

cndp Commission nationale
du **débat public**

Bilan du garant

Projet de renouvellement et
d'extension de la ligne 1 du
tramway du Grand Nancy

27 novembre 2017 - 27 janvier 2018

Régis GUYOT

Bilan du garant

Projet de renouvellement et d'extension de la ligne 1 du tramway du Grand Nancy

27 novembre 2017 – 27 janvier 2018

.....

SOMMAIRE

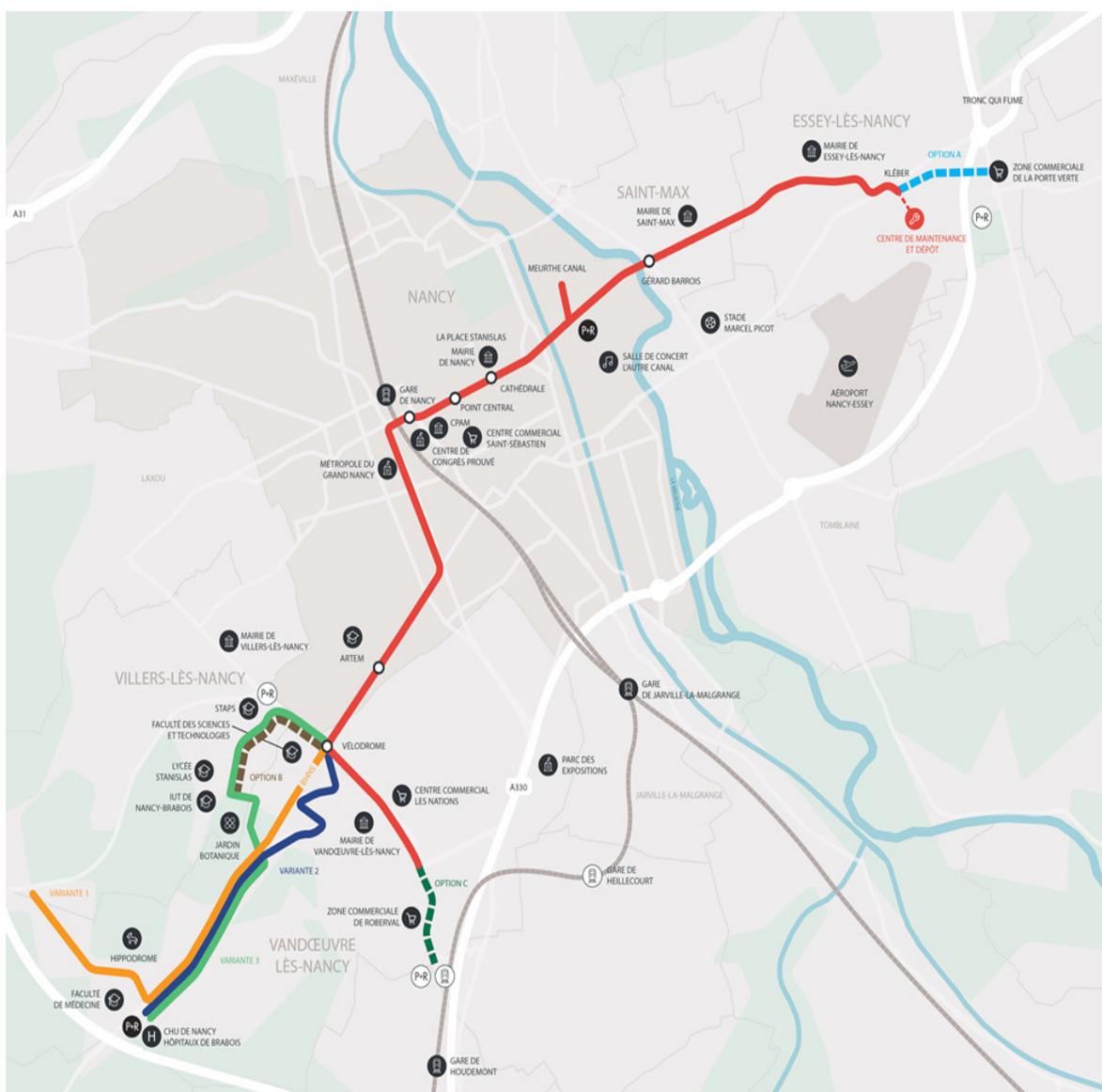
(Document actif)

<u>FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET</u>	<u>4</u>
<u>LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION</u>	<u>7</u>
<u>1 LE CONTEXTE DU PROJET</u>	<u>8</u>
<u>1.1. Un contexte historique particulier.....</u>	<u>8</u>
<u>1.2. Un système peu fiable, une fréquentation croissante, des ambitions nouvelles.....</u>	<u>8</u>
<u>1.3. Les grandes lignes du projet.....</u>	<u>9</u>
<u>2. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION : Une volonté de conduire une concertation approfondie malgré un calendrier tendu dû à la situation technique.....</u>	<u>10</u>
<u>3. L'organisation et le déroulement de la concertation :.....</u>	<u>11</u>
<u>3.1.L'information du public et le plan média :.....</u>	<u>11</u>
<u>3.2. Le déroulement de la concertation.....</u>	<u>12</u>
<u>4. Les principaux enseignements de la concertation.....</u>	<u>15</u>
<u>4.1. Une information abondante, compréhensible par tous et largement diffusée</u>	<u>15</u>
<u>4.2. Le quasi abandon des moyens d'expression anciens au profit des moyens numériques : un message pour la suite du projet.....</u>	<u>16</u>
<u>4.3. Les avis du public sur le projet : des points saillants</u>	<u>16</u>
<u>CONCLUSIONS</u>	<u>19</u>
<u>Une concertation réelle qui appelle une suite.....</u>	<u>19</u>
<u>Un sujet clé : la montée au plateau de Brabois</u>	<u>19</u>
<u>Un projet en plusieurs étapes ?</u>	<u>20</u>
<u>LISTE DES ANNEXES.....</u>	<u>20</u>

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- MAITRE D'OUVRAGE : Métropole du Grand Nancy

- CARTE du projet, PLAN de situation :



- **CONTEXTE :**

La ligne 1 (10 km) est opérée par un TVR (tramway sur pneus) à technologie électrique, guidé par un rail central, installé en 2001, qui s'insère dans des courbes resserrées et franchit des dénivelés importants (plateau de Brabois). Il a connu d'importants problèmes de fonctionnement dont un an d' interruption de service. La ligne transporte 45000 voyageurs/jour et constitue la colonne vertébrale nord-sud des transports collectifs de l'agglomération. Elle est aujourd'hui totalement saturée aux heures de pointe. Le matériel arrivera en fin de vie en 2022- 2023. C'est un système propriétaire de Bombardier, qui a arrêté fabrication. La ligne du Grand Nancy est désormais la dernière de ce type en fonctionnement en France.

- **OBJECTIFS :**

- 1) Remplacer un matériel obsolète, aux capacités insuffisantes, par un système moderne plus performant et fiable.
- 2) Porter la capacité de transport à 65000-70000 voyageurs/j. dans des conditions de vitesse, de régularité et de confort sensiblement améliorées.
- 3) Rallonger la ligne vers le nord-est et le sud compte tenu de l'extension de l'agglomération, intégrer des quartiers denses ou nouveaux insuffisamment desservis.
- 4) Esquisser les lignes de force d'une inter modalité de long terme.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

1) Une solution de base reprenant l'actuel tracé, sauf pour la montée à Brabois, complétée par la desserte du quartier des « Nations » à Vandoeuvre et une courte branche au niveau de la voie de la Meurthe, grâce à un tramway sur rails.

2) Trois variantes pour monter sur le plateau de Brabois.

3) Trois options de nouvelles dessertes pour prolonger la ligne au nord-est et au sud et renforcer l'accès aux sites universitaires : une option A, des casernes Kléber à la zone commerciale de la Porte Verte; une option B, de la station Vélodrome au jardin botanique, par le boulevard des Aiguillettes; une option C vers le sud jusqu'à la zone d'activité de « Roberval » aux confins de Heillecourt, Houdemont et Vandoeuvre.

4) La Métropole présente en conclusion deux scénarios non contraignants : l'un, dit de « remplacement », utilisant un tramway sur rails d'Essey-Kléber aux Nations, la desserte du plateau de Brabois empruntant l'avenue du Général Leclerc ; l'autre, dit de « remplacement et développement », allant par tramway sur rails d'Essey-Mouzimpré à la station Vélodrome, avec desserte des « Nations », et trois extensions : la Porte Verte (option A,) le campus des Aiguillettes (option B) et Roberval (option C), la desserte du plateau de Brabois étant, elle, assurée par un bus à haute qualité de service électrique avec changement sur le même quai à la station Vélodrome.

- **COÛT :**

Le scénario 1 (remplacement) est estimé à 285 M€ HT, 265 en cas d'utilisation d'un tramway sur pneus. Le scénario 2 est estimé à 255 M€ HT.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE : 2023**

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Décision d'organiser une concertation : 23 juin 2017
- Désignation des garants : 5 juillet 2017
- Dates de la concertation : 27 novembre 2017-27 janvier 2018
- Publication du bilan : 28 février 2018

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION :**

- 20 communes
- le département de Meurthe-et-Moselle
- la région Grand-Est

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- 150000 exemplaires de la plaquette de synthèse (16 pages), dont 137000 insérés dans le magazine de l'agglomération déposé dans les boîtes à lettres de toute l'agglomération.
- 200 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage.
- 20000 tracts, 200 affiches, une exposition dans les mairies, 9 insertions dans la presse, un message aux arrêts et dans les rames de tramway, des posts sur facebook et twitter

- **EVENEMENTS PUBLICS :**

- Une réunion d'ouverture à Nancy.
- 4 réunions de secteur
- 3 ateliers thématiques
- 7 conversations mobiles sur l'espace public

- **PARTICIPANTS :**

- 537 personnes à la réunion d'ouverture et aux 4 réunions de secteur, 238 aux 3 ateliers thématiques, 220 aux 7 conversations mobiles.
- La plateforme dédiée : 11678 visiteurs, 653 contributions ou commentaires ; 1184 vues de la vidéo sur le projet, 602 vues de la vidéo séance d'ouverture, 1501 vues des 4 réunions publiques.
- Réseaux sociaux : trois posts sur facebook vus par 69588 personnes au moins une fois, 569 réactions, 204 partages, 98 commentaires.
- Contributions par mail sur le site internet de la Métropole : 50.
- Contributions écrites : 11 par courrier et 31 sur les registres papier dans les mairies.

1 LE CONTEXTE DU PROJET

1.1. Un contexte historique particulier

En 2000, avec l'ambition de réduire la part de l'automobile dans les déplacements urbains, inscrite dans son plan de déplacement urbain, l'agglomération de Nancy abandonne ses trolleybus et choisit le tramway sur pneus TVR (transport sur voie réservée) de Bombardier pour l'armature nord-sud de son système de transport collectif urbain.

Ce système électrique doit s'insérer dans des courbes resserrées et franchir des dénivelés importants compte tenu du relief. Il rencontre des incidents importants et son exploitation est interrompue pendant un an. Il connaît des problèmes de fiabilité, des pannes fréquentes et une usure rapide. Or, simultanément, sa fréquentation ne cesse d'augmenter et atteint 45000 voyageurs/jour. Système propriétaire de Bombardier, il n'est plus fabriqué. L'agglomération est son dernier utilisateur en France. Une étude du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable a préconisé en 2010 de le maintenir jusqu'en 2022, puis de remplacer l'ensemble du système.

1.2. Un système peu fiable, une fréquentation croissante, des ambitions nouvelles

En site propre sur 60% de ses 10 kilomètres, la ligne compte une station tous les 380 mètres en moyenne. Sa vitesse commerciale, 15km/h., est en-dessous de la moyenne pour ce type de véhicules (20km/h), plusieurs alternats de circulation à des endroits étroits contribuant à cette situation. Elle comporte deux points forts : la double station de la gare de Nancy (Gare-Maginot), 18% du trafic, et les trois stations de la place du Vélodrome, 15% dans le sens montant, 12% dans le sens descendant. Le trop-plein à ces stations aux heures de pointe est révélateur de la saturation de la ligne. Le parcours entre les stations St Georges et Vélodrome voit passer 50% des usagers de la ligne, qui avec 45000 voyageurs/jour transporte 37% des voyageurs. 90% de ses usagers l'empruntent entre 7 h et 19 h, 2,5% entre 4h30 et 7h, 7% entre 19h et 0h30. 25 véhicules de 145 places sont nécessaires. Des saturations sont constatées principalement entre 7h et 9h le matin, ponctuellement entre 12h et 14h et de 16h à 17h. A ces heures, la fréquence moyenne atteint un véhicule toutes les 5 minutes. Malgré cela, des usagers doivent laisser passer une ou plusieurs rames avant de pouvoir monter. Ce rythme ne peut être amélioré, par manque de véhicules, car il n'est plus possible d'en acheter. La maintenance immobilise en permanence 20% d'entre eux. 30 pannes par mois et un ou deux incidents par jour sont à déplorer.

Les projections font état d'une fréquentation potentielle de 65000 voire 70000 voyageurs/jour dans les 20 ans.

Outre le remplacement du TVR et une capacité portée à 65-70000 passagers/jour, l'agglomération souhaite à terme créer une armature de transports plus large, allant jusqu'à la connexion avec le transport ferroviaire, inciter la population à se reporter sur les transports collectifs, créer un système performant et fiable, avec des coûts de fonctionnement maîtrisés, trouver des formules évolutives et renforcer l'attractivité de la métropole.

Ayant engagé un bureau d'études en 2014, elle a organisé un débat sur les résultats des premières études au sein de son conseil exécutif le 10 février 2017, puis exposé ces résultats, les enjeux, contraintes et opportunités du projet aux 20 communes de l'agglomération, aux Conseils du développement durable et de la Vie Étudiante et aux acteurs institutionnels, économiques et socio-économiques du territoire métropolitain. Ces échanges ont permis de faire progresser les réflexions pour répondre aux attentes exprimées.

Puis, par délibération du 15 septembre 2017, elle a arrêté le contenu du pré-programme et décidé l'engagement formel de la concertation préalable, prévue pour se dérouler sur un mois à six semaines fin 2017.

1.3. Les grandes lignes du projet

S'inscrivant potentiellement sur 7 communes, contre 5 aujourd'hui, le projet présenté à la concertation comprend:

1.3.1. Une solution de base : le tracé actuel, sauf la montée sur le plateau de Brabois, serait complété par une branche au niveau de la voie de la Meurthe. pour assurer le retournement des tramways, l'adaptation de leur fréquence et le stockage intermédiaire, mais aussi préfigurer une connexion tram-train sur la voie ferrée St-Georges à long terme. On utiliserait un tramway sur rails, seule solution assurant une capacité de transport suffisante pour l'avenir.

A l'est, le tracé irait jusqu'aux casernes Kléber, où serait construit le centre de maintenance de la ligne.

A l'ouest, une nouvelle branche partant de la place du Vélodrome emprunterait le boulevard de l'Europe jusqu'au carrefour avec l'avenue Jeanne d'Arc, desservant ainsi, à Vandoeuvre, un quartier dense, en rénovation urbaine.

Le coût de cette solution de base est estimé à 185M.€ HT.

1.3.2. Trois variantes pour la montée sur le plateau de Brabois, prenant en compte les contraintes de dénivelé (plus de 8,5% sur certaines portions) et d'insertion sur les voies existantes, qui interdisent de reprendre le tracé actuel, non accessible au tramway sur rails.

Il s'agit de monter sur le plateau, de desservir le coteau, le CHRU et le technopôle Henri Poincaré, qui s'étend sur 2,5kms, accueille déjà nombre d'établissements universitaires et de recherche, d'écoles scientifiques et d'entreprises et recevra dans les années à venir l'ensemble des facultés médicales, soit au total au moins 10000 personnes supplémentaires à l'horizon 2025-2030. C'est un enjeu particulièrement important de développement.

- **La variante 1** reprendrait l'actuel itinéraire de montée par l'avenue Jean Jaurès et pourrait se prolonger par une desserte locale du plateau. Assurée par un BHNS, car la pente ne permet pas l'utilisation d'un tramway sur rails, cette solution imposerait une correspondance à la station Vélodrome, quai à quai, le BHNS étant asservi au tramway pour qu'il n'y ait pas d'attente à la sortie du tramway.

Le coût est estimé à 10 M.€ HT.

- **La variante 2** rejoindrait le CHRU, à partir de la station Vélodrome, en empruntant l'avenue du Général Leclerc. Le contexte urbain et la configuration de la voirie (virages serrés, pente importante à certains endroits) exigerait une insertion majoritairement en site propre, impactant la circulation automobile sur un axe pénétrant, avec des travaux de reprofilage importants et donc coûteux, entraînant des impacts fonciers dont l'ampleur reste à préciser. Compte tenu de la nouvelle desserte du secteur des Nations, un tramway sur deux arrivé à la station Vélodrome monterait sur le plateau, soit une desserte toutes les 8'. A ce rythme, la capacité de transport atteindrait 4200 personnes et répondrait sans problème aux besoins.

Le coût est estimé à 100 M€ HT.

Une solution alternative consisterait à monter par la rue Jean Jaurès en site banalisé et descendre par l'avenue du général Leclerc en site propre par un tramway sur pneus, ce qui réduirait les impacts fonciers sur cette avenue.. Laissant la Métropole face à un seul fabricant, sans mise en concurrence, la Métropole l'a jugée inacceptable.

Le coût de cette variante par tramway sur pneus est estimé à 80M.€ HT.

- **La variante 3** longerait le boulevard des Aiguillettes et traverserait le jardin botanique par un tunnel de 800m de long, à une profondeur maximum de 22 mètres, puis une tranchée couverte. Elle aurait un impact environnemental significatif sur la flore de ce parc et son théâtre de verdure serait affecté pendant les travaux. Ce tracé ne

permettrait pas de desservir les coteaux.

Le coût est estimé à 150 M.€ HT.

1.3.3. Trois options de dessertes nouvelles, pour mieux couvrir la territoire de la Métropole :

- **L'option A, consistant à** prolonger le tracé au nord-est au-delà des casernes Kléber jusqu'à secteur commercial et industriel de la Porte Verte, permettrait une ouverture à l'est vers des communes comme Seichamps, Pulnoy, ou Saulxures, dont les habitants pourraient laisser leur voiture dans un parking-relais au terminus pour aller à Nancy. Le coût est estimé à 15 M.€ HT.

- **L'option B**, partant de la place du vélodrome, emprunterait le boulevard des Aiguillettes, longerait le site universitaire et s'achèverait au niveau du jardin botanique, permettant de desservir les quartiers d'Haussonville et du Val de Villers, ainsi que le campus universitaire des Aiguillettes, que l'actuelle ligne 1 laisse à 700mètres. Le coût est estimé à 25 M.€ HT.

- **L'option C** irait du carrefour avec l'avenue Jeanne d'Arc à la zone d'activité de Roberval par le boulevard de l'Europe. La création d'un parking-relais à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier permettrait d'amorcer une triple intermodalité tramway-fer-autoroute. Elle constituerait une porte sud de l'agglomération et rabattrait des conducteurs de voitures vers les lignes suburbaines et urbaines de transport. Le coût est estimé à 25M€ HT.

1.3.4. Deux scénarios de synthèse. A partir de la solution de base, des variantes et des options, soit 20 combinaisons possibles, la Métropole a défini deux scénarios de synthèse, non contraignants : un scénario dit de « remplacement » de la ligne actuelle, allant d'Essey-Kléber aux Nations, la desserte du plateau de Brabois étant assurée en tramway sur rails par l'avenue du Général Leclerc (variante 2) ; un scénario dit de « remplacement et développement », desservant en tramway la station vélodrome depuis Essey, et les Nations, avec trois extensions en mode tramway : la Porte verte (option A) le campus des Aiguillettes (option B) et la zone de Roberval (option C). La desserte du plateau de Brabois serait assurée par un bus à haute qualité de service, imposant un changement sur le même quai à la station vélodrome.

2. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION : UNE VOLONTÉ DE CONDUIRE UNE CONCERTATION APPROFONDIE MALGRÉ UN CALENDRIER TENDU DÛ À LA SITUATION TECHNIQUE

L'agglomération n'était pas légalement tenue, du fait de l'aspect non ferroviaire du projet et de son coût prévisionnel inférieur à 300 M.€ HT, de recourir à un garant. En demandant cependant à la CNDP d'en nommer un, elle s'est placée sous le régime de l'article L.121-16-1 du code de l'environnement, qui encadre la conduite des concertations préalables, marquant ainsi sa volonté d'engager une large concertation avec la population. Dès sa nomination le 5 juillet, le garant a été en contact avec le directeur général de la Métropole. Il a reçu toute la documentation nécessaire et pu engager le dialogue avec le maître d'ouvrage, son interlocuteur quotidien étant ensuite le directeur général adjoint chargé du dossier et l'équipe projet.

Très rapidement, il lui a été expliqué que la situation technique de la ligne -usure du matériel et arrêt de sa fabrication- imposait un calendrier extrêmement serré avec l'objectif d'une mise en service de la nouvelle ligne en 2023. Dans ce calendrier se situe en outre une échéance électorale locale en 2020 qui impose une période de neutralisation. Dans ces conditions, il paraissait nécessaire au maître d'ouvrage d'achever la concertation pour la fin de l'année, laissant pour celle-ci une durée limitée à un mois, au mieux six semaines. L'importance stratégique et la complexité technique des choix ont néanmoins amené le garant à faire valoir qu'une durée aussi brève nuirait à la qualité de la concertation et ferait courir le risque de blocages ultérieurs. Il a donc proposé une durée de deux mois, à cheval sur 2017 et 2018. Cette demande a été acceptée par la métropole et a fait l'objet d'un amendement à la décision communautaire.

Le garant a été pleinement associé à la préparation des documents de concertation, en particulier la « notice » et la plaquette (16 pages) de synthèse, documents sur lesquels un important travail a été fait en commun pour les rendre moins techniques et plus pédagogiques. Les remarques et propositions de réécriture formulées par le garant (étudiées avec son « binôme », Monsieur Jacques Roudier), ont été prises en compte. Il en est allé de même pour le choix des formules de concertation, la volonté de les diversifier au maximum pour informer l'ensemble de la population ayant été partagée.

De même, après avoir rencontré le président de l'Agglomération puis le vice-président chargé du dossier et de sa présentation lors des réunions publiques, le garant s'est entretenu avec chacun des maires des communes desservies par la ligne. Il a écouté leurs analyses et leurs souhaits pour l'organisation de la concertation préalable et leur a expliqué le cadre légal de celle-ci ainsi que le rôle du garant. Il a enfin rencontré les présidents des Conseils du Développement Durable et de la Vie Étudiante.

Le garant a eu des réunions régulières de travail ainsi que de multiples échanges avec le directeur général adjoint de l'agglomération et l'équipe projet sur la préparation de la concertation. Il a pu parcourir la totalité de la ligne, découvrir sur place chacune des variantes et options présentées, se faire expliquer le système d'exploitation, les difficultés et incidents rencontrés. Il a constaté de visu la saturation de la ligne aux heures de pointe et rencontré le cabinet EGIS, chargé par la Métropole des études et de la préparation des documents de concertation. La place à donner au garant et à l'explication de son rôle dans ces documents a été spontanément reconnue. Enfin, le calendrier de la concertation a été arrêté d'un commun accord.

3. L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION :

Après l'accord intervenu sur la durée et les dates de la concertation préalable (27 novembre 2017-27 janvier 2018), un accord s'est vite dégagé sur l'importance de mettre en place des actions et des instruments très diversifiés pour viser l'information et la participation de tous les publics, dans un esprit de démocratie concrète.

3.1.L'information du public et le plan média :

3.1.1. L'insertion réglementaire : elle a été assurée dans trois grands organes de presse : le quotidien « L'est Républicain » (4 fois), l'hebdomadaire « La Semaine de Nancy » (2), et le bimensuel « Lorraine Mag Meurthe-et-Moselle » (3), sous des formes allant du bandeau à la page entière, soit 9 parutions. L'affiche au format et au contenu réglementaires a été placée dans les 20 mairies de la Métropole et au siège de celle-ci, avant le 10 novembre, pour annoncer la concertation et ses modalités.

3.1.2. Les grands documents d'information : le document de la concertation (« la notice »), détaillant le projet présenté à celle-ci, a été tiré en 200 exemplaires. Sa **synthèse en 16 pages** a été encartée dans le magazine mensuel de la Métropole et déposée dans les 137000 boîtes à lettres de l'agglomération. Les deux documents, qui indiquaient comment participer à la concertation et s'exprimer, ont aussi été mis sur deux sites internet : une plateforme dédiée et le site internet de la Métropole.

3.1.3. Le plan média: une large palette d'instruments :

- Une exposition mobile de 8 panneaux a été placée dans les halls de la Métropole et des 5 mairies traversées par la ligne, un panneau sur les modalités de la concertation et des plaquettes sur le projet dans les 15 autres mairies de la Métropole.
- 35 spots radio de 30secondes ont été confiés à France Bleue Sud Lorraine pour une diffusion échelonnée entre le 29 novembre et le 6 décembre 2017.
- 3 opérations de sponsoring ont été organisées sur facebook pour sensibiliser largement à la concertation et encourager l'expression, des publications régulières effectuées sur le fil Twitter du Grand Nancy.
- La plaquette de 16 pages a été distribuée aux principaux arrêts de tram et des tracts sur les rendez-vous de la concertation chez les commerçants..
- 200 affiches ont été apposées, du 27 novembre au 27 janvier, sur les panneaux d'information de l'agglomération, ainsi qu'une information sur les bornes d'information à messages variables aux stations du réseau STAN (tram et bus) et à bord des véhicules. Un tram a été recouvert du logo de la concertation.

3.2. Le déroulement de la concertation.

3.2.1. Les réunions publiques. Trois types de réunions :

- **Une réunion publique d'ouverture à Nancy et une réunion par secteur géographique** - centre, est, ouest, sud-, soit cinq grandes réunions . La réunion d'ouverture était animée par une agence spécialisée (Res publica). Ces réunions se sont déroulées selon le même schéma : accueil par le Maire, introduction par la vice-Présidente de la Métropole chargée de la participation citoyenne, associative et territoriale ainsi que des mobilités, brève présentation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et du rôle du garant par ce dernier, présentation détaillée du projet par le Vice-Président de la Métropole chargé du projet, puis succession de questions-réponses avec la salle, cette dernière partie commençant en général au bout de 50 à 55'. Les réunions ont duré entre 2h30 et 3h. Elles ont connu des assistances moyennes : 540 personnes au total, dont 170 pour la réunion d'ouverture, 170 à Vandoeuvre (secteur ouest), 70 à Nancy (secteur centre), 100 à Saint Max (secteur est). Une cinquième réunion, à Houdemont, ajoutée en cours de concertation à la demande, formulée auprès du garant, d'élus du sud, en particulier pour trois communes (Houdemont, Ludres et Heillecourt) intéressées par la prolongation de la ligne vers Roberval, n'a réuni qu'une petite trentaine de personnes.

Ces cinq réunions ont été intégralement filmées et les vidéos mises sur la plateforme dédiée. Elles se sont tenues globalement dans une ambiance courtoise et ont vite donné un relief particulier à la question du choix du tracé et du matériel roulant pour monter au plateau de Brabois. Elles ont vu s'opposer les tenants, très organisés et présents, de la variante 2 de montée par les lacets du boulevard du Général Leclerc par un tramway sur rails, ceci au prix de contraintes foncières importantes et de travaux complexes et coûteux, et les partisans de la variante 1, une montée plus directe, par l'actuel itinéraire, boulevard Jean Jaurès, n'exigeant pas de gros travaux, d'un coût beaucoup plus modeste mais imposant un transfert quai à quai à la station vélodrome pour prendre un bus à haute qualité de service, seul à même de monter par cette avenue étroite et à trop forte pente pour permettre l'utilisation d'un tramway. Cette question a traversé l'ensemble de la concertation.

- **Trois ateliers thématiques, ouverts à tous**, pour permettre l'approfondissement d'une question jugée importante ou justifiant des explications techniques. Ils étaient organisés par tables de 8-10 personnes travaillant ensemble autour d'un questionnaire puis rendant compte à tour de rôle de leurs réflexions avant une discussion finale élargie à l'ensemble du projet.

Ils ont joué un rôle pédagogique positif, accueillant 58 personnes à Essey sur l'intermodalité, 60 à Saint Max sur les aménagements et l'offre de services, et surtout 120 à Villers lors de la dernière manifestation publique de la concertation, compte tenu du thème : la desserte du technopôle Henri Poincaré, sur le plateau de Brabois.

La répartition par tables a en effet amené des personnes vivant des situations et avec des besoins souvent bien différents à dialoguer pour répondre ensemble à une liste de questions, ce qui leur a parfois permis de prendre conscience de la variété des besoins auxquels doit répondre un équipement collectif d'intérêt général, et de se positionner avec une conscience plus citoyenne et une plus grande largeur de vue. La formule a incontestablement intéressé car un très petit nombre de personnes seulement sont parties avant la fin des réunions, qui ont duré entre deux et trois heures. La dernière, à laquelle a participé l'ingénieur du cabinet EGIS qui a supervisé les études techniques, venue qu'avait souhaitée le garant, a en particulier permis d'expliquer selon quelles méthodes, et normes professionnelles et réglementaires, est menée la succession d'études nécessaire pour finaliser un tel projet, et de préciser les contraintes qui peuvent rendre impossibles certaines solutions qui paraissaient de bon sens.

- **Sept conversations mobiles**, consistant à aller vers le public en installant devant les principales stations de la ligne un petit camion portant le logo de la concertation devant lequel des élus, des membres de l'équipe projet et le garant accueillaient les usagers de la ligne, afin d'engager des dialogues individualisés. Au nombre de sept, d'une durée de deux heures, trois à la station Gare-République, elles ont accueilli au total 220 personnes, chiffre apparemment modeste, mais elles ont permis de rencontrer des personnes qui ne sont sans doute allées à aucune autre forme de réunion publique, de leur expliquer l'importance du projet et l'utilité de s'informer, de poser des questions et de donner son avis personnel, notamment en allant sur la plateforme dédiée ou en écrivant.

3.2.2. Les autres instruments de la participation

3.2.2.1. Une plateforme numérique dédiée et le site internet de la Métropole. Une plateforme internet dédiée (www.avenirligne1.jenparle.net) a été mise en place, reprenant les documents d'information (document de concertation, plaquette, dates et lieux des réunions), permettant de formuler des questions, objections et propositions. Les enregistrements vidéos des grandes réunions publiques et sono des ateliers y étaient disponibles quelques jours après leur tenue. Des réponses à des questions fréquemment posées y ont été faites en cours de concertation et toute information nouvelle ou changement sur la concertation y était signalée.

Comme espéré, cette plateforme est vite devenue un lieu central de l'information et de la participation à distance: 11678 visiteurs ont passé une moyenne de 6'21" sur le site, 653 contributions et commentaires y ont été déposés, 1184 vues des vidéos expliquant le projet enregistrées, 602 personnes y ont regardé la vidéo de la réunion d'ouverture et 1501 celles d'autres réunions. Enfin, 617 personnes ont répondu au questionnaire préparé en concertation avec la Métropole par le Conseil du Développement Durable et celui de la Vie Étudiante dans le cadre de l'atelier thématique « Aménagements-Offre de services ».

Le dépouillement des 633 contributions a déjà permis à la Métropole de classer par fréquence les sujets abordés : les variantes de la montée à Brabois (29%) dominant largement. Suivent le matériel roulant (18%), l'intermodalité (12%), la qualité de service (9%), les dessertes (8%), les options (6%) et les problèmes d'insertion de la ligne (5%). Une analyse fine des opinions et de leur argumentation devra être conduite pour donner aux élus de la métropole une vue précise de l'expression publique avant décision. Il va enfin permettre de préparer les réponses, collectives ou individuelles que la Métropole s'est engagée à apporter dans les deux mois suivant la clôture de la concertation.

Les pages dédiées sur le site internet, comprenant notamment les documents de la concertation, délibérations, lien avec la plateforme dédiée et actualités, ont été vues 3500 fois. 50 questions et contributions ont enfin été envoyées par mail à une adresse dédiée de la Métropole.

3.2.2.2. Les réseaux sociaux

Les trois opérations de sponsorship organisées sur facebook les 6 et 11 décembre puis le 18 janvier, sous la forme de l'envoi de 145000 spots informant de la concertation, ont atteint près de 70000 personnes, qui ont vu les messages en moyenne deux fois. 2417 ont donné lieu à des interactions, clics ou commentaires, dont 820 vers le lien avec les pages internet, 204 qui ont donné lieu à un partage, 98 à des commentaires et 569 à des réactions (j'aime, j'adore, wahoo). Elles ont certainement atteint des personnes qui ne se seraient pas intéressées au projet et dont un certain nombre se sont exprimées, même si c'était souvent de façon sommaire.

S'y sont ajoutées des publications régulières sur le fil twitter de la Métropole sur les dates et lieux des réunions..

3.2.2.3. Les registres papier et contributions par courrier postal

Les registres papier installés dans les halls de la Métropole et des 20 mairies de celle-ci n'ont recueilli que 31 contributions. Dans 9 communes, il n'y en a même eu aucune. Enfin, 11 courriers seulement sont parvenus à la Métropole, dont certains ont été simultanément déposés sur la plateforme numérique.

4. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

4.1. Une information abondante, compréhensible par tous et largement diffusée

La Métropole du Grand Nancy a préparé avec soin la concertation préalable et y a consacré des moyens significatifs pour assurer une information aussi complète que l'état d'avancement des études le permettait. Elle a doublé un dossier de concertation complet d'un document résumé de 16 pages très pédagogique, qu'elle a inséré dans son magazine mensuel déposé dans 137000 boîtes à lettres. Le garant a été étroitement associé à ce travail et ses remarques visant à assurer un accès aisé à ces textes ont été prises en compte dans un travail de confrontation constructif.

Pour le garant, la diffusion de l'information sur le projet et la concertation, la variété et la complémentarité des supports et canaux utilisés, la couverture territoriale, la répétition de la diffusion avant et pendant la concertation, l'actualisation régulière du calendrier des manifestations et les multiples appels à la participation citoyenne, ont garanti une concertation réellement démocratique. Les chiffres évoqués plus haut en attestent. On relèvera toutefois que la fixation tardive de la date de la réunion d'ouverture de la concertation a empêché l'intégration du calendrier complet des réunions publiques dans les documents de concertation, suscitant quelques réclamations. Toutefois, le nombre de manifestations organisées et l'effort continu de rediffusion de l'information par l'équipe projet, ainsi que la diffusion vidéo ou sono complète des huit réunions ou ateliers sur la plateforme dédiée, ont garanti à celles et ceux qui voulaient s'informer et s'exprimer de pouvoir le faire.

En outre, la Métropole a complété l'information technique du public en cours de concertation en apportant sur la plateforme une série de 29 réponses aux 29 questions les plus souvent posées.

Sur un point essentiel, cependant, les documents de la concertation ont donné lieu à un vrai malentendu, exprimé avec force par un nombre significatif d'acteurs pendant les réunions publiques, en particulier mais pas seulement à Vandoeuvre, et sur la plateforme dédiée. La présentation, en conclusion de la présentation de la solution de base, des 3 variantes et des 3 options, de « deux scénarios possibles pour le projet » leur a en effet semblé privilégier une des trois solutions de montée sur le plateau de Brabois, la variante 1 recourant à un Bus à Haute qualité de Service avec changement à la station Vélodrome, par rapport à la variante 2, prévoyant un tramway sur rails pour monter par les lacets de l'avenue du Général Leclerc.

Pour ces intervenants, le choix du contenu du scénario « remplacement et développement de la ligne1 », du fait du coût beaucoup plus faible de la montée à Brabois par un BHNS, donne l'impression que la Métropole entend suggérer que seul ce scénario permettrait financièrement de réaliser les options A,B et C, qui intéressent plusieurs territoires. Dès lors, ils ont estimé que les jeux étaient faits d'avance et la concertation biaisée. Et le fait que, dès le début de chaque réunion publique, le vice-Président de la Métropole chargé du dossier ait répété que ces deux scénarios n'étaient ni contraignants ni alternatifs, n'a pas suffi. Pour avoir assisté de bout en bout à 14 des 15 manifestations publiques de la concertation, et tout en reconnaissant que cette synthèse pouvait prêter à confusion, le garant a pu constater que les élus chargés du dossier et l'équipe projet se sont posés, en écoutant leurs concitoyens tout au long de la concertation, beaucoup de questions sur la meilleure solution, tant la pondération des multiples facteurs de différentes natures paraît complexe et se prête mal aux conclusions simplistes.

4.2. Le quasi abandon des moyens d'expression anciens au profit des moyens numériques : un message pour la suite du projet.

Les chiffres relevés par canal d'expression du public font ressortir une utilisation massive de la plateforme numérique, du site internet de la Métropole et des réseaux sociaux, tant pour s'informer que pour s'exprimer. Ils permettaient en effet, à la fois, de prendre connaissance des deux documents de fond et de s'exprimer, ceci n'importe quel jour et à n'importe quelle heure, en fonction des moments de liberté de chacune et chacun. D'ailleurs, la plateforme a été très utilisée en fin de semaine.

Pour la communication sur la suite du projet, sur les conclusions tirées de la concertation publique et des études détaillées restant à conduire avant l'enquête publique, ces canaux paraissent offrir une garantie d'efficacité. Néanmoins, la fracture numérique touche particulièrement les personnes vulnérables, en difficulté pour s'informer et se déplacer. Les transports en commun sont souvent leurs seuls moyens de déplacement. Un certain nombre d'entre elles ont fait valoir pendant la concertation que la situation actuelle -saturation, espaces et aménagement insuffisants- leur est très nettement défavorable. Pour les toucher, le truchement le magazine de l'agglomération est sans doute le meilleur canal.

4.3. Les avis du public sur le projet : des points saillants

4.3.1. **La proposition d'un tramway sur rails, hors du cas de Brabois**, a été reçue favorablement. Les explications du maître d'ouvrage sur les raisons de ne pas choisir un tramway sur pneus, en particulier sa volonté de ne pas prendre à nouveau le risque de se trouver face à un constructeur unique, ont été bien comprises.

4.3.2. **Le choix entre site propre exclusif et circulation partagée (avec les autres véhicules)** a été plus discuté, les uns souhaitant la circulation en site exclusif et la priorité absolue aux croisements, pour élever la vitesse commerciale, les autres ne le souhaitant pas, par exemple pour la traversée de Saint Max, afin de ne pas nuire à la vitalité des commerces le long des axes principaux.

4.3.3. le choix du mode et de l'itinéraire de montée à Brabois a dominé largement la concertation, fait l'objet des débats les plus passionnés, des désaccords et contestations les plus marqués, et même en partie cannibalisé d'autres sujets ou solutions. Les intervenants se sont divisés sommairement en plusieurs groupes :

- les partisans, très organisés, de la montée au plateau de Brabois par tramway sur rails, sans changement à la station Vélodrome, quelles qu'en soient les modalités, considéré comme un recul et jugé impossible à organiser dans cet espace sans encombrements ni retards. Pour nombre d'entre eux, les contraintes foncières, la complexité des travaux de génie civil à effectuer, les trajectoires tendues imposées au tram et à la circulation générale, enfin le coût de cette variante (100M.€), qui a pourtant fait l'objet d'une contre-expertise indépendante confirmant le premier chiffrage, avant même la concertation, ont été largement surestimés. Comme évoqué plus haut, une bonne partie d'entre eux ont jugé aussi que le contenu des scénarios de synthèse masquait un choix déjà fait .

Il faut bien aussi constater que beaucoup de personnes, sans doute même une majorité, ont exprimé un réflexe de rejet presque instinctif à tout changement de véhicule place du Vélodrome. D'autres, moins systématiques, se demandaient comment on parviendrait à aménager la place du Vélodrome pour assurer à la fois le passage du tramway au BHNS (avec la présence simultanée d'un, deux voire trois bus pour assurer la correspondance instantanée compte tenu de la différence de capacité des deux types de véhicules), le passage des autres lignes du réseau STAN, l'arrêt des cars scolaires, et la circulation des autres véhicules, en particulier aux heures de pointe, alors

que c'est déjà difficile sans changement. Les personnes âgées, vulnérables ou avec des bébés craignent d'avoir les plus grandes difficultés pour monter dans les véhicules lors du changement. Est-on sûr, inversement, de pouvoir monter l'avenue du Général Leclerc dans de bonnes conditions de régularité du trafic?

De nombreuses voix, enfin, se sont élevées pour demander à la Métropole de se montrer ambitieuse en desservant le technopôle Henri Poincaré par un moyen moderne et performant capable de durer 50 ans, qui renforce la dynamique de développement de celui-ci et donne une image du Grand Nancy dont chacun puisse être fier.

-les partisans de la solution du BHNS, compte tenu de son coût modeste (10M.€ HT.) qui permettrait, dans l'enveloppe financière allouée à ce stade, de réaliser les trois options d'extension sans peser trop lourdement sur la fiscalité, en raison aussi d'un temps de parcours limité (8' contre 11 à 12 dans la solution précédente) et d'un tracé simple qui garantirait la fiabilité et la régularité de la desserte. Parmi eux figuraient aussi des riverains des lacets de l'avenue du Général Leclerc, craignant, dans la solution précédente, soit une expropriation, soit de se trouver en contrebas de la chaussée et avec des difficultés pour sortir leur voiture.

- La variante 3 (150 M€) passant par le boulevard des Aiguillettes puis traversant le jardin botanique par un tunnel et une tranchée enterrée, a été très peu évoquée pendant la majeure partie de la concertation, bien qu'elle offre une montée par tramway sans changement, ceci sans doute en raison de son coût très élevé et de ses impacts, en cours d'étude, sur la flore et un théâtre paysager remarquable. Mais lors du dernier atelier thématique, consacré au technopôle, en fin de concertation, son intérêt a été souligné par plusieurs intervenants, à la suite des explications techniques complémentaires données sur les trois variantes par l'ingénieur en charge du projet au cabinet EGIS, et vu comme une solution de long terme innovante qui pourrait être amorcée par la réalisation de l'option B d'extension de la ligne 1 jusqu'à l'entrée du jardin botanique afin d'améliorer sans attendre le transport des étudiants et chercheurs travaillant dans ce secteur.

574 avis ont été déposés sur la plateforme sur les trois variantes de montée à Brabois, dont 278 sur le BHNS et 210 sur la correspondance entre le tramway et le BHNS, 55 sur la variante 2 de montée en tramway par l'avenue du Général Leclerc sans changement, et 31 sur la variante 3 de montée en traversant le jardin botanique. Il appartient à la Métropole de préciser comment ces avis se départagent, par variante, entre avis favorables et défavorables, d'analyser les arguments développés et de faire connaître les résultats de ce dépouillement.

On notera qu'à l'occasion de ce même atelier, la solution du téléphérique, signalée dans le document de concertation mais écartée par la Métropole, a été évoquée par plusieurs intervenants, comme elle l'avait été dans les réunions publiques et certaines contributions. Les explications données pendant cet atelier sur son inadaptation au cas spécifique de Brabois ont paru clore le débat.

4.3.4. La question des trois options d'extension de la ligne a été « prise en otage » par celle de la montée au plateau de Brabois. Aucune de celles-ci n'a fait l'objet d'une opposition frontale ou de principe mais plutôt, pour deux d'entre elles, de réticences particulières.

- **L'option A** (15M€ HT) de poursuite de la ligne au nord-est depuis les casernes Kléber jusqu'au secteur industriel et commercial de la Porte Verte (600 à 1200m d'extension) fait craindre aux commerçants du centre ville de Nancy que la modernisation de cette zone avec l'arrivée du tramway ne leur fasse perdre des clients. Les habitants de communes périurbaines comme Seichamps, Pulnoy ou Saulxures ,qui pourraient trouver avantage à laisser leur

voiture sur un parking aménagé à ce nouveau terminus et descendre par le tramway dans le centre, se sont peu exprimés dans les réunions. 62 contributions ont néanmoins été déposées sur la plateforme dédiée.

- **L'option B** (25M€ H.T), partant de la place du vélodrome, empruntant le boulevard des Aiguillettes et longeant le site universitaire jusqu'au jardin botanique, n'a fait l'objet que de 18 contributions et n'a pas rencontré d'opposition particulière. Elle semble assez naturellement considérée comme une amélioration importante pour les étudiants et chercheurs du campus des Aiguillettes, laissés actuellement par la ligne 1 à au moins 700 m de leur site d'activités.

- **L'option C** (20M€ HT) d'extension par le boulevard de l'Europe jusqu'à la zone d'activité de Roberval, aux confins des communes D'Heillecourt, Houdemont et de Vandoeuvre, a fait l'objet d'un intérêt marqué, puisque des élus ont demandé l'organisation d'une réunion publique supplémentaire, le 19 janvier, avec une assistance néanmoins limitée et que 50 contributions ont été déposées sur la plateforme.

Les réticences émises sur cette option sont les mêmes que celles exprimées à l'encontre de la branche nouvelle du tracé de base allant de la place du vélodrome jusqu'au carrefour avec l'avenue Jeanne d'Arc, à l'ouest, pour mieux desservir le secteur des Nations et les quartiers en rénovation urbaine. Elles sont fondées sur l'idée qu'une desserte par bus serait suffisante en termes de capacité. Mais aucune démonstration étayée n'a été présentée pour justifier cette affirmation. Derrière cette position se profile peut-être l'idée que l'absence de branche allant depuis la place du vélodrome jusqu'aux Nations puis Roberval améliorerait mécaniquement la fréquence de desserte du plateau, entraînerait une économie et, favoriserait la solution du tramway pour Brabois.

Inversement, les défenseurs de l'option Roberval voient en elle la possibilité de créer une nouvelle porte d'entrée au sud, de créer un parking-relais au terminus du tramway près de l'échangeur autoroutier, et d'inciter ainsi les automobilistes à aller dans le centre par un transport collectif plutôt qu'en voiture.

Les défenseurs d'une promesse faite en 2001 de desservir les Nations et contribuer ainsi à structurer le centre de Vandoeuvre, n'entendent évidemment pas que la nouvelle branche soit remise à plus tard, mais certains d'entre eux ont émis l'idée que la prolongation vers Roberval pourrait être réalisée dans un second temps.

Comme pour les trois variantes, il appartient au maître d'ouvrage, de dépouiller les avis émis sur chacune de ces trois options puis d'analyser le sens, favorable ou défavorable de ces avis et l'argumentation utilisée.

4.3.5. Les coûts : au-delà de la contestation des chiffrages évoquée plus haut, cette question a donné lieu à des expressions très tranchées et contrastées : un certain nombre d'intervenants ont affirmé que le coût ne devait pas être un obstacle dès lors qu'on voulait vraiment organiser un système moderne, innovant et ambitieux. Parmi eux, des partisans de la montée au plateau par l'avenue du Général Leclerc. A l'inverse, il a paru impensable à d'autres que l'on puisse imaginer dépenser 100M.€ pour cette solution dès lors qu'il existe une alternative à 10M€ (peut-être 15 ou 20 puisqu'il faut remplacer les BHNS tous les 15 ans, contre 30 environ pour les rames de tram, ce qui a été reconnu par le maître d'ouvrage), fût-ce au prix d'un changement sur le même quai.

4.3.6. L'organisation des travaux : cette question suscite très normalement des interrogations et des craintes. Elles ont été très nombreuses et le demeureront certainement jusqu'au bout dans la mesure où, à un stade aussi amont, le maître d'ouvrage ne peut que manifester une attention profonde et énoncer quelques principes.

CONCLUSIONS

Une concertation réelle qui appelle une suite

La concertation préalable conduite du 27 novembre 2017 au 27 janvier 2018, a atteint ses objectifs en matière d'information et de participation du public, grâce à une préparation approfondie, à la densité et à la variété des formules et instruments mis en œuvre. Avec notamment 137000 plaquettes déposées dans les boîtes à lettres, près de 70000 posts vus, 750 contributions par différents canaux, 570 réactions, la Métropole a suscité une mobilisation significative de la population. 600 visites nouvelles ont même été enregistrées sur la plateforme depuis la fin de la concertation.

Il reste encore à informer la population des conclusions tirées de la concertation et à les justifier, puis à répondre dans les deux mois aux questions posées pendant celle-ci, à faire connaître les conclusions tirées des études détaillées à venir avant la présentation du projet complet mis à l'enquête publique, et à expliquer le projet définitivement adopté à l'issue de cette dernière. Il sera enfin très important d'associer la population à la préparation des travaux et de la phase transitoire de la desserte. La mise en place d'une concertation post concertation constituerait dans cet esprit un élément positif.

Un sujet clé : la montée au plateau de Brabois

Un des points du projet, à savoir le mode, les conditions et l'itinéraire de montée au plateau de Brabois, s'est imposé avec force dans la concertation. Il est celui qui a été le plus évoqué et sur lequel l'opinion est la plus partagée, avec des positions marquées. Il présente une difficulté particulière : la concertation préalable se situe en effet très en amont de l'enquête publique, précisément pour permettre une concertation sur les très grandes lignes du projet. De ce fait, et très normalement, un nombre important d'études détaillées ne sont pas encore réalisées à ce stade. C'est bien le cas pour le choix entre les variantes de montée au plateau de Brabois.

De façon légitime, un certain nombre d'intervenants auraient voulu que puisse leur être exposé dès maintenant, pour la variante 2 passant par l'avenue du Général Leclerc, le tracé précis de la ligne, le partage exact de la voie dans les deux sens entre les tramways montants et descendants et les autres véhicules, l'étendue des contraintes foncières. Or les études correspondantes se tiennent, ont des effets en chaîne les unes sur les autres et ne sont pas terminées, voire pour certaines engagées. A ce stade, donc, il n'est pas possible de détailler tous ces points, même si les constats faits à l'occasion des premières études ont fait ressortir que l'insertion du tramway dans cette montée serait possible mais complexe, imposerait des travaux de reprofilage et de soutènement importants compte tenu de la pente, des lacets et de la nécessité de redresser l'assiette de la voie.

Des partisans déclarés du passage par cette voie affirment que ces difficultés sont surestimées et que cela fausse les comparaisons entre variantes. Inversement et objectivement, les caractéristiques de la variante 1 passant par l'avenue Jean Jaurès sont déjà largement connues car les questions techniques à résoudre pour le passage d'un BHNS sont assez simples. Celui-ci pourrait utiliser la chaussée existante sans beaucoup de travaux car dans son fonctionnement actuel le TVR s'apparente sur cette section à un trolley-bus.

On se trouve donc devant trois variantes entre lesquelles le niveau de précision des caractéristiques ne peut être aujourd'hui le même. C'est au maître d'ouvrage, après avoir pris connaissance de la totalité des contributions et opinions exprimées, de juger s'il estime nécessaire de réunir et présenter des éléments complémentaires de comparaison ou s'il a suffisamment d'éléments pour arrêter sa position, compte tenu notamment de la situation technique de la ligne 1 et du calendrier aujourd'hui envisagé.

Un projet en plusieurs étapes ?

Durant la concertation, et du fait du coût important de certaines solutions non rejetées au plan strictement technique, l'hypothèse d'un projet complet mais réalisé en plusieurs temps a été évoquée à diverses reprises par des intervenants.

Certains ont évoqué par exemple la possibilité de considérer la montée à Brabois par un BHNS comme une étape transitoire et réversible vers la montée en tramway, soit par l'avenue du Général Leclerc, soit par le jardin botanique, l'extension par le boulevard des Aiguillettes pouvant constituer dans ce dernier cas une première étape vers une solution de long terme par tramway. D'autres ont évoqué l'extension vers Roberval comme devant être réalisée plutôt à moyen terme. Ce point du débat rejoint le précédent en matière de calendrier.

Il appartient désormais au maître d'ouvrage, sur la base des enseignements de la concertation préalable, d'estimer par quel processus, avec quel contenu et selon quelles étapes et calendrier il entend poursuivre son projet et la concertation avec la population de la métropole.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 : Notice du projet (56 pages).**
- **ANNEXE 2 : Plaquette (16 pages) « Informez-vous et exprimez-vous » diffusée à 150000 exemplaires.**
- **ANNEXE 3 : Questionnaire du Conseil de Développement durable et du Conseil de la Vie Étudiante du Grand Nancy pour l'atelier thématique « Aménagements-Qualité de service ».**



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 83 30
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr