

Bonjour,

Vous trouverez, ci-après, les réponses apportées par l'équipe Nancy Passions à votre questionnaire adressé aux candidats aux élections municipales dans l'agglomération Nancéienne.

Vous en souhaitant bonne réception,
Cordialement.

André ROSSINOT

I. Nouveau partage de l'espace public

1. Adhériez-vous à la démarche du Plan de Déplacement Urbain, qui est de réduire le volume, en valeur absolue, du trafic en ville ?

Le Plan de Déplacements Urbains du Grand Nancy, adopté le 6 octobre 2006 à la majorité, prévoit une réduction du trafic de transit sur les pénétrantes, mais surtout une baisse de 10 % du trafic V.L. à l'intérieur de l'anneau de desserte.

2. Etes-vous d'accord sur le principe d'accorder moins de place aux véhicules motorisés individuels tels que la voiture au bénéfice des autres modes : marche, vélos, transports en commun ?

C'est tout le sens du Plan de Déplacements Urbains qui prône un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux, des modes les plus durables. Des actions sont déjà entreprises dans ce sens avec la 1ère ligne de tram aménagée en site propre sur tout l'hyper centre, les zones 30, les bandes cyclables, la piétonisation de la place Stanislas.

Les projets pour les années à venir vont dans ce sens avec une politique vélo offensive grâce, d'ores et déjà à Vélostan, mais aussi à la mise en place d'une offre libre service alliée à la poursuite des aménagements cyclables, avec le projet de la ligne 2 de Transport en commun, le projet de la ligne 3, et la réflexion engagée autour du tram-train.

Une fois que toutes les conditions d'accessibilité et de parking seront réunies, la poursuite de la piétonisation de l'espace 18ème sera envisagée.

3. Etes-vous d'accord pour dissuader la pénétration des véhicules motorisés en centre-ville (exemples : ne pas réaliser de parcs de stationnement en centre-ville ou les étendre) ?

D'abord, il est important de multiplier les parcs-relais sur les parcours des principales lignes de transport, et sur les lignes ferroviaires qui doivent être mieux utilisées pour des trajets domicile-travail.

Il est également nécessaire de compléter et de rééquilibrer l'offre de parkings sur l'anneau de desserte, plutôt que dans l'hyper centre sauf pour les résidents ; et à partir de ces parkings, de favoriser l'accès au centre ville par les Transports en commun, par des offres vélos, et par des cheminements piétons agréables.

4. Si vous êtes élu et membre de la majorité, êtes vous prêts à décider pour le Plan de Déplacements Urbains d'objectifs quantitatifs et qualitatifs, à les évaluer périodiquement et à publier ces résultats ?

C'est une obligation d'évaluer le Plan de Déplacements Urbains périodiquement, en faisant le point des objectifs et en évaluant les actions décrites dans la perspective d'une actualisation à 5 ans (2010 – 2011).

Le comité de suivi que nous avons voulu ouvert et pluriel travaillera à cette évaluation.

II. La marche

1. Êtes-vous d'accord pour lutter contre le stationnement sur trottoir ?

Bien sûr, d'autant plus que les trottoirs ne sont pas toujours très larges. Il est inadmissible de gêner le déplacement des personnes. Avec la démarche engagée pour élaborer un schéma d'accessibilité des voiries et des espaces publics pour les personnes handicapées, la lutte contre le stationnement sauvage sera renforcée.

Le débat est alors, d'empêcher par des obstacles (potelets...) ce stationnement ou de surveiller davantage.

Il faut également promouvoir un code de la rue, code de bonne conduite encourageant une cohabitation paisible des modes de transports : piétons, vélos, voitures.

2. Quels sont vos projets de reconquête de l'espace piétons ?

Notre objectif est clair : la rue pour tous.

Il faut partager l'espace public : la diminution de l'espace trop donné aux automobilistes dans les 30 dernières années, est déjà une façon de redonner de la place aux piétons.

La piétonisation ne se décrète pas. Il existe à Nancy de belles réussites : la place Stanislas, bien entendu, mais aussi l'axe rue de la Primatiale, rue de la Faïencerie ...

Nous réfléchissons à étendre l'espace piéton dans l'espace 18ème mais pour cela il faut une concertation étroite et un dialogue constant avec les riverains et les professionnels et garantir l'accessibilité de ces espaces.

III. Réseau cyclable

1. Êtes-vous prêt à développer une politique cyclable cohérente avec des aménagements sécurisés et continus ?

Depuis 1997, le Grand Nancy met en œuvre une politique en faveur du développement du vélo, politique qui a été reprise dans le Plan de Déplacements Urbains en 2006.

Une nouvelle dynamique a été relancée en 2007, en accompagnant les aménagements d'une offre de service (Vélostan depuis septembre 2007 avec 400 vélos, le vélo libre service pour l'été 2008).

Toute nouvelle voirie devra comprendre des aménagements cyclables adéquats et progressivement le maillage de pistes se poursuivra (120 km de pistes et de bandes cyclables aujourd'hui et plus de 20 kilomètres de zone 30).

Enfin la mise en place de nouvelles zones 30 permettra des parcours plus apaisés aux vélos.

Une signalétique spécifique sera mise en place avec le marquage sur la chaussée du logo « Partageons la rue ».

2. Que pensez-vous des couloirs mixtes transport en commun + vélos et des rues à double-sens dans les zones 30 ?

Les couloirs mixtes aménagés depuis 2006 donnent satisfaction dans l'hyper centre tout comme, depuis fin 2007, le développement de bandes à contre sens.

Ces aménagements sont plutôt bien adaptés à Nancy où l'espace est restreint, les rues étroites et où beaucoup de rues sont à sens unique.

3. Quelle sera votre politique de stationnement des vélos ?

Développer la pose d'arceaux et l'installation d'abris sécurisés sur la voie publique et sur les lieux générateurs de déplacement (commerces, écoles, administrations, ...)

Aujourd'hui, l'agglomération compte 1 000 arceaux. L'objectif est d'installer 500 arceaux par an pendant 3 ans.

4. Êtes-vous d'accord pour lutter contre la circulation et le stationnement des véhicules motorisés sur les pistes et sur les bandes cyclables ?

Bien sûr, mais il faut beaucoup de moyens pour faire respecter.... Et il faut promouvoir un code de la Rue, qui rappelle à tous les usagers les bonnes règles à respecter pour une cohabitation de tous.

5. Dans le cadre du développement des locations de vélos en libre-service, êtes-vous favorable à une tarification privilégiant les abonnés des transports en commun ?

Cette tarification est prévue. Le Grand Nancy délibérera avant l'été sur les tarifs du vélo libre service, avec un abonnement privilégié pour les abonnés de transport en commun.

Plus généralement, la création de la « Maison du Vélo » permettra de promouvoir l'utilisation du vélo.

IV. Zone 30

1. Avez-vous comme objectif de faire respecter la limitation de vitesse en ville ?

C'est une question d'abord de sécurité et ensuite de qualité de vie: permettre une circulation apaisée. Nous envisageons de développer des zones 30 dans tout l'hyper centre et dans les quartiers périphériques, afin de permettre un meilleur partage de l'espace public et nous maintiendrons à 50 km/h les axes principaux avec une adaptation des feux pour réguler la vitesse et, si besoin, un renforcement des contrôles de vitesse,

2. Etes-vous d'accord pour généraliser les zones 30 dans la majorité des quartiers ? avec quel pourcentage ?

En dehors des axes de circulation classiques dont la vitesse est limitée à 50 km/h et qui assure des liaisons importantes entre communes, entre quartiers, tout le reste peut devenir zone 30, ou ce qui n'est pas tout à fait la même chose, limitée à 30 km/h c'est-à-dire sans aménagement correspondant.

V. Transport en commun

1. Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, quel est votre programme concernant votre commune et votre agglomération ?

- la mise en service des lignes 2 et 3 de TCSP, avec des trolleys bus nouvelle génération,
- l'amélioration du fonctionnement des autres lignes classiques : fréquences, priorités, accessibilité Personnes à Mobilité Réduite, ...
- la création de services adaptés à des situations particulières (TAD, minibus, navettes électriques en centre ville, ..).

2. Avec quelles améliorations en fréquence, service de soirée, confort, etc ?

- pour les lignes de TCSP une fréquence toutes les 5 minutes aux heures de pointe, et un fonctionnement jusqu'à minuit
- pour les autres lignes : c'est variable selon l'importance des zones desservies : il ne peut y avoir de règles – c'est au cas par cas.

3. Avec des Parcs Relais pour voitures ? pour vélos ?

C'est évident : il faut jouer et développer l'inter modalité, l'offre multiple du transport en commun, à la marche à pied en passant par le vélo, le covoiturage, l'auto portage. Il faut raisonner en système de mobilité.

Afin de favoriser cette inter modalité le Grand Nancy a développé avec les partenaires un nouveau système billettique coordonné avec les autres réseaux.

4. Avez-vous l'intention de favoriser la formule tram-train ? avec une tarification unifiée ?

Une étude est en cours portant sur 2 aspects :

- l'optimisation du réseau ferré très présent sur l'agglomération,

en créant de nouvelles haltes, en multipliant les parcs relais autour des haltes existantes et à créer ; et en augmentant les services, pour que le train devienne un mode urbain de transport avec des fréquences bien adaptées,

-la réservation d'une emprise entre Meurthe et Canal, de Champigneulle à Jarville préservant ainsi une liaison Nord-Sud à l'échelle du bassin de vie, voire du SCOT.

VI. Urbanisme

1. Quel type de croissance souhaitez-vous ?

Le Grand Nancy connaît une situation relativement préservée, comparée à d'autres agglomérations qui subissent des phénomènes d'étalement urbain et de circulation plus conséquent.

L'objectif que nous nous sommes fixés dans le projet d'agglomération est néanmoins de rechercher des formes urbaines moins consommatrices d'espace et éviter les phénomènes d'étalement.

2. Etes-vous d'accord pour favoriser : 1. le logement et l'emploi près des axes lourds de transport en commun - 2. les services de proximité ?

Longtemps, le développement des infrastructures de transports a constitué le principal moteur de la structuration des espaces urbains.

Aujourd'hui, nous souhaitons au contraire envisager la ville à partir des usages des habitants et leur proposer une offre de transport renforcée et adaptée, prenant en compte les attentes des communes et des quartiers, pratiques et accessibles à tous.

VII. Démocratie participative

1. Dans quelles conditions envisagez-vous la participation des associations en amont des projets et pour l'évaluation de leurs impacts ?

Le dialogue avec les associations est essentiel tant dans l'émergence des projets que dans le suivi des politiques globales.

Par exemple, le projet de maison du vélo se construit dans une démarche de concertation et d'écoute associant l'ensemble des acteurs (élus, associations, professionnels du cycle, entreprises...).

La synergie entre les forces actives des associations et des professionnels et la volonté du Grand Nancy permettra de mettre en place ce projet original et vivant.

Cette maison, qui offrira des locaux aux associations le désirant, permettra de renforcer encore le dialogue et la connaissance mutuelle.

Plus globalement, la présence d'association au sein du comité de suivi du Plan de Déplacements Urbains est un gage de la volonté du Grand Nancy d'associer, à toutes les phases de sa politique de transport, le dialogue avec les associations.