



Déclaration de l'Union Départementale CGT de Meurthe et Moselle

Avant le vote de la délibération relative au « renouvellement-extension » de la ligne 1 du tram prévue le 25 mai 2018.

L'Union Départementale CGT de Meurthe et Moselle a bien entendu l'engagement du Président ROSSINOT lors du dernier Conseil Métropolitain :

« Un Tram fer montera à terme à Brabois et ce, sans rupture de charge »

Nous avons également entendu la proposition relative à cette opération de « renouvellement / extension », sur la base d'un phasage en deux temps :

- Le premier : portant sur un tracé allant de la Porte Verte vers le Campus Aiguillettes, avec rupture de charge provisoire au Vélodrome, pour monter vers le Plateau de Brabois en BHNS
- Le second : relatif à la desserte du Plateau de Brabois par Tram fer depuis le Campus Aiguillettes, arrêt du BHNS depuis le Vélodrome, et extension vers Roberval par Vandoeuvre Nations.

L'ensemble du dossier devant être bouclé avant l'échéance des prochaines élections municipales de 2020, pour déboucher sur un projet devenu réalité fin 2023, date ultime d'utilisation du Tram sur pneu actuel.

Tout en regrettant que le Vice-président CHOSEROT n'ait pas répondu à leur demande d'entrevue, l'UD CGT54 et le syndicat CGT TRANSDEV n'en conservent pas moins un certain nombre de doutes et d'interrogations relatives à ce dossier, portant plus particulièrement sur :

- La contrainte financière dans un contexte d'assèchement des ressources des collectivités locales planifié par le Gouvernement. Les futurs « contrats Etat - Collectivités » vont en effet imposer une limitation des dépenses de fonctionnement de 1.2% (GVT et inflation comprise). Si la Collectivité semble disposer de 250 millions pour le Projet, il lui manque donc 100 millions pour faire monter le Tram à Brabois !!! Attention aux coupes sombres dans les Services Publics métropolitains, piscines et musées par exemple
- Le flou financier demeure donc ... Endettement supplémentaire, fiscalité locale alourdie ou recours au lissage du financement dans le temps ?
-
- La contrainte technique : un « Tram fer cinq caisses », jauge incontournable pour transporter à terme 70000 passagers/jour, pourra-t-il véritablement s'affranchir, en montée comme en descente, d'une pente de 8 à 9% ?
La certitude en la matière n'est toujours pas au rendez-vous, puisque de nouvelles études techniques doivent être diligentées.

En outre, l'UD CGT craint la prochaine rentrée universitaire 2018-2019 du fait de l'installation des Facultés de Pharmacie et Dentaire sur le plateau de Brabois.

Comment le Tram actuel, déjà sous - capacitaire en heure de pointe, pourra-t-il absorber en octobre 2018 le surcroît d'usagers ?

L'UD CGT redoute enfin les difficultés de circulation supplémentaires à prévoir du fait de l'afflux de VSL, d'ambulances de tous types mais aussi de la navette des camions véhiculant désormais le linge des 11 établissements du Groupement Hospitalier de Territoire N° 7 (GHT 7) vers la lingerie du CHRU, devenue, depuis peu, lingerie centrale suite à mutualisation.

En outre, notre souci concerne le bien-être des personnels médicaux et paramédicaux du CHRU, la facilitation du transport des patients, de leurs familles en visite et celle des malades en VSL ou en ambulance. Enfin, nous attendons de bonnes conditions d'accès en Transports collectifs pour des milliers d'étudiants et de salariés devant se rendre sur ce plateau de Brabois ...

C'EST POURQUOI, L'UD CGT DEMANDE:

- des choix techniques, tant en matière de tracé que de matériel roulant, répondant aux critères de fiabilité et d'efficacité indispensables dans une telle opération, avec un bon dimensionnement et une véritable adaptation aux besoins actuels et à venir en matière de Transports sur l'agglomération métropolitaine
- Que la mise en œuvre et la réalisation d'une telle ligne de Tram fer, vu son coût élevé (chaque essieu devant être motorisé), ne génère pas une nouvelle réduction de l'offre kilométrique, du maillage et du cadencement actuels, au risque d'un nouveau plan social avec diminution du nombre de conducteurs de bus.
- Un positionnement clair des élus en charge du Grand Nancy quant à leur engagement à résister avec fermeté aux diminutions des ressources imposées par l'Etat aux collectivités locales,
- Une participation incontournable de l'Etat au financement d'une opération de cette ampleur, afin de compenser les contraintes générées par ses décisions contestables visant à regrouper une partie non négligeable de sites universitaires et hospitaliers sur le Plateau de Brabois
- Un traitement privilégié pour les accès autoroutiers à Brabois et leur réinscription prioritaire au titre des Priorités du Rapport Duron. Il s'avère en effet indispensable pour cette Métropole de fluidifier et de sécuriser les entrées et sorties du plateau Technopolitain.
- Que la future DSP fasse du volet social une priorité dans le choix du délégataire, tout en respectant les accords obtenus et signés par les organisations syndicales au terme des luttes menées. Les conditions de travail ainsi que le nombre de chauffeurs de bus ne doivent en aucun cas devenir la variable d'ajustement pour le futur projet.
- Que la DUP portant sur le remplacement de l'actuel matériel et celle permettant la montée directe à Brabois soient prises toutes les deux de manière concomitante et cela avant les élections municipales de 2020, afin que la seconde phase prévue puisse se réaliser avant fin 2023 et qu'elle ne se transforme pas en report sine die.

-
L'Union Départementale CGT et le syndicat CGT TRANSDEV entendent rester vigilants quant aux suites qui seront données à ce dossier.

Par ailleurs, nous sollicitons à nouveau une rencontre auprès du Vice - Président CHOSEROT.

Fait à Nancy, le 14 Mai 2018