PLAN MÉTROPOLITAIN
DES MOBILITÉS
(PDM)

BILAN DE LA **CONCERTATION**

Ouvrir ensemble le champ de la « ville relationnelle »

Le Plan Métropolitain des Mobilités a été pensé et construit avec l'ambition de transformer le plan de déplacement des habitants du Grand Nancy, afin de répondre aux attentes de tous les usagers – tous modes confondus, et de donner un nouvel horizon aux mobilités pour les 15 prochaines années.

En quelques mois, de nombreux rendez-vous ont permis de partager et d'échanger sur les réseaux existants, tout autant que sur ceux à venir, que ce soit pour les transports en commun, la circulation automobile et les mobilités actives. Des temps d'échanges multiples, intervenus également avec nos voisins pour de meilleures connexions au sein du bassin de vie. Bien sûr, les services associés aux mobilités, ainsi que les évolutions récentes en matière de pratiques de déplacements et de consommation, mis en exergue encore plus fortement avec l'épidémie, n'ont pas été oubliés.

Élus, partenaires, usagers, associations, grand public ont pu s'exprimer à l'occasion d'ateliers spécifiques ou thématiques, de journées de terrain ou des temps forts des assises de la mobilité. Nous souhaitons ici remercier la forte mobilisation de l'ensemble des participants, et notamment les instances participatives métropolitaines du Conseil de développement durable et du Comité des partenaires mobilité. Autant d'acteurs et d'occasions qui ont permis d'ouvrir ensemble le champ de la « ville relationnelle », pour prendre du recul au-delà même du besoin de se déplacer.

L'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité de vie, l'accès de chacun aux services et plus globalement le renouvellement des manières d'appréhender l'aménagement des espaces publics, correspondent à des aspirations profondes de l'ensemble des personnes et acteurs qui ont participé à cette démarche.

Les échanges et le dialogue vont désormais se poursuivre dans la mise en œuvre concrète du P2M et pour tous les modes de déplacement. Et nous continuerons ensemble à fabriquer des réponses de mobilités en phase avec les grands enjeux de santé publique, de justice sociale et de transition écologique.

Laurence WIESER,
conseillère déléguée aux mobilités actives et à la qualité de l'air

Patrick HATZIG,
vice-président aux mobilités

Stéphanie GRUET,
conseillère déléguée à la participation et à la coopération citoyenne

Charlotte MARREL,
conseillère métropolitaine et adjointe aux mobilités à la Mairie de Nancy

L'AGENDA DE LA CONCERTATION

La concertation est un moment de partage pour faire converger tous les chemins de vos désirs jusqu'au temps fort des Assises des Mobilités le 3 juillet.

Se déroulant du 27 avril au 3 juillet, elle va permettre de cheminer ensemble vers un futur désirable où les mobilités dans le Grand Nancy seront non seulement plus propres et plus fluides, mais aussi plus intuitives, inclusives et agréables.

Faciliter la vie du plus grand nombre veut aussi dire tenir compte au plus près des besoins, attentes et désirs de tous les usagers. **Venez échanger et débattre avec vos concitoyens lors de ces moments d'échange et d'écoute mutuelle !**

Les objectifs de la concertation

1. Partager les valeurs qui orienteront les choix quant aux mobilités futures.
2. Identifier les lieux-clés au sein de la Métropole qui auront vocation à se transformer pour accueillir ces futures mobilités.
3. Prioriser les actions et les lieux d'intervention, les agencer en un programme opérationnel cohérent capable d'orienter la feuille de route des Mobilités pour la prochaine décennie et au-delà.

Neuf ateliers thématiques (en visio-conférence) horaires : 17h-20h

- n°1 – 27 AVRIL – Réseau de routes et espaces publics
- n°2 – 29 AVRIL – Modes actifs, nouvelle vie ?
- n°3 – 04 MAI – La ville de la Rencontre
- n°4 – 06 MAI – La ville du Dehors
- n°5 – 11 MAI – La ville amie de toutes les Générations
- n°6 – 18 MAI – La ville du Faire et du Tiers solidaire
- n°7 – 21 MAI – La ville de la Surprise
- n°8 – 25 MAI – La ville Comestible
- n°9 – 27 MAI – La ville de la Nuit et du Week-end
- n°10 – 1er JUIN (en présentiel) – Atelier balade croquée

courant juin

Concertation sur le terrain avec le grand public

- Parcours commentés,
- herbier des mobilités,
- cartes mentales, etc.

plus d'infos à venir

3 JUILLET

ASSISES DE LA MOBILITÉ

ouvertes à tous

Les prochaines étapes

- été 2021 – Première étape de la piétonnisation de l'hypercentre de Nancy + Évaluation concertée du dispositif
- automne 2021 – Rédaction du P2M
- automne 2021 – Délibération du P2M

FABRIQUONS ENSEMBLE LA MÉTROPOLE FACILITATRICE DES MOBILITÉS QUI VOUS RESSEMBLE !

SOMMAIRE

1. Enjeux et principes méthodologiques — page 6

2. Approche thématique : les 7 figures de ville — page 10

3. Les participants de la concertation — page 12

4. Les données du territoire par SCALEN, comme socle partagé des connaissances — page 22

5. L'éclairage d'INDDIGO sur les mobilités actuelles et projetées pour répondre à des objectifs ambitieux — page 26

6. Synthèses des ateliers d'introduction à la ville relationnelle — page 28

7. Synthèses des ateliers sur les 7 figures de ville — page 30

8. Synthèse des ateliers spécifiques sur les objectifs et les indicateurs partagés du P2M — page 44

9. Les lieux candidats aux évolutions, dont certains seront démonstrateurs sur le temps du mandat — page 48

10. Verbatim des propositions déposées sur la plateforme de participation citoyenne — page 62

11. Comment faire émerger la « ville relationnelle » ? — page 67

1. Enjeux et principes méthodologiques

Un large mouvement d'écoute citoyenne

La Métropole du Grand Nancy a engagé au fil de l'année 2021 un processus de concertation élargi avec toutes les parties prenantes et les représentants de la société civile afin d'élaborer son Plan Métropolitain des mobilités (P2M). Cette mobilisation très ouverte a rassemblé de façon intense les contributions des acteurs lors de divers moments phare qui ont permis des échanges riches sur des centaines de propositions, au printemps et à l'automne.La concertation visait à ouvrir le champ des possibles sur deux thèmes essentiels à l'avenir des mobilités dans le bassin de vie nancéien : la multimodalité et ladécarbonisation des mobilités.

Afin de viser une cohabitation plus harmonieuse entre tous les modes de transport et l'essor d'un territoire véritablement multimodal, la concertation a permis de faire émerger les pistes d'actions suivantes :

1. Offrir des infrastructures de mobilité en transports en commun à la fois plus capacitaires et plus fiables, en garantissant l'extension des sites propres et un travail fin sur l'optimisation des carrefours à feux pour assurer la priorité aux transports en commun.

2. Garantir la sécurité et le confort de tous les Grands Nancéiens, en particulier les publics les plus vulnérables que sont les enfants et les personnes âgées, pour leurs déplacements effectués à pied et à vélo, afin d'augmenter dès à présent et très rapidement la part modale conjointe de ces modes. Ces derniers favorisent le maintien en bonne santé et sont d'ores et déjà décarbonés. Les données produites lors de la concertation par Scalen et Indigo ont mis en évidence le fort potentiel de report modal depuis la voiture particulière sur les courts trajets. Ce report permet d'envisager un gain de 15 points sur la pratique de la marche et du vélo sur la prochaine décennie. Des mesures ciblées d'accompagnement à l'intensification du recours à ces modes sont requises pour satisfaire les besoins liés aux dynamiques de proximité.

3. Optimiser la place donnée aux déplacements ayant recours à la voiture particulière, en travaillant notamment sur la simplification du fonctionnement des entrées de ville, des principaux carrefours et axes pénétrants afin de faciliter l'usage du réseau principal pour ceux qui en ont toujours besoin. Les conditions liées au stationnement en surface et en souterrain doivent être révisées de façon à clarifier les possibilités de se garer pour avoir accès aux principaux attracteurs du territoire.

Pour atteindre l'objectif de réduction d'un quart des émissions à l'horizon 2030, conformément aux engagements régionaux et nationaux, la Métropole du Grand Nancy a voulu orienter les

débats sur les leviers d'action prioritaires à actionner lors de la prochaine décennie afin de permettre à tous les Grands Nancéiens d'effectuer des choix plus decarbonés pour leurs déplacements. Trois pistes d'action se dégagent à la fois des ateliers avec les maires, les ateliers participatifs et les diverses réunions thématiques avec les associations et les rencontres avec les autres EPCI voisines :

1. Optimiser le nombre et la distance des déplacements carbonés pour réduire le nombre de kilomètres parcourus en encourageant les mobilités de proximité à pied et à vélo ainsi que le report modal vers les transports publics pour les déplacements de longue et moyenne distance. Une meilleure coordination avec les territoires voisins est recherchée, notamment dans les dossiers qui concernent l'essor du rail et les axes forts interurbains de transports publics. Sont visées notamment des actions portant sur la montée en puissance servicielle des gares et autres pôles d'échanges majeurs, l'optimisation du stationnement avec le développement de plusieurs P+R situés à des emplacements stratégiques, et le transfert de certains déplacements de courte et moyenne distance sur le vélo électrique et le covoiturage.

2. Encourager l'acquisition de véhicules zéro émissions en équipant le territoire avec des bornes de recharge et autres services dédiés aux modes de propulsion decarbonés, qu'il s'agisse de voitures électriques ou de vélos électriques.

Trois leviers d'action vont se traduire concrètement sur le territoire par la matérialisation :

1. Du nouveau réseau de transports publics
2. Du nouveau réseau cyclable
3. Des lieux-candidats, des espaces publics démonstrateurs des nouvelles façons de se mouvoir et cohabiter à Nancy

Dans le sillage de cette année toute entière consacrée à ce large mouvement d'écoute citoyenne, un grand pas est accompli avec la mise en délibération du Plan Métropolitain des Mobilités le 25 novembre 2021. Le Plan est certes la résultante de ce long et riche processus d'échanges entamé avec les élus, les Grands Nancéiens et les représentants de nos territoires voisins, mais il ne met pas un point final à ces échanges. Au contraire, il n'en affirme que plus fort la nécessité de les poursuivre, dans un esprit d'écoute bienveillante et de coopération inclusive, au fil des années à venir. Dans nos rôles respectifs, nous devons contribuer tous ensemble à la construction de toutes nos mobilités de demain.

Fiche d'identité de la concertation

Les objectifs

La concertation a permis d'alimenter le travail d'élaboration du P2M dont la définition des grands principes sont définis dans la délibération présentée au Conseil métropolitain du 25 novembre 2021. Noué avec les acteurs de la mobilité, les usagers, les commerçants, et les citoyens, le dialogue a porté sur l'émergence de la « Ville relationnelle », plus apaisée. Le dialogue a également permis de privilégier des choix plus décarbonés en favorisant notamment l'évolution des parts modales de déplacement.

La base du dialogue

Les 7 figures thématiques de la ville ont fait l'objet d'une réflexion partagée : la ville de la rencontre, la ville du dehors, la ville amie de toutes les générations, la ville du faire et du tiers solidaire, la vile de la surprise, la ville nourricière, la ville du temps libre.

3 projets clés

- **Le nouveau réseau de transport en commun**
- **Le nouveau réseau cyclable**
- **9 lieux-candidats (places, rues) ont été identifiés et retenus dans les communes du territoire.**

À la lumière des 7 figures de la ville, de nouvelles manières de se déplacer et de vivre ensemble seront expérimentées, en privilégiant l'évolution des aménagements.

6

La durée

6 mois de dialogue d'avril à octobre 2021

Animation

Sonia Lavadinho, experte en mobilités du cabinet Bfluid, et les services de la Métropole du Grand Nancy et de la Ville de Nancy

Les rencontres

10 ateliers en visio-conférence avec les acteurs et partenaires de la mobilité

1 atelier en présentiel avec les élus des EPCI des bassins de vie

2 ateliers en présentiel avec les maires et les adjoints des communes du Grand Nancy

3 journées de rencontres sur le terrain avec les habitants et les usagers en mai et octobre 2021

2 Assises des mobilités les 3 juillet et 9 octobre 2021

300 contributions sur la plateforme jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

ET AUSSI

- Tour des communes, rencontres dédiées aux aménagements cyclables entre le 4 février et le 28 juin 2021
- Rencontres diagonostic, objectifs, cartes sur table avec les associations entre le 14 janvier et le 3 septembre 2021
- Rencontres avec les EPCI
- Réunions dédiées au vélo dans le bassin de vie avec Seille et Grand couronné. Rencontres sur les mobilités avec le Toulois et Moselle & Madon
- Deux séances plénières avec le Comité des partenaires mobilités

2. Approche thématique : les 7 figures de ville

La méthodologie de la concertation a reposé sur la transformation des espaces publics métropolitains afin de faire plus de place aux sept figures de la « ville relationnelle ».

Elles ont proposé des leviers sur lesquels asseoir la construction de notre vision de demain pour une métropole attentive au bien-être des citoyens, qui fait évoluer les mobilités sur son territoire au regard, notamment, des enjeux de décarbonation, de meilleure qualité de l'air, de réduction des nuisances sonores, de lutte contre la sédentarité :

1. La ville de la Rencontre, afin de soutenir le lien social et la vitalité économique et commerciale de nos centres-villes et centres-bourgs

2. La ville du Dehors, afin de renforcer pour tous, et notamment les enfants, le contact au quotidien avec la nature et le Vivant en ville

3. La ville Amie de toutes les générations, afin de renforcer la solidarité intergénérationnelle en donnant une vraie place aux enfants et aux personnes âgées dans tous nos espaces publics centraux autant que dans nos cœurs de quartier

4. La ville du Faire et du Tiers solidaire, afin d'offrir des espaces de créativité et d'inventivité à l'usage des tissus culturels et associatifs et renforcer le rôle de la société civile dans la fabrication de notre territoire

5. La ville de la Surprise, afin de faire une nouvelle place à la présence de l'art dans la ville et valoriser à leur juste mesure les parvis de nos lieux patrimoniaux et culturels et ainsi augmenter le rayonnement de notre métropole

6. La ville Nourricière, afin d'accompagner l'essor d'initiatives citoyennes ou émanant du tissu économique favorisant la ville productive, l'agriculture de proximité et la sensibilisation aux enjeux de circuits courts et d'autonomie alimentaire au sein du territoire métropolitain

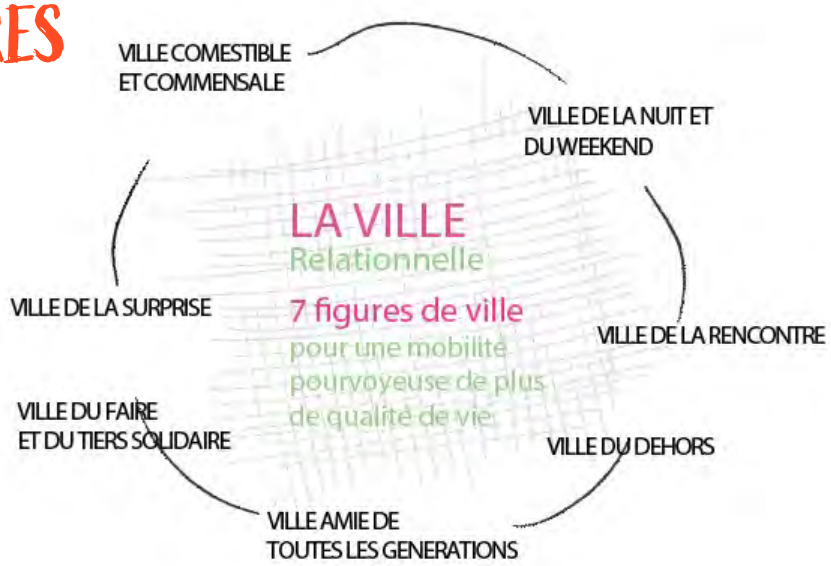
7. La ville du Temps libre, afin de faciliter les déplacements également le soir et le weekend et permettre à tous les Grands Nancéiens de tirer le meilleur parti des nombreux équipements et espaces verts métropolitains pour investir des moments dédiés à la détente, aux loisirs, aux sports et aux sociabilités

3. Les participants de la concertation

LES ATELIERS DES ACTEURS ET PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ

2 ATELIERS en visioconférence sur le partage de connaissance des données du territoire

7 ATELIERS en visioconférence sur la Ville relationnelle



PROFIL DES INVITÉS

Comité des partenaires mobilité (Société civile)
Conseil de développement durable (Société civile)

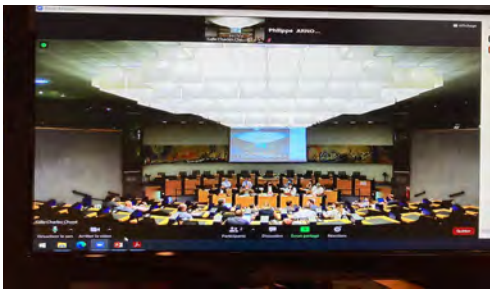
Les partenaires économiques (CCI, Zones ATP, Commerçants...)

Commission métropolitaine des mobilités (élus)
Groupe de travail métropolitain sur les mobilités (élus)

L'ensemble des élus municipaux

Les agents des services métropolitains

UN ATELIER AVEC LES EPCI DU BASSIN DE VIE



Un travail sur la multimodalité dans le bassin de vie nancéien, au moyen d'une enquête et d'échanges en présence de :

Bassin de Pompey
CC Moselle & Madon
CC du Pays du Saintois
CC de Seille et Grand Couronné
CC des Terres Touloises
CC de Vezouze en Piémont
Multipôle
Pays Colombey et Sud Toulois

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

QUELLE MULTIMODALITÉ POUR LE BASSIN DE VIE NANCÉIEN ?

RESTITUTION ATELIER BASSIN DE VIE

LES PREMIERS RETOURS DES EPCI

1 JUSQU'À QUELLE DISTANCE EST-IL PERTINENT DE PRIORISER LA MULTIMODALITÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ?

- 5 km : 0 RÉPONDANT
- 10 km : 0 RÉPONDANT
- 20 km : 5 RÉPONDANTS
- 30 km et plus : 4 RÉPONDANTS
- 20/30 km et plus : 2 RÉPONDANTS

2 SUR QUELS COULOIRS EST-IL PERTINENT DE PRIORISER LA MULTIMODALITÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ?

- Sur les couloirs déjà bien desservis par des gares / Pôles Échanges Multimodaux (PEM). — x6 réponses
- Sur les couloirs à haut potentiel pour créer des liaisons modes actifs / voies vertes. — x4 réponses
- Sur des couloirs aujourd'hui empruntés uniquement par la voiture, à aménager de façon multimodale. — x6 réponses

3 QUELS MOYENS FAUT-IL METTRE EN PLACE POUR FACILITER LA MULTIMODALITÉ POUR LE MOTIF ACHATS DANS LA MÉTROPOLE ?

- Développer un service de livraison efficace et solidaire. — x2 réponses
- Créer des Parking Relais. — x3 réponses
- Développer une intégration tarifaire (un tarif unique « TER + Bus » par exemple). — x3 réponses
- Créer des navettes. — x2 réponses

Et pour le report modal sur le vélo, on fait quoi ?

« *Location de vélos utilitaires entre 2 comcom et centre-bourg + subvention matériel (remorque/caddie).* »

« *Aménager les bus pour qu'ils puissent accueillir des vélos.* »

« *Renforcer le développement et la sécurisation de la pratique cyclable (circulation et stationnement).* »

« *Des voies sécurisées et faciles à identifier pour les modes doux.* »

Autres propositions :

- → *Il faut œuvrer à une réelle efficacité des alternatives si l'on veut qu'elles soient effectivement utilisées par les usagers.*
- → *Desserte TEC ».*
- → *TAD ciblé sur zone commerciale.*
- → *Une offre locale (TC) en rabattement sur le TER dont l'offre aurait été renforcée.*
- → *Logique de PEM > site propre train > arrivée Nancy centre fluide et rapide > connexion facilitée des réseaux de mobilité inter-métropolitains : tram, BHNS, TC, vélos…*
- → *Proposer des services retour (taxi, etc.) lors d'un aller en TC. Dans les Zones d'Activités, faire les courses sans voiture (grande surface, magasins de matériaux, etc.).*
- → *Déporter les drives plus loin des zones commerciales.*

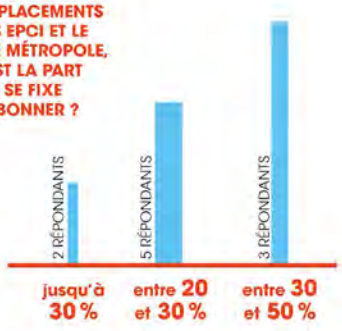
4 QUE FAUT-IL METTRE EN PLACE POUR SE RENDRE DANS LES ZONES D'EMPLOI ET D'ACHATS AUTREMENT QU'EN VOITURE ?

- Créer des voies vertes confortables depuis les couronnes pour desservir les zones d'activités. — x5 réponses
- Mieux aménager les liaisons à pied ou à vélo/VAE entre les gares/PEM et les zones d'activités. — x7 réponses
- Mieux aménager les gares/PEM en services et aménités pour les pendulaires. — x5 réponses
- Optimiser la desserte de transports en commun sur ces zones (fréquence, amplitude horaire). — x7 réponses
- Créer des zones d'activités plus mixtes et plus accueillantes pour la marche et le vélo. — x4 réponses
- Repositionner les commerces au cœur des villes. — x1 réponses

5 LA MEURTHE ET LE CANAL DOIVENT-ILS DEVENIR UN SUPPORT DE DÉPLACEMENTS EFFICIENT POUR RELIER LES TERRITOIRES AU NORD ET AU SUD DU GRAND NANCY ?

6 POUR LA TOTALITÉ DES DÉPLACEMENTS ENTRE LES EPCI ET LE CŒUR DE MÉTROPOLE, QUELLE EST LA PART QUE L'ON SE FIXE À DÉCARBONNER ?

« *Le plus possible et le plus vite possible.* »

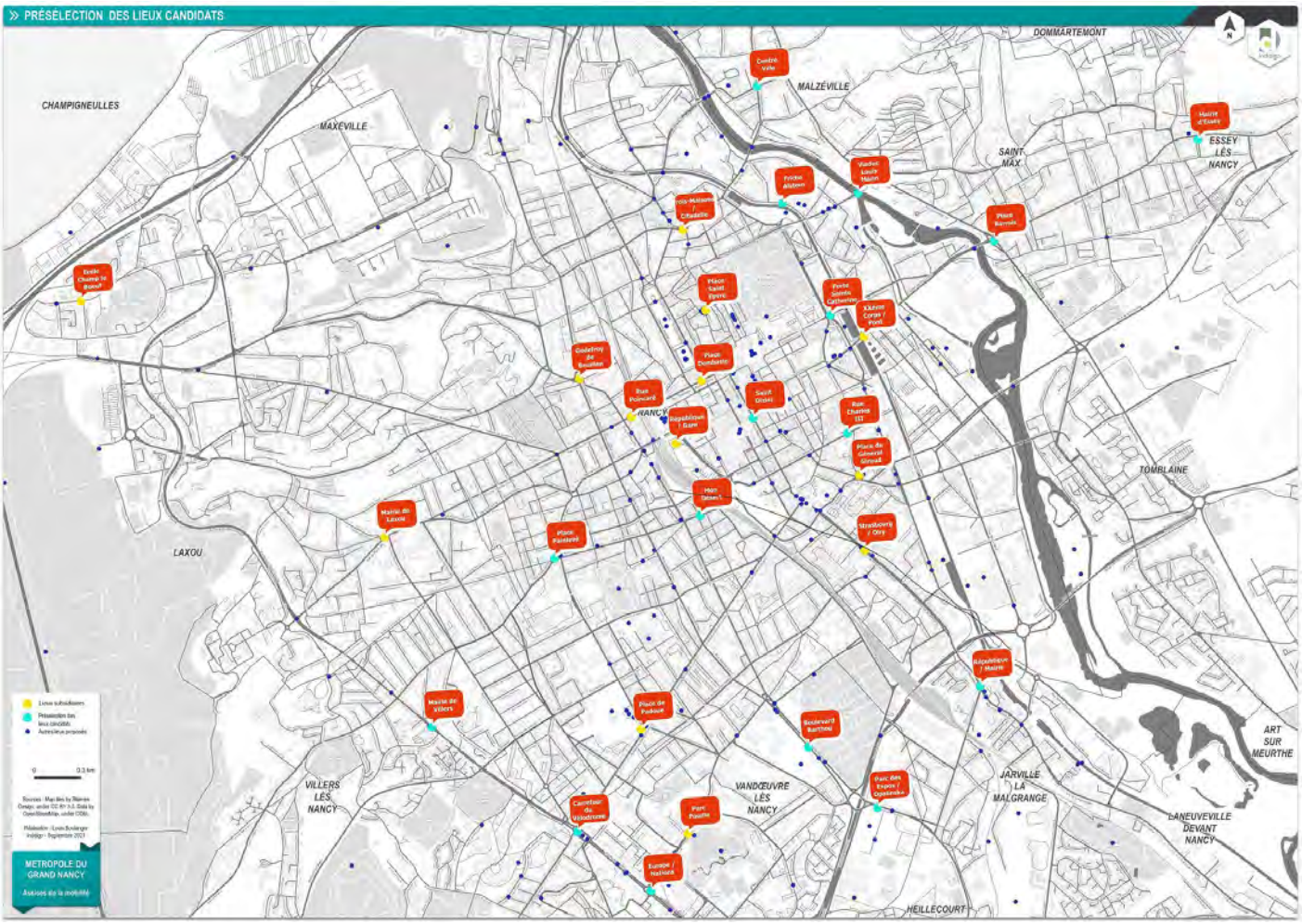


ASSISES DE LA MOBILITÉ — métropole Grand Nancy

LES ATELIERS DES MAIRES

2 ATELIERS en présentiel en juin et septembre 2021. Les communes représentées :

Dommartemont
Essey-lès-Nancy
Fléville-devant-Nancy
Heillecourt
Houdemont
Jarville-la-Malgrange
Laneuveville-devant-Nancy
Laxou
Ludres
Malzéville
Maxéville
Nancy
Pulnoy
Saint-Max
Seichamps
Vandoeuvre-lès-Nancy
Villers-lès-Nancy



16 lieux retenus par les ateliers des Maires

Rue Mon Désert - Nancy
Place Painlevé - Nancy
Rue de la République –Jarville-la-Malgrange
Parc des expositions – Vandœuvre-lès-Nancy
Carrefour du Vélodrome –Vandœuvre-lès-Nancy
Bd de l'Europe – Vandœuvre-lès-Nancy
Bd des Aiguillettes –Villers-lès-Nancy
Rue St Dizier - Nancy
Friche Alstom – Nancy
Viaduc Louis Marin – Nancy
Place Gérard Barrois – Saint Max
Centre ville - Malzéville
Bd Barthou – Vandœuvre-lès-Nancy
Porte Ste Catherine – Nancy
Mairie - Essey-lès-Nancy
Rue Charles III – Nancy

À l'issue de la concertation, 9 lieux ont été retenus.

13 lieux subsidiaires

Place St Epvre - Nancy
Rue Raymond Poincaré - Nancy
Avenue du XX^{e} corps- Nancy
Place Godefroy de Bouillon - Nancy
Place de Padoue - Nancy
3 Maisons Porte de la Citadelle - Nancy
Place Dombasle - Nancy
Place de la République - Nancy
Avenue de Strasbourg Parc Olry - Nancy
Place du Général Giraud - Nancy
Abords du Parc Pouille - Vandœuvre-lès-Nancy
Ecole Albert Schweitzer - Laxou
Saint-Anne - Laxou

LES RENCONTRES AVEC LE GRAND PUBLIC

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

SYNTHÈSE RENCONTRES AVEC LE GRAND PUBLIC

LES SEPT SECTEURS PLAÎT-IL ?

En parallèle des ateliers menés avec les élus, les techniciens et les acteurs institutionnels et associatifs, une série de rencontres – sur le vif – avec des habitants et usagers de la Métropole a été organisée sur deux journées. Localisées sur sept secteurs aux ambiances et configurations distinctes, elles ont permis de prendre le pouls tant sur des points de vue et attentes en termes de transformation de l'espace que sur des profils-type d'usagers aux habitudes de déplacement singulières.

PLACE PAUL PAINLEVÉ (NANCY)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ La place est actuellement considérée comme un grand carrefour dédié aux circulations et difficile à traverser pour les piétons. Si cela rend l'endroit bruyant et pollué, il semble important de maintenir son rôle d'espace circulé, notamment pour les bus qui s'y arrêtent.

« Cette place je la traverse sans trop y faire attention, elle est bruyante et moi faite. Mais c'est un axe important pour les bus donc elle a son rôle quand même. »

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ La place devrait accorder une place plus importante aux piétons, que ce soit pour l'attente des transports en commun, pour la pause et la détente ou pour sa traversée.

→ L'apaisement de la place et la réduction de l'emprise de la voiture pourraient passer un changement du régime de vitesse et des aménagements en conséquence (zone 30, zone de rencontre, création d'un square à la place de quelques places de stationnement ?).

Un lien avec le parc Sainte-Marie pourrait notamment être fait en désasphaltant une partie de la place.

ESPLANADE SIMONE VEIL ET ENTRÉE DU PARC POUILLE (VANDŒUVRE-LÈS-NANCY)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ **L'esplanade Simone Veil** est actuellement à côté d'un carrefour très circulé, dangereux à traverser pour les piétons à certains endroits. L'espace dévolu aux piétons est cependant suffisant, et le lieu considéré comme vivant et agréable. Cette perception peut cependant, pour certains usagers, évoluer à la nuit tombée, transformant l'esplanade en un espace inhospitalier et inquiétant. un autre point négatif majeur : le manque d'efficacité des transports en commun sur le secteur, avec des bus souvent bondés et des passages irréguliers.

→ **Le Parc Pouille**, quant à lui, est un lieu apprécié à l'unanimité, attirant des habitants de Vandœuvre et des communes alentour. Un meilleur respect des limites de vitesse et l'aménagement des entrées du parc serait néanmoins souhaitable.

« Il y a déjà plein de choses qui se passent sur cette place et derrière le marché, ça bouge tout le temps c'est agréable. Mais si la place pouvait accompagner ces activités ça serait super, notamment un espace pour les jeunes parce que ça manque ici. »

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Conserver la fonction circulatoire du carrefour est nécessaire, mais en sécurisant les cheminements piétons, tant vis-à-vis des automobilistes que des cyclistes d'ailleurs. Cheminements qui permettraient la création de continuités entre l'Esplanade, le Parc Pouille et les autres attracteurs alentour.

→ L'Esplanade pourrait davantage conforter les usages actuels (lieu de rencontre, sport en groupe, marché, etc.) en ajoutant de la couleur, des assises en groupe et des plantations. Enfin, pour limiter le sentiment d'insécurité nocturne, les éclairages pourraient suivre les cheminements piétons tout autant – si ce n'est plus – que les axes routiers.

« Le vélo c'est bien je l'utilise moi-même, mais ici c'est une banlieue donc on en a besoin de la voiture quand même. »

« Les petits espaces en friche de Vandœuvre il ne faut pas y construire des choses payantes : je suis sûr que si on demande aux gens du quartier ils auront plein d'idées pour occuper ces coins. »

« Le réseau de transports en commun à Vandœuvre est moins adapté aujourd'hui qu'il y a dix ou quinze ans. Les transports en commun c'est l'avenir, mais on en est loin. »

« Le Parc Pouille c'est superbement entretenu, je ne vais pas pourquoi j'irais ailleurs. J'habite dans le coin, mais sans le parc cela fait longtemps que j'aurais déménagé. »

BOULEVARD LOBAU (NANCY)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ Le boulevard Lobau est considéré comme l'axe routier principal pour entrer rapidement dans la ville. À ce titre, la circulation et les nuisances qui lui sont inhérentes, est acceptée.

→ C'est cependant un axe difficile à traverser et inhospitalier quand on doit y cheminer à pied. C'est notamment le cas pour arriver jusqu'au supermarché Auchan – secteur de l'enquête réalisée –, qui draine beaucoup de monde et notamment des personnes n'ayant pas de voitures.

« Les voitures, ici, c'est inévitable. Mais l'endroit est quand même triste et étouffant en été. »

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Sans diminuer le flux de circulation, un apaisement de l'espace par la facilitation et la multiplication des traversées serait bienvenu. L'élargissement des trottoirs et l'ajout d'une végétation pourvoyeuse d'ombre et créant une coupure végétale vis-à-vis des voitures également.

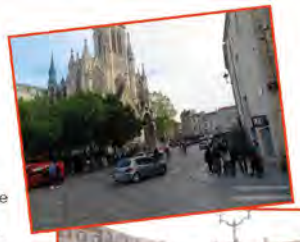
→ Le partage de la chaussée avec le vélo est vu comme délicat du fait du flux routier, et c'est davantage sur les axes perpendiculaires (notamment le boulevard de Strasbourg) que sont imaginés les aménagements cyclables. L'accueil des cyclistes sur ces axes pourrait aussi passer par l'installation d'importants stationnements sécurisés en entrée de ville et au centre-ville.

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

SYNTHÈSE RENCONTRES AVEC LE GRAND PUBLIC

PLACE SAINT-EPVRE (NANCY)



POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ La place Saint-Epvre ? Un des cœurs battants de Nancy, qui attire des personnes issues de toute la Métropole et au-delà. Néanmoins, elle est mal desservie en transports en commun, du fait notamment de l'irrégularité des horaires de passage, et difficile d'accès en voiture, tant au niveau du stationnement que du report modal à l'entrée du centre-ville.

Si on pouvait accéder plus facilement à Saint-Epvre en transports en commun, il n'y a pas de doute que je ne me fatiguerais pas à prendre ma voiture et à chercher à la garer.

Une zone de rencontre ça serait super, mais attention aux embouteillages qui pourraient défigurer la place encore plus que la circulation actuelle.

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Un souhait fort et grandement partagé de piétonniser la place et les rues alentour (voire tout l'hyper-centre pour certains). Cela permettrait notamment de valoriser le réseau de petites rues, souvent vides, qui irriguent la place, alors que celle-ci est pleine à craquer tous les soirs. Mais avoir une stratégie à l'échelle de la Métropole, sur la circulation, le stationnement et le report modal, serait un préalable indispensable.

La place Saint-Epvre, tout comme la place de la Carrière, devraient être considérée comme du patrimoine, un bien commun interdit à la circulation ou au moins au stationnement.

SKATEPARK RIVES DE MEURTHE (NANCY)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ Le Skatepark des Rives de Meurthe est un lieu qui draine beaucoup de monde, venant de la Métropole mais aussi de plus loin. Sa grande popularité explique le grand nombre d'avis positifs exprimés à son égard. Seul « bémol », les quelques conflits d'usage entre débutants et skateurs expérimentés, liés au manque de place qui pâtit donc de son trop grand succès.

À Nancy il faut aller à la place Saint-Epvre pour trouver de l'ambiance.

La seule chose qui manque à Nancy c'est de l'animation, des événements, quelque chose qui sorte de l'ordinaire.

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Un souhait de valoriser davantage ce *spot*, considéré comme l'un des rares espaces dédiés aux jeunes dans la Métropole. En l'agrandissant pour créer un espace dédié aux débutants et aux enfants, mais aussi en y organisant différents événements et animations, et en y proposant des espaces de restauration pour animer le lieu.

→ De manière plus générale, la généralisation des aménagements temporaires en été dans différents endroits de la Métropole pourrait plaire à de nombreux *riders*.

CROISEMENT GAL DE GAULLE - SADI CARNOT (MALZÉVILLE)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ Dans le centre-bourg de Malzéville, les récents travaux de la rue de la République sont très appréciés, tout comme la proximité immédiate des bords de Meurthe. De manière générale c'est un espace où l'on s'y sent bien. Comme dans un petit village disent même certains. Cependant, la rue du Général de Gaulle n'est pas exempte de tous reproches : les voitures y roulent trop vite et ne respectent pas la Zone 30, et les trottoirs y sont trop étroits.

Malzéville c'est un endroit où on se sent bien, surtout depuis qu'ils ont refait les trottoirs de la rue commerçante.

Malzéville c'est la ville à la campagne, on peut tout faire à pied.

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Une des pistes consisterait à apaiser la rue du Général de Gaulle en matérialisant la Zone 30 déjà en place et en augmentant la vigilance des automobilistes. Le croisement avec la rue de la République pourrait alors accueillir quelques bancs pour en faire un vrai lieu de sociabilité. Alors que certains plébiscitent une zone de rencontre sur tout le centre-ville, d'autres émettent plutôt le souhait du maintien (voire de l'augmentation) du stationnement et la création d'une réelle continuité cyclable avec le centre-ville.

→ Enfin, des espaces de repos et d'animation pourraient être prévus sur des endroits sélectionnés des bords de Meurthe, comme les portes d'entrée de la balade.

CROISEMENT GAL LECLERC - SERGENT BLANDAN (NANCY)

POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ L'avenue du Général Leclerc est actuellement occupée en majorité par le tram, et la voie pour les automobilistes est considérée comme un axe de circulation important.

→ Différents conflits d'usages pointent le bout de leur nez, notamment vis-à-vis de la circulation en vélo. En effet, une incompréhension persiste quant à la possibilité ou non de pouvoir utiliser la voie du tram comme une piste cyclable.

→ À noter que cette possibilité, bien qu'hautement périlleuse, est fortement appréciée des usagers.

Le béton doit cohabiter intelligemment avec le végétal.

PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Apaiser la circulation sur cette avenue, avec la création d'une Zone 3, voire d'un espace partagé, pourrait être une piste intéressante. Dans tous les cas, il s'agit de favoriser le piéton et le cycliste, en rendant les trottoirs plus hospitaliers (végétation, terrasses de café) pour les deux pieds, et en rendant effective la possibilité d'utiliser l'axe de tram comme une piste cyclable pour les deux-roues.

→ La place de Padoue, à haute teneur minérale, pourrait être agrémentée de plus de végétal, afin de la rendre plus agréable et plus confortable en période de grandes chaleurs.

Justement on cherchait un endroit où boire un verre en attendant de reprendre le travail et finalement on a trouvé ce banc.

À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

SYNTHÈSE RENCONTRES AVEC LE GRAND PUBLIC

PORTRAITS D'USAGERS

COLETTE, 72 ANS
RETRAITÉE
HABITE À MALZÉVILLE
De retour de sa promenade quotidienne avec son chien

« **Je sors tous les matins** avec Milou, mon chien. Je fais le tour du quartier, je discute avec des connaissances et j'achète le pain. **J'aimerais bien qu'il y ait plus de bancs devant les commerces**, la Poste ou l'école, pour pouvoir rester plus longtemps dehors. Mais attention, ça ne doit pas empiéter sur les places de stationnement : **la voiture, on a beau râler à cause de sa présence, elle reste difficilement remplaçable !** Moi, par exemple, je commence à avoir du mal à aller à pied au-delà de mon quartier, et l'arrêt de bus est en haut d'une montée par rapport à ma maison. Donc, quand je veux aller au centre-ville, je suis obligée de demander à ma nièce de m'y emmener en voiture. »

HAOUAH, 22 ANS
ÉTUDIANTE EN ARCHITECTURE
HABITE À NANCY
Roule en vélo en direction de la place Saint-Epvre pour rejoindre des amis

« J'aime beaucoup Nancy : je suis arrivée il y a quelques années pour mes études et je m'y plais à fond ! **C'est une ville à taille humaine où je fais tout à pied ou à vélo**. D'ailleurs ça devrait être la norme : tout le centre-ville devrait être pensé avant tout pour les piétons, et aussi pour les cyclistes bien sûr ! J'ai aussi la chance d'habiter dans un coin où ça ne grimpe pas trop, parce que ce n'est pas le cas de certaines de mes amies ! C'est vrai que je ne sors pas trop de Nancy, je connais très mal les communes alentour. En même temps, le cœur festif est ici, sur la place Saint-Epvre ou la rue Stanislas ! Pourtant, **si j'avais connaissance d'endroits agréables un peu plus loin, j'irais avec plaisir.** Le week-end dernier, je suis partie faire une balade à vélo du côté du château de Montaigu et j'ai adoré ! »

PAUL, 37 ANS
BOULANGER NON VÉHICULÉ
HABITE À VANDŒUVRE-LÈS-NANCY
Attend le bus pour rentrer chez lui

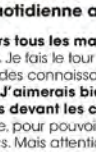
« Je suis un habitué de cet arrêt de bus depuis des années, car je travaille à la boulangerie juste à côté. Je n'ai pas la place chez moi pour avoir une voiture, mais c'est vrai que quand je me lève tôt le matin ça m'arrangerait bien. D'autant plus qu'à cette heure-là, si je rate le bus, **je me retrouve seul à l'arrêt mal éclairé pendant un bout de temps**, et j'avoue que ce n'est pas très agréable. **Le bus ne passe pas assez souvent** à mon goût, ça c'est sûr. Au retour, quand il fait beau et que j'ai la motiv', ça m'arrive de revenir à pied : certes **je dois d'abord longer des axes très circulés** mais après j'arrive au Parc Pouille et là c'est le bonheur : on y oublie le bruit de la ville ! »

ESTÉBAN, 45 ANS
EXPERT-COMPTABLE, PÈRE DE FAMILLE
HABITE À NANCY
Se promène avec sa fille en poussette sur les bords de Meurthe

« Quand on a un enfant, tout change : nos activités, notre rythme de vie, notre manière de nous déplacer. **Moi avant je faisais tout à vélo, mais c'est vrai que maintenant avec ma fille je trouve ça un peu dangereux**... Et pourtant, j'aimerais beaucoup la sensibiliser à ça ! Du coup, on se déplace beaucoup à pied, en tram et, **pour les plus longs trajets - pour faire des grosses courses par exemple - on prend la voiture**. C'est plus pratique, même si j'ai conscience qu'avec les bouchons ce n'est pas toujours plus rapide. Pour faire notre balade le long de la Meurthe, j'ai pris la voiture parce que si je viens avec la poussette et le pique-nique je suis fatigué avant d'arriver ! On n'habite pas très loin mais **les trottoirs sont parfois trop étroits, parfois juste trop peu engageants**. De manière générale, **j'aimerais bien qu'on végétalise un peu la ville**, pour pouvoir aller manger une glace sous un bel arbre sans avoir à aller jusqu'à un grand parc ou au bord de la Meurthe. »

LINDA, 40 ANS
DESSINATRICE, ADEPTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
HABITE À LAXOU
Revient à pied de la Poste

« Je suis une fervente adepte des transports en commun : **avec le tram et le bus je vais partout où je veux et je n'ai pas de problème de stationnement**. Vous savez, je vais souvent à Paris pour mon travail, donc les changements de transport ça me connaît. **Je pense qu'il faut faciliter le plus possible l'intermodalité**. Par exemple je n'utilise pas le vélo, ça ne m'intéresse pas. Mais si les choses étaient organisées de manière instinctive pour passer du bus au vélo et du vélo au train peut-être que je m'y mettrai. De manière plus générale, il faudrait beaucoup plus **s'occuper des pôles de transport et les considérer comme des vrais lieux de vie**. Personnellement, je reviens souvent du travail avec une collègue qui habite également à Laxou, et ce serait tellement plus agréable d'attendre ensemble le bus à un endroit soigné, avec de la végétation, plusieurs bancs et des terrasses à côté. »



IBRAHIM, 58 ANS
HÔTELIER, AUTOMOBILISTE
HABITE À VILLERS-LÈS-NANCY
Gare sa voiture de fonction sur le parking du Supermarché où il se rend

« Je vis à cent à l'heure, je suis toujours dans ma voiture à aller d'un endroit à un autre de la ville. C'est comme ça : **jusque-là rien ne m'a réellement convaincu de lâcher la voiture pour autre chose**. C'est le plus pratique, le plus sûr, et le plus confortable. Par contre, il y a une quantité d'endroits dans la métropole où **je trouve que les gens roulent trop vite**. Je suis pour ralentir la vitesse au niveau des lieux de vie, devant les écoles et dans les centres-villes. En plus, ça permet souvent de fluidifier le trafic ! **Mais beaucoup d'endroits de la ville doivent également être fonctionnels**, et contraindre les automobilistes ne ferait que multiplier les conflits. Parce que faire de nouveaux aménagements c'est très bien, mais il faut penser à tout le monde et faire comprendre aux gens pourquoi on fait ça. »

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

QUELQUES CITATIONS CHEMIN FAISANT

« Ce serait bien qu'un quartier politique de la ville donne l'exemple au reste de la Métropole. »

« Il faut ouvrir le champ des possibles pour ne pas aborder la mobilité sous l'angle de la contrainte. »

Le Plan des mobilités doit aussi être un **Plan nocturne de mobilités** : il doit favoriser la sécurité de tous à tout moment.

« Une ville agréable pour la marche doit également être une ville où l'on peut s'asseoir assez facilement. »

« Il faut lier expérimentation et pédagogie, et prendre réellement en compte le retour d'expérience des usagers. »

« À ne pas vouloir opposer les modes on risque de passer à côté d'un véritable changement, pourtant crucial. »

« La question environnementale doit constituer la priorité des priorités. »

« On peut imaginer une végétalisation à proximité des écoles pour les sécuriser et en faire des lieux apaisés. Peut-être même faire un lien végétal entre les parcs et les écoles. »

« En tout état de cause, l'urbanisme tactique doit continué d'être utilisé sur la Métropole pour expérimenter. »

« Plutôt que de profiter de la Trame Verte et Bleue pour développer les mobilités alternatives, profitons du développement des mobilités pour la développer. »

LES ASSISES #1

3 juillet 2021

au Domaine du Charmois à Vandoeuvre-lès-Nancy

PROFIL DES PARTICIPANTS

Société civile : comité des partenaires, Conseil de développement durable
Élus municipaux et métropolitains
Grand public

Village des partenaires :
AUT Lorraine
DYNAMO
EDEN
KEOLIS
La Maison du vélo
ULIS

LES ASSISES #2

9 octobre 2021

Petite Halle de l'Octroi et Placette Saint Sébastien à Nancy

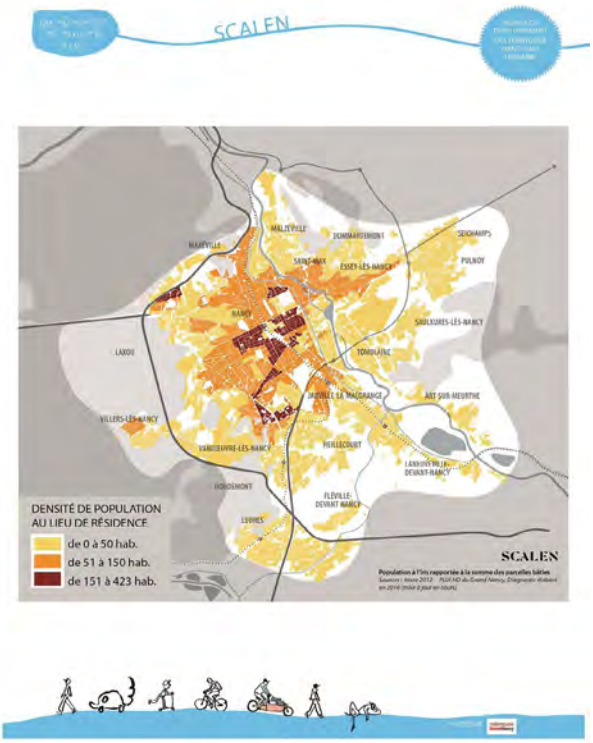
PROFIL DES PARTICIPANTS

Société civile : comité des partenaires, Conseil de développement durable
Élus municipaux et métropolitains
Grand public

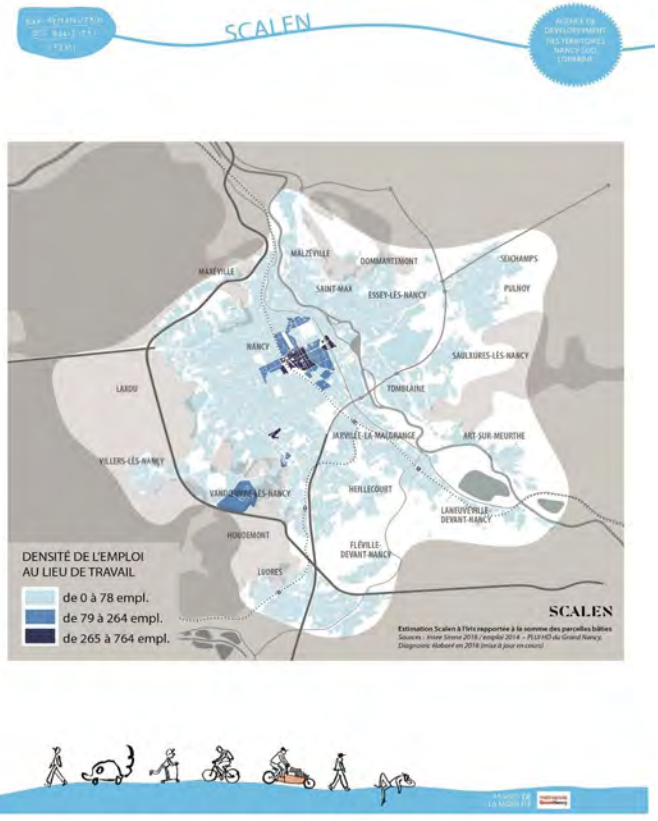
Village des partenaires :
EDEN
Greenpeace
KEOLIS
La Maison du vélo
ULIS

4. Les données du territoire par SCALEN, comme socle partagé des connaissances

Population →

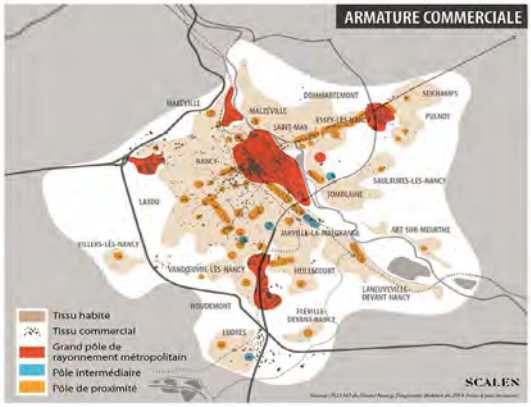


Emploi ↓

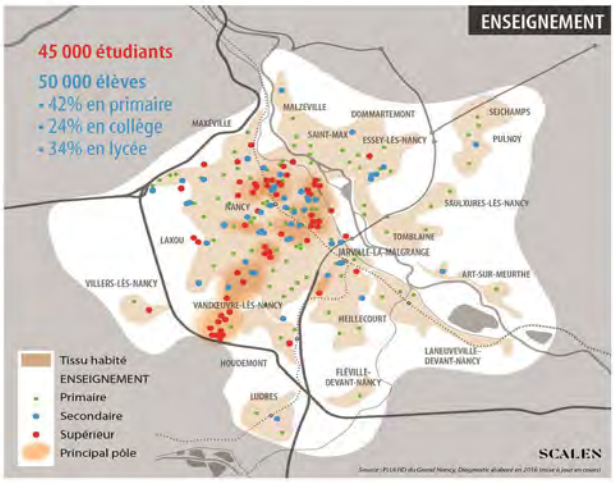


Entrées d'agglo →

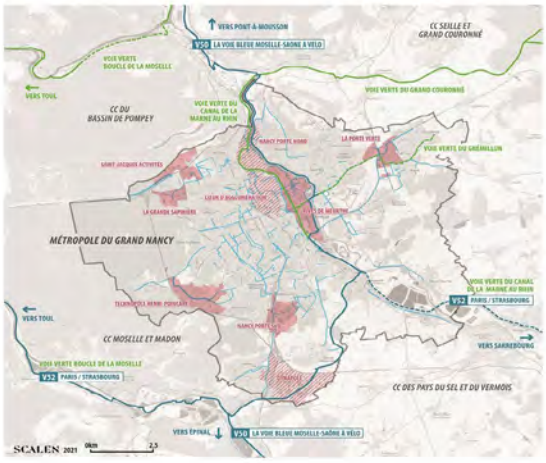
Commerces ↓



Écoles ↓

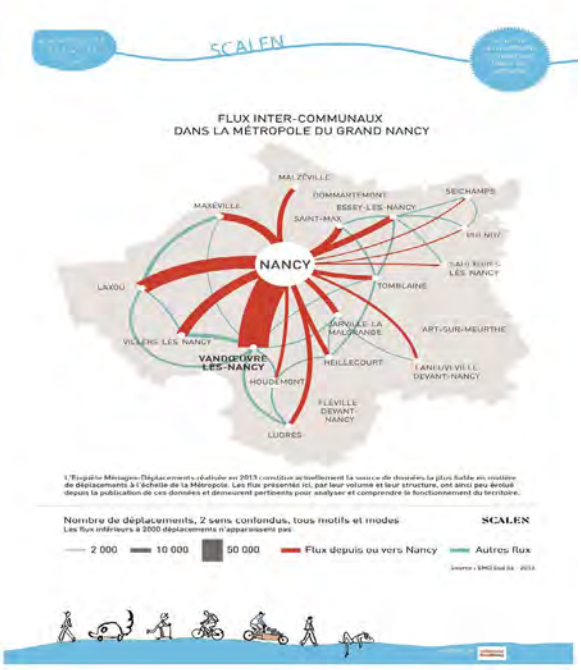


←Trames verte et bleue

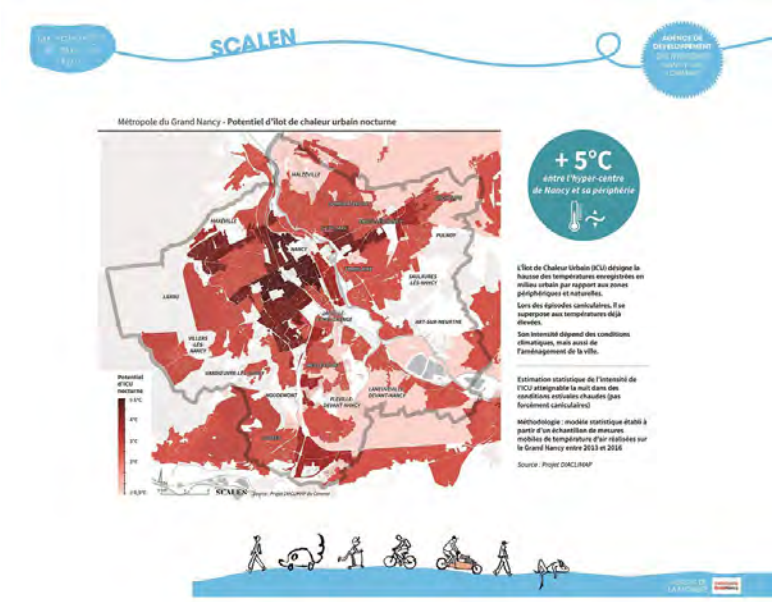


Un grand merci à SCALEN pour ce partage de connaissances sur les mobilités et la production de capsules vidéos pédagogiques.

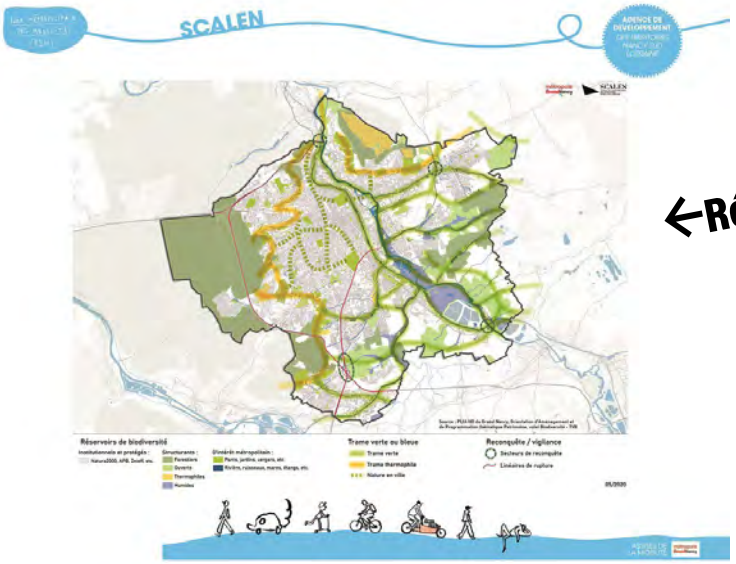
Flux intercommunaux →



Îlots de chaleur urbains ↓

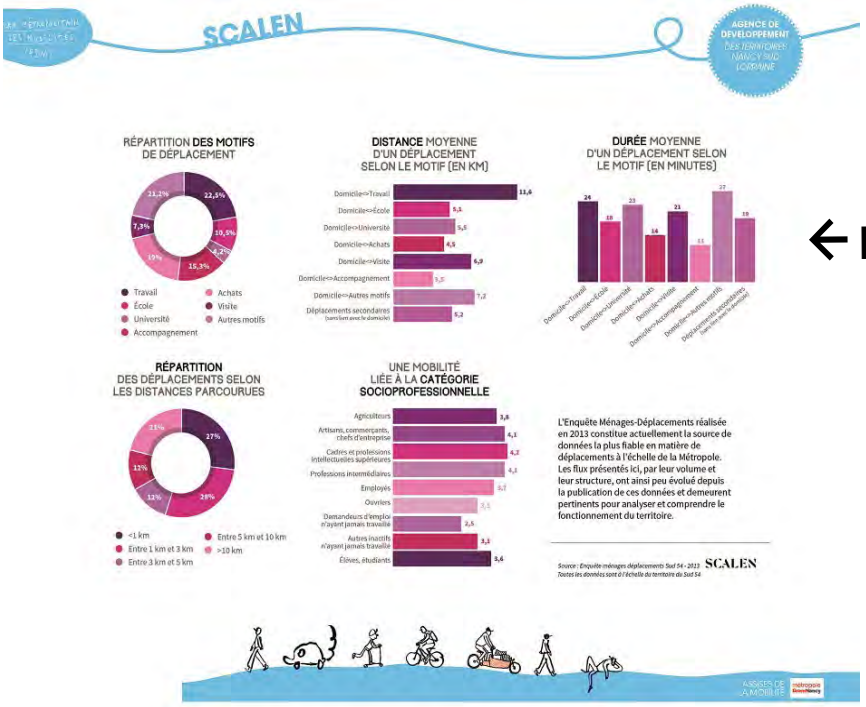


Réseau Stan →



←Réservoirs de biodiversité

Flux inter-EPCI→



← Déplacements

5. L'éclairage d'INDDIGO sur les mobilités actuelles et projetées pour répondre à des objectifs ambitieux

LE SAVIEZ-VOUS ?

DES OBJECTIFS GLOBAUX DÉCLINÉS LOCALEMENT :

- Un Plan mobilité 2030 qui vise qu'un automobiliste sur 3 change de mode de déplacement
- Un Plan vélo 2030 qui prévoit de multiplier par 4 à 6 la part des déplacements à vélo, et qu'un automobiliste sur 5 devienne cycliste
- Une stratégie nationale bas carbone 2030 qui implique une réduction de 20 à 30% des km parcourus en voiture à l'échelle de la métropole du Grand Nancy
- Un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui vise une baisse de 25% des émissions de Gaz à effets de serre (entre 2018 à 2030) de la part des transports, à l'échelle du Grand Nancy

L'investissement dans une politique de développement du vélo (coût en €/hab./an) est 10 fois plus rentable qu'une politique transport basée sur la voiture ou les transports collectifs.

ICI ET AILLEURS :
L'usage du vélo par les Français, tout âge confondu, est inférieur à celui des Allemands de plus de 75 ans

A Groningen, ville étudiante des Pays-Bas, la part modale du vélo est de 60 %
A Cambridge au Royaume Uni, elle est de 30%
A Séville, en Espagne, elle est passée de 0,6% à 6% en 3 ans

LE POTENTIEL DE LA MÉTROPOLE...

- À l'échelle de la métropole, la part modale de la voiture est actuellement de 50 % et celle du vélo entre 1 et 3%.
- La moitié des déplacements en voiture à destination de la métropole fait moins de 3 km... soit 15 min à vélo pour les parcourir
- Seuls 15% des déplacements voiture à destination de la métropole font plus de 8 km

LES OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU GRAND NANCY

Efficacité, pragmatisme, frugalité de l'action publique, soutien de l'économie locale, préservation de la santé humaine, bien-être, mieux vivre ensemble, soutenabilité et préparation de l'avenir… autant d'enjeux qui sont au centre de l'ensemble des politiques publiques.

La politique de mobilité du Grand Nancy vise des objectifs ambitieux mais réalisables au vu de la réalité du territoire en matière de distances de déplacement. Un accompagnement du report vers les modes actifs, au premier rang desquels la marche et le vélo, et les transports en commun, sera au coeur du Plan métropolitain des mobilités pour initier le changement culturel préalable aux changements de comportements des Grands Nancéiens.

EMD : Enquête ménage déplacement

« En 20 ans de métier dans le monde entier, des situations de mobilité fluides telles qu'on en rêve, j'en observe uniquement lorsque la multimodalité est devenue une réalité et que la prévalence du tout-voiture relève vraiment du passé, que la hiérarchie des modes est clairement assumée en pyramide inversée allant du piéton, du cycliste et des transports publics aux modes individuels motorisés en dernier, et que les parts modales se sont radicalement inversées. »

— Sonia Lavadinho, Agence Bfluid

6. Synthèses des ateliers d'introduction à la « ville relationnelle »

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

ATELIERS INTRODUCTIFS : POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (1)

SYNTHÈSE DES ATELIERS *SUR LA VILLE RELATIONNELLE*

L'objectif de ces deux premiers ateliers : permettre au futur Plan Métropolitain des Mobilités d'avoir une appréciation fine de chaque situation tout en ayant des objectifs forts et transversaux à construire ensemble.

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

- **améliorer la qualité de service pour tous les usagers,**
- **enforcer et optimiser le fonctionnement des réseaux de desserte pour tous les modes de transport et renouveler ses matériels roulants pour permettre d'accueillir les flux aux heures de pointe,**
- **et enfin organiser la meilleure desserte multimodale possible pour tous les pôles de la Métropole.**

ATELIER #1

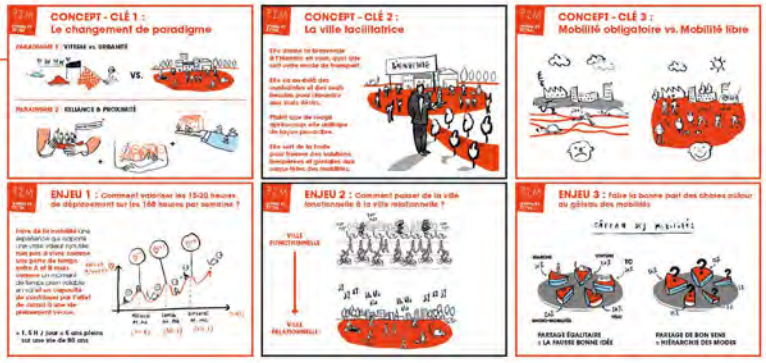
« Il faut ouvrir le champ des possibles pour ne pas aborder la mobilité sous l'angle de la contrainte. »

RÉSEAU DE ROUTES ET ESPACES PUBLICS... PLAÎT-IL ?

Ce premier atelier a amorcé la discussion avec une mise en débat de **trois enjeux forts pour le futur P2M et de trois concepts-clés associés.**

Le débat s'est ensuite penché sur :

- les questions de Trames Vertes et Bleues comme support de mobilité loisirs et au quotidien,
- ainsi que sur l'opportunité de mettre en place des Corridors Santé et Biodiversité pour répondre aux enjeux environnementaux, notamment la lutte contre les îlots de chaleur urbains.



CES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 TRAMES VERTES ET BLEUES : SUPPORTS DE LA MOBILITÉ ?

→ Exploiter la trame verte et bleue pour les mobilités, telle qu'évoqué lors de l'atelier, est une option qui questionne et interroge. L'impératif, partagé par la plupart des participants, étant avant tout de préserver ces espaces plutôt que de s'en servir de support pour des usages trop intensifs au quotidien. Emerge plutôt l'idée de pouvoir conforter ces trames vertes et bleues en remodelant la trame grise, notamment en convertissant les rues riveraines de ces trames naturelles en corridors Santé & Biodiversité.

2 CORRIDORS SANTÉ ET BIODIVERSITÉ : UN ENJEU IMPORTANT ET AMBITIEUX

→ Les **Corridors Santé et Biodiversité** constituent un enjeu primordial pour développer les modes actifs sur la Métropole. Il s'agit d'un moyen pragmatique d'atteindre les objectifs fixés dans le cours de la mandature pour atteindre les objectifs transversaux fixés dans le cours de la mandature : plus de facilité à se déplacer, notamment à pied et à vélo, pour renforcer la santé et le bien-être de la population et assurer plus de cohésion sociale et intergénérationnelle.

« Je ne suis pas certaine qu'exploiter la TVB pour faire de la mobilité soit une bonne idée. On a déjà une nécessité de développer une vrai TVB sur la Métropole ! »

« Plutôt que de profiter de la TVB pour développer les mobilités alternatives, profitons du développement des mobilités pour renforcer la TVB ! »

« Concernant les mobilités actives, l'enjeu n'est-il pas plutôt de se réapproprier les trames grises et les coupures qu'elles représentent ? »

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Devenir une ville facilitatrice pour changer de paradigme en passant de la ville fonctionnelle à la ville facilitatrice.

→ Avoir une posture forte sur le partage de l'espace et la hiérarchisation des modes de transport.

→ Considérer l'ambition environnementale comme une toile de fond qui constitue "la priorité des priorités."

« Il y a aujourd'hui une réelle nécessité de partir des besoins de mobilité pour y apporter des réponses et faire évoluer les usages pour atteindre un objectif de réduction de 50 % d'émission de CO2 en prenant en compte les possibles de chacun des citoyens. »

« À ne pas vouloir opposer les modes on risque de passer à côté d'un véritable changement, pourtant crucial. »

« Le nouveau Plan de Mobilités, s'il est réellement ambitieux côtés TC et modes actifs, imposera un partage renouvelé de la voirie de façade à façade, qui nécessitera de véritables choix parfois difficiles à effectuer. »

« L'enjeu de la mise en place d'un nouveau schéma de voiries hiérarchisées est essentiel notamment afin d'apporter des solutions différenciées à la place des vélos dans l'espace urbain. »

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

ASSISES DE LA MOBILITÉ — métropole Grand Nancy

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

ATELIERS INTRODUCTIFS : POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (2)

SYNTHÈSE DES ATELIERS SUR LA VILLE RELATIONNELLE

L'objectif de ces deux premiers ateliers : permettre au futur Plan Métropolitain des Mobilités d'avoir une appréciation fine de chaque situation tout en ayant des objectifs forts et transversaux à construire ensemble.

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

- améliorer la qualité de service pour tous les usagers,
- enforcer et optimiser le fonctionnement des réseaux de desserte pour tous les modes de transport et renouveler ses matériels roulants pour permettre d'accueillir les flux aux heures de pointe,
- et enfin organiser la meilleure desserte multimodale possible pour tous les pôles de la Métropole.

ATELIER #2

MODES ACTIFS DANS LA MÉTROPOLE... PLAÎT-IL ?

Sur la base d'un état des lieux des usages des modes actifs dans la Métropole du Grand Nancy aujourd'hui, les participants ont discuté des axes à renforcer dans les années à venir pour développer ces derniers.

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 COMMENT AMÉLIORER LA QUALITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

→ Augmenter les transports en commun en site propre pour augmenter la vitesse commerciale et la régularité.

Développer un *Bureau des Temps* comme cela se fait dans d'autres pays ou villes pour travailler sur l'amplitude horaire des transports en commun.

→ Cela pourrait impliquer une refonte totale de l'armature du réseau de transport public : le réseau aujourd'hui est un réseau très déséquilibré entre les lignes fortes et les autres.

Parallèlement, la question de l'avenir du tram pose la question de la pertinence du réseau actuel.

→ Les deux types de réseaux présentés – l'un en couronne et l'autre en étoile – doivent être mis en place conjointement. Le réseau en couronne pourrait se faire à la demande, car il n'est pas évident d'avoir un tel réseau régulier. De plus, cela reste très important de pouvoir aller vite et directement au centre-ville lorsqu'on habite en périphérie.

2 SUR QUELLES TRAMES FAUT-IL AGIR POUR DÉVELOPPER DES CORRIDORS DE MODES ACTIFS ?

→ Trois types de liaisons sont à mettre en avant :

- Les **liaisons entre bourgs anciens**. Ce maillage, qui n'existe pas actuellement, pourrait devenir un maillage structurant.
- Les **liaisons entre pôles de quartier,** qui desserviraient beaucoup d'infrastructures.
- Les **liaisons entre grands attracteurs métropolitains** qui seraient un mode de désengorgement structurant pour les autres modes de déplacement.

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Avoir une approche systémique plutôt que mode par mode.

→ Aménager les espaces-rotules (gares, parkings relais, hub de TC, etc.) :

- en créant des conciergeries,
- en centralisant les achats,
- en facilitant le lien avec les transports en commun.

« *Attention néanmoins, car le développement des P+R, c'est une façon d'entériner l'usage de la voiture, en se dispensant d'une réflexion sur d'autres modalités... Or nous savons qu'il faut faire baisser tendanciellement l'usage de la voiture.* »

→ Faciliter l'usage des modes actifs, ce qui passe notamment par :

- une réflexion sur des aménagements sur les lieux de travail : pour stationner, se changer, laisser son casque, espace de réparation/révision du vélo,
- le fait de se donner les moyens de mettre en avant le vélo (dont le VAE) avec une offre suffisante et des aides financières.

→ Inscrire les réflexions dans une dimension fortement pragmatique et opérationnelle :

- partir de ce qui marche et de ce qui ne marche pas, en ayant, au préalable à chaque démarche de projet un bilan de satisfaction des usagers à partir d'opérations-témoins qui testent les solutions à venir,
- travailler sur le besoin et les attentes et non pas simplement sur de grandes orientations théoriques.

7. Synthèses des ateliers sur les 7 figures de ville

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

LA VILLE DE LA RENCONTRE

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE DE LA RENCONTRE... PLAÎT-IL ?

La Ville de la Rencontre privilégie la fonction première de toute ville : celle de faire que les gens s'y rencontrent et y fassent commerce, dans tous les sens de ce terme.

Il s'agit donc de s'intéresser aux manières de faciliter les interactions et d'améliorer les espaces publics pour que :

- les dimensions civiques priment sur la fonction purement utilitaire de la mobilité,
- les opportunités de séjour et de sociabilités, qui permettent de faire vivre le lien social, priment sur les logiques liées uniquement au transit et à la desserte linéaire.

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 OÙ FABRIQUER LA VILLE DE LA RENCONTRE ?

→ Ne pas limiter la ville de la rencontre à des espaces restreints ni au seul centre-ville de Nancy. Cependant toutes les centralités d'une ville ne se valent pas au niveau de la qualité des espaces pour les piétons : **un travail de priorisation est à effectuer pour identifier des espaces clé**.

→ Une priorité partagée par tous : la nécessité de travailler sur les rues où sont situées les écoles afin d'y « construire la ville à hauteur d'enfants ».

→ Un autre type d'espace à prioriser : les secteurs d'implantation des entreprises. Y créer des zones partagées et conviviales pour favoriser la rencontre entre salariés serait une piste intéressante.

« *En parallèle des grands projets de réaménagement, je pense qu'il faut aussi penser aux lieux plus petits : la moindre parcelle "perdue" doit être exploitée pour créer des lieux de rencontre.* »

« *On travaille actuellement à identifier des écoles pour une possibilité d'apaiser les abords, en sachant qu'à Nancy beaucoup de rues sont très passantes et encombrées et de même devant les écoles.* »

2 COMMENT FABRIQUER LA VILLE DE LA RENCONTRE ?

→ Mettre en lien les centralités de rencontre entre elles et avec le réseau cyclable.

→ Augmenter l'amplitude horaire des parcs et jardins et valoriser des bords de Meurthe.

→ Avoir une approche sensible de l'espace en travaillant sur les questions du bruit, des odeurs, etc.

RÉFÉRENCES ÉVOQUÉES

Les anciens [illegible] aménagés en zone de rencontre à Brest
La [illegible] rive de Meurthe [illegible] de l'Autre Canal

POINT DE VIGILANCE

La ville de la rencontre ne peut exister sans la ville fonctionnelle.

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Repenser le plan de circulation et les vitesses dans la ville de Nancy : agir sur les plans de circulation permettrait de moduler le trafic automobile.

→ Ajuster et faire évoluer les usages des endroits déjà aménagés. Ces réaménagements sont plus accessibles sur le court-terme que des grands bouleversements.

→ Pour augmenter efficacement la part des modes actifs, chaque quartier de la Métropole devrait avoir sa centralité piétonne et pas seulement le centre-ville de Nancy.

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

ASSISES DE LA MOBILITÉ
métropole Grand Nancy

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PLM)

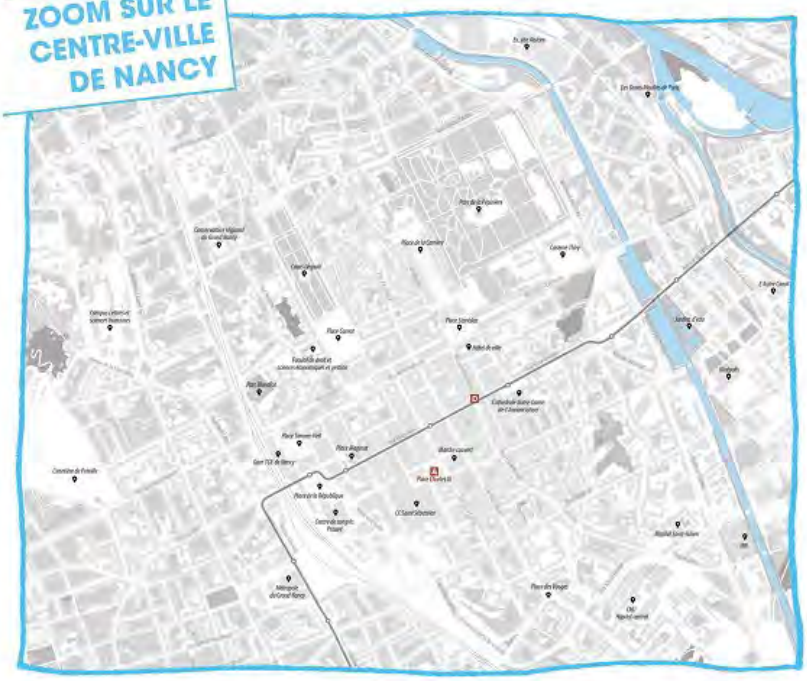
LA VILLE DE LA RENCONTRE

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY

ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE DE LA RENCONTRE

SUGGESTIONS DES ÉLUS

- **A** PLACE CHARLES III *
- **B** RUE JEANNE D'ARC
- **C** PLACE DE LA MAIRIE (ESSEY)
- **D** RUE DES DOMINICAINS *
- **E** HALTE GARE ET PÔLE D'ATTRACTIVITÉ (HEILLECOURT)
- **F** AXE RUE OPALINSKA ET LÉON SONGEUR (JARVILLE)
- **G** PASSERELLE ENTRE ART-SUR-MEURTHE ET LANEUVEVILLE
- **H** VÉLODROME ET BOULEVARD DE L'EUROPE (VANDŒUVRE)
- **I** VANDŒUVRE VILLAGE (VANDŒUVRE)
- **J** PÔLE TECHNOLOGIQUE DU PLATEAU DE BRABOIS
- **K** AXE PLATEAU DE VILLERS - BOULEVARD DES AIGUILLETTES
- **L** PLACE DE LA MAIRIE (DOMMARTEMONT)
- **M** CENTRE VILLE (SAINT-MAX)
- **N** CENTRE VILLE (MALZÉVILLE)
- **O** ÉCO-QUARTIER RUE DE LA HAIE CERLIN (SEICHAMPS)

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu.e.s au cours d'un atelier les concernant directement.

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

LA VILLE DU DEHORS

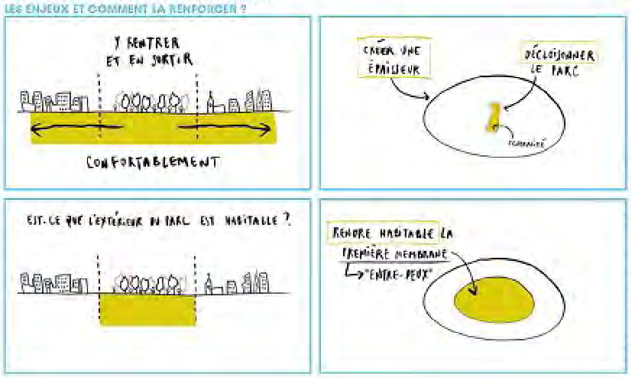
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE DU DEHORS... PLAÎT-IL ?

La Ville du Dehors privilégie notre relation avec le vivant au sens large. Le but est d'identifier les meilleures opportunités qu'offre le territoire pour accueillir le corps en mouvement, à l'air libre, notamment à l'aide d'une place plus affirmée et plus systématique à accorder aux modes actifs au cœur de l'écosystème des déplacements.

La valorisation des trames vertes et bleues existantes, mais aussi l'enjeu de la transformation des trames grises, et en particulier la création de corridors santé et biodiversité et le renforcement de la deuxième peau des parcs en constituent les principaux axes de réflexion.

LA DEUXIÈME PEAU DES PARCS : QUELS EN SONT LES ENJEUX ET COMMENT LA RENFORCER ?



extrait d'une vidéo sur le concept de deuxième peau des parcs (BRUT / Monono)

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 LA DEUXIÈME PEAU DES PARCS: COMMENT ET JUSQU'OÙ LES METTRE EN PLACE ?

→ Le concept de deuxième peau des parcs* séduit unanimement : c'est un bon compromis lorsqu'il est très compliqué de créer des parcs *ex nihilo*.

→ Il faut cependant différencier cette seconde peau selon :

- le tissu urbain environnant (5 min dans l'hyper-centre, entre 5 et 15 min pour la première couronne)
- le rayonnement du jardin ou parc en question.

→ Le faire en s'appuyant le plus possible sur des continuités naturelles et en y associant les axes de mobilités actives.

LE CONCEPT DE DEUXIÈME PEAU EN DEUX MOTS

Habiter à proximité d'un parc a des effets positifs sur notre santé et notre bien-être. Plusieurs études l'ont montré.

Le concept de deuxième peau des parcs consiste à délimiter une zone apaisée dans un rayon d'environ 500 mètres autour des limites du parc, créant ainsi des conditions plus agréables pour y rentrer et en sortir afin de faciliter la transition entre le parc et la ville, et diminuer l'exposition de leurs usagers aux risques et aux nuisances liés au trafic automobile. L'objectif est de faciliter l'accès à la nature de proximité pour les populations qui ont des besoins spécifiques, notamment en période caniculaire, et qui sont aussi celles qui utilisent plus intensivement les parcs (femmes enceintes et mères allaitantes, enfants en bas âge, personnes âgées, etc.).

* Pour en savoir plus sur ce concept : monono.fr/deuxieme-peau-des-parcs

« *C'est une priorité de miser sur la proximité : une première peau de cinq minutes permet un travail d'acculturation progressif, de changement des pratiques et des comportements. Quinze minutes demande une démarche plus volontaire et inscrite dans le temps long.* »

2 LES LEVIERS POSSIBLES POUR METTRE EN PLACE CES SECONDES PEAUX

→ Réinvestir des zones à usage différé et revégétaliser de manière éphémère des espaces transitoires.

→ Le stationnement fait obstacle au concept de deuxième peau, ainsi il faudrait par exemple :

- Exiger des parkings végétalisés dans les nouvelles constructions,
- Privilégier le stationnement en épi alterné d'espaces plantés et d'arbres,
- Agir sur du stationnement payant.

→ De manière générale, une autre piste serait de débitumer les lieux de transport et de stationnement qui s'y prêtent (voie de tramway, grands parkings, etc.).

POINT DE VIGILANCE

Le risque de cette approche par quartier est de ne pas avoir de brassage entre les populations.

Ne pas oublier la diversité des publics : « *10 ou 15 minutes à pied ce n'est pas pareil pour un lycéen et pour une personne âgée.* »

Le périmètre et l'intensité de la seconde peau sont des éléments qu'il serait bon de co-construire avec les habitants.

POINT DE VIGILANCE

Ne pas avoir une approche trop systématique qui négligerait les axes à prioriser : « *On peut avoir aussi une autre clé de lecture et imaginer une végétalisation à proximité plutôt des écoles pour les sécuriser et en faire des lieux apaisés. Peut-être même faire un lien végétal entre les parcs et les écoles. Il faut qu'il y ait un vrai motif.* »

POINT DE VIGILANCE

Rester réaliste vis-à-vis de la faisabilité des projets, de l'approbation du grand public et du portage politique que cela implique.

Ne pas détruire les trames vertes existantes au nom des modes actifs :
« *Il ne s'agit pas de défigurer les trames vertes existantes afin de ne pas y perturber l'écosystème mais bien de créer de nouveaux corridors végétalisés qui favorisent les déplacements doux entre les parcs actuels.* »

Bien gérer les espaces de pleine terre et les espaces végétalisés sur la trame grise (entretien, vieillissement, sensibilisation du public, etc.).

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Instaurer le principe de deuxième peau des parcs comme réponse à la nécessité de végétaliser les zones urbaines de la Métropole pour encourager les modes actifs et lutter contre la sédentarité, notamment au sein des quartiers politique de la ville..

→ Le principe à généraliser du 50 / 50 (50 % pour les trottoirs, 50 % pour les mobilités, stationnement et vélos compris) constituerait une base permettant d'envisager une plantation systématique d'arbres dans les rues (et pas seulement sur certains axes choisis à priori) et avec des essences adaptées à leur largeur. [...] Ceci permettrait d'apporter une réponse plus ambitieuse offrant plus de place aux îlots de fraîcheur et à la biodiversité urbaine.

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site :
jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

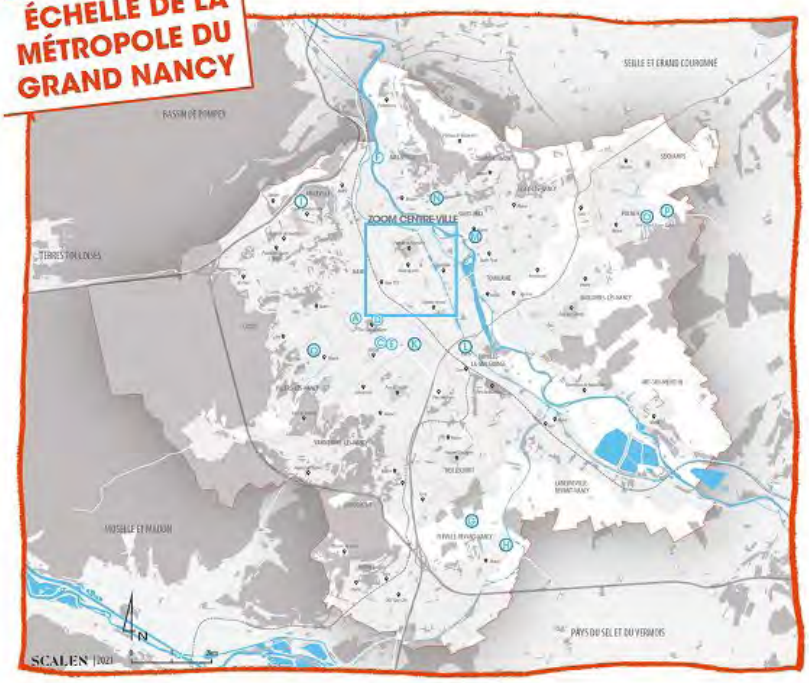
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LA VILLE DU DEHORS

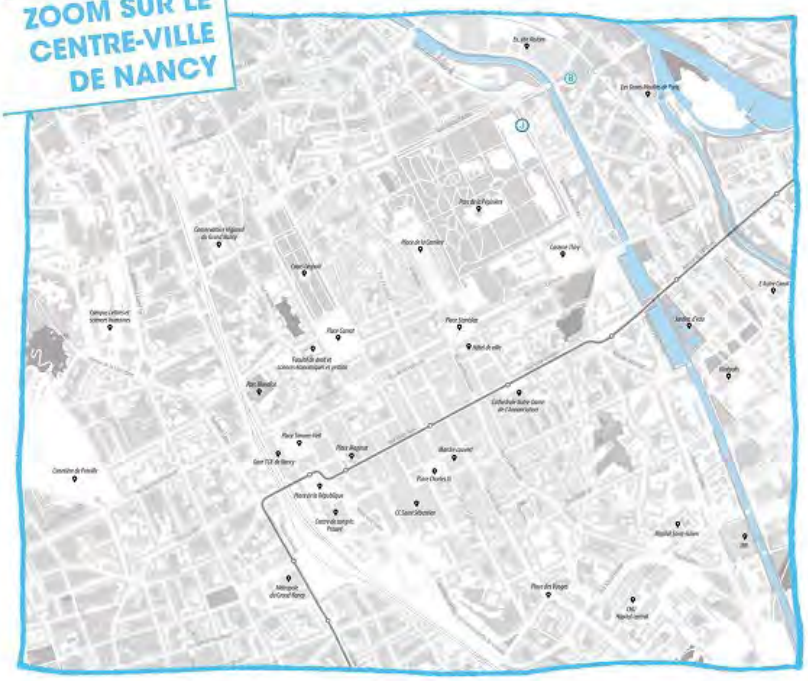
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE DU DEHORS

SUGGESTIONS DES ÉLUS

- (A) PLACE PAINLEVÉ
- (B) V.E.B.E
- (C) TRAME VERTE ENTRE LES PARCS SAINTE MARIE ET POUILLE
- (D) AVENUE BOFFRAND
- (E) AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC
- (F) BORDS DE MEURTHE (MALZÉVILLE)
- (G) CRÉATION VOIE MODES DOUX (FLÉVILLE)
- (H) ABORDS DU CENTRE SPORTIF (FLÉVILLE)
- (I) ABORDS DU ZÉNITH (MAXÉVILLE)
- (J) AGRANDIR LA PÉPINIÈRE *
- (K) PARC DES CLARISSES (VANDŒUVRE)
- (L) ABORDS DE LA MAIRIE (JARVILLE)
- (M) CENTRE DE SAINT MAX (SAINT-MAX)
- (N) ARBORETUM DE L'ABIÉTINÉE (MALZÉVILLE)
- (O) Ggolf DE PULNOY
- (P) CHEMIN RURAL DES HARMANTS (PULNOY)

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu.e.s au cours d'un atelier les concernant directement.

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

LA VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS... PLAÎT-IL ?

La Ville Amie de toutes les générations c'est la ville des enfants, des familles et des seniors, des femmes comme des hommes, des adolescents qui cherchent à sociabiliser et à entrer dans le monde comme des personnes souffrant de situations qui les handicapent et les isolent.

C'est la ville inclusive qui donne à chacun très concrètement les moyens les plus adaptés pour qu'il ou elle puisse se saisir de tout le spectre des possibles pour bien vivre ensemble au quotidien.

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 FACILITER LES TRAVERSÉES DES GRANDS AXES CIRCULÉS

UN EXEMPLE À L'APPUI
Le modèle de Köniz (Berne, Suisse)

→ De nombreuses rues très circulées mériteraient un aménagement fort en faveur des piétons (Boulevard de l'Europe à Vandœuvre, Rue Saint-Dizier, Rue de la République, Boulevard Lobau à Nancy).

POINT DE VIGILANCE

Les aménagements radicalement nouveaux ou ambitieux impliquent un changement de comportement de la part de tous les usagers. Il convient de généraliser ces aménagements sur la Métropole et d'élaborer une réflexion cohérente et partagée quant aux méthodes d'aménagement.

« Il faut lier expérimentation et pédagogie, et prendre réellement en compte le retour d'expérience des usagers ! »

2 MULTIPLIER LES ZONES DE RENCONTRE POUR UN NOUVEL ÉQUILIBRE ENTRE TRANSIT ET SÉJOUR

DEUX EXEMPLES À L'APPUI

Zone de rencontre Stadtlounge (Saint-Gall, Suisse)

Aménagement de l'Axenstrasse (Brunnen, Suisse)

→ Plusieurs leviers pourraient être utilisés pour marquer les zones de rencontre :

- le traitement par la couleur (*« important pour prévenir les automobilistes »*),
- l'association d'artistes aux projets de réaménagement,
- le traitement de la chaussée de façade à façade,
- la multiplication d'assises.

« Une ville agréable pour la marche doit également être une ville où l'on peut s'asseoir assez facilement, afin d'assurer des temps de repos pour toutes les générations »

3 APAISER LES ESPACES DEVANT LES ÉCOLES : UN IMPÉRATIF PARTAGÉ

UN EXEMPLE À L'APPUI
La traversée en zone 30 face à l'école de Lugano Paradiso (Suisse)

RÉFÉRENCES ÉVOQUÉES

marquage au sol pour signifier une zone de rencontre devant les écoles à Rennes

→ S'occuper prioritairement des espaces aux alentours des écoles est considéré comme une action essentielle, partagée par tous les participants. Cela pose des questions d'autonomisation des enfants, mais aussi de sensibilisation aux modes actifs.

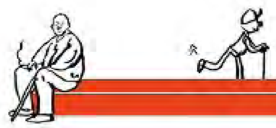
« Pourquoi pas un système "on/off" pour rendre visible les heures d'entrée et de sortie des enfants. »

4 FACILITER LES TRAVERSÉES DES COURS D'EAU

UN EXEMPLE À L'APPUI
Le pont de [illegible] (Copenhague, Danemark)

→ Nécessité de repenser l'usage des ponts existants.
Deux propositions pour cela :

- ne pas spécialiser les ponts en fonction d'un mode de déplacement,
- créer des passerelles piétons et vélos en parallèle des ponts routiers.



SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Toutes ces propositions nécessitent un accompagnement des usagers dans l'acceptation et la compréhension des aménagements à venir.

→ *« En tout état de cause, l'urbanisme tactique doit continuer d'être utilisé sur la Métropole pour expérimenter. »*

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

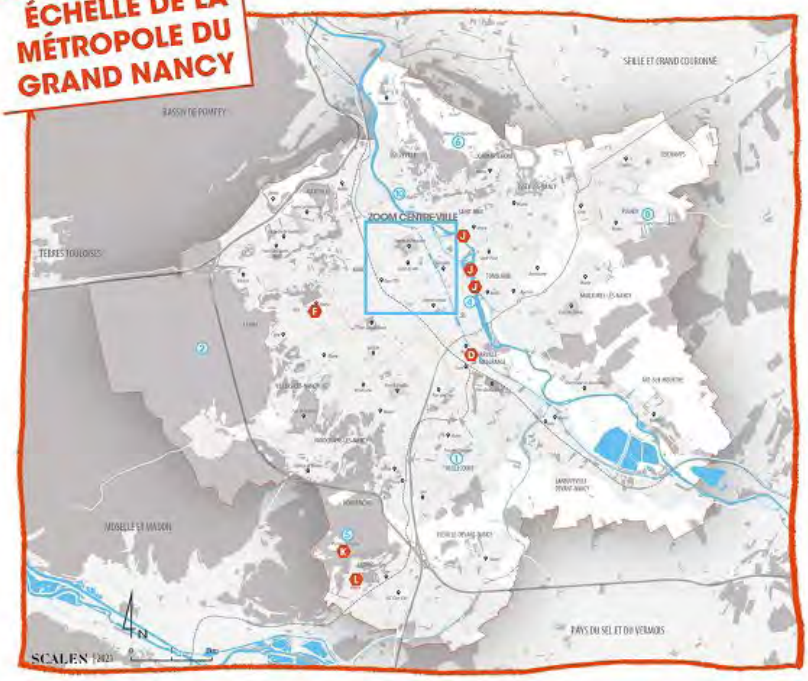
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LA VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

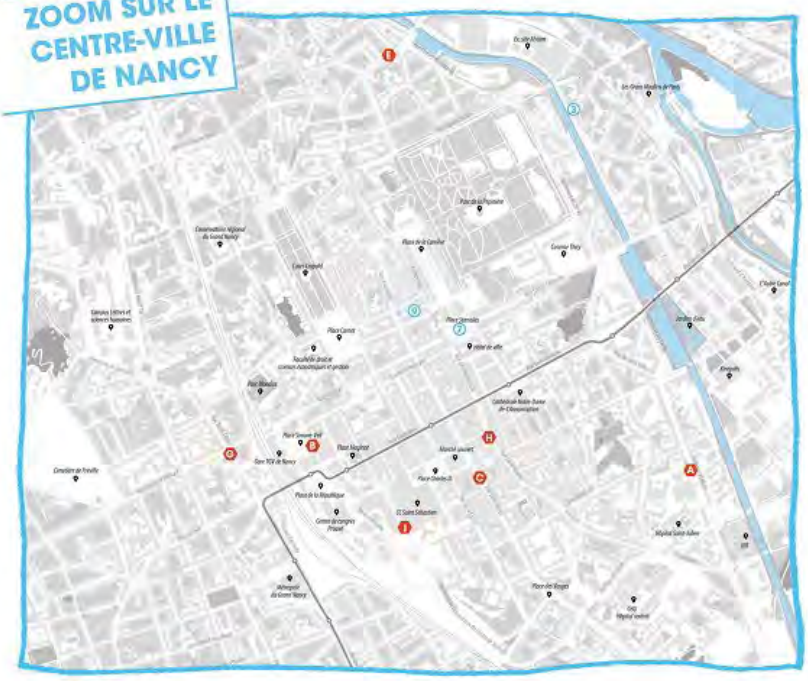
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

- A BOULEVARD LOBAU *
- B RUE MAZAGRAN *
- C RUE SAINT-DIZIER *
- D RUE DE LA RÉPUBLIQUE (JARVILLE)
- E RUE DE MALZÉVILLE *
- F CROISEMENT AVENUE DÉROULÈDE - BOULEVARD FOCH (LAXOU)
- G RUE SAINT-LÉON *
- H RUE SAINT-NICOLAS *
- I RUE HAGUENAUER *
- J PONTS SUR LA MEURTHE
- K PARC DE LOISIRS (LUDRES)
- L BÂTIMENT POUR SENIOR (LUDRES)

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

LIEUX PRÉFÉRÉS DES MAIRES

1. PARC EMBANIE HEILLECOURT
2. FORÊT DE HAYE
3. BORDS DE CANAL
4. RIVES DE MEURTHE
5. PARCOURS SANTÉ DE LUDRES
6. PLATEAU DE MALZÉVILLE
7. PLACE STANISLAS
8. GOLF DE PULNOY
9. RUE DES MARÉCHAUX À NANCY
10. PLACE DE LA RIVIÈRE À MALZÉVILLE

Liste issue de l'atelier organisé avec les élu.e.s de la Métropole

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

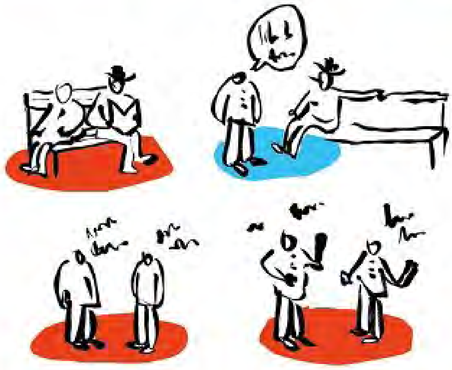
LA VILLE DU FAIRE ET DU TIERS SOLIDAIRE

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE DU FAIRE ET DU TIERS SOLIDAIRE... PLAÎT-IL ?

La Ville du Faire et du Tiers solidaire, c'est la ville de la friche et des espaces en devenir, ces lieux qui offrent des espaces de liberté programmatique et qui permettent à de nouvelles façons de vivre ensemble d'être expérimentées. Elle offre des espaces de réflexion et d'action dont il s'agit de s'emparer pour vivre les déplacements du quotidien autrement.

Il peut s'agir de lieux dont la vocation est directement liée à la mobilité (les espaces de stationnement, les parkings et les P+R, les gares et autres pôles d'échange, les aires de covoiturage, etc.), mais il peut aussi s'agir d'autres types de lieux.



LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 AMÉNAGER LES ESPACES INTER-QUARTIER

UN EXEMPLE À L'APPUI
L'espace Superkilen (Copenhague, Danemark)

→ Traiter les espaces inter-quartier comme des espaces clés est un impératif pour recoudre la ville. C'est également un point important pour que tous les quartiers, y compris les quartiers en Politique de la Ville et les quartiers éloignés du centre historique, se sentent intégrés à la Métropole.

« *Ce serait bien qu'un quartier politique de la ville donne l'exemple au reste de la Métropole.* »

« *Tous les quartiers prioritaires devraient bénéficier de ce genre de traitement* »

2 LES FRICHES URBAINES : DES ESPACES À PRÉSERVER OU À AMÉNAGER ?

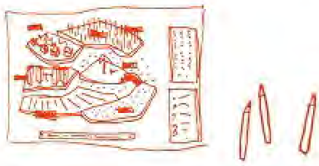
UN EXEMPLE À L'APPUI
La promenade des Lavandières le long du Rhône (Genève, Suisse)

→ Les friches seraient un bon moyen de mettre en avant l'histoire de la ville.

« *Il y a des centres artistiques intimes à Nancy (ce qui fait en même temps leur charme). Mais ce qui manque, effectivement, c'est un lieu plus important et clairement identifié en tant que tel. L'Octroi (Rives de Meurthe) a sans doute cette vocation mais manquera peut-être de ' spontanéité '.* »

→ Néanmoins, certaines friches méritent d'être préservées et gardées en l'état : elles représentent le jeu non formalisé, très important pour les enfants notamment, la créativité et une certaine forme d'innovation. Les trames à créer et renforcer à l'avenir devraient relier les quartiers (et notamment les quartiers vieillissants) avec ces espaces de jeu.

POINT DE VIGILANCE
Si l'on crée des tiers-lieux, il faut par la suite s'appliquer à rendre pérenne ce qui a fait battre le cœur de ces lieux.



SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ L'urbanisme tactique est une solution première d'activation des espaces et des usages, et il s'applique particulièrement à cette thématique.

→ *«L'urbanisme tactique activement suivi permet de se projeter rapidement. C'est l'esprit d'ailleurs des guinguettes, des coronapistes et autres. Continuons dans cette approche et ajustons au fur et à mesure.»*

→ *Le P2M est l'occasion de s'interroger dès à présent sur le devenir des futures friches connues (Cité judiciaire, hôpital central par exemple) en tenant compte des volontés de libérer certains espaces plutôt qu'en ré-urbanisant systématiquement sur site. De même pour la friche Alstom qui doit accueillir la nouvelle Cité Judiciaire : reste un enjeu pour la partie qui restera à aménager, enjeu qui a déjà fait l'objet d'une concertation dont est issu un schéma directeur.*

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr
POUR ALLER PLUS LOIN...

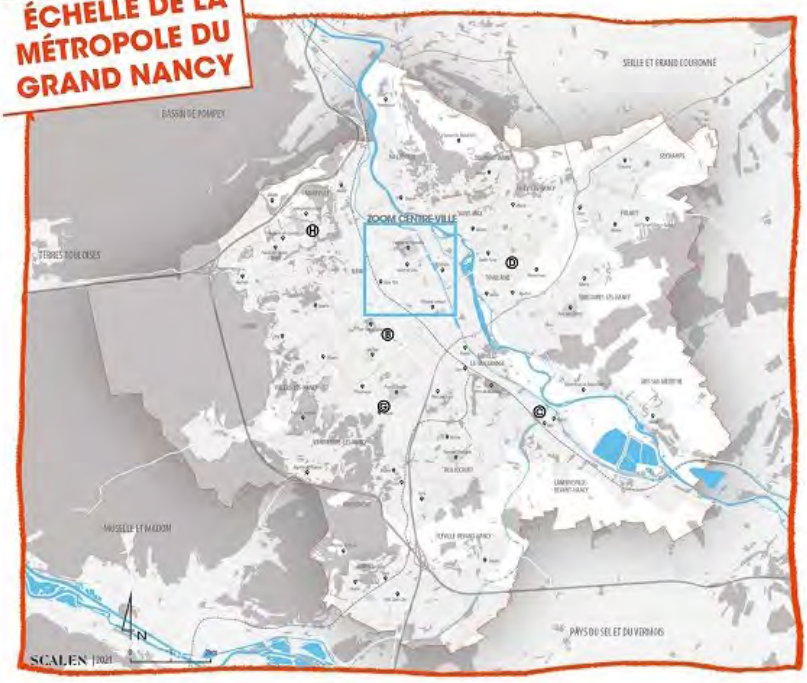
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LA VILLE DU FAIRE ET DU TIERS SOLIDAIRE

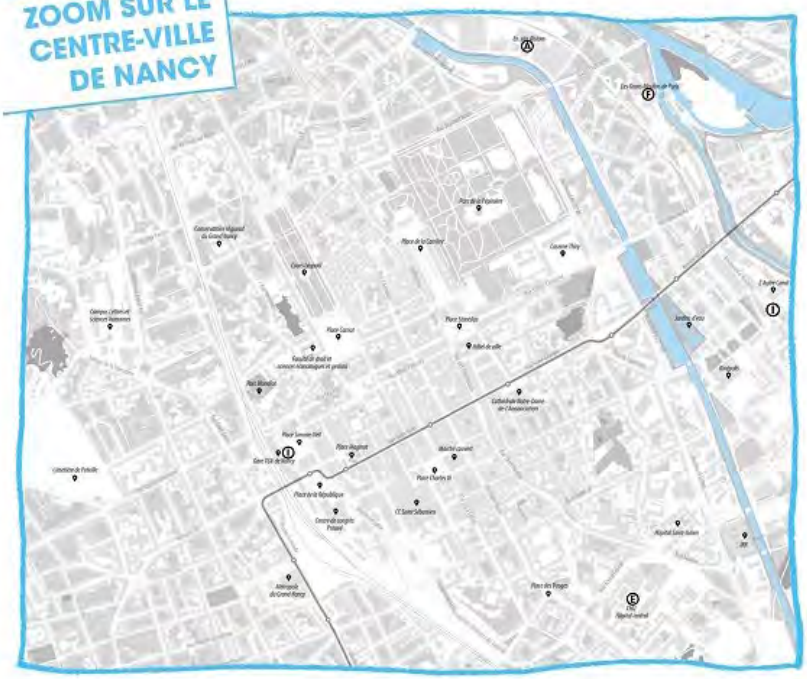
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE DU TIERS ET DU FAIRE SOLIDAIRE

- (A) FRICHE ALSTOM *
- (B) CITÉ JUDICIAIRE
- (C) ABORDS PISCINE - TERMINUS T2 (LANEUVEVILLE)
- (D) PLAINE FLAGEUL (TOMBLAINE)
- (E) HÔPITAL CENTRAL DE NANCY *
- (F) GRANDS MOULINS DE PARIS
- (G) BOULEVARD DE L'EUROPE (VANDOEUVRE)
- (H) PLATEAU DE HAYE
- (I) LIEN OCTROI/AUTRE CANAL EN RIVES DE MEURTHE *

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu.e.s au cours d'un atelier les concernant directement.

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

LA VILLE DE LA SURPRISE

LA VILLE DE LA SURPRISE... PLAÎT-IL ?

La Ville de la surprise c'est la ville qui laisse toute la place à nos imaginaires pour transformer la mobilité dans sa dimension symbolique.
Elle nécessite d'impliquer et de faire participer activement les Services de la culture, de l'économie et du tourisme, ainsi que les milieux culturels locaux.

La logique à construire est celle d'une approche des mobilités par l'art et la culture afin de faire bouger les lignes sur la façon dont la ville et la mobilité sont vécues par les habitants. C'est une typologie de ville à ne pas négliger car son effet de levier pour asseoir les changements de comportement est immense.

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 APAISER LES ENTRÉES DE VILLES

UN EXEMPLE À L'APPUI
Le projet Bonaventure (Montréal, Canada)

→ L'objectif de la transformation des entrées de ville très routières est de recoudre ces espaces à la ville, même si on a conscience de la balafre que cela représente.

→ Donner à voir aux automobilistes la présence de piétons et d'espaces publics de qualité dès l'entrée de ville permet de leur signaler le statut de l'espace, qui n'est donc pas uniquement circulatoire.

POINT DE VIGILANCE

Ne pas oublier les axes de circulation pour les vélos.

Ne pas créer des espaces publics de faible qualité (bruit, pollution).

Ce type de projet doit s'accompagner d'objectifs de transfert des mobilités pour répondre aux problématiques actuelles.

RÉFÉRENCES ÉVOQUÉES

L'ancienne autoroute du Kirchberg devenue boulevard (Luxembourg)

2 FAIRE RESSURGIR L'EAU EN VILLE

UN EXEMPLE À L'APPUI
La restauration de la rivière Cheonggyecheon (Séoul)

→ Il y a beaucoup d'eau à exploiter : les eaux claires qui descendent des coteaux (qui étaient utilisées et qui ont été fermées) et les bassins de rétention notamment.

« De l'ombre et des points d'eau réguliers : il faut les deux pour rafraîchir notre ville. Sinon, on sera voués à louer des brumisateurs chaque été. »

POINT DE VIGILANCE

Avant de re-naturer et déminéraliser certains espaces, il convient déjà d'arrêter de minéraliser davantage.

Il est urgent de remettre à plat certains projets actuels au vu des ambitions actuelles portées par la Métropole.

RÉFÉRENCES ÉVOQUÉES

La rue Knez Mihailova (Belgrade, Serbie)

3 UTILISER LES TERRASSES DES PARKINGS SILOS ET AUTRES ÉQUIPEMENTS

UN EXEMPLE À L'APPUI
Parking silo ludique (Copenhague, Danemark)

→ Mobiliser les terrasses et toits qui constituent des solutions intéressantes pour croiser des usages et gérer l'espace intelligemment.

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Les projets du P2M doivent être vecteurs de changements modaux effectifs mais aussi de changements symboliques forts.

→ En parallèle de grands projets phares, il faut également penser à des projets intermédiaires dans le temps, pour signifier rapidement et concrètement le changement.

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

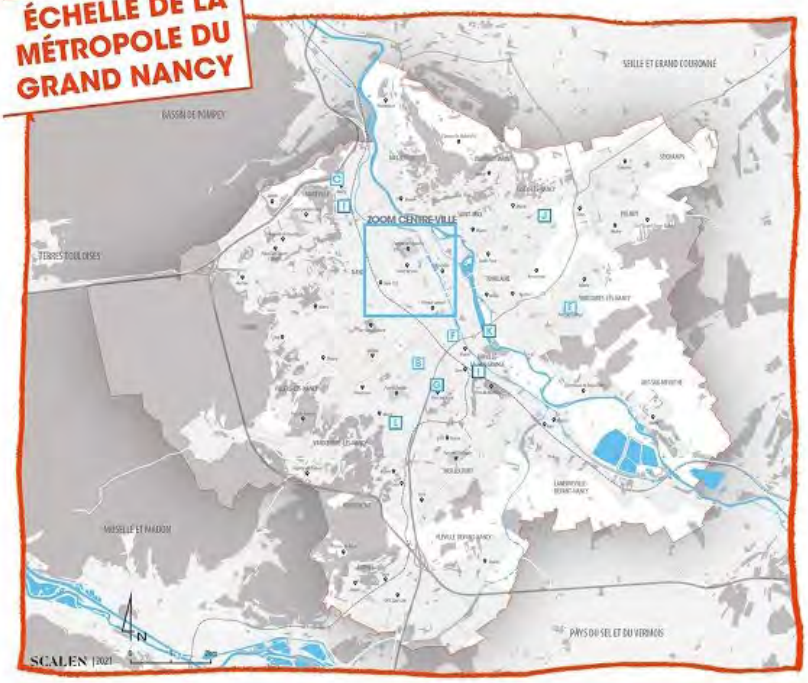
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LA VILLE DE LA SURPRISE

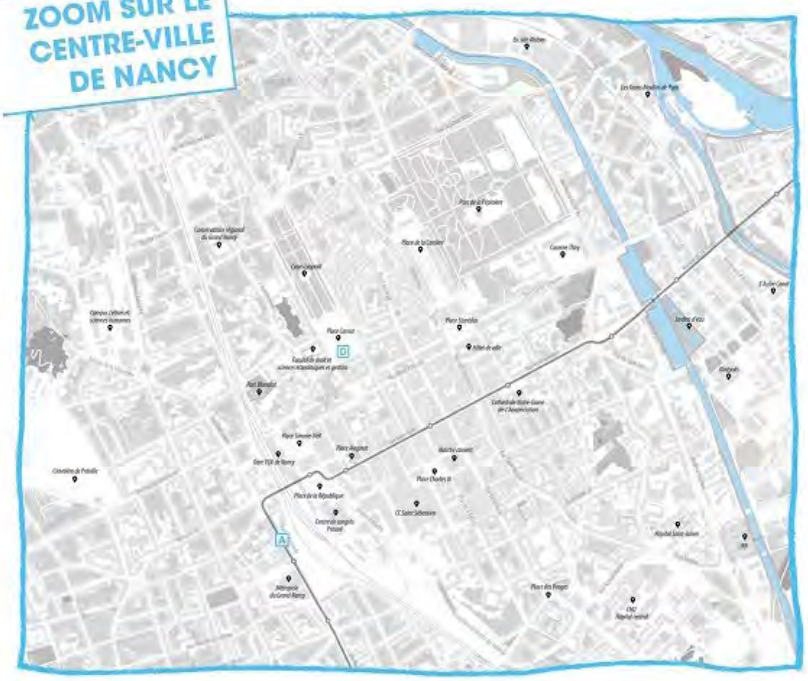
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE DE LA SURPRISE

SUGGESTIONS DES ÉLUS

- A — VIADUC KENNEDY *
- B — BOULEVARD BARTHOU (VANDŒUVRE)
- C — BOULEVARD SCARPONE (MAXÉVILLE)
- D — PLACE CARNOT *
- E — PARC DES ÉTANGS (SAULXURES)
- F — BOULEVARD DE STRASBOURG
- G — PARKING DU PARC DES EXPOSITIONS (VANDŒUVRE)
- H — FRICHE CROISEMENT RUE FOCH - RUE DE RENÉMONT (JARVILLE)
- I — FRICHE DES ANCIENNES BRASSERIES (MAXÉVILLE)
- J — SITE KLÉBER (ESSEY)
- K — ÎLE DU FOULON (TOMBLAINE)
- L — ENTRÉES DE VANDŒUVRE

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu.e.s au cours d'un atelier les concernant directement.

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PM2M)

LA VILLE COMESTIBLE

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE COMESTIBLE... PLAÎT-IL ?

Nous consacrons un temps considérable à boire, à manger et à réaliser des achats en conséquence. Au-delà des besoins de mobilité particuliers que se nourrir génère, c'est toute la question de la ville productive qui se pose. La logistique (lourde ou de proximité), les circuits courts, le soutien aux commerces et à la vie de quartier sont des thématiques de la ville comestible.

Mais la ville comestible, c'est aussi le retour de cette ville nourricière (des vergers et potagers urbains), mais aussi celle qui transforme les lieux de mobilité en lieux de cueillette, de distribution, de livraison... où la mobilité peut alors servir d'armature.

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 OÙ ET COMMENT FAVORISER LA VILLE COMESTIBLE ?

DEUX EXEMPLES À L'APPUI
Les projets agricoles de la ville comestible (Nancy)

Les ruelles vertes (Strasbourg)

→ Il y a trois objectifs différents, qui se complètent et sont liés aux mobilités, qu'elles soient quotidiennes, du week-end ou celles en termes de logistique :

- un objectif pédagogique de sensibilisation,
- un objectif de développement des jardins partagés,
- et un objectif nourricier.

« Il faut penser à toutes les échelles. Même un petit jardin partagé entre les habitants d'une même rue constitue un grand pas en avant. »

→ Rendre durables et ludiques les espaces de nature en ville.

→ Penser dans un même temps la ville Comestible et la ville du Dehors en créant des placettes vertes au centre de Nancy qui permettraient :

- de recréer une polarité de quartier là où il n'y en a pas nécessairement,
- et de créer des îlots de fraîcheur.

« Il y aussi les espaces d'ornement, parfois éphémères, qui consomment parfois une grande part des ressources en eau, et pourraient être reconvertis en espaces comestibles. »

2 CRÉER UN PARCOURS DES ESPACES NOURRICIERS DE LA MÉTROPOLE

→ Actuellement des GR existent : il faut seulement retravailler les petites discontinuités pour finaliser et mettre en œuvre le sentier qui fera le tour de la Métropole.

À partir de là, il sera possible de l'agrémenter par des « pas de côté » reliant les différents espaces nourriciers (vergers et autres), les parcs et les jardins de la Métropole.

POINT DE VIGILANCE

Bien s'appuyer sur l'existant : les fermes déjà là qu'il faut soutenir avant tout (pas de repreneurs de certains espaces maraîchers), le patrimoine existant (à répertorier et préserver).

À noter que dans le cadre du PLUi, un travail a déjà été entrepris avec les acteurs intéressés pour valoriser le foncier agricole.

POINT DE VIGILANCE

Ne pas oublier de penser aux usagers qui viennent quotidiennement ou de temps en temps mais qui n'habitent pas la Métropole et ne peuvent pas avoir la même relation à ces espaces de la ville comestible.

3 LE RÔLE DES PARKINGS DANS LA DISTRIBUTION DES PRODUCTIONS LOCALES

→ Il est nécessaire de se questionner sur comment intéresser les commerçants à la vente des produits locaux, mais aussi sur le rôle potentiel des parkings-relais (dépôts de fruits et légumes, AMAP, etc.).

Plus généralement, les parkings relais doivent être des lieux de vies et des lieux importants du circuit court : conciergerie, pôle de logistique vélo, garagiste.

4 LE RÔLE DES PARKINGS DANS LA DISTRIBUTION DES PRODUCTIONS LOCALES

UN EXEMPLE À L'APPUI
La ferme du Bertheuil (Nanterre, Hauts-de-Seine)

→ C'est primordial qu'un groupe de personnes s'investisse au départ, et que le projet ne repose pas uniquement sur des subventions de la collectivité. Pour garantir la pérennité des projets, la collectivité doit s'investir autrement ; en développant la culture de ce type d'initiatives, en assurant la passation lorsque le projet n'a plus de porteur, etc.

→ Il faut tirer parti des friches et des espaces temporaires (notamment les anciennes voies de chemin de fer).

POINT DE VIGILANCE

Avoir un inventaire précis de la qualité des sols (sols pollués notamment) : les terres polluées peuvent accueillir des fleurs, des plantations hors-sol, etc.

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Volonté forte de s'investir dans l'autosuffisance alimentaire.

« L'autosuffisance alimentaire ne peut se réfléchir qu'à l'échelle du bassin de vie, du SCOT. »

→ Travailler main dans la main avec les différentes associations qui s'occupent de ces sujets (*Flore 54, Terres de liens, Croqueurs de pommes*, etc.), mais aussi avec les universités alentour (*INRA*).

→ Les objectifs énoncés ici doivent se penser à l'échelle du SCOT : dimension politique des nouvelles alliances entre l'urbain et le rural à prendre en compte.

→ Nécessité de dépasser le cadre des Assises pour inciter le grand public à s'emparer de ces questions et mettre sur pieds des projets.

« Tout cela suppose que le statut des espaces publics puisse évoluer, il faut une plus grande liberté d'investir l'espace. »

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

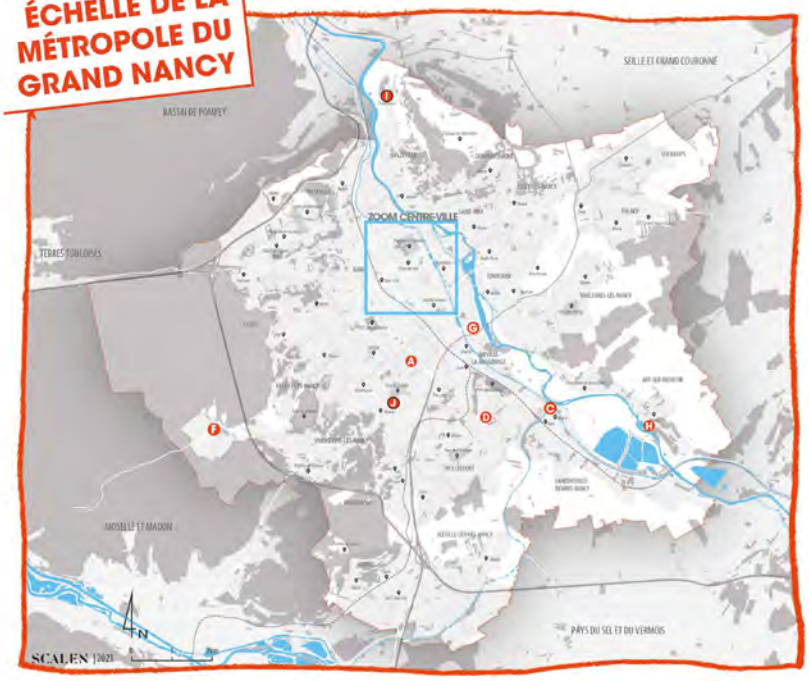
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PM2M)

LA VILLE COMESTIBLE

SYNTHÈSE DES ATELIERS *LES SEPT FIGURES DE VILLE*

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY

VILLE COMESTIBLE

- A FRICHES BIANCAMARIA (VANDŒUVRE)
- B COURS LÉOPOLD *
- C JONCTION DES ÉCLUSES (LANEUVILLE)
- D ARRIÈRES DU COLLÈGE MONTAIGU (HEILLECOURT)
- E FAUBOURG DES TROIS-MAISONS *
- F PLACES DE CLAIRLIEU (VILLERS-LÈS -NANCY)
- G FRICHE MARCEL BROT
- H LES CROQUOTTES (ART-SUR-MEURTHE)
- I TECHNOPÔLE AGRICOLE ET VÉTÉRINAIRE À PIXÉRICOURT (MALZÉVILLE)
- J ENTRÉE DU PARC POUILLE

SUGGESTIONS DES ÉLUS

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu.e.s au cours d'un atelier les concernant directement

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (P2M)

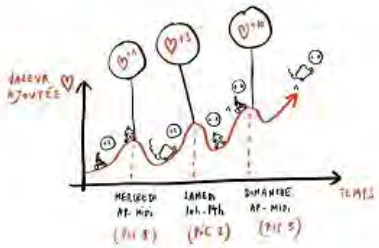
LA VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END

SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LA VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END... PLAÎT-IL ?

À travers la Ville de la Nuit et du Week-end, c'est à la dimension temporelle des mobilités que l'on s'intéresse. La nuit est la dernière frontière de la mobilité urbaine, et celle où la voiture règne encore de façon quasi absolue. Le fait de revenir constamment à la voiture comme mode par défaut la nuit et le week-end n'aide pas les gens à changer leurs habitudes de mobilité.

Pour adopter un comportement véritablement multimodal, il convient de traiter les mobilités dites « libres » (soit celles associées aux motifs de loisirs, d'achats et de sociabilités) comme un sujet digne d'attention et nécessitant un soin particulier.



CES POINTS CLÉS DU DÉBAT

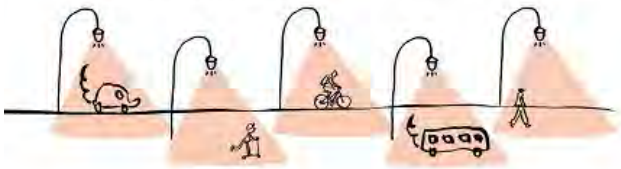
1 RENDRE CRÉDIBLE UN WEEK-END SANS VOITURE DANS LE GRAND NANCY

→ Pour donner l'envie de pratiquer la Métropole le week-end, des alternatives crédibles à la voiture doivent être mises en place. Des lignes de transport en commun doivent desservir efficacement les espaces naturels autour de Nancy.

↓

Créer une progressivité entre les rives de Meurthe et le centre-ville de Nancy.

→ Les transports en commun doivent être une alternative pratique, afin que les gens n'aient pas à se poser de questions. Cela implique des cadençages beaucoup plus rapides qu'aujourd'hui, en week-end et en soirée : il ne faudrait pas attendre plus de dix minutes entre chaque passage.



2 ANIMER (TOUTE) LA MÉTROPOLE LE SOIR

→ Les centres-bourgs autour de Nancy sont peu animés le soir : il ne faut pas uniquement développer l'offre sur le centre-ville. La question de la Ville du quart d'heure devrait également s'appliquer pour l'offre d'animation le soir et le week-end.

3 SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DE NUIT

→ Il faut impérativement augmenter l'amplitude horaire des transports en commun afin d'avoir une cohérence entre la fermeture des attracteurs (bars, cinémas, théâtres, etc.) et l'arrêt des transports en commun.

→ Les transports en commun doivent assurer un service adapté aux enjeux de sécurité que suscitent les pratiques nocturnes de la ville.

« Le Plan des mobilités doit aussi être aussi un Plan des mobilités nocturnes : il doit favoriser la sécurité de tous, par exemple en rendant systématiquement possible les arrêts à la demande la nuit pour les personnes qui le souhaitent. »

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ La ville facilitatrice est une question clé à traiter dans les années à venir ; il faut pousser les initiatives des habitants, leur permettre d'exister et de se développer.

« Endroits à émulation, qu'il faut encourager. Intelligence collective, mise en commun des désirs, ressources, des espaces, etc. »

→ En parallèle de grands projets phares, il faut également penser à des projets intermédiaires dans le temps, pour signifier rapidement et concrètement le changement.

→ La question des transports en commun est essentielle, car on ne peut pas tout faire reposer sur les mobilités actives. C'est de la qualité des transports en commun que vient le cercle vertueux des modes actifs.

→ Dans tous les projets à venir en lien avec le P2M, intégrer le point de vue de personnes ayant un handicap (moteur, intellectuel, déficience visuelle, etc.) est essentiel.

→ Il faut arriver à donner une épaisseur aux espaces attractifs : étendre l'influence de rues commerçantes aux rues alentour.

L'ensemble des supports ayant servis pendant l'atelier est disponible sur le site : jeparticipe.metropolegrandnancy.fr

POUR ALLER PLUS LOIN...

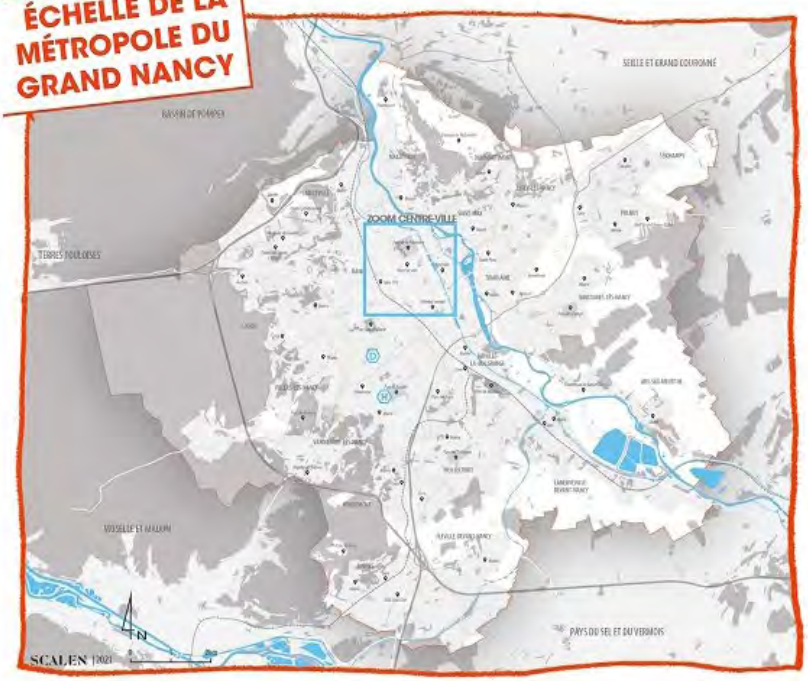
PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LA VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END

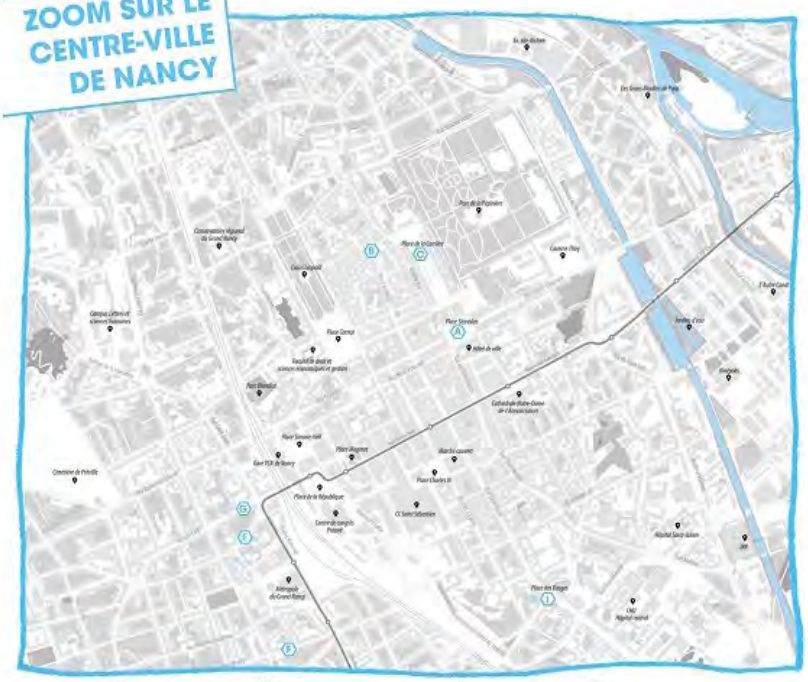
SYNTHÈSE DES ATELIERS
LES SEPT FIGURES DE VILLE

LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END

- A — PLACE STANISLAS *
- B — PLACE SAINT-EPVRE *
- C — PLACE DE LA CARRIÈRE *
- D — ARTEM ET SES ABORDS
- E — RUE DE LA COMMANDERIE *
- F — RUE DE MON DÉSERT *
- G — AVENUE FOCH *
- H — ESPLANADE SIMONE VEIL (VANDŒUVRE)
- I — PLACE DES VOSGES *

* Les lieux suivis d'un astérisque sont localisés sur la carte du centre-ville de Nancy.

Les pastilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élu·e·s au cours d'un atelier les concernant directement.

Vous avez la possibilité de voter pour vos lieux-candidats préférés dans la salle de vote. N'oubliez pas de vous y rendre !

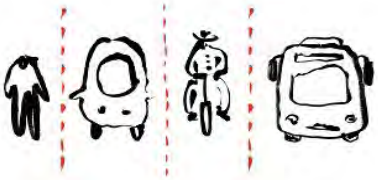
8. Synthèse des ateliers spécifiques sur les objectifs et les indicateurs partagés du P2M

P2M
indicateurs et objectifs

LES CINQ GRANDES QUESTIONS POUR ÉVALUER LA FAISABILITÉ DES LIEUX-CANDIDATS

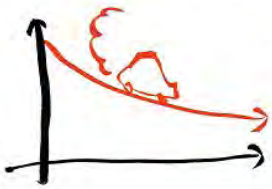
QUESTION 1
PARTAGE DE L'ESPACE

Quelle capacité avons-nous de rééquilibrer les usages de l'espace afin d'accueillir la dimension relationnelle liée au séjour et aux sociabilités et pas seulement au transit et au stationnement ?



QUESTION 2
VITESSE / VOLUME

Quelle capacité avons-nous de réduire la vitesse et le volume de trafic sur les trames viaires qui traversent et qui entourent les lieux-candidats ?



QUESTION 3
DÉCARBONATION DE LA MOBILITÉ

Quelle capacité avons-nous d'obtenir un report modal significatif sur les modes actifs et les TC pour l'accès aux lieux-candidats ?

QUESTION 4
LIEN AVEC NATURE EN VILLE / ÎLOT DE CHALEUR URBAINE

Quelle capacité avons-nous de valoriser le contact avec la nature en ville lorsqu'il est question d'accéder aux lieux-candidats ?

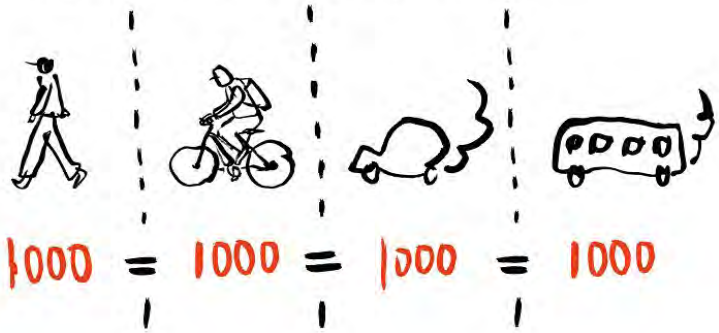
QUESTION 5
BIODIVERSITÉ DES PUBLICS, DES TEMPORALITÉS ET DES RAISONS D'ÊTRE LÀ

Quelle capacité avons-nous de générer de l'attractivité programmatique intergénérationnelle ? De capter les publics de proximité ? De rendre ces lieux animés sur des amplitudes plus importantes ? De diversifier les usages pour multiplier les raisons d'être là ?

OBJECTIF TRANSVERSAL N°1

ÉQUITÉ D'ACCÈS À L'ESPACE

Un partage de l'espace à parts égales pour un volume de flux donné, quel que soit le mode de déplacement.



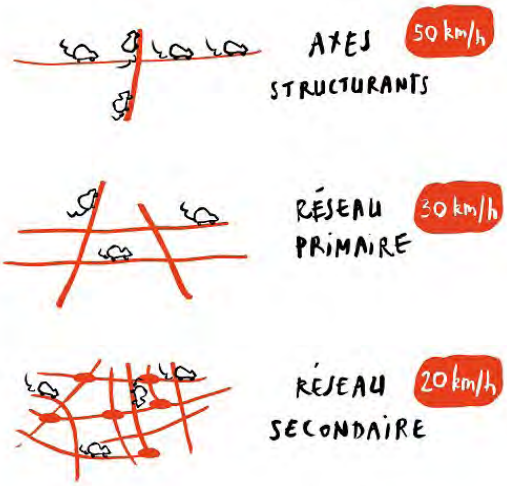
P2M indicateurs et objectifs

LES TROIS OBJECTIFS TRANSVERSAUX

OBJECTIF TRANSVERSAL N°2

UNE VITESSE PAR DÉFAUT SELON LE TYPE DE RÉSEAU

Distinction entre axes structurants, réseau primaire, réseau secondaire et centralités marchables.



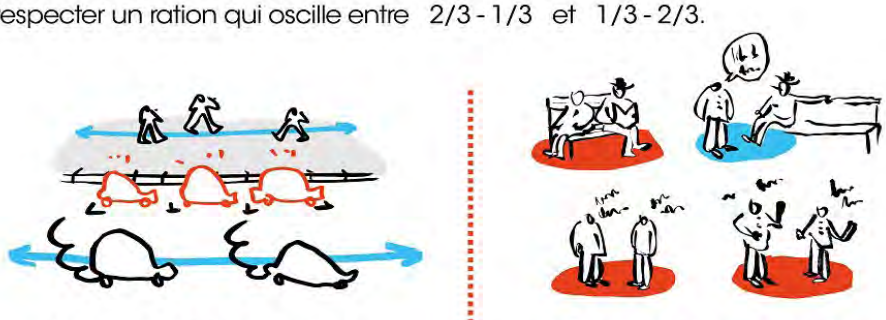
P2M indicateurs et objectifs

LES TROIS OBJECTIFS TRANSVERSAUX

OBJECTIF TRANSVERSAL N°3

UN ÉQUILIBRE ENTRE LES COUPLES *TRANSIT - STATIONNEMENT* ET *SÉJOUR - SOCIABILITÉ*

Respecter un ration qui oscille entre 2/3 - 1/3 et 1/3 - 2/3.



TRANSIT - STATIONNEMENT ***SÉJOUR - SOCIABILITÉ***

Accompagnement de la mise en place du chemin piéton de l'hypercentre de Nancy

ASSISES #1

ASSISES #2

À l'instar d'autres villes européennes et françaises, la Ville de Nancy a mis en place durant l'été 2021 un chemin piéton en cœur de ville. La piétonisation et, plus largement, l'enjeu de l'apaisement des espaces urbains s'inscrivent dans un mouvement global de reconquête des centres-villes au profit des modes actifs.

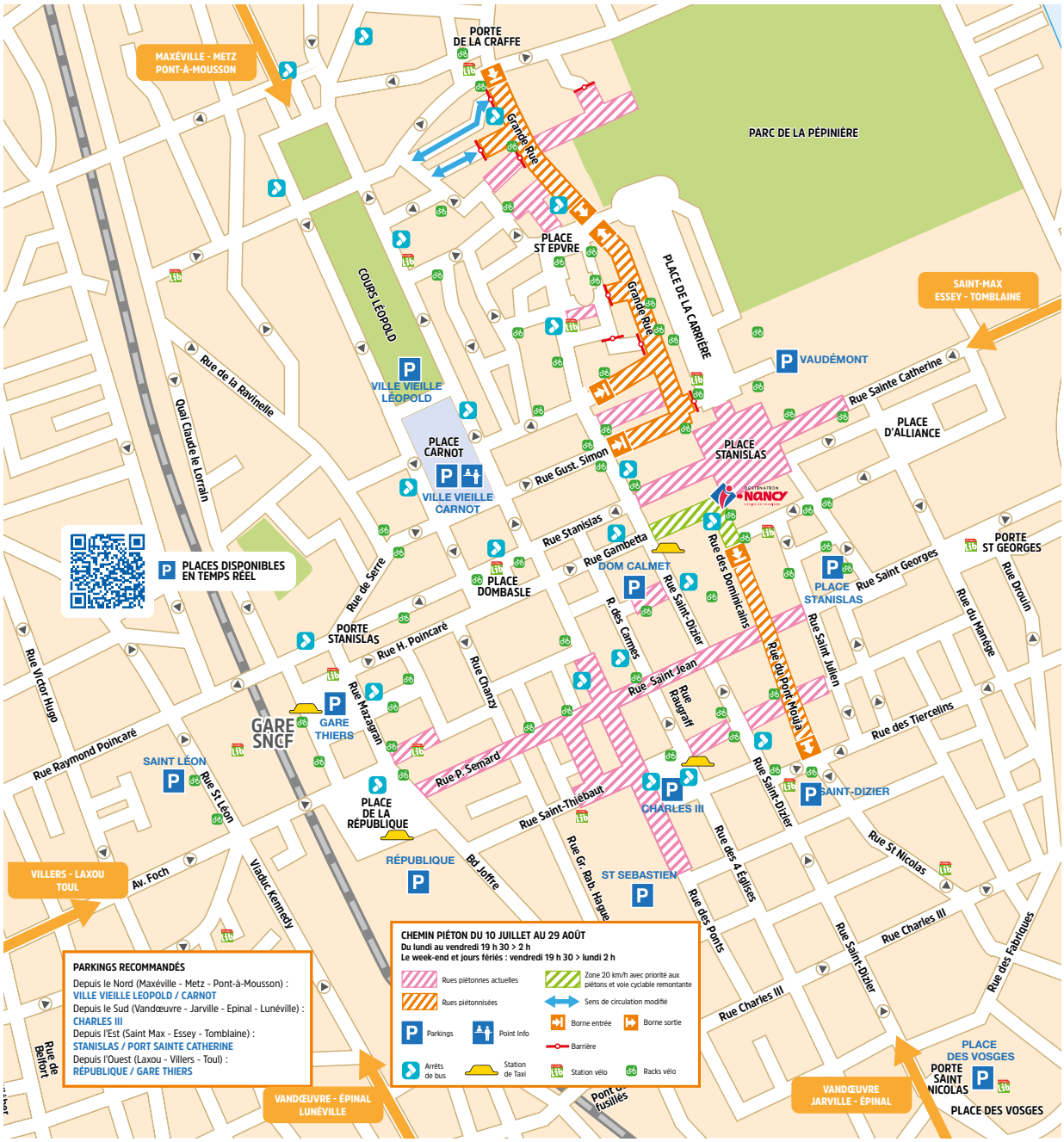
Ce parcours piéton, créé dans l'hyper-centre, avait pour objectif de mieux partager l'espace public, de réduire la pollution et le niveau de bruit, et de dynamiser le cœur commerçant, tout en favorisant les lieux de rencontre.

Le tracé du Chemin piéton qui comprend plusieurs rues a été élaboré par la Ville de Nancy, en lien avec la Métropole du Grand Nancy, les Vitrines de Nancy, la CCI 54 et l'UMIH 54. Cette édition a eu lieu du 10 juillet au 29 août, du lundi au vendredi de 19h30 à 02h00, et les samedis et dimanches toute la journée.

Menée en concertation, ce parcours piéton a aussi permis d'initier de nouveaux usages de cet espace et de juger de son caractère reproductible à d'autre secteurs du territoire. Elle s'inscrit dans la démarche plus large de concertation, menée à l'échelle métropolitaine, sur la question des mobilités apaisées déclinées dans le Plan métropolitain des Mobilités (P2M).

L'agence SCALEN a accompagné la Ville de Nancy par le suivi et l'évaluation de ce projet.

ASSISES #2
atelier participatif



9. Les lieux candidats aux évolutions, dont certains seront démonstrateurs sur le temps du mandat

+ de 200 lieux révélés dans les travaux en ateliers sur les 7 figures de ville, en atelier #1 des maires, ainsi que lors des Assises de juillet

↓

+ de 60 lieux après une analyse technique des 1ers éléments de regroupement et de potentiel de transformation

↓

Une 30aine de lieux après croisement avec les projets de réseaux

↓

16 lieux candidats retenus en atelier des maires + 13 lieux subsidiaires

↓

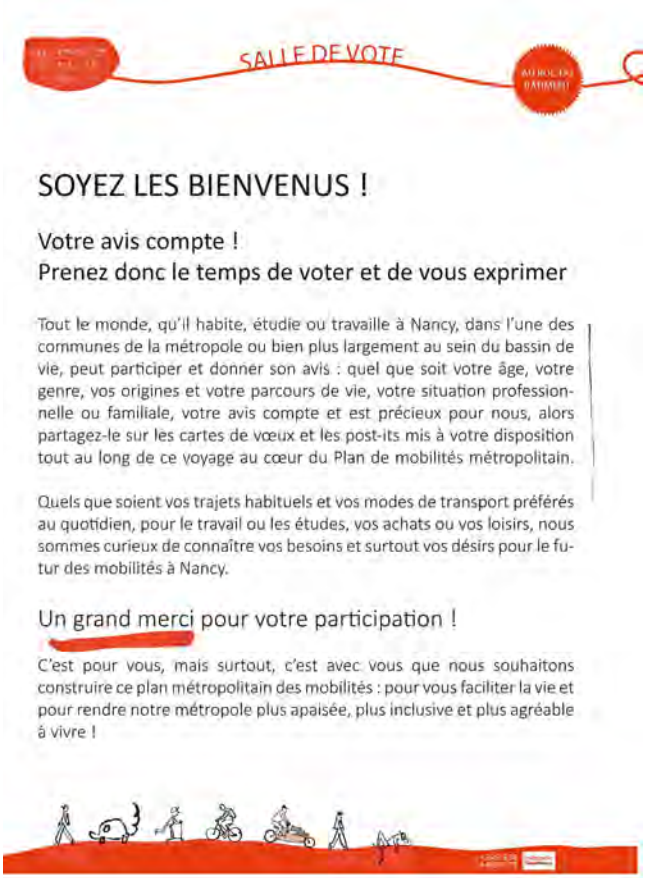
travail sur les ambiances des lieux lors des Assises #2

↓

arbitrages politique et technique

↓

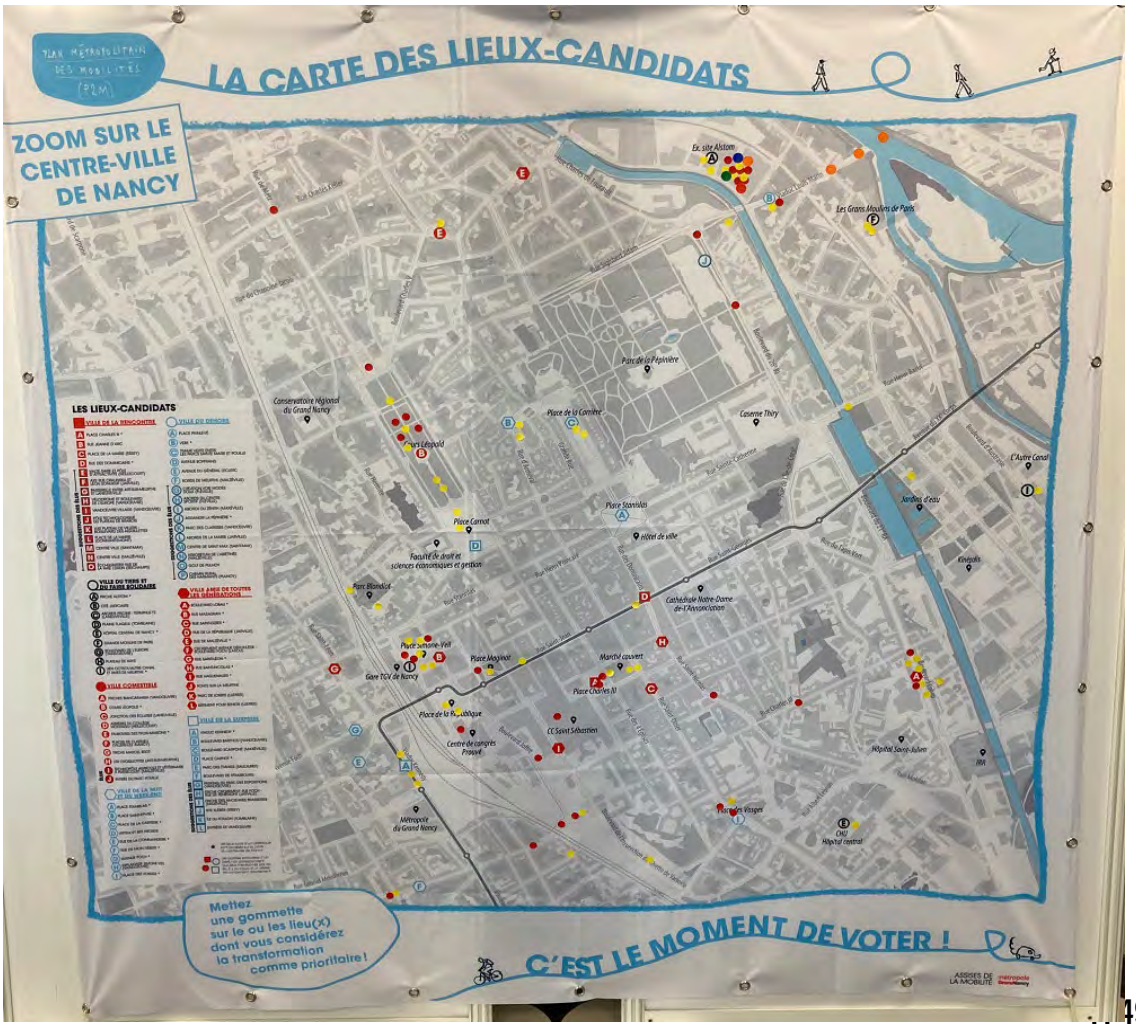
9 lieux candidats retenus



« En optant plutôt pour une logique qui vise à transformer d'abord les lieux de vie, et en choisissant d'agir sur des leviers qui touchent au premier chef à la transformation du rapport de forces entre les modes en introduisant de nouveaux régimes de vitesse et de nouvelles façons de partager l'espace, l'on donne de la visibilité à la politique des mobilités en montrant très concrètement de spectaculaires inversions dans les parts modales constatables d'abord dans ces lieux-là, visibles de tous, mais aussi par un effet de diffusion ailleurs dans le territoire. »

— Sonia Lavadinho, Agence Bfluid

Votes sur la carte des lieux candidats proposée lors des Assises #1 de juillet 2021



LES CRITERES D'EVOLUTION DES LIEUX CANDIDATS

A.

TRAFIC AUTOMOBILE

TRANSIT - STATIONNEMENT

B.

PARTAGE DE L'ESPACE

Quelle capacité avons-nous de rééquilibrer les usages de l'espace afin d'accueillir la dimension relationnelle liée au séjour et aux sociabilités et pas seulement au transit et au stationnement ?

C.

VITESSE / VOLUME

Quelle capacité avons-nous de réduire la vitesse et le volume de trafic sur les trames viaires qui traversent et qui entourent les lieux-candidats ?

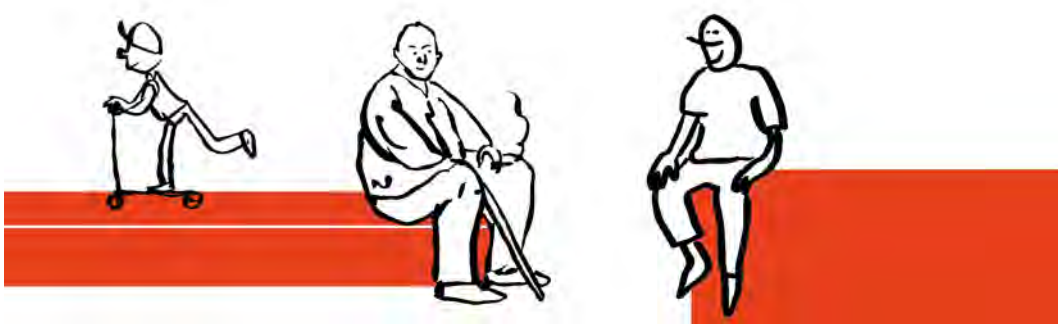
D.

LIEN AVEC NATURE EN VILLE / ÎLOT DE CHALEUR URBAINE

Quelle capacité avons-nous de valoriser le contact avec la nature en ville lorsqu'il est question d'accéder aux lieux-candidats ?

L'approche de la société civile, le bien-vivre dans la ville

Qu'est-ce qui parle avant tout aux gens ? Pouvoir se rencontrer et passer un bon moment ensemble en famille, entre collègues, entre amis, entre partenaires d'études, que ce soit pendant la journée, sur le temps de midi ou bien le soir, en semaine ou le weekend, en allant au travail ou pendant son temps libre. Cette dimension relationnelle est clé dans l'appréciation de la politique de mobilités comme un moyen pour approcher un mieux vivre ensemble et non comme une fin en soi.



L'approche des élus, une stratégie robuste en réponse aux enjeux de décarbonation

La politique très systématique qui consiste à sélectionner quelques lieux démonstrateurs obtient, dans les faits, des gains importants en part modale sur certains noeuds et certains couloirs stratégiques en termes de report modal, plutôt que de tenter d'agir de façon diffuse sur tout le territoire. Cela permet de gagner en sobriété économique et énergétique et en rapidité de réalisation des projets, tout en maximisant les effets sur les changements de comportements.

Les planches qui suivent sont les 7 lieux qui ont fait l'objet d'un plus grand nombre de votes sur les ambiances d'évolution désirées, durant le temps des Assises d'octobre. Les votes des maires ou adjoints en atelier, des acteurs de la mobilité ainsi que du grand public sont regroupés pour mieux mettre en perspective les visions de chacun.

PLACE PAINLEVÉ
(NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des élus	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des élus
Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire du grand public

Ma tonalité

Tonalité des élus

Tonalité des acteurs

Tonalité du grand public

ASSISES DE LA MOBILITÉ

RUE DE LA RÉPUBLIQUE
MAIRIE (JARVILLE-LA-MALGRANGE)

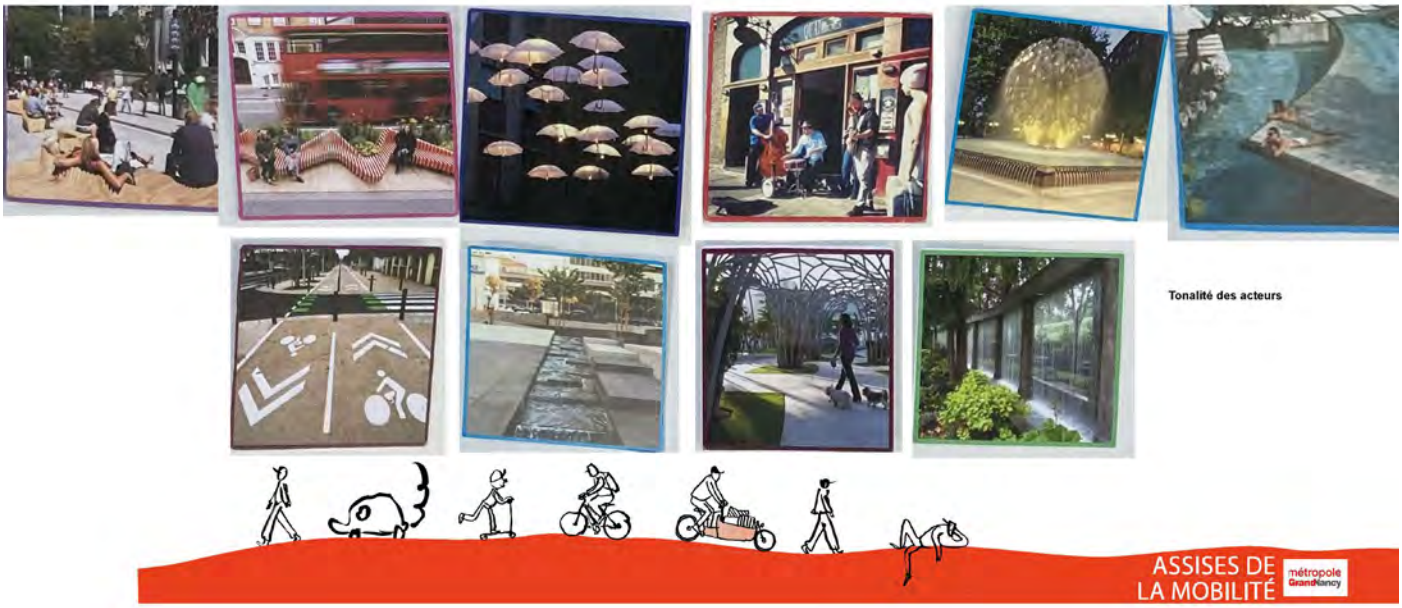
Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public

Ma tonalité

Tonalité des élus



Tonalité des acteurs

RUE MON DÉSERT
SECTEUR COMMERÇANT (NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	

Ma tonalité

Critère(s) retenu(s) : Volume de trafic / Apaisement de la vitesse

Ma tonalité

Tonalité des acteurs

Tonalité du grand public

VIADUC LOUIS MARIN (NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des élus	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public

Ma tonalité

Tonalité des élus

Critère(s) retenu(s) : Volume de trafic et Partage de l'espace

Ma tonalité

Tonalité des acteurs

Tonalité du grand public

PLACE GÉRARD BARROIS JUSQUE MAIRIE (SAINT-MAX)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des élus

Ma tonalité

Ma tonalité

Critère(s) retenu(s) : Partage de l'espace / Apaisement de la vitesse / Lutte contre les îlots de chaleur urbains /

Tonalité des acteurs

CENTRE VILLE
(MALZÉVILLE)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des élus	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des élus

Ma tonalité

Ma tonalité

Critère(s) retenu(s) : Volume de trafic / Partage de l'espace / Apaisement de la vitesse / Lutte contre les îlots de chaleur urbains /

Tonalité des acteurs

Tonalité du grand public

PORTE SAINTE CATHERINE (NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs

Ma tonalité

Tonalité des élus

Ma tonalité

Critère(s) retenu(s) : Le partage de l'espace

Tonalité des acteurs

Tonalité du grand public

ASSISES DE LA MOBILITÉ métropole Grand Nancy

MAIRIE
(ESSEY-LÈS-NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
	Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire des élus Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs Vote majoritaire du grand public

Ma tonalité

Ma tonalité

Critère(s) retenu(s) : Apaisement de la vitesse

Tonalité des acteurs

PLACE SAINT EPVRE (NANCY)

Mes critères

A. Le volume de trafic automobile
B. Le partage de l'espace
C. L'apaisement de la vitesse
D. La lutte contre les îlots de chaleur

A.	B.	C.	D.
Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs	Vote majoritaire des acteurs
Vote majoritaire du grand public	Vote majoritaire du grand public		Vote majoritaire du grand public

Ma tonalité

LIEU SUBSIDIAIRE NON TRAVAILLE PAR LES ELUS EN ATELIER

Tonalité des acteurs

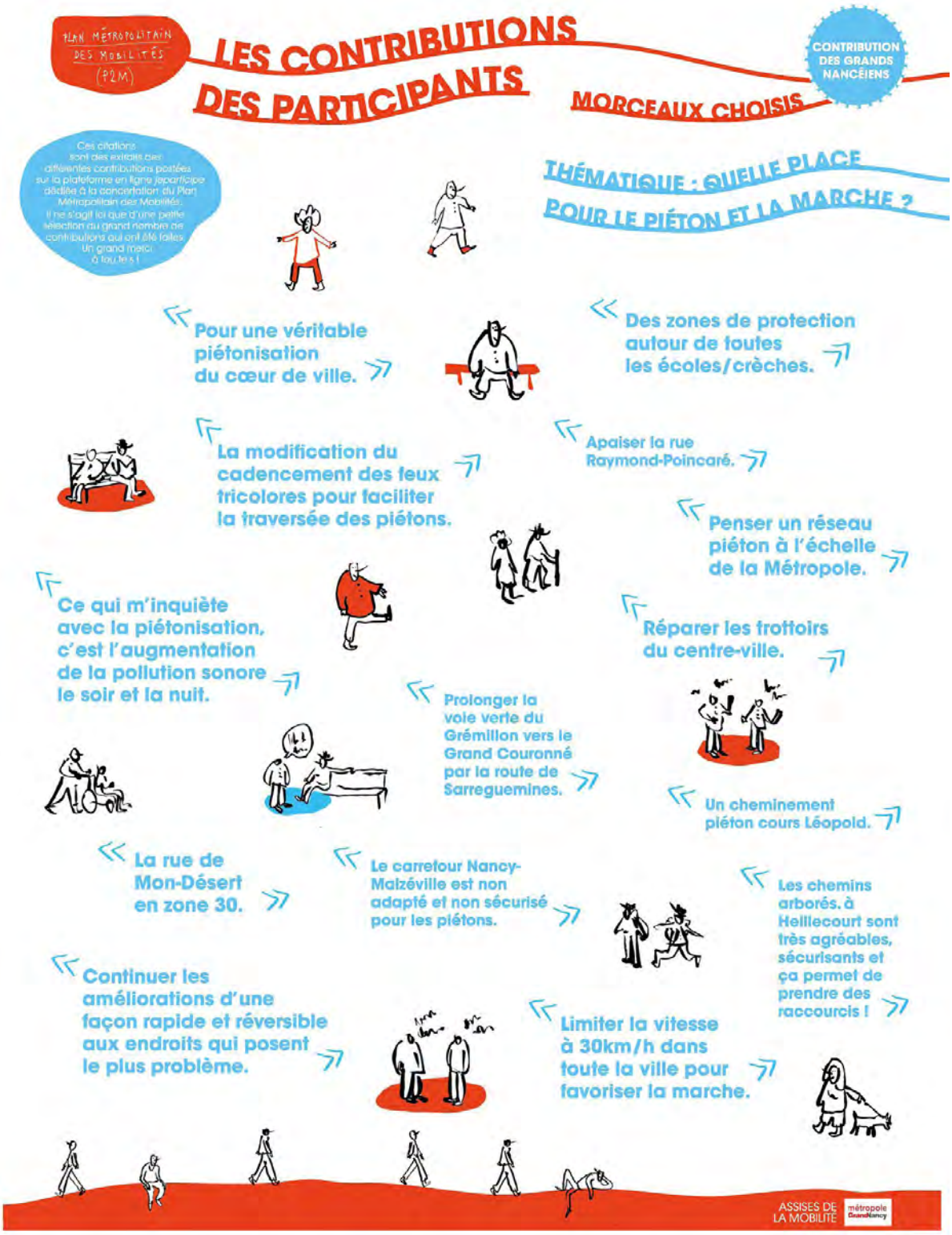
Tonalité du grand public

ASSISES DE LA MOBILITÉ métropole Grand Nancy

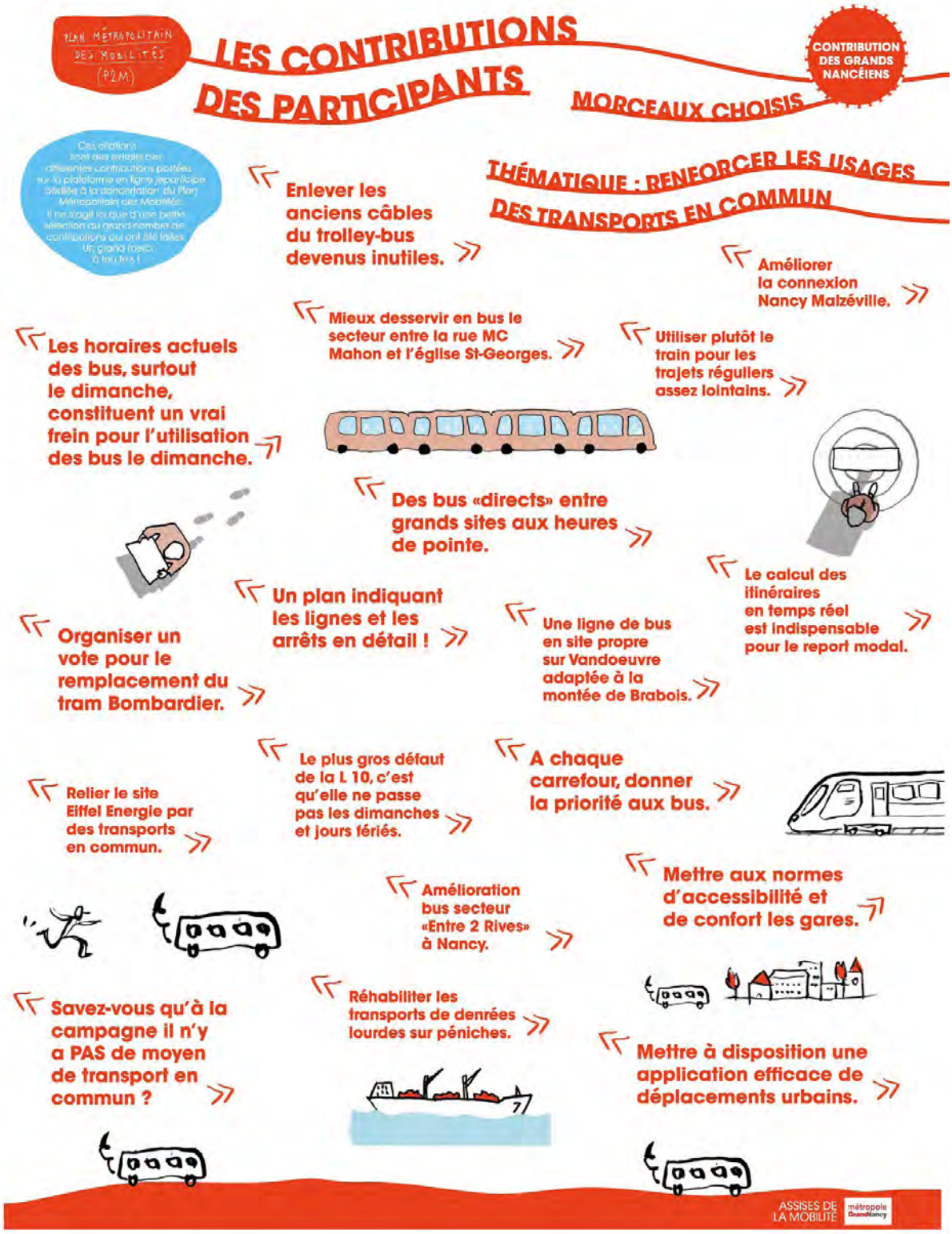
« Ce que les retours d'expérience des villes les plus avancées nous apprennent c'est qu'il est important, parmi les lieux retenus, d'avoir au moins un lieu absolument inespéré et époustouflant, qui génère vraiment un effet de changement radical digne du XXIe siècle et qui est grandement aimé par tous les publics, et un deuxième lieu qui doit devenir un top model alors qu'il était auparavant un « laideron », c'est-à-dire un lieu particulièrement mal vécu et mal-aimé du fait de mobilités conflictuelles ou de nuisances, afin que les gens puissent vraiment voir la différence.»

— *Sonia Lavadinho, Agence Bfluid*

10. Verbatim des propositions déposées sur la plateforme de participation citoyenne



91 PROPOSITIONS déposées
344 COMMENTAIRES
409 SOUTIENS à des propositions



PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

MORCEAUX CHOISIS

CONTRIBUTION DES GRANDS NANCÉIENS

Ces citations sont des extraits des différentes contributions postées sur la plateforme en ligne jeparticipe dédiée à la concertation du Plan Métropolitain des Mobilités.
Il ne s'agit ici que d'une petite sélection du grand nombre de contributions qui ont été faites. Un grand merci à toutes !

THÉMATIQUE : L'USAGE DU VÉLO ET DES AUTRES MODES NON MOTORISÉS

Le sentiment d'insécurité est un des freins majeurs à l'adoption du vélo, même pour des trajets courts.

Une piste cyclable nord est - sud ouest.

Traverser Nancy se fait trop souvent en jonglant entre bandes cyclables et route, ce qui allonge le temps de trajet.

Prolonger la piste cyclable rue Jeanne d'Arc.

Utiliser des enrobés colorés pour les pistes cyclables.

Un vélopolitain pour Nancy !

Séparer les cycles du flux motorisé pour éviter les conflits entre usagers.

Améliorer les continuités des pistes et des bandes cyclables.

Des itinéraires express denses reliés par de plus petites pistes pour une desserte totale de la Métropole.

Instaurer un parc de VAE en libre-service et en location longue durée.

Développer le stationnement sécurisé vélo.

Mieux adapter le Viaduc Louis Marin pour les vélos (et les piétons !).

Prévoir beaucoup plus de points d'accroche en centre-ville.

Une piste cyclable le long de l'A31 entre Laxou et Villers.

Une aide financière pour acheter un vélo.

Concrétiser le projet VRAM (vélo sur rail à assistance motorisée).

Relier le Faubourg des Trois Maisons à la Meurthe en vélo.

Un plan de circulation hiérarchisé pour le vélo et les EPDM (engin de déplacement personnel motorisé).

ASSISES DE LA MOBILITÉ métropole Grand Nancy

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS (PDM)

LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

CONTRIBUTION DES GRANDS NANCÉIENS

MORCEAUX CHOISIS

Ces citations sont des extraits des différentes contributions postées sur la plateforme en ligne jeparticipe dédiée à la concertation du Plan Métropolitain des Mobilités.
Il ne s'agit ici que d'une petite sélection du grand nombre de contributions qui ont été faites.
Un grand merci à toutes !

THÉMATIQUE : LA VOITURE ET LES VÉHICULES MOTORISÉS

Autoriser les automobiles en ville juste pour ceux qui n'ont pas d'autres choix.

Pourquoi ne pas restreindre l'accès à des zones de la ville aux voitures avec un seul passager ?

La voiture autonome partagée, on en parle ?

Des emplacements pour charger les véhicules électriques.

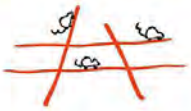
Passer le viaduc Louis Marin à 1x2 voie comme le reste de la Voie express.

Vu le taux de remplissage des parkings relais, ce n'est pas la quantité de places qui fait défaut.

Les panneaux pédagogiques indiquant la vitesse avec un «Smiley» sont efficaces et amusants à la fois !

Les parkings sont vides : cela montre bien qu'ils sont trop chers, et mal organisés !

Faire un parking-relais à Pixérécourt.



Réduire la pollution sonore en créant des zones calmes.

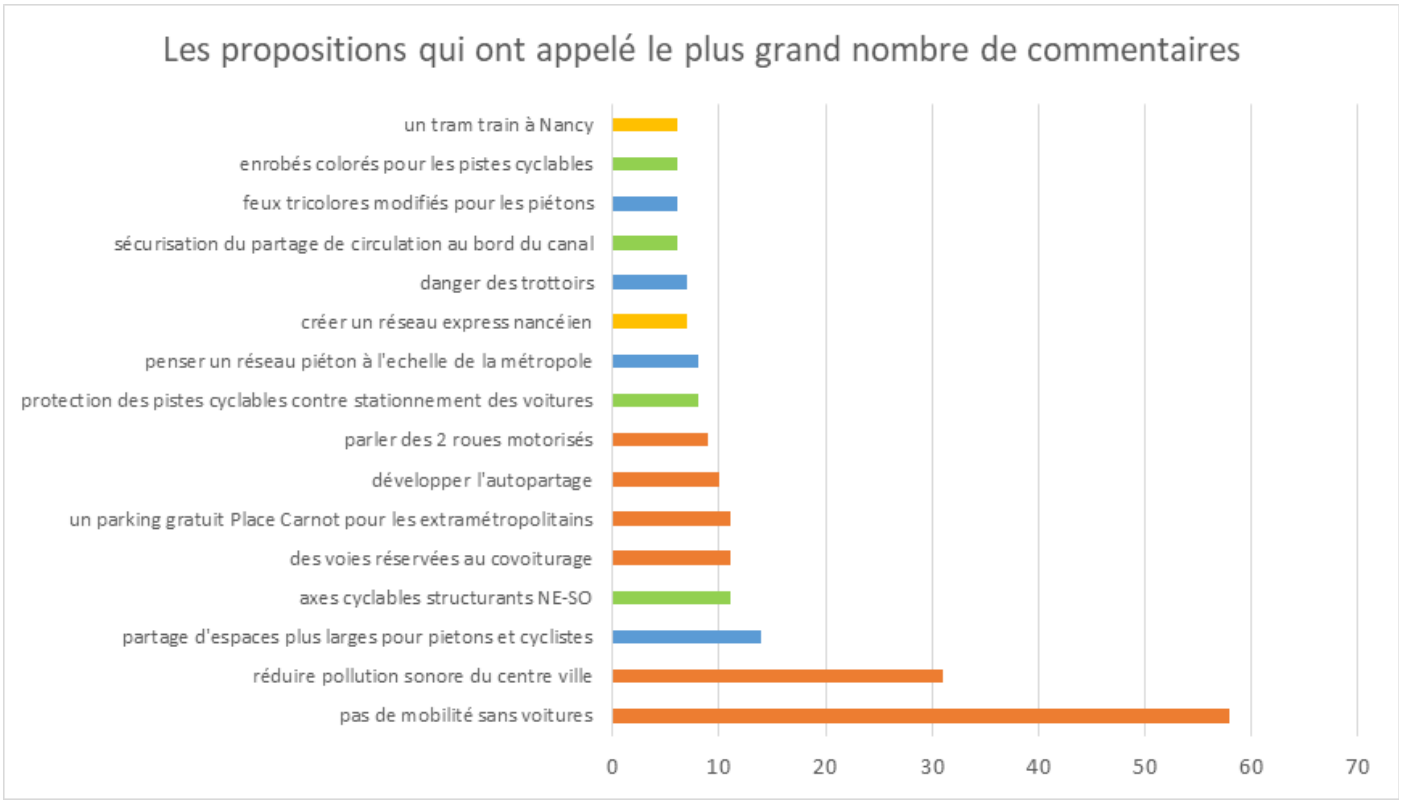
Les feux coordonnés sont très efficaces pour maintenir l'allure, fluidifier le trafic et réduire la pollution.

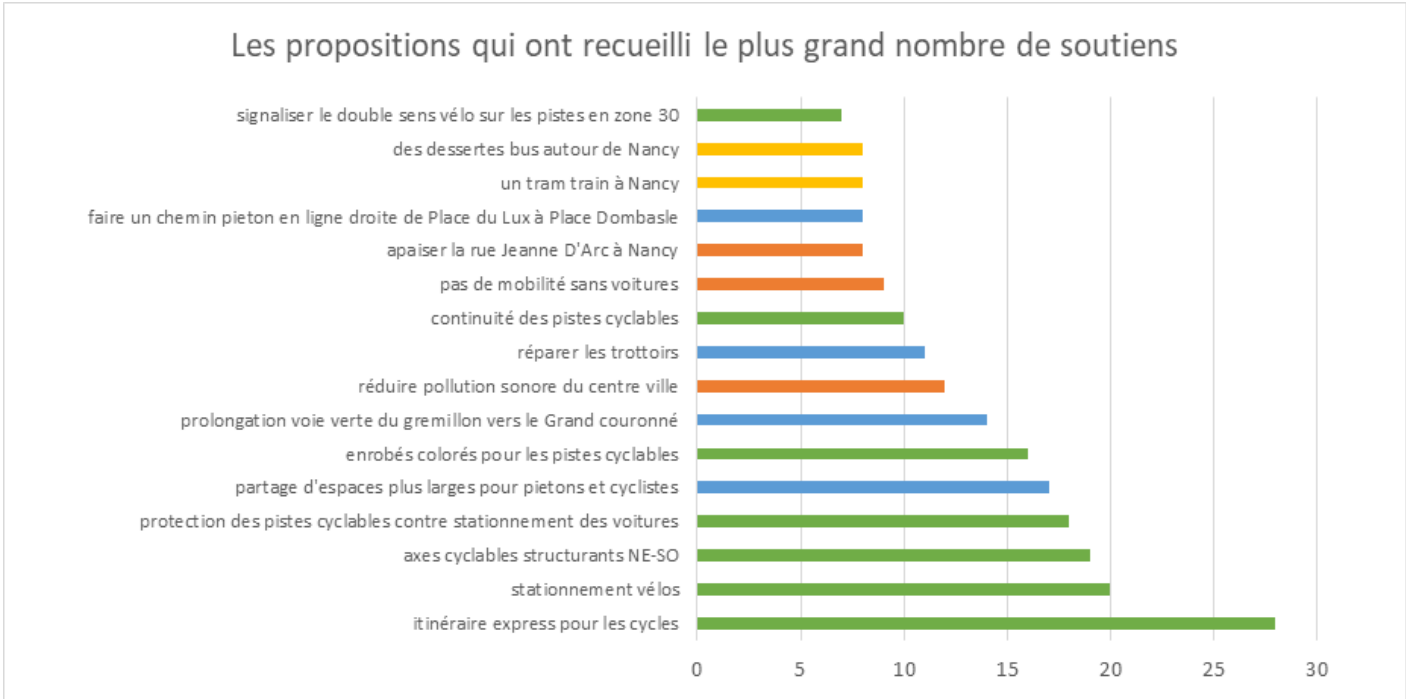
Développer l'autopartage !

Instituer des *greeters* (ambassadeurs) pour aider les automobilistes et motards à éviter la traversée de la ville.

Le réseau routier n'a jamais été aussi (trop ?) dense sur le secteur qu'aujourd'hui pour le déplacement pendulaire.

ASSISES DE LA MOBILITÉ métropole Grand Nancy





Légende : vélo TC voiture partage de l'espace

11. Comment faire émerger la « ville relationnelle » ?

LE PRINCIPE DE LA RUE-PLACE

CECI
N'EST
PAS UNE
ROUTE

ATTENTION A NE PAS SE TROMPER DE PRIORITES

Priorité au séjour, au calme et à la détente

Priorité à la joie de se rencontrer

Priorité à la nature au pas de la porte

Priorité à la culture vivante qui célèbre notre temps

Priorité aux enfants qui sont notre futur

de la ville fonctionnelle à la ville relationnelle

3 Objectifs

+ expérientielle & diversifiée
+ inclusive & intergénérationnelle
+ verte & apaisée

5 actions-clés

Pour transformer les trames viaires en trames relationnelles et créer des espaces publics plus intenses en interactions

Comment fabriquer la ville relationnelle ?

5 Leviers d'action / 5 figures de ville

1. Ville de la Rencontre :
   se détendre, boire & manger
2. Ville Amie des familles :
   jouer, bouger, rire
3. Ville du Dehors :
   se rapprocher de la nature
4. Ville de la Surprise :
   vivre l'art au quotidien
5. Ville de la Nuit :
   profiter de son temps libre, sortir

FAIRE POUSSER LES HUMAINS
SUR LES TROTTOIRS

Faire des extensions des façades qui savent capter le chaland

8

Activer des effets signal verticaux Texturer la 2ème peau des façades

9

Végétaliser les murs aveugles, les terrasses et les places

10

Créer du mobilier urbain qui occupe la chaussée et marque les esprits

11

LUDIFIER POUR LES ENFANTS
CHEMIN FAISANT

Activer des sols fertiles en expériences
Epaissir la texture des trajets

Equiper avec des bandes ludiques
les carrefours, les places et les parvis

Utiliser l'art en ville comme instrument pour ludifier les parcours

16

Mettre le sport pour tous partout à la portée de tout le monde

17

Convertir les eaux de ruissellement en opportunités de jeu

PERMETTRE AUX GENS DE S'APPROPRIER
UNE NATURE DE PROXIMITÉ

Mettre la nature en scène
S'approprier le vert au plus près

22

Mettre la nature aux portes de la ville
Agir sur la dimension symbolique

23

S'asseoir en contact avec la nature
Donner une place à la ville comestible

24

Créer des assises en pleine nature
Ludifier la présence du vert et de l'eau

25

Transformer le ruisseau en un lieu de ressourcement et contemplation

La ville de la Surprise

vivre l'art au quotidien et hors les murs

REDONNER VIE AUX FAÇADES AVEUGLES PAR DES FRESQUES

Susciter l'intrigue dès le premier pas hors de son volant

30

Oser l'art "oversize" pour créer des effets signal plus marquants

31

Des fresques végétales pour valoriser les jardins privés derrière les murs

Mobiliser le passé historique et le futur qui n'est pas encore écrit

Une rocade plantée et investie pour mettre les parkings au vert

La ville de la Nuit

profiter de son temps libre, sortir

ALLUMER
LA VILLE DE NUIT

Activer les terrasses et les façades des édifices remarquables la nuit

38

Ctéer des effets canopée de lumière Faire place à l'art en version nocturne

39

Illuminer les carrefours et fourches
Créer des fils d'ariane lumineux

40

Installer du mobier urbain et des bandes ludiques appropriables de nuit

41

Mettre en lumière la présence végétale
Programmer la nuit festive et collective