

Collectif des associations de défense des usagers des transports et de l'environnement*

La « consultation publique sur le renouvellement et l'extension de la ligne 1 » organisée par la Métropole du Grand Nancy a montré l'intérêt que les habitants de notre agglomération portent à leur réseau de transports en commun. Ceux qui se sont exprimés ont très majoritairement manifesté leur refus d'une ligne 1 au rabais avec rupture de charge au Vélodrome et leur volonté d'une desserte directe du plateau de Brabois par le futur tramway.

Aujourd'hui, avec la caution du « garant », qui a validé une consultation pourtant très orientée et transgressé son devoir de neutralité, les dirigeants du Grand Nancy s'approprient à faire adopter le principe d'une réalisation « en deux temps » : dans l'immédiat, une desserte du plateau de Brabois, à partir du Vélodrome, par des BHNS (bus à haut niveau de service) qui seraient remplacés ultérieurement par un tramway.

Ce soi-disant « phasage » équivaldrait en réalité à un report *sine die* de la desserte de Brabois en tramway. On se souvient de la promesse faite il y a 20 ans, lors de la mise en place du tram Bombardier, d'une desserte du boulevard de l'Europe qui n'a jamais été réalisée. De plus, le transfert des passagers du tramway au BHNS et inversement – dont la faisabilité n'est pas acquise et qui poserait d'énormes problèmes de circulation – nécessiterait en tout état de cause des aménagements très importants au Vélodrome, représentant des investissements coûteux qu'il est impensable d'effectuer pour seulement deux ou trois ans. Si elle n'est pas réalisée en même temps que le reste de la ligne, la desserte de Brabois en tramway ne le sera donc jamais.

Or, la montée à Brabois n'est pas une question spécifique aux habitants de Vandœuvre : les salariés de l'hôpital, les patients, les visiteurs, les étudiants et les employés du technopôle viennent de toute l'agglomération et bien au-delà. Le Grand Nancy doit absolument respecter l'avis des habitants qu'il a lui-même sollicités et prolonger la ligne de tramway jusqu'à Brabois.

Cependant, la ligne 1 n'aurait sa pleine efficacité que si elle était également prolongée jusqu'aux entrées de l'agglomération à l'est (au Tronc qui fume, voire à Seichamps) et au sud (Roberval), afin d'absorber les flots de voyageurs venant de l'extérieur et de réduire la circulation automobile à l'intérieur. De plus, une branche Roberval-Vélodrome pourrait être l'amorce d'une future ligne desservant le boulevard des Aiguillettes, Villers, Laxou et le plateau de Haye, déchargeant ainsi cet axe majeur d'une partie de la circulation automobile.

La ligne 1, axe majeur de l'agglomération, n'est pas pour autant tout le réseau. Elle devra être raccordée aux communes et aux quartiers qu'elle ne traversera pas, grâce à des lignes efficaces aux fréquences de passage rapprochées, avec des correspondances rapides. C'est une véritable politique des mobilités en général et des transports en commun en particulier qu'il faut mettre en place, avec un triple objectif :

- permettre aux habitants du Grand Nancy et à ceux qui viennent d'ailleurs de se déplacer facilement et dans de bonnes conditions, sans être entassés dans des véhicules bondés, sans attendre trop longtemps une correspondance, sans devoir participer à une foire d'empoigne au Vélodrome.
- réduire de façon drastique la circulation automobile afin d'améliorer la qualité de vie en décongestionnant les rues et en diminuant la pollution atmosphérique, tout en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique.
- intégrer des infrastructures et des services vélos associés dans et autour des trams afin de développer l'intermodalité et les déplacements actifs.

Les dirigeants de la Métropole doivent comprendre que l'amélioration de « l'attractivité » du Grand Nancy, qu'ils affichent comme l'alpha et l'oméga de leurs politiques publiques, dépend en premier lieu de la qualité de la vie sur ce territoire, à laquelle contribue fortement la qualité des services publics, dont les transports collectifs.

Nous savons bien que tout ne peut pas se faire tout de suite. C'est pourquoi il faut rompre avec les politiques « au coup par coup » et mettre en place un plan pluriannuel de développement du réseau de transports en commun.

Dans cette perspective, la priorité c'est la réalisation d'une ligne de tramway complète, du Tronc qui fume (voire Seichamps) à Roberval et Brabois. C'est pourquoi nous décidons de maintenir la pression sur les responsables du Grand Nancy pour qu'ils réalisent cette première phase d'un futur réseau étendu. Cela implique en particulier qu'ils respectent l'avis majoritairement exprimé dans la consultation publique en ajoutant au « tracé de base » du futur tramway la desserte de Brabois sans qu'il soit besoin de descendre de celui-ci pour monter dans un bus.

* **Membres du collectif** : Association Laxovienne de Protection des Espaces (ALPE) ; ATTAC-54 ; Consommation, Logement et Cadre de Vie 54 (CLCV) ; Collectif nancéien pour une régie publique des transports urbains et pour leur accès gratuit ; Dynamo ; Entente pour la Défense de l'Environnement à Nancy (EDEN) ; Le Bien commun ; Résister & Agir en Moselle-et-Madon (R&Agir) ; Solidaires-54 ; UD-CGT 54 ; UFC-Que Choisir 54 ; Université Populaire et Participative de Vandœuvre (UP2V).