



Notre mission
Donner une voix à la planète
Protéger notre avenir



Contribution du Groupe Local de Greenpeace

Groupe de réflexion sur les mobilités actives
Métropole du Grand Nancy
16 Mars 2021

Greenpeace, organisation internationale indépendante, se donne pour mission première de *donner une voix à la planète*, notamment en luttant contre les causes des changements climatiques.

Son groupe local, qui remercie madame Laurence Wieser, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités actives de l'associer à sa réflexion, a vocation à nouer un dialogue avec les décideurs politiques du territoire et à proposer des solutions.

A l'issue de la réunion du Groupe de Réflexion sur les Mobilités actives du 14 janvier 2021, et de la réunion du Comité des Partenaires de la Métropole du 26 février 2021, le Groupe local de Greenpeace adresse à Madame Wieser sa contribution, développée en cinq points :

- NOS POINTS DE CONVERGENCE
- L'OBJECTIF VISÉ NE SAURAIT ÊTRE UN POINT AVEUGLE : LA DÉCARBONATION PROGRAMMÉE DES TRANSPORTS
- CE QUE GREENPEACE NANCY ATTEND DU PLAN DES MOBILITÉS 2021
- CE QUE PROPOSE GREENPEACE NANCY POUR LE PLAN VÉLO
- CE QUE PROPOSE GREENPEACE NANCY POUR LE PLAN MARCHÉ

NOS POINTS DE CONVERGENCE¹

Prenant acte du vœu exprimé par le Président d'inscrire la réflexion dans une logique de **co-construction**, nous serons en effet vigilants à sa mise en acte durant le processus de réflexion, de délibération et de décision.

Nous souscrivons au principe selon lequel la Métropole associera *ses voisins* (les 13 intercommunalités de la Multipôle Sud Lorraine et la Région notamment) avec lesquels *se mettre en cohérence*. Il importera que cet objectif soit suffisamment ambitieux pour éviter l'écueil délétère qui consisterait à instaurer de facto deux systèmes inégaux et divergents de mobilité :

- Une Métropole au sein de laquelle existent déjà des alternatives éprouvées au trafic routier qu'il s'agirait juste de développer ;
- Une périphérie sous équipée en alternatives à l'automobile, certainement plus difficile à équiper, venant buter sur une Métropole protégée et peut-être protectionniste (ZFE, P+R à ses entrées).

Les principes d'*accessibilité et de solidarité* mis en avant par le Président de la Métropole et auxquels nous souscrivons pleinement doivent trouver leur traduction dans une politique territoriale

¹ Il est fait référence ici aux annonces et informations apportées lors de la réunion du Comité des partenaires du 26 février 2021 par M. Klein, président de la Métropole et M. Hatzig, vice-président, chargé des mobilités.

Groupe local de Greenpeace – CLID – 9, rue Michel Ney – 54000 – Nancy – gl.nancy@greenpeace.org

Votre interlocuteur : Éric Lepointe – e.lepointe@gmail.com – 06 85 24 81 49

ambitieuse correspondant au **bassin de mobilité** (à peu près celui de la Multipôle Sud Lorraine). Des éclaircissements sont ici attendus sur l'**articulation entre les territoires et la mise en cohérence de production des décisions politiques**.

Que la Métropole commande un certain nombre d'**études et d'audits** devant être lui être remis pour les **Assises** de juin 2021 nous semble de bon augure pour deux raisons : il n'est pas de bonne réflexion sans un état des lieux et des possibles large et approfondi au service d'un diagnostic partagé ; que les échéances soient courtes (la validation du plan mobilité est programmée en septembre 2021) semble témoigner d'une volonté politique forte, d'autant qu'il cible l'horizon 2030-35. Est également salué l'instauration d'un **observatoire** permanent des mobilités au sein de Scalen.

Deux bémols cependant :

- Les études en cours portent essentiellement sur les améliorations possibles de l'existant et fort peu en direction de projets nouveaux ;
- Une nouvelle étude portant sur les modes de déplacement menée en période de pandémie et de confinement comportera indiscutablement des biais qui la fragiliseront.

Nous apprécions que les mobilités soient plutôt envisagées en termes systémiques et au travers d'une pluralité de modalités complémentaires interconnectées.

Si nous saluons le développement des **pistes cyclables**, nous observons que l'objectif des 200 km ne correspondra in fine qu'à 23 % des 850 km de voirie métropolitaine. Le concept de *ville du quart d'heure* évoqué par la Métropole requiert un ratio certainement beaucoup plus élevé. Il importera de viser, le moment venu, une proportion optimum de km de pistes en site protégé, condition de la sécurité des cyclistes et donc de l'attractivité de ce mode de déplacement.

L'OBJECTIF VISÉ NE SAURAIT ÊTRE UN POINT AVEUGLE : LA DÉCARBONATION PROGRAMMÉE DES TRANSPORTS

Ce n'est pas un hasard si la question des mobilités est au cœur des préoccupations de la Métropole comme de la plupart des collectivités locales. C'est que le réchauffement climatique est une réalité qui appelle des politiques publiques fortes et urgentes.

Par rapport à l'ère préindustrielle, ce réchauffement est de 0,8°C et nous mesurons déjà le retard pris sur l'Accord de Paris de 2015 qui prévoyait de maintenir la hausse des températures mondiales sous 2 °C, et s'efforcer même de limiter le réchauffement sous la limite de 1,5 °C d'ici 2030.

Avec la loi relative à la transition énergétique de 2015, la France se fixe deux objectifs principaux :

- 40 % de réduction de ses émissions de GES d'ici 2030
- 75 % de réduction de ces émissions de GES d'ici 2050

Or, depuis 2015 les émissions de GES ont augmenté de + 5% / an alors qu'il faudrait les réduire de 7,6 % / an. A ce rythme, dès 2024, nous dépasserons l'augmentation de 1,5° de la température, pour atteindre + 4° en 2100. Dans son rapport annuel de juillet 2020, le Haut Conseil pour le climat juge sévèrement la politique du gouvernement : « *Les actions climatiques ne sont pas à la hauteur des enjeux ni des objectifs.* » Saisie en 2019, par Greenpeace, La fondation Hulot, Oxfam et Notre affaire à tous, la justice française² vient de condamner l'État français pour « *carence fautive* » dans la crise

² Jugement du tribunal administratif de Paris en date du 3 février 2021

Groupe local de Greenpeace – CLID – 9, rue Michel Ney – 54000 – Nancy – gl.nancy@greenpeace.org

Votre interlocuteur : Éric Lepointe – e.lepointe@gmail.com – 06 85 24 81 49

climatique et juge illégal le non-respect de ses engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre et le juge responsable de préjudice écologique.

Au-delà des enjeux climatiques, d'autres s'y agrègent, non moins importants : enjeux de santé, enjeux de crédibilité des élus et au-delà enjeux portant sur la forme démocratique de nos sociétés.

C'est probablement en ayant à l'esprit que plus les décisions à prendre tardent, plus elles seront pénibles et coûteuses qu'en décembre 2020 les 27 chefs d'État de l'UE décident de :

- Porter à 55 % la réduction des émissions de GES d'ici 2030
- Fixer l'objectif d'une neutralité carbone en 2050.

Rappelons enfin que l'Accord de Paris invite les acteurs non étatiques, notamment les villes, à :

- Accroître leurs efforts et à soutenir les actions visant à réduire les émissions
- Renforcer la résilience et à réduire la vulnérabilité aux conséquences du changement climatique,
- Soutenir et promouvoir la coopération régionale et internationale.

Ainsi, pour Greenpeace Nancy, il est inconcevable que les décideurs ayant vocation à définir les politiques de mobilités au sein de la Métropole du Grand Nancy et de la Multipôle Sud Lorraine fassent aujourd'hui l'impasse sur l'objectif de réduction de 55 % des émissions à l'horizon 2030.

Cet objectif est en effet impressionnant : ses conséquences pour chacun d'entre nous seront radicales. Nous sommes dans la même galère, dans la même urgence, nous n'avons pas le choix, nous sommes au pied du mur. Comme un cheval arrivant devant une haie, nous n'avons pas les moyens de refuser l'obstacle. Nous n'allons pas changer le climat de la planète depuis Nancy. Il s'agit juste que nous fassions notre part. Pas pour la fantaisie, pas pour être dans le coup, pas pour un lointain avenir... Juste pour les dix ans à venir, pour les vingt ans à venir : juste pour demain. Pour ce que nous faisons à nous-mêmes, à nos enfants, à nos petits-enfants, pour ce que nous laisserons aux générations suivantes.

Il faut aussi imaginer les évolutions positives que de tels changements induisent en termes de cadre de vie : plus de sécurité dans les déplacements, une ambiance apaisée et calme, un air sain, un renforcement du lien social. L'urgence climatique impose des changements, qui peuvent être une réelle opportunité pour améliorer le cadre de vie des habitants. Il est important de se projeter au-delà de la période de transition qui risque, certes, d'être compliquée car amenant un bouleversement des habitudes, des travaux et contrariétés, mais pour construire à long terme une ville plus agréable à vivre. Pour y parvenir, il est impératif d'être ambitieux sur des solutions de transports en commun performantes, des espaces piétons élargis, des axes cyclistes sécurisés et continus, et une réduction très nette de l'espace accordé à la voiture en ville.

Pour ne pas être dans la situation d'un bateau sans carte ni boussole, il est impératif que soient fixés un objectif à atteindre et une échéance.

CE QUE GREENPEACE NANCY ATTEND DU PLAN DES MOBILITÉS 2021

Greenpeace Nancy attend du plan mobilités 2021 de la Métropole associé aux treize intercommunalités constituant la Multipôle Sud Lorraine qu'y figurent :

1°) **L'engagement à l'horizon 2030 de respecter l'objectif de réduction de 55 % des émissions** issues des transports **en réduisant le trafic routier de 55 %** au sein de ce territoire ce qui signifie explicitement qu'**un véhicule sur deux n'y aura plus sa place** ; il s'agira également de définir dès maintenant les méthodes et les modalités d'évaluation continue (éventuellement déléguées à Atmo Grand-Est).

Certains misent sur la voiture électrique pour lutter contre les changements climatiques car, à l'usage, elle n'émet pas de polluants atmosphériques. Certes. Cependant, sa production émet deux fois plus d'émissions que pour un diesel ou essence, notamment du fait de l'extraction et du transport des 63 kg de lithium, cobalt, manganèse et nickel nécessaires par véhicule ! La logique extractive (du charbon puis du pétrole) se poursuivrait donc aux dépens de la planète qui n'a pas de quoi permettre la fabrication du milliard de véhicules en circulation dans le monde³. Il nous appartient de résoudre un problème, pas d'en changer. En outre, la vitesse de renouvellement du parc automobile français (3 millions véhicules neufs/an dont 6,3% électriques pour un parc de 38 millions⁴) ne peut permettre de respecter les engagements pour 2030.

2°) **L'identification précise des conséquences** ? Pour qui (particuliers, professionnels...) ? Pour quels déplacements (domicile-travail, loisirs, achats, santé, accompagnements) ? Pour quels types de véhicules (automobiles, fourgons, poids-lourds ; thermiques, électriques) ? Quelles caractéristiques et ressources de chaque sous-territoire ? Quelles alternatives déjà existantes ?

3°) **L'identification des nouvelles alternatives à créer** ? Dans quelles zones ? Pour quels trajets ? Pour qui ? Quels modes (TER, Tram-Train, TC, P+R, Co-voiturage, vélo, marche...) ? Avec quel rapport avantages/risques ? Pour quels coûts ?

4°) **La définition d'une architecture générale des nouvelles mobilités et de leur programmation** qui établira :

- La part respective de chaque de modes de déplacements (véhicules à moteur thermique et leurs alternatives), les principes et modalités de leurs interconnexions ;
- Les mesures contraignantes à prévoir concomitamment à la mise en œuvre des alternatives, parmi lesquelles les ZFE, les restrictions et interdictions des véhicules polluants. Nous considérons ces mesures contraignantes aussi indispensables que délicates à instaurer. Indispensables car, sans contrainte, la prise de conscience et la bonne volonté ne suffiront pas pour négocier le virage (ou plutôt le freinage) automobile. Délicates, car contraindre une personne dépourvue d'alternative relève de l'injustice⁵.
- La reconversion progressive de la voirie au profit des transports en commun et mobilités actives.

³ France-Info, Complément d'enquête. Environnement : des voitures électriques pas si écologiques. 23 nov. 2020. https://www.francetvinfo.fr/meteo/particules-fines/environnement-des-voitures-electriques-pas-si-ecologiques_4192717.html [Consulté le 12 mars 2021]

⁴ Ministère du développement durable – 16 avril 2020 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-immatriculations-des-vehicules-routiers?rubrique=58> [Consulté le 12 mars 2021]

⁵ La crise des Gilets jaunes à partir de novembre 2018 a montré à quel point les fractures sociales et géographiques sont à intégrer impérativement dans la réflexion.

5°) **La déclinaison de chaque plan de mobilités**, de leurs interconnexions et des stationnements.

- Les plans : Marche ; Vélo ; Auto ; Transports en commun les plus décarbonnés possibles et les plus attractifs possible (fréquences, parcours, confort, sécurité, coût, information) ; Logistique et transport de marchandises (PL, utilitaires, enjeux du dernier km) ; TER et Tram-Trains (avec la Région).
- Les interconnexions : les points intermodaux ; les gares (Métropolitaines et périphériques) ; les P+R ;
- Les stationnements (souterrains, de surface...)

6°) L'instauration d'un **dispositif performant d'informations** en temps réel sur les mobilités devant permettre à chacun de choisir son itinéraire optimal, au meilleur coût (€) et au meilleur coût carbone. C'est une des conditions de l'attractivité des alternatives à l'automobile.

7°) Définition d'une **politique de financement et d'une politique tarifaire** les mieux à même d'assurer la transition écologique et la permanence des équipements au meilleur coût. Il s'agira de mener une réflexion approfondie sur le principe de gratuité des TC (risque d'assèchement des ressources au moment où la collectivité doit investir, et concurrence avec les mobilités douces).

8°) Le rappel du **concept de la ville du quart d'heure** appelé à inspirer désormais chaque projet urbain à venir de façon à ce que chacun puisse accéder à l'essentiel (achats, travail, loisirs, culture, sociabilités et soins) sans recourir à la voiture. En effet, plus les territoires sont spécialisés et séparés (résidence, études, emploi, commerces, loisirs...) plus la nécessité de se déplacer augmente.

CE QUE PROPOSE GREENPEACE NANCY POUR LE PLAN VÉLO

L'idée directrice est que l'usage du vélo en ville ne doit pas (plus) être réservé aux « écolos », aux sportifs et aux téméraires. Dans la ville de 2030 le recours au vélo devra être majoritaire et banal. Rappelons également ces deux constats régulièrement observés :

- Plus il y a d'aménagements vélo, plus il y a de vélos ;
- Plus la présence des cyclistes est importante, plus les automobilistes sont incités à lever le pied et moins il y a d'accidents.

Dans cette perspective il convient de réunir les conditions favorables au développement du vélo urbain et de lever les freins à son usage.

Parmi les alternatives aux véhicules à moteur, le vélo est le mode à privilégier absolument pour ses avantages significatifs :

- Sa vitesse de circulation en ville est sensiblement la même (15 km/h) qu'en voiture (17 km/h). Le vélo électrique est même plus rapide (19 km/h)⁶.
- La moitié des déplacements automobiles en ville sont inférieurs à 3 km, correspondant à un trajet vélo de douze minutes, tout à fait accessible pour un cycliste ordinaire.
- La pratique régulière du vélo (30 minutes par jour, soit 7 km) réduit les risques de mortalité d'environ 30 % par rapport au fait d'être inactif.⁷ En outre, le vélo réduit considérablement les nuisances sonores.
- En termes de coût, conduire est six fois plus cher que bouger en vélo : chaque km en voiture coûte à son utilisateur 0,50 € euros environ – face aux 0,08 € que coûte un km en

⁶ In Réseau Action Climat *Les villes « Respirer » de demain*. Septembre 2016. P 43

⁷ *Etude Activité physique, contextes et effets sur la santé*, INSERM, 2008.

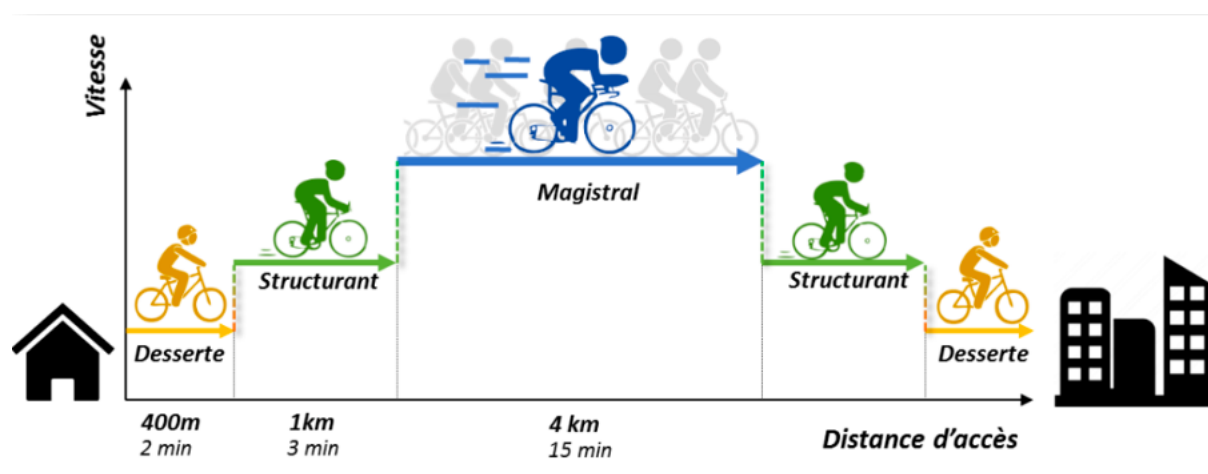
vélo. En termes de coût social la voiture coûte à une ville 0,15 € par kilomètre parcouru, pendant qu'elle gagne 0,15 € / km avec la circulation en vélo⁸.

- L'inconvénient des intempéries (pluie et froid notamment) est très relatif car le nombre d'heures de pluie ou de gel sur une année est relativement faible. Aux Pays-Bas battus par les vents et la pluie, 27 % des déplacements se font à vélo.
- Le développement des vélos cargos ouvre le champ de la livraison du dernier km.
- L'empreinte carbone qui prend en compte les émissions produites pour produire, acheminer et utiliser le vélo est la plus faible de tous les modes de déplacements, après la marche.
- Le développement du vélo contribue à la redynamisation des commerces de proximité.

Les freins essentiels à l'usage du vélo sont un sentiment d'insécurité et la difficulté d'accès à un vélo personnel ou en libre-service.

Le sentiment d'insécurité peut facilement être levé par :

- La mise en place de formations de cyclistes pour ceux qui ne savent pas (enfants et adultes), et ceux qui ont perdu l'habitude et penser tout particulièrement les circulations vers les établissements scolaires pour favoriser la pratique du vélo chez les enfants et adolescents.
- La mise en place d'un réseau particulièrement dense de sites dédiés : au moins 50 % des rues doivent dédier aux vélos une partie de leur surface de circulation ou bien devenir zones à circulation apaisée (30 km/h).
- La mise en place d'un réseau structuré, continu et hiérarchisé comme présenté ci-dessous :



Les difficultés d'accès à un vélo personnel ou en libre-service peuvent être levées par :

- Une aide à l'achat de vélos, différenciée selon qu'ils soient électriques ou non et selon les revenus ;
- Le développement des aires de stationnement dédiées ;
- Le développement des moyens d'évitement du vol (arceaux, garages couverts, aide à l'achat d'antivol) et promotion du gravage ;
- Développement des accès en libre-service et en location et mise en place d'une politique tarifaire attractive différenciée selon les revenus et selon qu'ils soient électriques ou non.

⁸ Stefan Gössling from Lund University and Andy S. Choi from the University of Queensland. 2015 <https://www.lunduniversity.lu.se/article/watch-six-times-more-expensive-travel-car-bicycle> [Consulté le 12 mars 2021]

- La topographie, étant un frein sur certains trajets (Brabois, Plateau de Haye, Malzéville...), le recours au VAE⁹ et aux bus avec cycles embarqués sont à favoriser.

Pour aller plus loin, Greenpeace accorde une totale confiance à l'association EDEN et lui délègue le soin de présenter et défendre ses préconisations issues d'une expertise reconnue.

CE QUE PROPOSE GREENPEACE NANCY POUR LE PLAN PIÉTONS

Avec le vélo, la marche à pieds est une des meilleures manières de se déplacer sans polluer, notamment en ville où près de la moitié des déplacements en voiture sont inférieurs à trois kilomètres. Nous observons que pour les distances au-delà d'un kilomètre, la part de la marche chute considérablement. Optimisons la marche dans cette limite et ayons l'ambition de l'augmenter. Les avantages de l'usage du vélo, tous transposables à la marche, sont, pour la plupart, amplifiés :

- La marche est accessible à un public plus large que le vélo avec de plus jeunes et de plus âgés, avec les personnes en situation de vulnérabilité du fait d'un handicap physique ou mental, d'une maladie...
- La marche favorise sensiblement les sociabilités pour peu que les cheminements le permettent (largeur, calme...)
- La marche ne nécessite pas d'équipement individuel particulier et les infrastructures sont peu coûteuses.

Il importera de :

- Concevoir le réseau piéton dans une logique systémique de façon à favoriser l'intermodalité.
- Raisonner comme si les cheminements étaient destinés aux plus vulnérables (ce qui est adapté aux plus vulnérables l'est pour chacun) : surfaces planes, possibilités de se reposer, éclairage, largeurs suffisantes permettant favoriser les sociabilités.

Nos priorités :

- Réduire, voire interdire, la circulation automobile aux abords des établissements scolaires, et penser les cheminements vers ceux-ci pour favoriser la marche chez les enfants et les adolescents.
- Prenant acte du projet de piétonisation de l'axe Grand Rue / Pont-Moujat, nous appelons à d'autres projets sur l'ensemble des 20 communes de la Métropole. Instaurer et pérenniser des zones sans auto tous les week-ends.
- Au-delà des zones patrimoniales, touristiques, festives, commerçantes ou d'espaces verts (jardins publics, canal et bords de Meurthe...), créer un réseau étendu de cheminements piétonniers pour les usages du quotidien (courses, démarches, sociabilités, promenade...) maillant les centralités de quartier ou parcourant les quartiers à vocation résidentielle.
- Identifier les facteurs d'inhospitalité de certains espaces et y remédier : déficit de sécurité, bruit, trottoirs trop étroits, déficit de moyens de faire une pause.

Le Groupe Local de Greenpeace
Le 16 mars 2021

⁹ Vélo à assistance électrique