

Débats ligne 1 Tram Grand Nancy

Raynald RIGOLOTT – Président de la fédération FLORE 54

En préalable, à plusieurs reprises, on nous a signalé la difficulté pour accéder au site pour le dépôt de contribution (trop compliqué pour des personnes peut habituées à ces « pratiques »)

Bien que les transports de l'agglomération, voire du bassin de vie ne doivent pas être pensés que par la seule ligne 1 qui traverse la Métropole, il y a lieu d'envisager l'avenir et le remplacement des trams Bombardier qui depuis leur mise en place sont à la une de l'actualité pour leurs nombreuses avaries et péripéties .

Faut-il rappeler que début 1997, les dirigeants de la Communauté Urbaine évoquaient le Tram sur rail comme « inadapté aux contraintes de l'agglomération » et ceux-ci ont donc imposé un moyen « moins cher et mieux adapté » malgré les réserves de la commission d'enquête : on connaît le résultat !

Il y a lieu que les décideurs ne poursuivent pas les mêmes errements et se mettent plus fréquemment dans « la peau » des utilisateurs pour définir et arrêter un choix judicieux et utile aux usagers, qui e pourra qu'être bénéfique au développement de la Métropole.

Le point « central » du dossier actuel est, semble-t-il, la montée de Brabois avec soit un « vrai » Tram ou soit en bus (BHNS).

Pour FLORE 54, c'est un point crucial mais pas le seul pour ce qui concerne nos déplacements quotidiens.

Quels que soient les dossiers évoqués, nous souhaitons une vision globale des déplacements pour la grande zone urbaine.

Pour ce qui est du choix d'un Tram ferré pour la ligne 1, nous soutenons la démarche de retenir un vrai Tram ferré de bout en bout de la ligne donc jusqu'à Brabois car :

- Il n'est pas pensable de proposer un transport moderne en imposant une rupture de charge au Vélodrome qui peut être évitée,
- Il est faux de dire qu'un bus (même en BHNS) fera gagner du temps (puisqu'il faut intégrer le temps nécessaire au changement de moyen de transport
- Il faut bien intégrer, contrairement à ce qui peut être dit, qu'un changement de quai à quai c'est bel et bien une rupture de charge,
- Il est indispensable de faciliter les déplacements de toutes les personnes à mobilité réduite
- Il faut prendre en compte que bon nombre de personnes, tant à l'aller qu' au retour, ont déjà une ou deux ruptures de correspondances dans un autre lieu, quelles soient de l'agglomération ou pas (ex : voyageurs venant de Neuves Maisons avec « rupture » à Brabois),
- Il faut intégrer le développement qui se concentre et va se poursuivre sur le pôle de Brabois sans négliger la partie voisine du « Clair Chêne » de Moselle et Madon (26 hectares d'aménagements envisagés),
- Dans le cas d'une rupture de charge au vélodrome, il est étonnant de n'avoir eu aucune projection de ce que pourrait donner la circulation dans une telle cette situation « TRAM+ bus + 35 000 véhicules jour),
- l'abandon de l'option tunnel secteur jardin botanique, beaucoup trop coûteux et présentant de nombreux risques (sol et sous-sol) pour une efficacité qui n'a pas été démontrée est pour FLORE 54 une évidence.

Un Tram ferré en continuité jusque Brabois est pour nous la seule solution fiable et moderne pour absorber les pics de fréquentation qui ne vont que s'amplifier dans les années à venir.

Un Tram ferré jusque Brabois est pour nous la priorité des priorités.

Quant aux deux options de Tram proposées et mises en débat : jardin Botanique et Nation Roberval, là encore, il nous manque beaucoup d'informations pour se projeter sur la réelle nécessité ou pas de mettre en place un tram ferré.

S'il est vrai que l'actuel Bombadier devait au départ desservir et les Nations à Vandoeuvre et Laxou Mairie-Provinces, les élus en place à l'époque sont revenus rapidement sur leur décision en abandonnant ces deux projets.

FLORE 54 souhaite et propose que soit menée une réflexion globale et données des informations sur :

- les hypothèses envisagées pour une réduction du trafic actuel (35 000 véhicules jour au Vélodrome),
- la réalisation d'une voie en site propre sur les deux axes « Jardin Botanique » et Nation-Roberval » pour l'option bus et pour l'option Tram.

Par ailleurs, FLORE 54 propose de mener des études sur l'offre des transports en commun de l'agglomération en intégrant l'hypothèse que la place du Vélodrome devienne un point central de liaisons des déplacements pour 3 entrées d'agglomération (Roberval, Brabois et Laxou Sapinière) :

- Création de trois zones de délestage automobiles (parkings de dissuasion) sur les trois sites désignés ci-dessus
- Depuis le Vélodrome, dessertes adaptées vers Roberval et Laxou Sapinière entrée d'agglomération (en plus de la desserte Jardin Botanique)
- Avec la liaison desserte Laxou entrée d'agglomération, sur le secteur origine, aucune difficulté pour un raccordement avec la ligne 2 « Champ-le-Bœuf et au niveau Provinces, un raccord très facile avec la ligne 3 qui dessert les Provinces,
- Avec la ligne Tram qui dessert Brabois, c'est trois grosses entrées d'agglomération plus différentes lignes secondaires qui seraient connectées en un seul point, plus la ligne 2 qui dessert également l'entrée Nord de l'agglomération et l'autre extrémité de la ligne Tram dessert l'Est de l'Agglomération. Toutes les entrées de la Métropole sont ainsi « couvertes ».

Comme dit précédemment, avec cette vision globale, cohérente, complémentaire et utile à nos déplacements quotidiens, il y a lieu de prendre la « problématique » transport dans sa globalité et donc il est urgent de régler les difficultés rencontrées sur l'A33 proche de la saturation et l'A330. Ces deux infrastructures autoroutières sont en lien direct avec les trois entrées d'agglomération citées ci-dessus dont FLORE 54 souhaite la « jonction » à Vandoeuvre avec le Tram

De même pour la fédération FLORE 54, le projet présenté manque à l'évidence de précisions. Beaucoup de personnes que nous avons rencontrées, même des élus, pensent (à tort) qu'un Tram ordinaire va pouvoir assurer une fonction de Tram-Train avec les lignes ferroviaires existantes, tant coté Champigneulle que Roberval Vandoeuvre. Il en va de même pour les liaisons Train-Tram : ceci est tout simplement impossible dans la configuration projetée de Tram « ordinaire » ou « léger »!

Nous demandons que le garant fasse clarifier cette situation.

Pour la fédération FLORE 54
Raynald RIGOLOT - président

