



Cahier d'acteur Enquête publique

Projet de renouvellement et d'extension du tramway de la Métropole du Grand Nancy

Un axe structurant vital, un maillon de la chaîne de déplacement pour la Métropole du Grand Nancy et le bassin de vie

Le Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy

Le conseil de développement durable est une instance participative. Il est issu de la Loi Voynet de 1999 et conforté dans le cadre des lois NOTRe et MAPTAM de 2015 et 2014. Il est constitué de 100 membres bénévoles issus de la Société civile, ils ont pour mission d'apporter une expertise d'usage sur des sujets impactant le territoire.

Le Conseil de développement de la Métropole du Grand Nancy s'est d'ores et déjà fortement impliqué dans la phase de concertation sur le renouvellement et l'extension de la Ligne. Il a produit 4 documents (en annexes) :

- une contribution sur autosaisine intitulée *Une métropole en mouvement, un réseau intelligent au service du territoire et de ses habitants* 09/2017
- une *grille de questionnement* sur saisine soumise aux citoyens sur la plateforme de concertation publique 01/2018
- un cahier d'acteur dans le cadre de la concertation intitulé *attractivité et ambition pour la Métropole – un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible* 01/2018
- la *synthèse des tables rondes et analyse des données* de l'enquête sur la base de l'animation d'un atelier public et du questionnaire 02/2018

Ce présent document enrichit et complète ses précédentes contributions.

Une information du public à renforcer

S'agissant du calendrier de la consultation, il apparaît qu'un mois, au regard de la complexité d'un dossier d'une telle envergure, qui engage la collectivité financièrement et structurellement et en période de rentrée scolaire, peut être pénalisant.

Une **prolongation de 15 jours du délai comme le permet la procédure** (code de l'environnement) serait judicieuse pour **laisser à un maximum de personnes le temps de s'informer, de prendre part et donner un avis**. En effet dans cette période de défiance, de difficultés rencontrées avec la mise en place du nouveau réseau Stan, et où l'on sent poindre la contestation face à un projet mal compris, un temps plus long d'explication, d'information et de recueil de la parole des citoyens permettrait un désamorçage de la situation et une plus grande adhésion.

S'agissant de la méthode, il importe une **recherche de qualité démocratique** et de la plus grande **information de tous**, notamment sur les questions techniques et l'accès à l'ensemble des études et documents. Or dans le présent projet soumis à enquête publique, il est **difficile de se positionner concernant la montée de Brabois** car les **tracés alternatifs ne sont pas aussi détaillés que celui du viaduc**. Une présentation, fine, complète et exhaustive des différentes solutions est indispensable d'autant que la solution par le viaduc ne figurait pas dans la première concertation de 2018 car élaborée à l'issue de cette période de concertation, où les élus ont entendu le message citoyen contre la rupture de charge à Vélodrome. Des interrogations légitimes doivent pouvoir être levées quant à l'insertion paysagère, environnementale, sonore et sur le coût de l'entretien d'un tel ouvrage dans le temps. Une **approche par un fuseau d'étude plus large** pour la montée aurait permis de faire émerger et **d'approfondir d'autres solutions alternatives** éventuellement. Le projet semble déjà figé. L'entière des analyses et comparaisons est indispensable à la compréhension globale du projet, à la contribution citoyenne. Il ne faudrait pas se retrouver face à un positionnement de défiance envers le futur tramway.

Enfin, **pendant la durée des travaux**, qui vont s'étaler sur un temps long, le Conseil de développement durable propose que **le recours à un garant/médiateur** permanent puisse être mis en place pour se faire le **relais entre les équipes techniques, les élus et les usagers**, habitants, commerçants impactés par le chantier et les modifications de dessertes.

Une démarche à repositionner dans une vision plus globale des enjeux de mobilités

Le projet présenté se résume essentiellement à une **étude de tracé d'axe lourd** de transport en commun.

Il nous paraît indispensable comme nous le suggérons dans l'ensemble de nos contributions de l'inscrire et **l'expliquer dans une démarche plus vaste et une vision plus globale et multimodale des enjeux de mobilités pour la Métropole et son bassin de vie**. Resituer ce projet dans le cadre du futur PDU. Et ce en proposant un bouquet de solutions de Transports Collectifs en complémentarité avec les modes actifs mais également de s'interroger sur les nouvelles mobilités et les **innovations techniques** pour un projet qui par son ampleur et son coût a vocation à **desservir le territoire à long terme** (cf les travaux de prospective menés avec les étudiants des écoles et université de Lorraine Grand Nancy 2050).

À ce titre la réalisation d'amorces de raccordement à un futur tram-train doivent être prévues et étudiées.

Les inquiétudes quant au calendrier des travaux

La **mise en service du tramway** sur le tronçon de Porte verte à Nations est programmée pour 2023 et celle de la **montée de Brabois pour 2026**. Ce **délai de 3 ans** qui obligerait pendant cette période une **rupture de charge** et l'utilisation de bus, solution rejetée lors de la période de concertation fait craindre une **incompréhension** et une défiance de la part des usagers, voire une certaine « **méfiance** » **quant à la réalisation du projet complet** de desserte par tramway sur fer du site de Barbois à une telle échéance.

La **desserte de Brabois étant capitale** pour le territoire (école, université, CHU, entreprises ...) il paraît indispensable de réaliser la portion "montée à Brabois" **concomitamment** au reste car, s'il y a rupture « provisoire » de charge le risque est grand d'un rejet sur la totalité du projet.

Un **accompagnement extrêmement qualitatif** des usagers, des habitants, des commerçants, des entreprises ... doit être organisé **durant les travaux** car le **traumatisme** peut être grand. En effet et en théorie, les travaux pour l'agrandissement du réseau par une 2^{ème} ligne de tram, seraient probablement plus facilement acceptés. Mais ici il s'agit sur la majorité du tracé, hors extension, d'un renouvellement technologique du TVR (Transport sur voie réservée) existant. Les travaux impacteront pour longtemps les commerces et habitants qui ont déjà eu à subir les 1^{er} travaux sur cette ligne 1 par le passé. De plus, les travaux annoncés pour un futur viaduc le sont tout autant (évidemment pour les propriétaires directement impactés par le tracé), car touchant à un espace naturel avec un ouvrage d'art imposant.

L'organisation d'un réseau de substitution hyper qualitatif pouvant absorber le nombre de passagers de cette **ligne qui actuellement sert d'axe structurant et de rabattement**.

Le tracé

Le Conseil de développement durable **approuve la prolongation pour la desserte vers Porte verte, et vers Roberval** afin à terme d'ouvrir la possibilité d'intermodalité avec la desserte autoroutière et la gare SNCF. Mais réaffirme la **priorité de la desserte dans un premier temps** de Kleber à **Brabois à l'ouverture de la ligne**.

Il souhaite que **soit approfondi l'ensemble des études de variantes** afin de ne pas obérer l'avenir.

Il redit la nécessité de **développer le tramway en site propre pour garantir l'efficacité, la ponctualité** et optimiser les temps de parcours, le **partage des voies avec les automobiles étant facteurs de risque** et de retard en cas de circulation dense à certaines heures.

Le Conseil de développement durable réaffirme la nécessité de **travailler l'intégration et l'insertion paysagère** du tram. Il soutient le projet de **végétalisation des voies** mais note un bémol dans les propositions. En effet, il s'agirait de végétaliser principalement les nouveaux tronçons. Le Conseil de développement durable **souhaite qu'un maximum du tracé soit végétalisé**, et notamment en centre-ville ou sur l'avenue du général Leclerc, où **l'impact visuel** et l'atténuation des vibrations y auraient tout leur bénéfice comme par exemple au Mans, à Tours, à Brest, Dijon, Paris, Marseille.

S'agissant de la mise en œuvre d'une piste cyclable accolée à la plateforme du tramway, si cette solution peut apparaître bénéfique pour le développement de la pratique du vélo et la sécurisation des parcours, sur certaines portions de l'itinéraire présenté cela pose question. Notamment sur le projet de viaduc. Il **serait souhaitable qu'un véritable plan vélo proposant des alternatives par des**

voies apaisées, sécurisées soit mise en œuvre et ce avant 2026. La technique du **VRAM** (remonte pente à vélo développé par l'université de Lorraine) pourrait répondre aux problématiques de pentes dans l'agglomération et particulièrement pour la montée de Brabois. Mais également, permettre d'emporter à toutes heures les vélos dans les transports collectifs grâce à des espaces aménagés ou rack extérieurs.

Le choix du positionnement des arrêts

Le projet prévoit la **création mais également la suppression ou le repositionnement de certains arrêts** actuels ce qui peut engendrer des distances à parcourir plus grandes, cela pouvant sembler pénalisant pour certaines catégories de populations, structures, entreprises ... Pour une **bonne acceptabilité** voire une **adaptation** de l'emplacement des futurs arrêts, il serait souhaitable de faire connaître l'ensemble des **critères retenus qui ont prévalu pour le choix de l'implantation** des arrêts. Et **de travailler très qualitativement** leurs abords, les aménagements piétons et leur **fonctionnalité** - en faire de véritables lieux de service comme nous l'évoquons dans nombre de nos contributions-, l'éclairage, la signalétique et la sécurité et l'accessibilité PMR notamment pour les arrêts centraux situés au milieu des voies de tram.

L'alimentation des rames

Même si l'impact visuel d'une seule caténaire sera amoindri par rapport à aujourd'hui, le Conseil de développement durable **suggère que soit étudiée** la possibilité, comme il l'a déjà écrit dans ses précédentes contributions, notamment dans le **secteur sauvegardé**, une recharge par « **biberonnage** » **aux arrêts** avec des batteries sur le toit sur le modèle du tram de Séville.

Dominique Valck, Président du Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy

Pour conclure, le présent cahier d'acteur produit par le Conseil de Développement durable de la Métropole du Grand Nancy se veut à la fois consensuel et incisif.

Consensuel, parce que le Commun se bâtit sur des désaccords raisonnés et documentés. En cela, la Métropole avec une forme de courage a retenu la forte attente citoyenne de monter à Brabois sans rupture de charge - et cela modifiait très certainement le dessein initial.

Incisif, parce que la méthode, alors que nous avons conscience de la difficulté de piloter un tel dossier, est loin de la perfection en laissant des options de tracés moins bien documentées et étudiées que celle qui, en apparence tout du moins, semble avoir une préférence.

Incisif toujours parce que nous pensons que ce projet d'ampleur, véritable signature métropolitaine, ne devrait pas faire l'économie d'une réflexion globale des mobilités par un PDU avec ses connexions avec les mobilités extra métropolitaines - point préconisés par notre Conseil dans l'ensemble de ses contributions.

C'est en cela qu'un délai de consultation plus long avec les citoyens était de nature à apaiser ce moment de co-construction et à le déconnecter de l'insatisfaction qui ressort de la mise en route du nouveau réseau de transport.