

Appel pour un plan des mobilités ambitieux élaboré avec les habitants du Grand Nancy

Aujourd'hui, à l'issue des Assises de la Mobilité organisées par la Métropole du Grand Nancy et à la veille de la journée du 3 juillet destinée au grand public au parc du Charmois, alors que des décisions importantes vont être prises dans les prochaines semaines, **l'absence d'une véritable concertation avec la population et le flou des objectifs amènent nos associations à alerter l'opinion publique et les élus.**

Pour rappel, nous nous étions déjà manifestés publiquement début mai et avons lancé un premier appel pour un plan des mobilités qui a recueilli 150 signatures début juin : <https://as-eden.org/appel-pour-un-plan-des-mobilites-ambitieux-sur-le-territoire/>

Consulter réellement la population

La concertation mise en place par le Grand Nancy, notamment à travers les Assises de la Mobilité, n'a pas été jusqu'à aujourd'hui à la hauteur des enjeux, pour deux raisons.

D'une part, ouvertes par Mathieu Klein le 27 avril, les Assises ont pris la forme de deux réunions plénières suivies de sept ateliers thématiques, le dernier se déroulant le 1er juin. Elles ont associé en visio-conférence des élus et cadres de la Métropole avec principalement des représentants d'associations ou d'activités économiques. La participation a été relativement faible (30-50 participants au maximum). Quant à la population, elle n'a pas été associée, faute d'information suffisante, mais aussi et surtout par le format retenu, qui excluait toute participation massive. Et ce n'est pas l'ouverture sur le site du Grand Nancy d'une plateforme sur laquelle chacun peut donner son avis qui permet la «participation citoyenne». Une véritable concertation publique aurait nécessité d'organiser des dizaines de réunions publiques dans tous les quartiers, avec une information susceptible d'atteindre tous les habitants. Cela demande du temps et des moyens, mais c'est le prix de la démocratie.

D'autre part, les ateliers étaient animés par une anthropologue et géographe urbaine autour de 7 propositions thématiques appelées "figures de la Ville relationnelle" visant à améliorer la qualité de la vie dans les rues d'une grande ville en partant des besoins et des usages de la ville, en favorisant la rencontre, en mixant davantage les générations, en régulant mieux la température par la végétalisation, en apaisant les voies de circulation, etc. Ces propositions n'étaient pas sans intérêt, certes, et apportaient une vision et des éclairages utiles pour construire une ville apaisée et agréable à vivre, mais elles ne répondaient pas aux questions posées par l'actualité immédiate des mobilités du Grand Nancy et par l'élaboration du Plan Métropolitain des Mobilités (P2M).

En effet, **le P2M, qui doit être adopté à l'automne par les élus**, ne sera pas une simple déclaration d'intentions. Il a pour objet de **définir concrètement les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs** qui lui seront assignés. Ce qui nécessite au préalable de **définir ces objectifs**.

Comme nous le demandions depuis le début des Assises, une réunion exceptionnelle intitulée "*Objectifs et indicateurs du P2M*" a finalement été ajoutée le lundi 21 juin. Un certain nombre d'objectifs chiffrés et des projections crédibles ont été évoqués, notamment l'objectif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. C'est un premier pas qui en appelle beaucoup d'autres.

Par ailleurs, les bureaux d'études mandatés début 2021 doivent rendre leurs conclusions en septembre prochain. Seront-elles rendues publiques une fois que le dossier sera ficelé et le P2M arrêté ? Car la Métropole prévoit un vote du P2M en octobre. D'ici là, et avec la coupure de l'été, on ne voit pas comment la concertation pourra se poursuivre, encore moins s'étendre à toute la population. En escamotant cet élément essentiel, la possibilité d'obtenir l'adhésion des habitants aux évolutions nécessaires sera compromise. C'est un risque à éviter absolument.

Définir les objectifs du Plan Métropolitain des Mobilités

Il convient de définir les objectifs du P2M. Pour nous, ils sont triples.

1. Offrir à tous les habitants du Grand Nancy et à ceux qui s'y rendent les moyens de se déplacer facilement, rapidement et dans de bonnes conditions

La spécialisation des territoires et l'étalement urbain de ces dernières décennies ont augmenté fortement les besoins en déplacements et allongé les distances à parcourir pour le travail, les études, les achats, les démarches administratives, les soins médicaux, l'accès aux activités culturelles, sportives et de loisirs.

L'organisation des mobilités par la Métropole doit permettre d'assurer ces déplacements sans que l'on soit obligé d'utiliser la voiture individuelle et se trouver régulièrement bloqué dans les embouteillages. Cela implique une réorientation des priorités des politiques publiques notamment en termes budgétaires.

Cet objectif doit être affirmé et inscrit dans le P2M.

2. Contribuer à la nécessaire et urgente réduction des émissions de gaz à effets de serre

L'Accord de Paris, signé par 189 pays en 2015 lors de la COP21, vient d'être réévalué par les 27 États européens qui s'engagent à réduire de 55 % leurs émissions de gaz à effet de serre à l'échéance de 2030 et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il reconnaît les villes et les autorités locales comme acteurs significatifs de la lutte contre le dérèglement climatique.

La réalisation de ces engagements dépend des décisions prises aujourd'hui. Or, en France, le Haut Conseil pour le Climat estimait en juillet 2020 que « *les actions climatiques ne sont pas à la hauteur des enjeux ni des objectifs.* » En février 2021, la justice française reconnaissait « *la responsabilité de l'État français dans la crise climatique* », déclarait « *illégal le non-respect de ses engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre* » et jugeait l'État « *responsable de préjudice écologique* ». Tout retard dans la mise en place des mesures indispensables risquerait de compromettre leur efficacité et, à tout le moins, imposerait finalement des décisions pénibles et coûteuses.

L'objectif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échéance de 2030 doit être affirmé et inscrit dans le P2M. Puisqu'il s'impose à nous, autant le déclarer explicitement.

3. Donc diminuer la circulation automobile en mettant en place des alternatives

Ce double enjeu, social et environnemental, nécessite la mise en place de moyens de déplacements efficaces et diversifiés, alternatifs à la voiture individuelle dont l'usage doit être réduit.

Or, aujourd'hui, l'insuffisance criante, voire l'absence dans certaines zones de moyens de transports collectifs et de déplacements "doux" nous rendent dépendants de l'automobile, génératrice de gaz à effet de serre, mais aussi de pollution de l'air – responsable de 48 000 morts par an en France –, de nuisances sonores et de congestionnement des villes.

L'objectif de réduction de la circulation automobile à l'échéance de 2030 doit être évalué et chiffré scientifiquement, affirmé et inscrit dans le P2M.

C'est pourquoi nous demandons

- 1. Que l'échéance de septembre-octobre 2021 que la Métropole se fixe pour valider le P2M soit reportée à début 2022.**
- 2. Qu'à toutes les étapes de l'élaboration et de la mise en œuvre du P2M, la population soit amplement informée et associée, par des moyens efficaces (notamment des réunions publiques dans tous les quartiers de la Métropole), afin d'en définir collectivement des objectifs, des principes et des modalités précises.**
- 3. Que soit acté l'engagement de réduire les émissions de GES de 55% à l'horizon 2030 dans le Grand Nancy.**

4. Qu'une étude soit réalisée pour définir le niveau de la nécessaire réduction du trafic routier à atteindre permettant de respecter l'engagement ci-dessus.

5. Qu'en application de ces engagements soient mis en place :

- un service public en réseau de transports en commun dense, rapide et accessible à tous, en termes de dessertes, d'amplitude horaire, de fréquence, de ponctualité et de coût. La qualité et l'attractivité de ce réseau dépendent également de moyens humains, notamment chauffeurs et personnels d'entretien en nombre suffisant et disposant de bonnes conditions de travail.
- un réseau de pistes et aménagements cyclables étendu, continu et sécurisé, accompagné de tout l'écosystème d'acteurs et de services : stationnements sécurisés, achat, entretien, apprentissage,
- un plan pour favoriser la marche utilitaire ou de loisir et l'accès confortable des personnes à mobilités réduites.
- un réseau routier repensé et réduit à la bonne échelle qui n'empêchera pas les déplacements nécessaires mais qui encouragera des reports modaux, l'autopartage, le covoiturage, la réduction de la vitesse et qui rendra une partie de l'espace public à d'autres usages.

6. La Métropole doit se positionner fermement en faveur du report modal du fret routier vers le rail et l'eau, en faveur de la réduction drastique du nombre de poids lourds empruntant les autoroutes A 31 et A 33 et exiger du Conseil Régional l'organisation de dessertes ferroviaires voyageurs permettant aux usagers en circulant entre les territoires ruraux, péri-urbains et urbains de délaissier leur véhicule personnel pour se rendre sur le bassin d'emploi métropolitain.

7. Que des indicateurs soient définis et des moyens d'évaluation mis en place pour vérifier aussi bien la réduction de la pollution que l'efficience du nouveau plan des mobilités.