



vu sur Twitter :

« #AvenirLigne1 Quel avenir pour le #tram ? La #concertation préalable sur le projet de renouvellement et d'extension de la Ligne 1 est désormais terminée. » @Grand_Nancy

CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA VIE ÉTUDIANTE

C'est la deuxième phase de la réflexion menée par les deux conseils présidés respectivement par Dominique Valck et Martin Creton, dont le travail contributif est basé sur des perspectives d'amélioration.

Ainsi, après avoir pu s'entretenir avec le garant Régis Guyot (la concertation a été conduite sous l'œil vigilant de la Commission nationale du débat public) et mené des travaux en interne, les deux instances ont fait émerger plusieurs points dits de vigilance pour enrichir le projet.

Les conseils de développement durable et de la vie étudiante considèrent que « l'accès aux études complètes doit être privilégié ». Ils estiment que l'étude complémentaire d'un téléphérique reliant la gare de Nancy, Artem, le Vélodrome et le Plateau de Brabois « pourrait être étudié plus avant en prenant comme exemple ce qui est en cours à La Réunion : livraison en 2019 d'un téléphérique qui devrait permettre un gain de temps considérable en desservant cinq stations sur son parcours ».

Les deux conseils inscrivent leur réflexion dans « une démarche ambitieuse en matière de mobilités ». En priorité, « il faut s'adapter aux évolutions du territoire : faciliter la montée vers Brabois, développer les extensions notamment vers Vandœuvre (Roberval) voire au-delà, penser la connexion tram-train et l'irrigation du secteur

③ Les points de vigilance



Dominique Valck et Martin Creton.

du parc des expositions, mise en place d'un circuit petite couronne et grande couronne ».

Autre constat : outre la technopole de Brabois, « dont la démographie en perpétuelle augmentation est en déconnexion avec la politique de transport actuelle », les évolutions territoriales et urbanistiques sur Villers-Clairieu, Bouxières-aux-Dames et Seichamps, par exemple, sont à prendre en compte.

Les deux instances préconisent « la création d'un tram-train nord-sud pouvant desservir les villes du Sillon lorrain et relier le centre-ville de Nancy, la création d'une gare intermodale au sud sur l'ancien site de la Seita (Roberval) et un équipement similaire au nord de la métropole, le développement des parkings-relais ».

Au plan environnemental, « l'actuel site de la ligne 1 est une grande trouée, un espace vide anxiogène, il est donc indispensable de travailler à l'intégration du tram, à son insertion dans le

paysage, tout en retravaillant le partage de la rue, la fluidité ». Autrement dit, **le site propre ne doit plus être un espace à usage unique mais un espace partagé** « avec les vélos sur ou à côté. Cela peut se traduire par un réaménagement du profil de la rue, un engazonnement, une végétalisation sur ou à côté des voies pour une meilleure attractivité de la ville, un apaisement urbain ».

Ensuite, les deux conseils suggèrent de travailler sur le temps : temps de trajet, temps d'attente, temps des changements dans le cadre de l'intermodalité. Cela signifie : agir sur la vitesse commerciale (l'exemple où le piéton va plus vite que le tram actuel sur certaines portions est cité), développer les sites propres (du côté de Saint-Max et d'Essey), rendre le service plus fiable.

Un effort est également préconisé pour améliorer le confort « tant au point de vue du ma-

tériel que des aménagements extérieurs, aux arrêts ». Par exemple, travailler sur le visuel, aménager les rames « en modifiant la disposition des sièges face à face sur la longueur afin de faciliter la montée et la descente, disposer de places assises ergonomiques et adaptées pour répondre aux besoins de tous les publics, notamment les personnes à mobilité réduite, la présence "d'anges gardiens" dans les rames pour sécuriser la ligne le soir en particulier, des arrêts plus propres, mieux agencés, mieux dimensionnés et protégeant des intempéries et de réduire les désagréments des correspondances ou d'une éventuelle rupture de charge au Vélodrome, en revoyant les fonctionnalités ».

Enfin, le C3D et le conseil de la vie étudiante préconisent que le matériel choisi puisse s'adapter, à court et long termes, aux innovations et aux nouvelles technologies : « Matériel énergiquement autonome : récupération d'énergie cinétique, batteries à flux continu..., véhicule sans chauffeur, automatisation, système de portiques dans les rames permettant une validation automatique. » Sont également proposés des services innovants : **connectivité, wifi à bord, 4HG, 5G, prise électrique, USB et participation des étudiants spécialistes dans plusieurs domaines** « pour aménager les arrêts, proposer des contenus d'information, mettre en valeur l'art, la culture, le tourisme ». Ils suggèrent également de privilégier des centres d'intérêt aux terminus : commerces de service, petite enfance, gardiennage d'animaux... services de conciergerie à certains lieux stratégiques de la ville (gare, points multimodaux, parkings relais). Bien beau tout ça mais encore faut-il choisir le matériel, fixer le tracé, décider comment s'effectuera l'accès à Brabois. C'est essentiel, convient Dominique Valck, mais le travail contributif, l'intelligence collective font avancer la réflexion, outil indispensable pour mettre le nouveau tram sur les rails. CQFD !