

# Réunion publique sur l'avenir du tram à l'horizon 2022

COMPTE RENDU

20 JUIN 2017

20H00

Salle des fêtes de Vandœuvre

REUNION ORGANISEE PAR	Service Démocratie participative et Cabinet du Maire
TYPE DE REUNION	Externe
PARTICIPANTS	<p>Participants : Habitants : 105 personnes.</p> <p>Elus : Monsieur le Maire Stéphane HABLOT et par ordre alphabétique : M<sup>me</sup> Carole ATTUIL, Conseillère municipale déléguée à l'Université populaire, M. Jean-Paul CARPENA, Adjoint délégué à l'Urbanisme, M<sup>me</sup> Marie CHAPPE, Conseillère déléguée au Cadre de vie, M. Manu DONATI, Adjoint délégué à la Démocratie participative, M. Jean-Noël GENIN, Adjoint délégué à la Sécurité et la prévention, M<sup>me</sup> Chabha GRAF, Conseillère déléguée à la Petite enfance, M. Claude GRAUFFEL, Adjoint délégué à l'Administration Générale et la Médiation Citoyenne, M<sup>me</sup> Annie LEVI-CYFERMAN, Adjointe déléguée au Projet de territoire, M. Philippe PONCELET, Adjoint délégué aux Relations avec la Métropole, aux Finances et à la Politique de la ville, M<sup>me</sup> Marie-Agnès ROUILLON, Adjointe déléguée à l'Enseignement, M. Cédric SEA, Conseiller municipal délégué au Budget, aux Relations avec les Universités et à la Coopération internationale, M. Franck STOCKER, Conseiller municipal délégué aux Personnes Agées, M<sup>me</sup> Marlyse THIRION, Conseillère déléguée au Périscolaire, M. Bertrand YOU, Conseiller municipal délégué à l'Ecologie urbaine, M<sup>me</sup> Christine ARDIZIO, Conseillère municipale de l'opposition, M. Philippe GIUMMELLY, M<sup>me</sup> Dominique RENAUD, Conseillère municipale et Conseillère régionale Région Grand Est, M. Marc SAINT-DENIS, Conseiller municipal ; M. Frédéric MAGUIN, Conseiller Départemental, canton de Nancy 3.</p> <p>Partenaires : M. Michel JEANNOT, Est Républicain, M. Jacques GRANDMONTAGNE, correspondant de 54 Hebdo, M. Pol-Albert BUGNOT, président de l'Association Vandopérienne de Médiation sociale, deux médiateurs de nuit, M. ECHCHAREF et M. Rochdi ELAJI, M. Patrick PETITJEAN, médiateur de jour ; M. Raynald RIGOLOTT, Président de FLORE 54.</p> <p>Fonctionnaires : M. Régis TRICOTTEUX, Directeur Général des Services, M. Erwan ERMEL, Cabinet du maire, M. David QUILLERE, Directeur de Cabinet, M. Bernard PONTON, Directeur de la communication, M<sup>me</sup> Sophie HUBERT, Chargée de mission à la Démocratie participative, M. Christophe NOEL, Rédacteur-photographe du Service Communication, M. Philippe MANSUY, Service communication, M. Bruno MOREL, Régisseur de la salle des fêtes.</p>

## Rubriques à l'ordre du jour : Débat sur l'avenir du tram à l'horizon 2022.

En introduction, monsieur le Maire remercie les personnes présentes d'avoir répondu présent à l'invitation et salue la présence de nombreux élus, et même ceux de l'opposition. « *Sur cette question des transports, il faudra à l'avenir réussir. C'est un pari à se donner pour trouver avec les usagers des transports en commun un choix de raison. La question des transports est une question difficile, cruciale. Nous avons voulu cette réunion publique, non pas pour polémiquer ou pour revendiquer (il est important de dépasser les clivages politiques), mais pour être le plus transparent possible avec vous et vous présenter les choix qui engagent l'avenir de Vandœuvre mais aussi de toute l'agglomération pour les trente ans à venir. Nous allons vous donner des éléments d'information, basés sur quelque chose de rationnel.*

*Une décision va être prise en septembre prochain à la Métropole du Grand Nancy. A Vandœuvre, nous avons souvent subi les événements. La Métropole a donc une dette historique envers Vandœuvre. Deux parties de notre ville doivent être desservies en raison du nombre d'habitants, environ 15 000 : le quartier des Nations et le technopole qui a besoin d'un souffle nouveau. Le tram actuel a son terminus au CHU de Brabois et ne dessert pas le technopole. Beaucoup d'infrastructures de l'Etat : la maternité, l'hôpital Central ; les facultés dentaire, pharmacie vont être remontées sur Brabois, c'est énorme. On va passer de 250 000 consultations annuelles à 540 000 et de 4 590 employés à 8 500. Aux heures de pointe, il faut déjà laisser passer un ou deux trams avant de pouvoir monter. Les élus de la ville étudient les propositions de la Métropole. Il est impératif que les études prennent en compte les besoins des usagers. Il faut que les techniciens de la Métropole prennent en compte le besoin d'un transport qui monte jusqu'au plateau de Brabois sans rupture de charge, sans imposer aux usagers de changer de véhicule au Vélodrome. Il faut aussi un transport en commun qui desserve tout Vandœuvre, la deuxième ville du département : si le quartier des Nations n'est pas desservi, le cœur de ville n'existe pas ! Le Président de la Métropole a reconnu cette dette historique vis-à-vis de Vandœuvre. J'ai aussi pris rendez-vous avec le Préfet, car face au développement des infrastructures sur Brabois, l'Etat doit revoir les accès. L'autoroute est déjà saturée quotidiennement, c'est inadmissible. Il n'est pas possible d'envisager augmenter les infrastructures sans maîtriser la circulation routière. Ce matin, j'ai reçu des services de la Métropole en mairie et je tiens à saluer tous les élus de l'opposition pour leur soutien, dans l'intérêt des usagers du tram. Des études vont être réalisées par la Métropole. Je m'engage à donner toutes les études aux usagers du tram en temps et en heure, car je souhaite connaître vos avis avant de faire un choix. Les malades qui se rendent à l'hôpital de Brabois, comment vont-ils faire s'ils doivent changer de véhicule de transport en commun au Vélodrome ? Les techniciens doivent inventer des solutions techniques, que nous vous présenterons, pour choisir en prenant en compte vos besoins. Nous ne sommes pas dans un rapport de force avec la Métropole. Le but est de travailler ensemble, dans le souci de l'intérêt collectif, pour que la deuxième ville du*

département puisse se développer et avoir un transport à la hauteur de ses infrastructures. On veut vous informer dans un esprit serein, constructif. Ce choix nous engage pour trente à quarante ans. Après la présentation de Manu Donati, vous aurez la parole pour exprimer vos attentes. »'

## 1/ Présentation de l'état des réflexions de la Métropole sur le tram de demain :

M. Donati : « Le nouveau tram remplacera le tram actuel à partir de 2023. Il aura une durée de vie de 30 à 40 ans. Aussi, les élus de la Métropole du Grand Nancy réfléchissent actuellement au type de transport qui lui succèdera ainsi qu'au trajet qu'il empruntera.

En raison des enjeux d'un tel projet structurant pour l'ensemble du territoire de la Métropole et au-delà, il est important que le plus grand nombre d'habitants puisse s'exprimer sur l'avenir des transports en commun de l'agglomération nancéenne et aussi de notre ville.

Ce matin, en mairie, nous avons rencontré Monsieur Choserot, vice-président de la Métropole délégué aux transports et des techniciens. Ils nous ont donné des informations, que je vais vous résumer. Ce n'est pas mon avis que je vous présente. Les techniciens de la Métropole nous ont demandé de préciser les différentes options en leur spécifiant ce qui est soutenable et ce qui est impossible selon nous, en tenant compte des remarques des usagers.

Le véhicule actuel n'est pas un tram, mais plutôt un bus guidé. En 2022, il n'aura plus le droit de circuler. Il est prévu une réunion en commission à la Métropole le 24 août prochain et une réunion-cadre le 1<sup>er</sup> septembre. Il est déjà acté qu'on va avoir un nouveau transport en commun et qu'il s'agira bien d'un transport de type tramway. 15 % des déplacements des Vandopériens se font aujourd'hui en transport en commun, ce qui est un chiffre relativement élevé. Et on a aussi appris par une étude de la Métropole que les Vandopériens marchent beaucoup.

Aujourd'hui, l'itinéraire incontournable du tram, c'est le trajet reliant Nancy Centre au Vélodrome. Sur ce parcours, le tram est saturé aux heures de pointe, le matin notamment (de 7h30 à 9h), entre Nancy Barrois et le Vélodrome. Le tram actuel a un potentiel de transport de 45 000 voyageurs par jour et de 1800 voyageurs / h par sens de circulation aux heures de pointe. Il faut anticiper l'évolution démographique. Nous avons besoin d'un tram qui transporte plus de personnes. La Métropole a reconnu cet état de fait et envisage 65 000 voyageurs par jour et 2200 voyageurs par heure et par sens aux heures de pointe.

Mais pour nous, élus de Vandœuvre, le futur tram doit desservir bien évidemment le plateau de Brabois, mais aussi Roberval et les Nations, le cœur de notre ville ! Cela représente 15 000 personnes de part et d'autre du boulevard de l'Europe qui sont actuellement privées du tram. A Roberval, il serait possible de créer une liaison avec l'autoroute, principal point d'entrée des automobilistes qui viennent du sud du département en direction de l'agglomération. Il faudrait les convaincre de s'arrêter à Roberval. Mais cela ne sera possible que si et seulement si on a un tram qui passe toutes les 5-6 minutes à Roberval. A cet endroit, on a aussi des rails de chemin de fer. On pourrait imaginer y avoir une halte ferroviaire, si on parvient à convaincre la SNCF de faire ralentir ses trains qui viennent de Mirecourt. »

### Plusieurs systèmes de transport envisagés :

	Bus à Haut Niveau de Service	Tramway sur pneu	Tramway sur fer
Composition de la ligne		3 à 5 caisses	4 à 5 caisses
Nombre de places	150	Entre 200 et 300	Entre 200 et 300
Capacité / nbre usagers en Heures de pointe (HP)	25 000 usagers/jour C'est nettement insuffisant	65 000 Usager/jour 3 600 usagers transportés / heure en heures de pointe (contre 2200 usagers transportés / h en heures de pointe actuellement)	65 000 usagers/jour 3 600 usagers/h/en heures de pointe.
Coût	10 à 14 Millions d'€ par km rénové	15 à 25 M d'€ par km rénové	15 à 25 M d'€ par km rénové
Montée de pentes	Pente maximum 13 %	Oui, pente maximum 13 % (celle de Brabois est de 8% dans l'avenue Général Leclerc et un peu limite dans l'avenue Jean Jaurès à 14 %)	Pente maximum 8 %
Avantages		Fonctionne à Clermont Ferrand, dans deux villes de banlieue parisienne et en Asie.	
Inconvénient(s)	Le nombre de personnes transportés par jour est insuffisant.	Un seul fabricant, ALSTOM, mais réputé.	8 % de pente maximum, c'est plutôt limite.

### **Calendrier de la Métropole :**

- \* Conseil métropolitain du 10 février : ouverture des débats
- \* Février à Juillet 2017 : phase d'études
- \* 1<sup>er</sup> septembre : conseil de la métropole pour définir le cadre des déplacements
- Septembre 2017 : premières validations
- \* Automne 2017 : concertation préalable
- \* 2018 : travail sur le dossier d'enquête publique
- \* 2019 : lancement de l'enquête publique et obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP)
- \* 2022 : date butoir pour remplacer le matériel qui sera obsolète et n'aura plus les autorisations de circulation:

### **En ce qui concerne la montée sur Brabois, cinq options sont actuellement envisagées par la Métropole :**

**A/ Passer par l'avenue Jean Jaurès** : c'est impossible, seul un bus peut passer par là.

**B/ Passer par l'avenue du Général Leclerc**. On devrait y faire passer un tram guidé. Mais la Métropole a constaté qu'il serait nécessaire de démolir douze maisons de particuliers et de passer dans certains jardins.

**C/ Passer par l'avenue Paul Muller** ; mais cela fait un détour de 2 kilomètres et cela revient trop cher.

**D/ Passer par le jardin botanique**, entre le jardin et la clinique Saint André ; mais cette solution reviendrait trop cher, parce qu'il faudrait faire des travaux très importants, un tunnel ou une tranchée.

**E/ Opter pour un Bus à Haut Niveau de Service comme pour les lignes 2 et 3 du tram**. C'est un type de véhicule sans guidage qui pourrait transporter un nombre important d'usagers. Mais il faudrait changer de véhicule au Vélodrome, pour monter sur Brabois. La Métropole y voit un atout : cela permettrait de mieux irriguer le Plateau de Brabois.

Toutes les solutions doivent être étudiées. Il y a du pour et du contre dans toutes les options possibles.

Une dépense peut aussi être un investissement du futur. Rénover la ligne du tram allant de Nancy Barrois au Vélodrome nécessite 200 millions d'€. Pour aller jusqu'à la Porte vert et à Roberval, il faut probablement rajouter 100 Millions d'€uros et 100 millions supplémentaires pour monter à Brabois Il faut demander une contribution financière à l'Etat car l'Etat a voulu optimiser ses frais de fonctionnement en regroupant de nombreuses infrastructures sur le plateau de Brabois.

---

### **QUESTIONS DU PUBLIC**

Un représentant associatif propose une sixième option, qu'il souhaite que la Métropole l'étudie : pourquoi ne pas envisager deux itinéraires différents pour desservir Brabois, avec un tracé pour la montée qui passerait par l'Avenue Général Leclerc et un tracé pour la descente qui emprunterait l'avenue Jean Jaurès ou l'inverse, selon les problèmes techniques à résoudre ? Cette solution réglerait le problème des démolitions de maisons dans l'avenue du Général Leclerc.

Un habitant s'interroge sur les résultats des études préalables qui ont été réalisées en 2014 et 2016 et il se demande pourquoi désormais, la Métropole dit que l'avenue Jean Jaurès est trop étroite pour que deux trams se croisent, alors qu'actuellement, c'est bien le cas. Quant à l'Avenue du Général Leclerc, c'est une voie nationale qui peut recevoir des convois exceptionnels de très grande largeur. Il ne comprend pas comment la Métropole a pu estimer que cette avenue est trop étroite pour que les trams l'empruntent ? Il est persuadé qu'un Bus à haut niveau de service ne peut pas absorber la montée en puissance du nombre d'usagers et il s'étonne qu'une option soit écartée sous prétexte qu'il n'y a qu'un seul fabricant car « quelque soit le fabricant qu'on prend, on sera lié. Il suffit de savoir établir un cahier des charges et un service après vente qui s'inscrit dans la durée et qui prend en compte les besoins réels des usagers. »

Un autre habitant, de Brabois, se dit « *très inquiet suite à cette présentation. Quant on compare Translor qui a fait des trams dans des conditions difficiles, avec pour argumentaire le fait qu'on n'a pas envie de recommencer avec Bombardier, dont on a une mauvaise expérience, c'est orienter le choix. Dire qu'on ne veut pas de ce tram sur pneu parce qu'il n'existe qu'un seul constructeur, c'est un argument fallacieux. Je préfère un bon*

constructeur, plutôt que dix mauvais ! »

Une dame : « Quant on voit cette présentation, on se dit qu'on n'a pas d'autre choix que l'option E, le bus à haut niveau de service ! »

Un habitant intervient : « Il y a des choses qui ont été dites qui ne sont pas exactes ! Quant on va à Roberval, on a déjà des bus sur site. J'ai étudié Translor, il y a des inconvénients à leur tram. A Clermont Ferrand, si c'était à refaire, ils ne reprendraient pas le tram sur pneu parce que les pneus s'usent vite dans les ornières dans lesquelles ils passent ! »

M. Donati : « Nous sommes allés à Clermont Ferrand et nous avons passé la journée avec les techniciens de la ville, à emprunter leur tram sur pneu. C'est une ville vallonnée à la configuration similaire à celle de Vandœuvre. Ils ont ce tram sur pneu depuis 10 ans et il fonctionne. Le souci d'orniérage dont vous parlez n'est pas trop marqué car ce problème s'atténue en choisissant les bons matériaux. Les Clermontois ne regrettent pas leur choix pour le tram sur pneu. Ils regrettent juste d'avoir opter pour des quais insuffisamment longs. Le tram sur pneu est le seul qui réussit à monter des pentes à 13 %. Mais ils nous ont dit que si Michelin n'avait pas été dans leur ville, ils auraient alors opté pour un tram sur fer car leurs pentes restent inférieures à 8% . Ils nous ont conseillé d'aller voir le tram sur fer de Brest. »

M. Donati, de poursuivre : « Une option bis a été évoquée ce matin, lors de la réunion en mairie avec la Métropole, par M. You : un tram n'aime pas descendre. Si on le fait monter, il serait préférable que ce soit par l'avenue Jean Jaurès mais cette rue a une pente à 13 % et on le ferait descendre par l'avenue du Général Leclerc. **Si la Métropole s'oriente plutôt vers un tram sur fer et que l'on ne veut pas démolir de maison, il ne reste plus que le Bus à Haut Niveau de Service.** »

Un habitant du chemin de la Fosse Pierrière s'inquiète quant à la sécurité des voyageurs du futur tram : « Et les personnes debout dans le tram, seront-elles en sécurité dans les virages de l'avenue du Général Leclerc ? Vous dites qu'il y a de la place dans cette avenue, je ne trouve pas : lorsqu'on a un cycliste devant soi, on ne peut pas le doubler ! Je vous ai écrit au sujet des difficultés rencontrées par les cyclistes dans cette avenue et vous m'avez conseillé de monter sur Brabois en passant par le chemin de la Fosse Pierrière. Les cyclistes, ils passeront par où si le tram prend l'avenue du Général Leclerc ? »

Un habitant du Reclus : « Il faudrait concevoir une plateforme de tram plus performante. Strasbourg a un vrai tram. A Stuttgart, en Allemagne, les trams montent des pentes comme celle de l'avenue du Général Leclerc, des rues pas plus larges que les trams partagent avec les automobiles et les vélos. En Allemagne, les automobilistes suivent le tram sans pouvoir le doubler et ils savent qu'il est prioritaire et il ne s'arrête pas aux feux. Envisager de démolir douze maisons dans l'avenue du Général Leclerc, c'est une hypothèse repoussoir et cela revient à dépenser de l'argent public inutilement. Quant vous parlez de viaduc à construire (dans l'hypothèse où le tram passerait par le jardin botanique), c'est pareil. C'est pour dire ensuite que cette hypothèse est trop chère et qu'on ne peut pas la choisir. »

M. Donati remercie le dernier habitant pour son intervention. « La réunion avec la Métropole a duré trois heures. On leur a expliqué comment cela se passe à Clermont Ferrand, où le tram ralentit et respecte une distance de sécurité avec les voitures avec lesquelles il partage la voirie par endroits. La Métropole nous a montré qu'il faut une largeur de voirie de plus de 13 mètres. Dans l'avenue du Général Leclerc, il y a beaucoup de sorties de garages, ce qui nécessite de réserver des espaces pour que les habitants puissent sortir et rentrer dans leur garage en toute sécurité. Quant aux cyclistes : les automobilistes qui montent l'avenue ne peuvent pas les dépasser. La Métropole a réservé deux mètres de chaque côté de la voirie de l'avenue du Général Leclerc pour créer une piste cyclable. Pour l'avenue du Général Leclerc, il faudra trouver un compromis. »

Un autre intervenant dans le public : « Il faut voir vraiment ce qui est possible de faire, et pas chercher des solutions utopiques qui empêche que le projet se construise. Avec un Bus à Haut Niveau de Service, le problème reste car il transporte moins de personnes qu'un tram. »

Une dame intervient, pour retracer l'historique du tram actuel : « Au tout début, en 2001, le tram desservait le boulevard de l'Europe. Mais cela s'est arrêté. Je voudrais vous faire part de mon expérience du tram de Metz, où la situation ressemble à celle de Brabois : tous les hôpitaux de Metz ont été regroupés au parc des

*expositions, à l'extérieur du centre ville. Le tram passe par le centre ville, la gare, puis Borny, le technopole et le parc des expositions où il dessert les grandes écoles et les hôpitaux. Et cela marche ! Entre 7h30 et 8h, les bus à haut niveau de service se suivent à deux minutes d'intervalle. »*

Une autre dame s'inquiète : « *Si le tram passe par le Boulevard de l'Europe, faudra-t-il tout refaire ? car il y a des travaux actuellement. »*

Réponse de M. Carpena : « *Ce qu'on déplace actuellement, ce sont les canalisations de chauffage qui se trouvent sous le boulevard de l'Europe, ce qui permettra de faire passer le tram au milieu des voiries du boulevard. Actuellement, le tram passe en mode non guidé par l'avenue Jean Jaurès. Le tram sur fer doit obligatoirement être guidé et il est impossible à deux rames de tram sur fer de se croiser dans l'avenue Jean Jaurès. Autre problème : le partage de la voirie. Les zones d'étranglement sur l'avenue du Général Leclerc sont courtes.*

*A Clermont Ferrand, l'espace entre le tram et les habitations est assez grand. Ici, dans l'avenue du Général Leclerc, la plupart des maisons sont directement en bordure de route, si bien que les automobilistes qui sortent de leur garage sont obligés de sortir en marche arrière, ce qui devient très dangereux avec l'arrivée du tram. »*

Un habitant fait remarquer qu'avec les automobilistes qui roulent vite dans l'avenue du Général Leclerc, la situation est déjà dangereuse pour les sorties de garage. »

M. Carpena : « *Un conflit de circulation entre un tram et une voiture est encore plus dangereux. Il faut des distances longues au tram pour pouvoir s'arrêter. »*

Un habitant de l'avenue du Général Leclerc précise que « *le tram passe déjà par cette avenue. [à vide sans voyageur, pour rejoindre le dépôt] Y a-t-il eu des accidents ? Des morts ? »*

M. Frédéric Maguin : « *J'ai aimé votre initiative. J'aurais aimé la même à Nancy ! J'ai aimé aussi que toutes les forces politiques de la ville et que des représentants associatifs soient là ce soir. J'ai aimé votre transparence dans la présentation du projet. Oui, le futur transport en commun sera fait pour les habitants. A Nancy, actuellement, les collégiens ne peuvent pas prendre le tram parce qu'il est saturé. Cette initiative devrait donner des idées aux 19 autres communes de l'agglomération : c'est important que tout soit décidé par tous les habitants de l'agglomération. »*

Une dame : « *Oui, toute l'agglomération est concernée par ce projet de tram. Je connais des personnes de Saint-Max qui se rendent à l'hôpital à Brabois en tram. Si on dit que telle solution coûte cher, c'est un faux problème. Il nous faut des transports durables et incitatifs, pour donner envie aux gens de prendre le tram pour se déplacer ! Les Allemands l'ont compris et ils ont une meilleure qualité de vie que nous, en centre ville, ils ont beaucoup moins de voitures que nous et donc moins d'agressions sonores. »*

Une représentante associative : « **Vand'Est est un quartier qui reste à l'écart du tram.** Pourtant, il y a une école d'ingénieurs au bout du quartier. A Vand'Est, il y a plein de personnes âgées et de personnes handicapées oubliées par le bus. Je prends la ligne 7 mais je dois souvent attendre trois quart d'heure le bus qui passe quand il veut, avant ou après l'heure indiquée à l'arrêt. Pour aller au centre des Nations, on a la ligne 10, c'est bien car il y en a davantage. Sur les voies du tram, ce serait bien d'autoriser la circulation des cyclistes, mais surtout pas des voitures, car ce serait source de trop d'accidents graves. Pourquoi le tram ne pourrait-il pas passer par l'avenue Jeanne d'Arc et aller jusqu'au parc des expositions ? Il y a un immense parking vide la plupart du temps au parc des expositions ! »

Une dame : « *Je me pose une question sur le temps de la concertation. On y est actuellement, alors qu'on parle déjà de solutions techniques ou d'hypothèses de trajets. Ne met-on pas la charrue avant les bœufs ? Ne faudrait-il pas demander à tous les usagers du tram ce qu'ils veulent et comment ? »*

Un habitant : « *Vous avez parlé de **tram-train, à Roberval.** Cette notion de tram-train est un peu floue. Le tram va continuer sur les rails du chemin de fer ? C'est envisagé ou pas ? »*

Intervention du président de Flore 54 : « *Il faut avoir une vision globale des transports. Tout le monde connaît le problème de la gare à Vandières, celui de l'autoroute A31 à l'agonie et des A33 et A330 saturées. Dans*

*moins de huit ans, il sera impossible de circuler entre Laxou et le CHRU de Brabois. D'autres voies de l'agglomération sont saturées. Flore 54 approuve l'initiative de la mairie de Vandœuvre, de lancer une pétition destinée à tous les usagers du tram. On milite pour une non-rupture de charge pour monter sur Brabois, pour la création d'une halte-gare à Roberval. On milite pour ne pas continuer l'ineptie du tram actuel. Si on opte pour un tram sur fer, on devra engager d'énormes travaux sur les canalisations qui passent sous la voirie. »*

*Monsieur le Maire : « Quant on parle de concertation, quant on dit qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs, ce qu'on vous présente ce soir, ce sont les réflexions actuelles de la Métropole. Il faut faire circuler l'information. Tout le monde a droit à la parole. On va nous dire dans une étude qu'il faut démolir douze maisons. Mais qu'en sait-on au juste ? On peut aussi nous mentir et vouloir nous faire peur. C'est incroyable d'en arriver à douter de ceux qui font les études. Dans le projet du tram, on raisonne en grand nancéien, dans l'intérêt de tous. J'ai demandé au maire d'Art sur Meurthe s'il avait besoin que le tram passe par sa commune. Il m'a dit que Vandœuvre en a plus besoin que sa commune, parce que les besoins en déplacement pour se rendre dans telle ou telle infrastructure sont plus importants sur Vandœuvre. Il y a une reconnaissance logique de l'ensemble des maires des communes de l'agglomération : le technopole est sur Vandœuvre, le CHU aussi. Si le mode de transport choisi n'est pas le bon, s'il n'est pas adapté aux besoins, avec le développement à venir de Brabois, c'est juste hors de l'entendement. Il faut dépasser les clivages des instances : les représentants des villes, de la Métropole et de l'Etat doivent raisonner en toute logique. Oui, il faut se renseigner sur les solutions adoptées en Allemagne, nous prenons donc tous les éléments que vous nous donnez à ce sujet. André Rossinot m'a blessé lorsqu'il m'a parlé de la pétition et qu'il m'a demandé pourquoi je fais « parler la rue » ? Et il a ajouté que « Vandœuvre serait encore un village si on n'avait pas créé le technopole ! » C'est faux, le technopole a été créé dans les années 70 et ce qui a sauvé Vandœuvre, c'est la volonté de M. Désiré Masson, ancien maire de 1945 à 1965. Il avait un plan pour créer la ville nouvelle. Il y avait une délibération qui était prête pour rejoindre Nancy. Mais le fait de créer cette ville nouvelle, un projet moderne et futuriste, a sauvé la ville. On ne transigera pas sur le tram parce qu'il en va de l'avenir de toute la Métropole. Pour que vous continuiez à apporter vos contributions, **je propose la création d'un Atelier tram**, comme nous le faisons dans les Conseils de quartier. Nous avons déjà créé un Atelier de Rénovation urbaine, pour suivre les travaux. Dans cet Atelier, une habitante âgée nous a fait remarquer qu'elle devait contourner son immeuble pour rentrer chez elle sur 300 mètres, alors qu'il était possible de créer un petit chemin. Cela a été modifié. Je vous garantie que vos idées exprimées seront entendues par les responsables de la Métropole, pour que les décisions tiennent compte de l'intérêt collectif. Le but n'est pas d'affronter la Métropole, mais de faire en sorte que les usagers du tram soient respectés et écoutés. Vand'Est est un quartier explosif où la notion même de la République est remise en cause. On doit rénover ces quartiers à l'échelon de la Métropole pour éviter les dérives et les dérapages. Les choix qui seront faits à tous les niveaux dans les différents projets en cours dans la ville sont connectés les uns aux autres : le technopole : son attractivité grandit, mais il est actuellement à l'écart du tram. Sur tous ces sujets, vous trouverez des informations dans le magazine municipal 54500 pour que les habitants soient au courant.*

*Je vous invite à vous inscrire dans cet Atelier Tram. L'intérêt collectif doit être écouté et satisfait. Notre rôle est d'exprimer les besoins des usagers du tram. »*

MESURES À PRENDRE ET/OU QUESTIONS A SUIVRE	SERVICE PILOTE	ECHÉANCE ENVISAGÉE
Proposer une 6 <sup>ème</sup> option pour le tracé du tram : faire monter le tram par l'Avenue Jean Jaurès et le faire descendre par l'Avenue du Général Leclerc (ou l'inverse, en cas de problème technique lié à la pente).	Relations avec la Métropole	Rentrée 2017
S'inspirer des trams qui circulent en Allemagne, par exemple à Stuttgart.	Relations avec la Métropole	Dès que possible
Création d'un Atelier Tram.	Service Démocratie participative.	Rentrée 2017