

PORTE SAINT-NICOLAS

Le Saint Patron va retrouver sa place.
>>> Lire pages 16-17

La Semaine DE NANCY

JÉRÔME ANTHONY
PÂTISSIER SUR M6



ALAIN BAUER
LE CRIMINOLOGUE



DE PASSAGE À NANCY

MUSÉE LORRAIN
DERNIER WEEK-END AVANT TRAVAUX

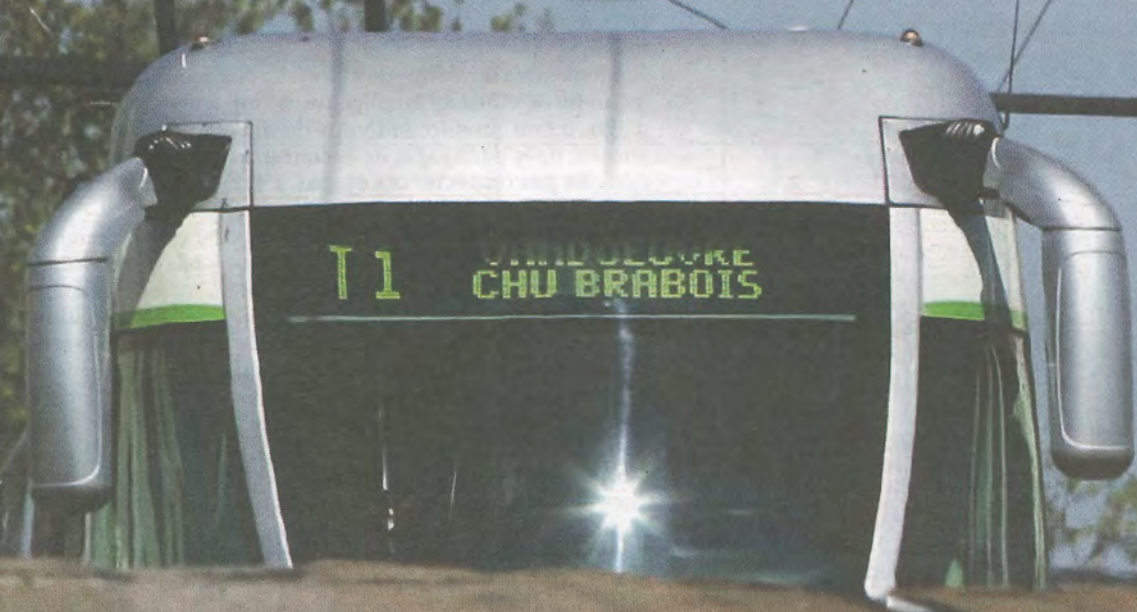
ECONOMIE
▶ LES ENTREPRISES DE L'EST SE LANCENT DANS LA CYBERSÉCURITÉ

▶ A31: FRÉMISSEMENT

LUNÉVILLE
UN CHÂTEAU TOUT EN LUMIÈRE



Ligne 1 du Tram Le bon sens citoyen



Le conseil de développement durable présidé par Dominique Valck rend sa copie sur ce que devrait être le tram à Nancy. Du bon sens sur les rails mais à quel prix ?

>>> Lire pages 12 à 14

H 28767 - 0405 - F: 1.80 €

Nancy / LIGNE 1

Comment et à quel prix ?

Pas une séance du conseil métropolitain où le sujet n'est évoqué. La discussion précédant le vote du budget primitif 2018 n'a pas échappé à la règle. De son côté, le conseil de développement durable a consacré quatre séances de travail à cet équipement, avant de livrer un document de synthèse dont nous publions les points principaux. Grimpons dans la rame !

Le tram Bombardier a connu tant de déboires que chacun s'approche du dossier ayant trait au renouvellement et à l'extension de la ligne 1 avec le même empressement que s'il devait saisir un cactus. Donnons acte à Christophe Choserot de l'avoir empoigné d'une main ferme avec le souvenir des galères précédentes mais sans broser un tableau trop pessimiste de l'avenir. Un rendez-vous qu'il est interdit de rater parce que le réseau de transports en commun facilite les déplacements, permet une plus grande mobilité et change finalement le regard sur le territoire.

Pour autant, nous en sommes toujours au catalogue de bonnes intentions. **Officiellement, on ne s'interdit rien sur le matériel et le tracé, mais chacun sait bien qu'au final, ce sont les finances qui détermineront le choix.** Certaines solutions envisagées nécessitent des moyens. Or, le Grand Nancy (lire par ailleurs le débat budgétaire lors du conseil de métropole) ne les a pas. Ce qui sous-entend audace freinée, innovation technologique bridée et organisation plutôt figée, notamment en ce qui concerne une éventuelle extension du tracé afin de créer des polarités avec d'autres communes qui reçoivent cette perspective comme une opportunité de développement.

Reste que **la ligne 1 incite à formuler plusieurs questionnements** sur les coûts, le matériel retenu, la manière d'accéder à Brabois où le déménagement prévu à la rentrée prochaine des facultés de pharmacie et d'odontologie, va augmenter la saturation, alors que l'objectif d'un transport collectif urbain est d'assurer avec efficacité un service public adapté et cohérent à partir de trois critères : rapidité, desserte, accessibilité. Sans parler d'une probable rupture de charge à partir du Vélodrome, qui ferait du tram tout ce qu'on veut sauf un support de continuité. **Mais que pèse cette gestion de l'espace et des flux, devant des millions d'euros d'économies au moment où le mot d'ordre est de gratter sur tout ?**

Le Grand Nancy présente une configuration que trois caractéristiques, résumées : une ville centre, Nancy, une deuxième ville importante Vandœuvre et un ensemble de communes moins peuplées. Une situation qui incite à réfléchir sur l'impulsion que peut donner la ligne 1 à l'ensemble de la métropole avec des pôles de multi modalités et un aspect fonctionnel reliant dans les meilleures conditions le secteur hospitalo-universitaire-technopole de Brabois.

Déplacements, enjeux à inclure dans le projet métropolitain dont on n'a toujours pas vu la couleur et durabilité : après la concertation on attend de savoir comment réaliser ce projet et à quel prix.

Pierre Taribo



① Les travaux du conseil de développement durable

L'instance présidée par Dominique Valck s'est beaucoup impliquée dans cette réflexion.

Premier postulat : le Conseil de développement durable a-t-il une utilité ou n'est-il là que pour faire bien dans le décor ? Deuxième interrogation : sa voix est-elle entendue, écoutée ou n'a-t-elle pas plus de résonance qu'un moulinage de belles paroles ? Troisième question : cette tête chercheuse se heurte-t-elle à un mur ? Auquel cas la démocratie participative ne serait qu'un leurre, un mauvais alibi.

La mobilisation des énergies citoyennes

Dominique Valck aime bien regarder par la fenêtre là où tant d'autres s'emmurent dans leurs certitudes. Intarissable, généreux, un peu excessif parfois comme

tous les passionnés, il est une force qui va et avance. Sa démarche est un mélange d'explications, de discussions, de coups de gueule rentrés ou expulsés. C'est aussi un plaidoyer enflammé pour la mobilisation des énergies citoyennes, la confrontation des points de vue, la liberté d'esprit qui permet de cultiver avec richesse, inventivité, mordant et aussi irrévérence, les jardins de la vie publique. Ça foisonne, virevolte, cisele les formules. Et **si les élus considèrent qu'il ne s'agit que d'extravagantes volutes, ils ont tort**. Les arguments ont de l'épaisseur, du nerf, de la constance et souvent du bon sens. Ce n'est pas flottant ni mollasson. Qui l'aime le suit et que les autres tendent à l'oreille.

P.T.



Une vision citoyenne

Dominique Valck explique la méthode utilisée :

« Nous avons contribué à la concertation au travers de quatre séquences de travail construites dans une suite logique d'emboîtement. La première contribution, en autosaisine, intitulée "Une métropole en mouvement, un réseau intelligent au service du territoire et de ses habitants" date de septembre 2017. Il s'agissait de pointer les éléments les plus saillants tant dans la démarche sur le renouvellement de la ligne 1 que dans la finalité des mobilités. Puis sur saisine nous avons contribué à l'élaboration d'une grille de questionnaire soumise aux citoyens sur la plateforme de concertation publique du 8 décembre au 8 janvier 2018 : nous avons eu 618 réponses.

Ensuite, il y a eu l'élaboration d'un cahier d'acteur ayant pour thème : un réseau intelligent, adaptable, modulable, flexible, daté du 23 janvier 2018, intitulé : "Attractivité et ambition pour la métropole".

Enfin, nous avons eu l'atelier public du 24 janvier à Saint-Max sur les aménagements et les services de demain. Pour l'animer nous avons analysé et décortiqué ce questionnaire soumis aux citoyens. Les résultats ont servi de point de départ à la discussion sous forme de tables rondes, auxquelles une soixantaine de personnes ont participé. Ce travail nous a amenés à produire un ultime document intitulé "Synthèse des tables rondes et analyse des données de l'enquête", daté du 19 février 2018. »



Un réseau intelligent

On notera que le conseil de développement durable s'est adjoint l'aide d'Hervé Marchal, professeur à l'université de Bourgogne, pour une analyse plus fine des données sans *a priori* ni parti pris, uniquement sous l'angle sociologique. Les réflexions des tables rondes se sont organisées et déclinées autour de quatre thématiques : le confort, la qualité environnementale, le temps et l'innovation.

① Le confort

• **Continuité** de l'intermodalité : permettre d'emporter les vélos dans la rame

quelle que soit l'heure. Demande d'un système d'accroche comme dans les TER.

- **Aménagement interne** de la rame : proposer un aménagement plus spacieux avec des portes d'entrée plus grandes.
- Concevoir une fermeture des portes moins rapide et moins stressante (bip sonore).
- Prévoir un **agencement des places** assises permettant une meilleure circulation à l'intérieur des rames (siège sur la longueur comme le tram de Lille plus des strapontins).
- Prévoir des **espaces dédiés** plus nombreux pour les personnes à mobilité ré-

duite. Disposer de main courante/barre d'accroche et poignées, pour mieux se stabiliser en position debout.

- Rendre plus lumineux l'intérieur des rames
- Climatiser correctement pour un meilleur confort de température été/hiver et pour éviter les odeurs.
- Travailler **une signature olfactive « bergamote »** comme pour les compagnies aériennes et les aéroports.
- Travailler sur le design intérieur : sols, plafonds décorés, ambiance originale
- Information dans la rame : développer un système d'annonce des arrêts plus audible
- **Inform**er sur le temps de trajet en temps réel d'un arrêt à l'autre.
- Rendre plus lisible et en temps réel, les correspondances avec les autres modes et autres lignes de transport en commun (exemple les horaires des trains aux abords de la gare)
- Développer un système d'information de réalité augmentée sur les vitres du tram (informations sur les monuments, les rues)
- **Faire du trajet un moment agréable** : animation dans le tram : bibliothèque virtuelle, services.
- Confort extérieur et aux arrêts : insertion dans la ville, aménagement et sécurisation des quais, quais plus larges et plus conviviaux (bancs, abris contre les intempéries, sécurité, propreté, distributeur de boissons).
- **Décorer les arrêts** : faire appel à des artistes locaux, aux élèves des écoles d'art et de design, rappeler les patrimoines de la métropole : valorisation

de l'Art nouveau place Stanislas etc.

- **Développer l'intercommunalité**, permettre une continuité de la chaîne de déplacement : proposer des vélos en libre accès à chaque arrêt majeur du tram, Aménager des stationnements vélos sécurisés aux abords des arrêts Développer l'information et la signalétique sur les stations vélOstan proches.
- Ergonomie du compostage : privilégier la validation des billets à l'extérieur ou détection automatique à l'entrée de la rame.
- **Mettre en place une information claire et accessible** pour tous : travailler sur le couleur et les lignes de bus et du tram. Rendre les horaires de passage et les temps d'attente plus visibles aux arrêts. Réguler la publicité sur les écrans. Afficher le taux de remplissage, géocaliser les trams pour une information en temps réel, informer sur le patrimoine, les événements qui ont lieu dans l'espace métropolitain. Penser à l'information des voyageurs du quotidien mais également aux touristes.
- Accessibilité des transports collectifs.
- **Prise en compte particulière des personnes à mobilité réduite**, rendre accessible l'ensemble des arrêts aux PMR. Ne pas traiter seulement les arrêts mais aussi les abords, la rue et les lieux d'accueil.
- Organisation de l'intermodalité : respect des horaires (nécessité d'un tram en site propre). Développer les modes doux et une politique en faveur du vélo et des déplacements piétons.
- **Développer les parcs relais** aux différentes entrées de l'agglomération. Espace de services associés : conciergerie, consignes, points relais colis, recharge de mobilités électriques.
- Aménagements paysagers : intégration des arrêts dans leur environnement, verdissement de la ligne et aux abords.
- **Amplitude horaire** qui permette de répondre à tous les besoins : départ à partir de 4h30, fin 1h30.
- Augmenter le cadencement aux heures de pointe pour répondre à la demande et

sur l'ensemble des lignes pour faciliter les rabattements sur l'axe structurant et inciter au report modal.

② Qualité environnementale

Attention portée sur la réduction du bruit, propreté exemplaire, garantir la sécurité : présence de médiateurs.

La rupture de charge au Vélodrome serait vécue négativement notamment par les étudiants, les patients et visiteurs du CHRU. La question de l'impact sur l'identité du territoire à laquelle participera la technologie retenue n'est pas anodine en termes d'attractivité pour les écoles et les entreprises du Grand Nancy.

③ Le temps

► **Gagner du temps en descente-montée du véhicule.**

- Développer le badage sur les quais et mieux situer les bornes de badage à l'intérieur des véhicules.
- Marquage au sol aux arrêts pour faciliter la descente et la montée, améliorer l'aménagement intérieur des véhicules, avoir un « ange gardien » par tram pour informer, faciliter les descentes et montées, rassurer, sécuriser.
- **Innovations permettant de gagner du temps :**
- Développer un système de vente de tickets en ligne, application avec réception du titre de transport par SMS comme à Grenoble ou Toulouse, lorsque le voyageur n'a pas le temps d'acheter son ticket à la borne.
- Système indiquant le temps qu'il reste avant l'arrivée du tram et le temps jusqu'à l'arrêt du voyageur (respectivement aux arrêts et dans le tram)
- Sur un tableau lumineux, indiquer le taux de remplissage.
- Développer un transport nocturne notamment pour les travailleurs, les étudiants et lors d'événements culturels et sportifs d'envergure.
- **Réserver la rame au plus près du chauffeur**

feur pour les femmes à certaines heures. Cela peut également permettre d'éviter les agressions.

- Adapter la fréquence de passage en fonction des horaires : fréquence plus importante aux heures de pointe : un véhicule toutes les 3 à 5 minutes.
- Temps de trajet/ temps d'attente/ temps des changements.
- Revoir les distances entre les arrêts.
- Développer une navette express partant de la place de la République, s'arrêtant au Vélodrome puis à Brabois.
- Avoir le moins d'attente lors des correspondances, avoir une carte des correspondances dans les véhicules.
- Beaucoup de voies utilisées actuellement par les transports en commun sont banalisées, développer les sites propres permettant de gagner du temps. Temps de trajet acceptable de Essey à Brabois : 30 minutes contre 50 actuellement.

④ L'innovation

- Un réseau intelligent, une électricité propre par la méthanisation, électricité produite réinjectée dans le réseau, une alimentation par le sol en supprimant les pylônes. Un réseau davantage connecté : accompagnement de la chaîne de déplacement, proposer les itinéraires et les modes les plus adaptés en fonction des taux de remplissage, des coûts, des temps.
- Un réseau intermodal simple, efficace, grâce à l'élaboration d'un schéma directeur, un plan de déplacements intégrant l'ensemble des modes : tram-train, bus, vélo, itinéraires piétons, connexion vélo, parcs relais ;
- **Le téléphérique, un réseau complémentaire et non de substitution.** Un transport filaire qui dessert dans un premier temps et avant la construction d'un véritable réseau de plusieurs lignes téléphériques, la gare de Nancy, ARTEM, le Vélodrome et le plateau de Brabois. Système qui présente des avantages multiples : peu d'emprise au sol, un coût de construction faible au

kilomètre, en site propre, pas d'attente au feu, rapide, éprouvé, un révélateur d'image innovante et originale avec un attrait touristique (vue sur la ville) et favorisant le marketing territorial.

④ Les services

- Mieux informer en développant une information connectée
- Proposer des itinéraires les plus adaptés en fonction du temps/ des contraintes de trafics
- Une validation des titres optimisée : bornes extérieures, débiter automatiquement sur le téléphone
- Tarifs modulables aux heures creuses, dégressifs en cas d'utilisations de plusieurs modes : vélo, train, parc relais
- Proposer des services dans le tram : connexion wifi, chargeurs de smartphone.

Le point de vue du sociologue

Professeur à l'université de Bourgogne, Hervé Marchal a retenu...

- L'unanimité des personnes (+ de 90 %) pour que le tramway réponde au vœu de ses utilisateurs. « Les attentes sont très fortes et incontestables pour une plus grande disponibilité de ce moyen de transport, que cela soit en termes de services tardifs pour coller davantage à la vie étudiante, d'horaires décalés afin de répondre aux attentes des personnes qui travaillent ou en termes d'horaires plus souples, plus tardifs pour pouvoir participer aux événements nocturnes. »
- Sont également à prendre en compte : les demandes d'informations, d'interconnexion rapide : « Au quotidien, chacun veut mener sa vie comme bon lui semble. Or, s'il y a incertitude de cela devient insupportable », conclut Hervé Marchal.



② Martin Creton : « On nous dit ce sera mieux dans 5 ans... »

Le président du conseil de la vie étudiante est furieux. Il demande des solutions pour gérer au mieux le présent, on lui répond, rendez-vous dans 5 ans.

Quel est l'objet de votre mécontentement ?

« Le conseil de la vie étudiante a choisi de se saisir des problèmes actuels sans attendre le nouveau tram qui roulera dans cinq ans. On s'est emparé de ce dossier pour travailler. Artem est entré en pleine capacité à la rentrée 2017. Avec les étudiants, les enseignants et les personnels, ça fait 5000 personnes. A Brabois à la rentrée prochaine avec le déménagement des facultés de pharmacie et d'odontologie c'est 2500 personnes. **Résultat : il y aura 8 000 voyageurs en plus sur une ligne déjà saturée.**

La métropole qui a investi beaucoup d'argent dans les bâtiments, n'est pas capable de mettre une ligne de bus pour remédier aux carences du

tram. On ne demande pas des bus toute la journée mais des bus express le matin pour desservir Artem, le Campus de Sciences et celui de Brabois. »

Vous avez une réponse ?

« On nous répond toujours ce n'est pas possible, on va faire des aménagements. Lesquels ? Personne à la métropole ne semble avoir compris que c'est saturé. Les étudiants veulent un système fiable qui soit à l'heure et qui les amène sur les lieux où ils étudient. Ils sont résignés. »

Le conseil de la vie étudiante est résigné ?

« Non, inquiet et en colère. Nous avons mis en place des groupes de

travail et nous ferons des propositions en juin. On a rencontré les services de la métropole qui ne répondent pas à nos questions car, disent-ils, ils doivent d'abord informer le président et les élus. On n'a pas été consultés, on ne revient pas vers nous, alors même que la métropole a financé les équipements qui sont le long de la ligne.

J'ai bien peur que les solutions proposées soient un peu vaines. On nous dit dans cinq ans ce sera génial, mais cinq ans pour beaucoup d'étudiants ce sera trop tard. Ils auront fini leur cursus. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Il y a des ajustements qui ont été faits, la ligne 8 a été réaménagée mais c'est trop peu par rapport aux besoins.

Les gens de la métropole ne font pas l'effort d'aller voir ce qui se passe le matin. Pour s'en rendre compte, il faut mettre le pied dans le tram. »

Vous êtes pessimiste ?

« A la rentrée prochaine, je me demande dans quelles conditions se fera la desserte de Brabois. Aujourd'hui, les étudiants de pharmacie et d'odontologie habitent en centre-ville. A Brabois, il n'y a rien pour se loger, le parking de médecine a été diminué de moitié. Il n'y a pas de solutions mais on nous dit dans cinq ans ça ira mieux. Et encore, il faut savoir comment on va monter à Brabois. »