pertinents

De véritables parcs relais, efficaces et pertinents, doivent être conçus à l'échelle de l'aire d'attraction de l'agglomération, autour de nœuds multimodaux permettant un véritable rabattement vers les transports en commun et favorisant le covoiturage : à la gare de Frouard, de Dombasle-Rosières et de Pont St Vincent, à Dommartin-lès-Toul ou Velaine-en-Haye pour le covoiturage.

- d'installer une véritable politique du vélo

En ville, le Vélostanlib grand nancéien s'avère, comme le reste du système de transport, conçu pour la ville centre, à un coût élevé. **Il devrait être pensé à l'échelle de l'ensemble des communes du Grand Nancy voire du bassin de vie, pour permettre une véritable connexion avec les lignes de transports en commun.**

Cependant la condition incontournable pour réellement développer la pratique du vélo est la **mise en place d'un plan de circulation globale sur l'agglomération, avec des itinéraires cyclables coordonnés, cohérents et sécurisés.** Toutes les « maisons du vélos » du monde ne pourront compenser la réalité concrète aujourd'hui dans le Grand Nancy : le vélo n'a pas sa place en ville !

Dans l'aire urbaine, plusieurs liaisons cyclables existent aujourd'hui notamment autour des voies d'eau (Pompey-Laneuveville-Richardménil-Boucles de la Moselle). L'itinéraire européen nord-sud de la Véloroute Voie Verte Charles le Téméraire est en cours de finalisation. **Un plan d'ensemble permettrait de relier les différents itinéraires et d'assurer une cohérence.**

- **Développer l'autopartage en ville**

En centre d'agglomération, l'autopartage est une bonne solution. Il répond à un besoin très précis des habitants des centres urbains - un usage occasionnel de la voiture : courses, vacances, sorties, etc. Comme pour le vélo en libre-service, les **stations d'autopartage doivent être réparties en cohérence avec l'ensemble du système de transport** : train, bus, tram, etc. De plus une coordination sera nécessaire avec les dispositifs en cours de création à Metz, Thionville, Epinal, et pourquoi pas demain Lunéville ou Pont-à-Mousson pour pouvoir circuler dans toute la région avec le même titre support.

Ce jour dans l'Est Républicain :

Phoca PDF

Billet

« Une autre façon de fonctionner »

■ Olivier Jacquin, vice-président du conseil général et responsable de la démarche lancée par l'UDESR

Photo Mathieu CUGNOT

Rentrée en fanfare pour les membres de l'union départementale des élus socialistes et républicains, qui ont livré hier le contenu d'un manifeste rassemblant diverses propositions pour doter le sud meurthe-et-mosellan d'une « véritable politique en matière de mobilité ».

Il s'agit du fruit d'un travail de longue haleine, porteur d'une vingtaine de signatures d'élus : députés, conseillers régionaux, généraux, maires, présidents de communautés de communes. « Ce travail illustre ce que nous pouvons faire si nous sommes en responsabilité à l'issue des prochaines échéances électorales », a indiqué Mathieu Klein. Grand maître de la cérémonie, c'est à Olivier Jacquin, vice-président du conseil général qu'il appartint de présenter les quatre enjeux (social, écologique et économique et d'aménagement du territoire) d'un texte qui devrait être porté à discussion dans les différentes assemblées délibérantes et qui « reste ouvert à tous ».

« Il s'agit d'une autre façon de fonctionner », a renchéri le député Hervé Féron, pointant du doigt André Rossinot et ses services. « Nous ne voulons plus de décisions qui soient prises sans concertation préalable. Très logiquement, le manifeste défend l'installation d'une gouvernance solidaire et efficace, mais prône également une complémentarité entre tous les dispositifs de transport, la mise en place d'un tram-train de Chaligny à Pompey (cher à Pascal Jacquemin), l'implantation de véritables parcs relais pertinents, une politique du vélo établie sur l'ensemble des communes de l'agglo et une véritable connexion avec les lignes de transport en commun, une répartition cohérente des stations d'autopartage…

« C'est une politique de transport équitable que nous souhaitons défendre. Celle-là même qui réduira les fractures territoriales et sociales préjudiciables aussi à l'économie et la recherche d'emploi », a ajouté Dominique Potier.

« Les villes centres doivent accepter l'idée qu'il y a des besoins dans les territoires qui les entourent » a également indiqué Hervé Tillard, maire de Chavigny, lequel a par ailleurs déploré le manque de dessertes en faveur de sa commune.

Frédérique BRACONNOT

Phoca PDF