

COMMUNIQUÉ

Ligne 1 : après la concertation publique

La concertation publique sur le renouvellement de la ligne 1 est terminée depuis le 27 janvier. Outre les interventions dans les réunions publiques, plus de 600 contributions écrites ont été postées sur le site du Grand Nancy.

Sur la question particulièrement sensible de la desserte de Brabois, malgré une présentation outrancièrement orientée, la grande majorité de ceux qui se sont exprimés estiment qu'elle doit être assurée en tramway, sans transfert de charge au Vélodrome. Pour respecter l'avis des habitants qu'ils ont eux-mêmes sollicité, les dirigeants du Grand Nancy vont devoir modifier leurs plans et trouver les moyens de mettre en œuvre cette solution.

Cela ne les exonérera pas de la nécessité de réaliser l'embranchement vers les Nations à Vandœuvre, comme le président s'y est engagé publiquement, sans prendre prétexte de la légère différence (+14 %) entre le coût annoncé de ce « scénario » et le budget affecté au projet. Le coût de la montée vers Brabois en tramway, probablement surestimé, pourrait être sensiblement réduit en recherchant des solutions impliquant le minimum d'impact foncier sur les quelques tronçons trop étroits (passage du tramway ou des voitures en alternance, circulation mixte avec priorité au tramway...) ou en détournant une partie de la circulation automobile (sens alterné Jean-Jaurès/Général-Leclerc, passage par l'avenue Paul-Muller...).

Les extensions envisagées vers La Porte Verte à Essey et Roberval à Vandœuvre devront être également réalisées dans un avenir proche. De faible longueur, donc peu coûteuses par rapport à l'ensemble du projet et eu égard à l'intérêt qu'elles présentent, elles pourraient contribuer à diminuer sensiblement le flot de voitures venant de l'extérieur de l'agglomération.

La desserte de La Porte Verte à Essey, voire au-delà jusqu'à la limite de l'agglomération, viendrait opportunément compléter cette « colonne vertébrale » qu'est la ligne 1. Surtout, associée à chaque extrémité à un parking-relais faisant l'objet d'une bonne information et de mesures incitatives – dont la première serait la qualité et la rapidité de la ligne –, cette ligne 1 étendue permettrait aux automobilistes venant de l'est et de l'ouest de l'agglomération de laisser leur voiture à l'entrée de celle-ci et contribuerait à désengorger ses rues et ses places de stationnement.

De même, le prolongement de la ligne jusqu'à Roberval à Vandœuvre permettrait de décongestionner le boulevard de l'Europe en attendant le tram-train annoncé depuis des décennies. Il faudrait aussi étudier l'opportunité et la faisabilité d'un prolongement de cette ligne, à terme, sur le boulevard des Aiguillettes vers Villers, Laxou, Champ-le-Boeuf et le Haut-du-Lièvre, ce qui pourrait être l'amorce d'un futur anneau périphérique.

En effet, le réseau ne se limite pas à la ligne 1, et le renouvellement de celle-ci doit être la première étape d'une remise à niveau complète de l'offre de transports dans l'agglomération. Le Grand Nancy doit enfin élaborer, en concertation avec les habitants, un plan global et pluriannuel de développement du réseau des transports en commun. C'est une nécessité urgente pour répondre à la fois aux besoins des habitants et aux enjeux sanitaires et environnementaux. Ce doit être une priorité absolue, il faut y mettre les moyens, quitte à renoncer à des opérations de prestige.