

Transports urbains : l'avenir de la ligne 1

Un peu d'histoire

De tout temps, les élus se sont intéressés à la fluidité de la circulation dans l'agglomération, et ce ne fut pas facile. Nancy est une ville historique, formée de rues souvent étroites, avec des bâtiments protégés interdisant des élargissements. Ajoutons à cela que la ville a été construite sur des marais, le sol en est instable.

Dans les années 1970, une tentative de structuration de la circulation a été réalisée. Autour de lignes de bus classiques, le District urbain crée trois lignes de trolleys bi-caisses. Installation des fils et des câbles. Démarrage de sites propre sur certains secteurs. Ce fut incontestablement un succès, il était montré en exemple.

Avec la création de la Communauté urbaine, dans les années 1990, on s'aperçoit que le système devient sous-dimensionné. Il est nécessaire de trouver autre chose. On consulte les élus, on leur fait visiter quelques expériences dans des villes, pour finalement décider sans eux, à quelques-uns. Ce sera le choix du tram sur pneu de Bombardier.

De nos jours, on nous explique doctement qu'il ne faut pas choisir le tram sur pneu car une seule entreprise le fabrique. Pourtant, à l'époque, il n'y a que Bombardier. Et encore ! Car le prototype Bombardier n'existe qu'à l'état de projet. Ça ne fait rien, à quelques-uns, on décide. Pas de consultation des élus de base, pas de consultation des usagers, ni des chauffeurs. C'est une habitude. Mais Monsieur Rossinot veut son tram. C'est valorisant. La seule option au-dessus, c'est le métro ; mais Nancy étant sur des marécages, pas question.

Ce tram a sur le papier quelques avantages. Il est bi-mode, il peut abandonner ses câbles et rouler au diesel. Il peut donc quitter sa plateforme en cas d'ennui ou de travaux, ou pour rentrer au dépôt.

Il y a énormément de travaux à réaliser, à tel point que le marché se fera en cinq tranches. Et naturellement, énormément de problèmes pour les habitants et les commerçants le long de la ligne. Les travaux étant de plus en plus contraignants, et surtout l'échéance électorale de 2001 approchant, il faut se précipiter. On convoque en catastrophe Madame Chirac. Inauguration : il faut qu'on le voie rouler, ce tram. Seulement, Bombardier n'a pas réalisé toutes les expérimentations nécessaires, il n'est pas au point. Il y fait très chaud l'été, on ajoute des climatiseurs. Les barres de soutien sont trop hautes, les personnes de petite taille ne peuvent s'y tenir. Et puis les courbes ont été mal prévues : déraillement, rectifications... Bref, c'est la cata.

Deux agglomérations optent pour ce moyen de transport, Caen et Nancy, et sont la risée de toutes les autres villes. Bombardier, se rendant compte de sa bévue, décide de ne plus en fabriquer. En 2010, un rapport demandé par le Ministère des Transports autorise le tram à rouler jusqu'en 2022, moyennant de coûteuses remises à niveau. A Caen, on prend le taureau par les cornes et on décide de changer de système en 2018. A Nancy, on laisse traîner, on choisit de payer – cher – pour attendre. Les remises à niveau, mais aussi la maintenance d'un système mal conçu : usure prématurée du rail de guidage, qui nécessite un entretien constant, la nuit ; apparition d'ornières sur la plateforme, il a fallu refaire les enrobés sur une grande partie de celle-ci...

A défaut d'être économique, ce délai supplémentaire aurait pu être mis à profit pour mener une réflexion approfondie et une véritable consultation de la population, afin de connaître ses attentes et ses besoins. Mais ce n'est pas dans les habitudes de la maison.

Et pendant ce temps, les besoins en matière de circulation augmentent. Et plusieurs rames sont hors-service suite à des incidents ou des pannes. On ne peut plus en acheter d'autres, puisqu'elles ne sont plus fabriquées. On pourrait récupérer celles de Caen, mais seulement en 2018. Or 2022, date fatidique, c'est demain, et c'est dans ce contexte que l'opération actuelle est lancée.

Quel successeur pour le tram ?

Comme d'habitude, on fait appel à un bureau d'études qu'on paie cher. On ne demande rien aux utilisateurs, voyageurs ou chauffeurs, les premiers concernés. Ni aux usagers potentiels qu'on oublie toujours, ceux qui ne trouvent pas leur compte dans le réseau actuel, mais qui seraient prêts à l'utiliser s'il leur permettait de se déplacer dans de meilleures conditions qu'en voiture. Quant au rapport du bureau d'études, pourtant censé éclairer les décisions, il reste secret ; même les élus, dans leur grande majorité, ne l'ont pas. Ils n'ont que ce qu'on veut bien leur donner ; et ce qu'on leur donne vise à leur faire accepter les choix déjà faits en petit comité.

Car ce que l'on veut « en haut lieu », c'est pouvoir utiliser les infrastructures existantes et, pour le reste, limiter au maximum les dépenses. Objectifs louables, certes, mais pas toujours compatibles avec un service de qualité. Qu'à cela ne tienne, tout est fait pour montrer que la seule solution possible, ou du moins la seule raisonnable, est celle qui a été retenue. Et pour la vendre, on ne s'embarrasse ni d'argumentation étayée, ni de chiffres précis et détaillés, on se contente d'affirmations et de chiffres « à la louche » et sans doute « au doigt mouillé ».

On nous dit qu'un BHNS – bus à haut niveau de service, comme sur les lignes 2 et 3 – n'aurait pas la capacité suffisante pour répondre à la demande future (65 000 voyageurs par jours, contre 45 000 aujourd'hui). Ce n'est pas démontré, c'est juste affirmé, mais admettons... Autre inconvénient : on ne pourrait pas le faire passer sur la plateforme du tram dans son état actuel. Tout simplement parce que les voies sont trop étroites pour des véhicules non guidés : ils ne pourraient pas se croiser sans risque de collision. Cela deviendrait possible moyennant des aménagements : rabotage des quais de stations, suppression des poteaux centraux. A quel coût ? Le seul chiffre avancé (100 M €) est plutôt vague, on ne sait même pas ce qu'il prend en compte : les études, les travaux, l'achat des véhicules ?

Les questions – et les réponses éventuelles – seraient sans doute les mêmes pour un trolleybus, mais cette solution n'est même pas évoquée. Quant au tram sur pneu, sa capacité serait suffisante, il pourrait utiliser la plateforme actuelle sans gros investissements, mais on n'en veut plus. Chat échaudé craint l'eau froide...

C'est donc décidé, ce sera un tramway classique, sur deux rails. Le coût de l'opération ? Dans la même séance du conseil du Grand Nancy, il est annoncé à « *un peu plus de 200 M €* » dans le rapport écrit, « *aux alentours de 250 M €* » dans la présentation orale. Quelle rigueur ! Il est vrai que le bureau d'études, pourtant « spécialisé dans le domaine des transports urbains », a fait des calculs surprenants : il estime le coût d'un tramway au kilomètre « *aux alentours de 15 à 25 millions d'euros* ». Quelle précision ! A-t-il aussi estimé la longueur de la ligne entre 8 et 12 kilomètres ? En tout cas, pour un résultat d'une telle qualité, on aurait sans doute pu faire l'économie de ses honoraires.

Cependant, le tramway ferré a un défaut : il ne peut pas monter à Brabois comme aujourd'hui par la rue Jean-Jaurès, dont la pente est parfois de 12 %. Il ne gravit pas, nous dit-on, les pentes supérieures à 8,5 %.

Alors le bureau d'étude est prié d'étudier quelques variantes d'itinéraires, pour en déduire qu'elles ne sont pas possibles. Le détour par l'avenue Paul-Muller à Villers ? Trop long et trop cher. Une nouvelle voie le long du jardin botanique ? Trop cher aussi et « très impactant » (comprenez qui pourra...). Alors, les lacets de l'avenue du Général-Leclerc ? Là, les arguments sont fluctuants. D'abord on nous dit que, là non plus, le tramway ne peut pas monter. On s'étonne un peu : il y a 100 ans, le vieux tram montait jusqu'à Brabois pour redescendre vers Neuves-Maisons et revenir ensuite. Alors on nous dit qu'il peut monter, mais que c'est la descente qui pose problème : trop lourd, il aurait du mal à s'arrêter. Et pour finir, on nous explique que les technologies actuelles lui permettraient de monter et de descendre, mais que ce serait trop coûteux à installer. Bref, on n'en veut pas... On notera d'ailleurs que, quelle que soit la solution envisagée (y compris celle qui passerait par la rue Jean-Jaurès, pourtant déclarée impossible...), le surcoût annoncé serait le même : 105 à 110 millions d'euros. Étonnant, non ? Rigueur et précision, toujours...

Alors on imagine une solution hybride, un bricolage : la « rupture de charge ». Autrement dit : au vélodrome, tout le monde descend... Et doit monter dans un autre véhicule. Mais lequel ? Au diable l'avarice, pourquoi pas un téléphérique ? Si l'on prolongeait la ligne de tramway jusqu'au jardin botanique, il pourrait partir de là et relier directement le CHU. Une utopie qui ne verra pas le jour. Ou un gros bobard pour amuser la galerie. On en prévoit un à Toulouse, et on en a fait un à Brest qui vient de tomber en panne. Attention, tonnerre de Brest, trop de vent, le téléphérique cesse de fonctionner. Et il ne dessert que deux stations, sans arrêts intermédiaires. Alors, il faudrait le compléter par une ligne de bus... Qui d'ailleurs suffirait peut-être à elle seule à absorber le flot de voyageurs... Exit le téléphérique, ce sera un BHNS.

Pourtant, le trafic vers Brabois est très dense à certaines heures. Les universités, le CHU, la zone d'activités, ce sont des milliers d'emplois. Et très peu de logements. Donc des déplacements quotidiens massifs : actuellement déjà, aux heures de pointe, le tram est saturé jusqu'au vélodrome au point qu'il faut souvent en laisser passer un ou deux, et dans la montée de Brabois, il est encore plein. Et on prévoit de faire monter sur le plateau de nouvelles écoles ou facultés, la maternité, les services de l'hôpital central, de nouvelles entreprises. Donc encore plus d'employés, de visiteurs, de malades, d'étudiants. Tous ces gens devront à l'avenir descendre du tramway au vélodrome pour monter dans le bus. Ou attendre le suivant, car il n'y aura pas de place pour tout le monde. Quel progrès ! Sans compter que cela incitera un certain nombre de voyageurs à reprendre leur voiture¹.

On évoque aussi une branche partant du Vélodrome et desservant le campus Sciences par le boulevard des Aiguillettes. Une autre sur le boulevard de l'Europe jusqu'à Roberval, en correspondance avec le TER, voire jusqu'au Parc des Expositions par l'avenue Jeanne-d'Arc. A l'autre bout de la ligne – qui sera prolongée jusqu'aux casernes Kléber, où sera construit le dépôt –, on imagine aussi une branche longeant le futur boulevard Meurthe-et-Canal vers Maxéville et préfigurant un « tram-train ».

De toutes ces options, combien verront le jour ? Le tram-train est en projet depuis plusieurs décennies et toujours reporté. La desserte du boulevard de l'Europe était déjà prévue en 2000 dans le projet antérieur, mais n'a pas été réalisée faute d'argent. On risque là encore de nous parler d'argent...

De plus, une politique cohérente des déplacements ne consiste pas à traiter séparément les différentes parties du réseau. La ligne 1 est un axe important de l'agglomération, mais ce n'est pas la seule. La rénover est aujourd'hui nécessaire, mais faudra-t-il éternellement faire passer tout le monde par le centre de Nancy ?

Vous avez dit « concertation » ?

« *Tout est sur la table, rien n'est fait, c'est vous qui déciderez* », annonce-t-on, la main sur le cœur, aux élus du Grand Nancy. Mais, comme chacun sait, les promesses n'engagent que ceux qui y croient. Et là, personne n'y croit. Sauf peut-être celui qui a la charge de les faire.

Car là encore, tout est ficelé par quelques-uns. Depuis 2014, le bureau d'études a travaillé avec une poignée d'élus et de techniciens. Et en avril 2016, les déclarations parues dans la presse indiquent clairement les choix déjà faits. Pourtant, ce n'est qu'en février 2017 que l'ensemble des élus a été informé des différentes options possibles et invité à débattre en vue d'une décision initialement prévue le même jour, avant d'être reportée en juillet, puis en septembre. Ce délai supplémentaire, sans doute destiné à ne pas perturber les campagnes électorales, est censé permettre de « *procéder à des étapes préalables de consultation, en allant sans attendre à la rencontre des maires, des autres élus du territoire et des acteurs socio-économiques concernés (Universités, CHU, milieux économiques...)* ».

Et les utilisateurs, usagers, conducteurs et autres habitants ? On ne leur a rien demandé, ils ne font pas partie des « acteurs concernés » ! Une « concertation préalable » aura lieu... fin 2017, c'est-à-dire après la validation de ces choix par les élus ! Puis viendront les études détaillées et une fois le dossier entièrement bouclé, en 2019, l'enquête publique réglementaire. On sait ce que sont ces enquêtes publiques, très formelles : de volumineux dossiers, souvent très techniques, que les habitants sont invités à aller consulter dans les mairies, aux heures d'ouverture, pour donner un avis dont un commissaire-enquêteur nommé par le préfet fera ce qu'il voudra. Il pourra toujours faire déplacer de 50 mètres un arrêt de tramway ou de bus, mais rien de plus. Car il ne restera plus que trois ans, si tout va bien, pour boucler l'opération avant 2022 : déclaration d'utilité publique, lancement des appels d'offre, réalisation des travaux et réception du matériel roulant. Pas le temps de discuter...

La « concertation » du Grand Nancy, c'est le strict minimum légal. Ailleurs, certains maires ou présidents d'intercommunalités – plutôt rares, il est vrai – vont au-delà de ces obligations légales et organisent de véritables consultations des habitants, dans le but de connaître leurs besoins et de recueillir leurs avis – et non de faire semblant pour la forme. Surtout, ils le font avant de décider. Cela peut paraître une évidence... Pas à Nancy, manifestement.

Mais soyons justes, toute concertation n'est pas absente des projets du Grand Nancy : « *Au-delà des grandes étapes de concertation réglementaires, le Grand Nancy pourra consulter la population sur le design des véhicules, (...) la configuration des stations, etc.* » (sic). Ce n'est pas une nouveauté : il y a quelques années, lors des travaux de remises à niveau du tram, les habitants avaient été appelés à voter sur la couleur des sièges... Comme quoi certains dirigeants politiques n'ont pas besoin d'être caricaturés : ils le font très bien eux-mêmes.

Mai 2017

¹ L'hypothèse d'une rupture de charge au Vélodrome suscite, à juste titre, des réactions et des oppositions. La Mairie de Vandoeuvre, en particulier, est vent debout contre ce projet. Elle a même lancé une pétition pour demander « *que le nouveau tram monte à Brabois sans changement* » et « *que la nouvelle ligne passe par le boulevard de l'Europe à Vandoeuvre et aille jusqu'à la zone Roberval* ». Dans *L'Est Républicain* du 12 avril 2017, le vice-président du Grand Nancy chargé de ces questions affirme que des solutions alternatives à la rupture de charge sont à l'étude : « *L'aspect technique n'est plus un problème, car ramener la pente en dessous de 8,5 % est possible. C'est maintenant une question de budget.* » Véritable info ou intox destinée à calmer les oppositions ?