

PLAN MÉTROPOLITAIN  
DES MOBILITÉS  
(P2M)

**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 la 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 du 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 orientent 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

durant  
juin

Concertation  
sur le terrain  
avec le grand public  
Parcours commentés

territoire des mobilités

portes ouvertes etc.

places d'infos  
à venir

n°1 27 AVRIL  
Réseau de routes  
et espaces publics

n°2 29 AVRIL  
Modes actifs,  
nouvelle vie ?

n°3 1er JUIN (en présentiel)  
Atelier  
balade croquée

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 Bien-être

n°7 21 MAI  
La ville de  
la Surprise

n°8 25 MAI  
La ville  
Connectée

n°9 27 MAI  
La ville de la Nuit  
et du Week-end

3 JUILLET

ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

ouvertes à tous

### Les prochaines étapes

juin 2021  
Première  
étape de la  
concertation  
de l'hypercentre  
de Nancy

évaluation  
concertation  
du territoire

automne 2021  
Rédaction  
du P2M

automne 2021  
Délibération  
du P2M



FABRIQUONS ENSEMBLE LA MÉTROPOLE FACILITATRICE DES

MOBILITÉS QUI VOUS RESSEMBLENT !

# 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 nancéen : la multimodalité et la décarbonisation 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 ville 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

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

1

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

2

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

3

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

2

2 Assises des mobilités les 3 juillet et 9 octobre 2021



300

300 contributions sur la plateforme [jeparticipe.metropolegrandnancy.fr](https://jeparticipe.metropolegrandnancy.fr)

# ET AUSSI

- Tour des communes, rencontres dédiées aux aménagements cyclables entre le 4 février et le 28 juin 2021
- Rencontres diagnostic, 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 Toullois 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 :

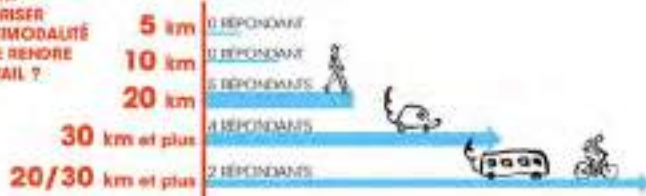
Bassin de Pompey  
CC Moselle & Madon  
CC du Pays du Saintois  
CC de Seille et Grand Couronné  
CC des Terres Toulaises  
CC de Vezouze en Piémont  
Multipôle  
Pays Colombey et Sud Toulais



# QUELLE MULTIMODALITÉ POUR LE BASSIN DE VIE NANCÉIEN ?

## LES PREMIERS RETOURS DES EPCI

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



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

Sur les couloirs à haut potentiel  
pour créer des liaisons modes  
actifs / voies vertes.

x4

Sur des couloirs aujourd'hui  
empruntés uniquement  
par la voiture, à aménager  
de façon multimodale.

x6

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

Développer un  
service de livraison  
affranchi et solidaires.

x2

Créer des  
Parking Relais.

x3

Développer une intégration  
tarifaire (un tarif unique +  
TER + Bus + par exemple).

x3

Créer des  
navettes.

x2

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

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

« Aménager un coin  
(pour qu'ils puissent  
accueillir des vélos). »

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

« Des vélos électriques  
et faciles à utiliser  
pour les moins doués. »

### Autres propositions :

- Il faut couvrir d'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 cible locale (TC) en idéalement  
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.).
- Déplacer les drives plus loin  
des zones commerciales.

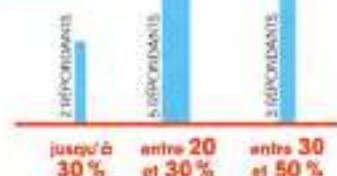
5 LA MEURTHE ET LE CANAL  
DOYENT-ILS DEVENIR UN  
SUPPORT DE DÉPLACEMENTS  
OFFICIEL POUR REJOINDRE  
LES TERRITOIRES AU NORD  
ET AU SUD DU GRAND NANCY ?

OUI  
x10

NON

« Le plus grand  
est le plus utile. »

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



# 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  
Vandœuvre-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

## 13 lieux subsidiaires

Place St Epvre - Nancy  
 Rue Raymond Poincaré - Nancy  
 Avenue du XX<sup>e</sup> 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

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

# LES RENCONTRES AVEC LE GRAND PUBLIC

PLAN MÉTROPOLITAIN  
DES MOBILITÉS  
(12M)

## À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET

SYNTHÈSE  
RENCONTRES  
AVEC LE  
GRAND PUBLIC

## USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

### LES SEPT SECTEURS

#### PLACE PAUL PAINLEVÉ (NANCY)

##### POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

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

##### 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 la traversée.

→ L'apaisement de la place et la réduction de l'emprise de la voiture pourraient passer un changement



« Cette place est la rencontre entre la ville et la campagne, elle est très importante pour les habitants de la ville et de la campagne. »

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 désaffectant une partie de la place.

#### ESPLANADE SIMONE VEIL ET ENTRÉE DU PARC POUILLE (VANDŒUVRE-LES-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 dur point négatif mais : 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 de l'urbanisme, attractif des habitants de Vandœuvre et des communes alentours. Un meilleur respect des limites de vitesse et l'aménagement des entrées du parc serait néanmoins souhaitable.



##### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Conserver la fonction circulaire du carrefour est nécessaire, mais en sécurisant les cheminement piétons, tant vis-à-vis des automobilistes que des cyclistes à vitesse. Cheminement qui permettrait la création de continuités entre l'Esplanade, le Parc Pouille et les autres attracteurs alentours.

« Le secteur est très vivant, il y a beaucoup de monde, c'est un lieu très agréable. »

« Il y a déjà plein de choses qui se passent sur cette place et dans le temps il y en aura encore. Mais il y a plein de choses à améliorer, notamment un espace pour les jeunes, parce que ça manque. »

→ L'esplanade pourrait davantage conforter les usages actuels (jeu de rencontre, sport en groupe, marché, etc.) en ajoutant des bancs, des assises en groupe et des plantations. Enfin, pour limiter le sentiment d'insécurité nocturne, les éclairages pourraient suivre les cheminement piétons tout autour - ce qui n'est pas le cas des routes.

« Les petits espaces en bois de formation il me faut plus, j'aimerais des choses payantes, je suis sûr que si on demandait aux gens du quartier ils trouveraient plein d'idées pour occuper ces places. »

« Le Parc Pouille est un lieu très agréable, il y a beaucoup de monde, c'est un lieu très agréable. »

#### BOULEVARD LOBAU (NANCY)

### PLAÎT-IL ?

Le point de vue des habitants, 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 en deux journées, localisées sur sept secteurs aux caractéristiques et configurations différentes. 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 pratiques d'usages et habitudes de déplacement singulières.

##### POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

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

→ C'est également un axe difficile à traverser et inhospitalier quand on doit y cheminer à pied. C'est notamment le cas pour aller jusqu'au supermarché Auchan - secteur de l'enquête réalisée - où il y a beaucoup de monde et notamment des personnes n'ayant pas de voiture.



« Une avenue, c'est un lieu très agréable, il y a beaucoup de monde, c'est un lieu très agréable. »

##### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Sans diminuer le flux de circulation, un apaisement de l'espace par la végétation et la multiplication des traversées serait bienvenu. L'ajout d'une végétation pourvue d'arbres 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 d'autant plus sur les axes perpendiculaires (notamment le boulevard de Strasbourg) qui sont imaginés les aménagements cyclables. L'ajout des cycles sur ces axes pourrait aussi passer par l'installation d'importantes stationnements sécurisés en entrée de ville et au centre-ville.

« Le secteur est très vivant, il y a beaucoup de monde, c'est un lieu très agréable. »



ASSRÉS DE  
LA MÉTROPOLE

mobilité  
transports

## USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

### PLACE SAINT-ÉPVRE (NANCY)

#### POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ La place Saint-Épvre ? 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.

« C'est un carrefour important pour l'économie et la circulation en centre-ville de Nancy. Il y a un axe de circulation qui passe par là et qui est très fréquenté. Mais il y a aussi un axe de circulation qui est très fréquenté et qui est très important pour la circulation en centre-ville de Nancy. »



« Une zone de rencontre où il y a beaucoup de circulation et où il y a beaucoup de circulation. »

#### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Un souhait fort et grandement partagé de pérenniser la place et les rues alentour (voire tout l'hypocentre pour certains). Cela passerait notamment de valider 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 d'habitat de la Métropole, sur la circulation, le stationnement et le report modal, serait un préalable indispensable.

« La place Saint-Épvre, tout comme la place de la République, devraient être considérées comme du patrimoine. Un bien culturel. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »



### SKATEPARK RIVES DE MEURTHE (NANCY)

#### POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ Le Skatepark des Rives de Meurthe est un lieu qui attire 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 skieurs expérimentés. Mais du fait de la place qui peut accueillir de son très grand succès.

#### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Un souhait de valoriser davantage ce spot considéré comme l'un des axes importants, 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 attirer le lieu.

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

« A Nancy il faut aller dans la direction de la place Saint-Épvre pour faire de la circulation. »

« La seule chose qui manque à Nancy, c'est de l'animation, des événements, quelque chose qui attire de la circulation. »

### CROISEMENT G<sup>A</sup> DE GAULLE - SADI CARNOT (MALZEVILLE)

#### POINTS DE VUE SUR L'ÉTAT ACTUEL

→ Dans le centre-ville de Malzeville, les axes traversant 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, dans 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.

« L'axe de la rue du Général de Gaulle est un axe de circulation très important. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »



#### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Une des pistes consistant à ouvrir la rue du Général de Gaulle et matérialiser la zone 30 déjà en place et en augmentant la largeur des trottoirs. Le croisement avec la rue de la République pourrait alors accueillir quelques bancs pour en faire un vrai lieu de sociabilité. Alors que certains préconisent 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 piste cyclable avec le centre-ville.

→ Enfin, des espaces de repos et d'animation pourraient être prévus dans des endroits stratégiques des bords de Meurthe, comme les parcs d'entrée de la balade.

« Malzeville c'est un petit village. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »

« Malzeville c'est un petit village. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »

#### 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'usage, pointent le brou de la rue, 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'aujourd'hui possible, est fortement appréciée des usagers.



### CROISEMENT G<sup>A</sup> LECLERC - SERGENT BLANDAN (NANCY)

#### PISTES ET DÉSIRS POUR STIMULER LA RÉFLEXION

→ Après la circulation sur cette avenue, avec la création d'une zone 30, 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, bancs, etc.) 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 l'Europe, à hauteur de la rue de la République, pourrait être aménagée de plus de végétal, afin de la rendre plus agréable et plus confortable en période de grandes chaleurs.

« L'axe de la rue du Général de Gaulle est un axe de circulation très important. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »

« L'axe de la rue du Général de Gaulle est un axe de circulation très important. Il y a beaucoup de circulation et de circulation. »



## USAGERS SUR SEPT SECTEURS DE LA MÉTROPOLIS

### PORTRAITS D'USAGERS

**COLETTE, 72 ANS**

**RETRAITÉE**

**HABITE À MALZEVILLE**

De retour de sa promenade  
quotidienne avec son chien

« Je sors tous les matins avec Mito, mon chien. Je fais le tour du quartier, et 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 rêver à cause de sa présence, elle reste difficilement remplaçable ! Mais par exemple, je commence à avoir du mal à aller à pied au-delà de mon quartier, et j'ai peur du bus en haut d'une marche par rapport à ma maison. Donc, quand j'ai voulu aller au centre-ville, je suis obligée de demander à ma nièce de m'y ramener en voiture. »



**PAUL, 57 ANS**

**BOULANGER NON VÉHICULÉ**

**HABITE À VANDOEUVRE-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'arrangeait bien. D'autant plus qu'à cette heure-là, je n'ai pas le bus, je me retrouve seul à l'arrêt mal éclairé pendant un bout de temps, et j'ai peur 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 motivation, ça m'arrive de revenir à pied, certes je dois d'abord longer des axes très circulaires mais après l'arrêt au Parc Rouille et là c'est le bonheur : on y oublie le bruit de la ville ! »



**IBRAHIM, 58 ANS**

**HÔTELLIER, AUTOMOBILISTE**

**HABITE À VILLERS-LÈS-NANCY**

Gare sa voiture de fonction sur le parking du Supermarché où il se rend

« Je vis à côté d'Ireus, je suis toujours dans ma voiture à aller d'un endroit à un autre de la ville. C'est comme ça : jusqu'à 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 risquent trop vite. Je suis pour ralentir la vitesse du réseau 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. »



**HAOUAH, 22 ANS**

**ÉTUDIANTE EN ARCHITECTURE**

**HABITE À NANCY**

Roule en vélo en direction de la place Saint-Epvre pour rejoindre des amis

« J'arrive très vite à Nancy : je suis arrivée il y a quelques années pour mes études et je m'y plait 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 gèrera pas trop parce que ce n'est pas le cas de certaines de mes amies ! C'est vrai que je ne suis pas top de Nancy, je connais très mal les communes alentours. En même temps, le cœur tout est là, 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 Montigny et j'ai adoré ! »



**ESTEBAN, 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 : mes 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 train et, pour les plus longs trajets - pour faire des courses courses par exemple - on prend la voiture. C'est plus pratique, même si j'ai conscience qu'avec les bouchons de n'est pas toujours plus rapide. Pour faire notre balade le long de la Meurthe, j'ai pris la poussette 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 du 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 ou du vélo et du vélo au tram peut-être que je m'y mettrais. De manière plus générale, il faudrait beaucoup plus s'occuper des pôles de transport et les considérer comme des lieux de vie. Personnellement, je ressens souvent du travail avec une collègue qui habite également à Laxou, et ce serait tellement plus agréable d'habiter véritablement le bus à un endroit agréable, avec de la végétation, plusieurs bancs et des terrasses à côté. »



# 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. »

« La question de la mobilité est une question de justice sociale. Elle concerne tous les habitants, quels qu'ils soient, et elle doit être abordée sous cet angle. »

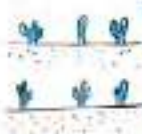


« Une ville agréable pour la marche doit également être une ville où l'on peut s'asseoir assez facilement. »

« 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 continuer 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

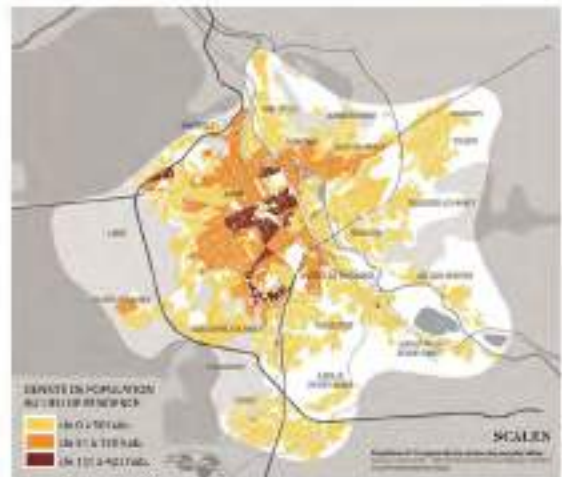
ULIS



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

Population →

Emploi ↓



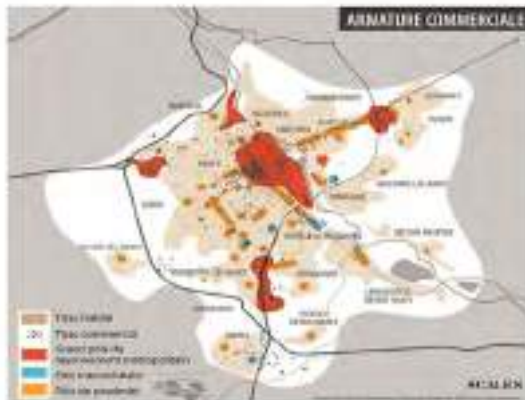
LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION DE LA MÉTROPOLIS DU GRAND NANCY

Tronçons routiers classés par densité

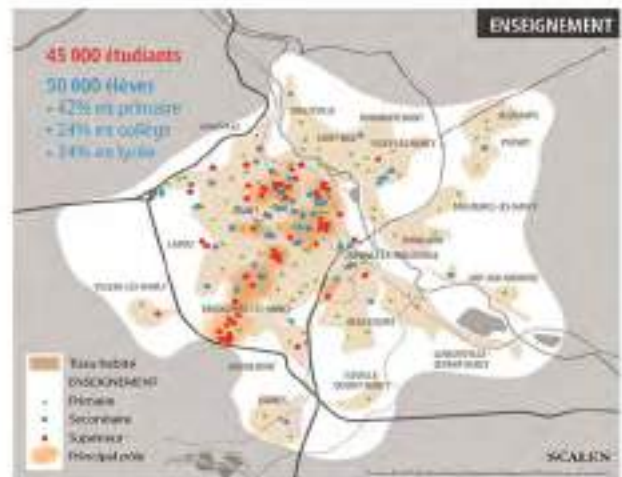


Entrées d'agglom →

## Commerces ↓



## Écoles ↓



← Trames verte et bleue

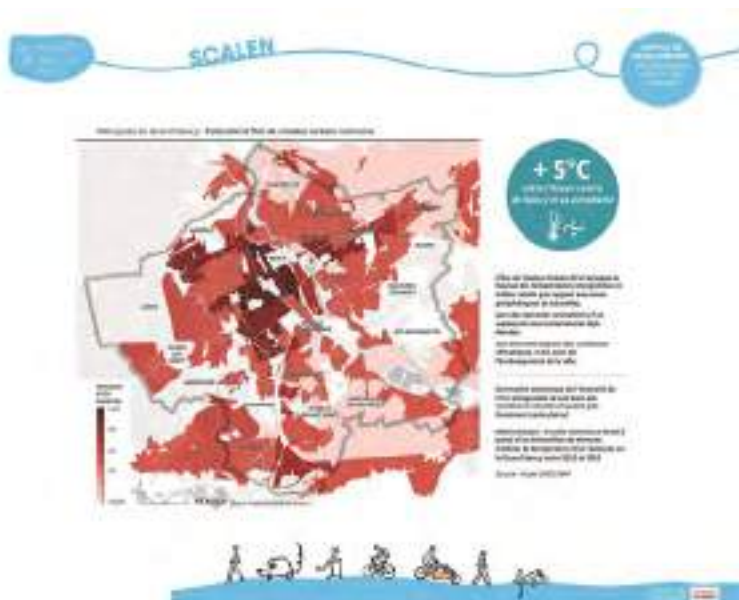


*Un grand merci à SCALEN pour ce partage de connaissances sur les mobilités et la production de capsules vidéos pédagogiques.*

**Flux intercommunaux →**



**Îlots de chaleur urbains ↓**



**Réseau Stan →**

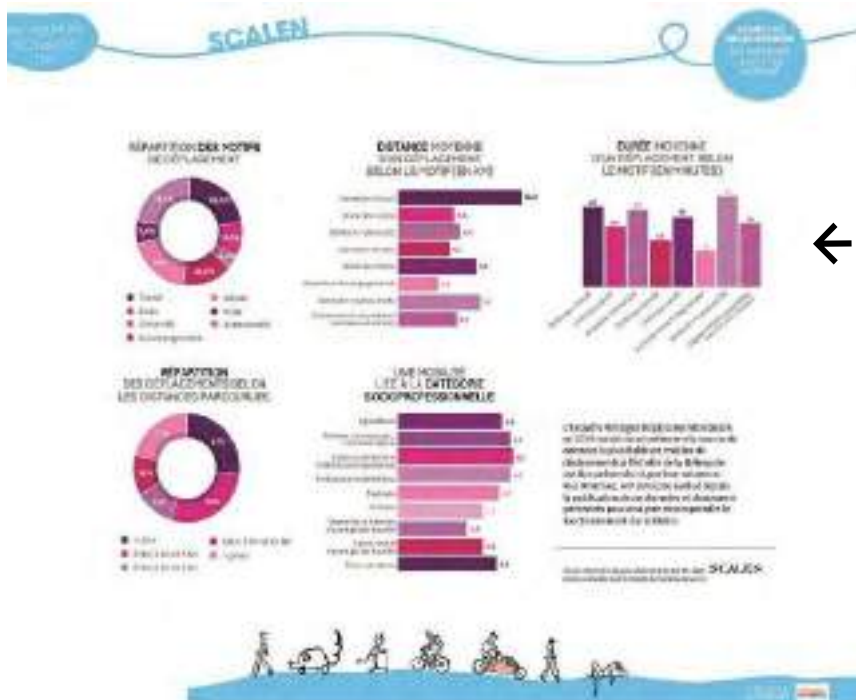




← Réservoirs de biodiversité



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 »

RAP. INTRODUCTION  
DES MOBILITÉS  
(P2M)

## ATELIERS INTRODUCTIFS :

### POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (1)

SYNTHÈSE  
DES ATELIERS  
SUR LA VILLE  
RELATIONNELLE

## ATELIER #1

**RÉSEAU DE ROUTES ET ESPACES PUBLICS...**

*PLAÏT-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 laïcs 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.

**CONCEPT-CLÉ 1 :** L'articulation des paysages

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

- améliorer la qualité de service pour tous les usagers,
- renforcer et optimiser le fonctionnement des réseaux de desserte pour tous les modes de transport et renouveler les matériels nouveaux 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.

**CONCEPT-CLÉ 1 :** L'articulation des paysages

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

**CONCEPT-CLÉ 2 :** Les villes d'habitants

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

**CONCEPT-CLÉ 3 :** Mobilité intégrative vs. Mobilité laïque

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

### LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

**1. TRAMES VERTES ET BLEUES : SUPPORTS DE LA MOBILITÉ ?**

→ Exploiter la trame verte et bleue pour les mobilités, telle qu'évoquée lors de l'atelier, est une option qui questionne et interpelle. L'important, 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 ou quotidiens. Émerge 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.

« Si on ne peut pas profiter du paysage, la ville pour être vivante doit être une bonne habite. On a donc une nécessité de développer une ville verte et la mobilité »

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

« Concernant les mobilités actives, l'enjeu n'est 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 ne faut pas fuir une réelle nécessité de partir des besoins des habitants pour y apporter des réponses et faire évoluer ses usages pour atteindre un objectif de réduction de 50 % d'émission de CO2 en prenant en compte les pratiques de transport des citoyens »

« La nouvelle Plan de Mobilité, s'il est réellement ambitieux côté TC et modes actifs, impose un partage renouvelé de la voirie de façade à l'opposé, qui nécessite de nouvelles choix politiques difficiles à effectuer »

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

L'ensemble des supports ayant servi pendant l'atelier est disponible sur la page [www.m2m-metropole.fr](#)

**P2M AURA**

**P2M - 2024...**

## POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (2)

### ATELIER #2

#### MODES ACTIFS DANS LA MÉTROPOLE

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.

PLAÎT-IL ?



L'objectif de cet atelier introductif : permettre à toute l'équipe d'appréhender les modalités et enjeux de l'opérationnelle de chaque situation tout en ayant des éléments clés et fondamentaux à retenir :  
Le PDM a trois axes principaux à retenir :  
- développer la qualité de services pour tous les usagers ;  
- améliorer et optimiser le fonctionnement des réseaux de transport pour tous les modes de transport et notamment les modes actifs pour permettre d'atteindre les plus hauts niveaux de qualité ;  
- et enfin, accompagner la médiation accrue et l'investissement possible pour tous les pôles de la métropole.

### 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'ampleur horaire des transports en commun.
- Cela pourrait impliquer une refonte totale de la structure 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 THÈMES 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'expertise des supports ayant été présentée, l'atelier est disponible sur le site : [nlp.metrograndnancy.fr](http://nlp.metrograndnancy.fr)  
POUR ALLER PLUS LOIN...

### SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

- Avoir une approche systémique plutôt que mode par mode.

- Aménager les espaces-rues (gares, parkings-relais, hub de TC, etc.)

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

« L'objectif est de créer une offre de services qui soit attractive et qui soit en mesure de répondre à un besoin de mobilité. Ce n'est pas la fin en soi, mais un moyen de créer une offre de services qui soit attractive et qui soit en mesure de répondre à un besoin de mobilité. »

- 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.

- Insérer 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

MAIRIE DE NANCY  
LES AMÉNAGÉS  
(PM)

## 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 critiques pèsent sur la fonction première : utilitaire de la mobilité,
- les opportunités de séjour et de sociabilité, qui permettent de faire vivre le lien social, pèsent 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 clés.**

→ 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 »

« Les bureaux d'urbanisme ont l'habitude de travailler avec une échelle d'analyse : le quartier, le secteur, ou le Nancy d'aujourd'hui. Mais si on se concentre sur les petites échelles, on découvre des opportunités »

#### 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 élargie de l'espace en travaillant sur les questions du bruit, des odeurs, etc.

PERSONNES ÉVOQUÉES  
« Les citoyens doivent être impliqués dans le processus de fabrication de la ville de la rencontre »  
Philippe Buisson, maire de Nancy

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 axes dans la ville de Nancy : agir sur les plans de circulation permettrait de modifier le rôle automobile.

→ Aider 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 le 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 servi pendant l'atelier est disponible sur le site : [www.nancy.fr/la-ville-de-la-rencontre](http://www.nancy.fr/la-ville-de-la-rencontre)

71111 - NANCY

2011-2012...



ASSOCIÉS DE LA MOBILITÉ

## LES LIEUX-CANDIDATS

### ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



### ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



### VILLE DE LA RENCONTRE

- 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 (HELLECOURT)
- F** AXE RUE ORAUNSKA ET LÉON SONGEUR (JAYVILLE)
- G** PASSERELLE ENTRE ART-SUR-MEURTHE ET L'ANNEUVILLE
- H** VÉLODROME ET BOULEVARD DE L'EUROPE (VANDOEUVRE)
- I** VANDOEUVRE VILLAGE (VANDOEUVRE)
- J** PÔLE TECHNOLOGIQUE DU PLATEAU DE BRABOIS
- K** AXE PLATEAU DE VILLETES - BOULEVARD DES AIGUILLETES
- L** PLACE DE LA MAIRIE (DOMMARTEVILLY)
- M** CENTRE VILLE (SAINT-MAX)
- N** CENTRE VILLE (MALZEVILLE)
- O** ÉCO-QUARTIER RUE DE LA HAIE CERUN (SEICHAMPS)

SUGGESTIONS DES ÉLUS

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

Les points entourés d'un losange noir correspondent aux lieux mentionnés par les élus 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 !



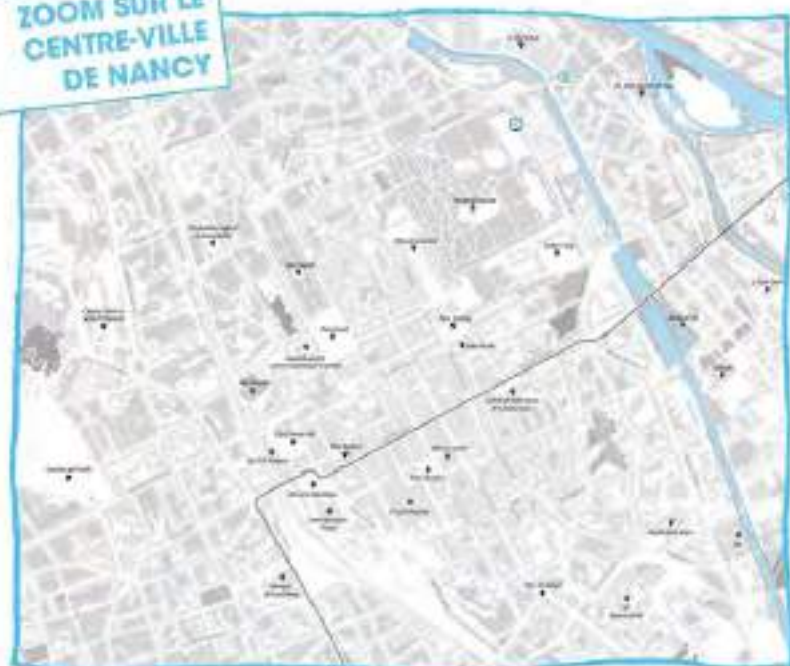


## LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA  
MÉTROPOLE DU  
GRAND NANCY



ZOOM SUR LE  
CENTRE-VILLE  
DE NANCY



### VILLE DU DEHORS

- A** PLACE RAINLEVÉ
- B** VEÏE
- C** TRAME VERTE ENTRE LES PARCS SAINT-MARIE ET POUILLE
- D** AVENUE BOFFRAND
- E** AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC
- F** BORDS DE MEURTHE (MALZEVILLE)
- G** CRÉATION VOIE MODES DOUX (FLEVILLE)
- H** ABORDS DU CENTRE SPORTIF (FLEVILLE)
- I** ABORDS DU ZÉNITH (MAXÉVILLE)
- J** AGRANDIR LA PÉRIÈRE \*
- K** PARC DES CLAIRISSES (VANDOEUVRE)
- L** ABORDS DE LA MAIRIE (JAYVILLE)
- M** CENTRE DE SAINT-MAX (SAINT-MAX)
- N** ARBORETUM DE L'ABIÉTIÈRE (MALZEVILLE)
- O** GOLF DE PILNOY
- P** CHEMIN RURAL DES HARMANTS (PILNOY)

SUGGESTIONS DES ÉLUS

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

Les postilles entourées d'un losange noir correspondent aux lieux mentionnés par les élus ou 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 AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

## 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 les moyens les plus adaptés pour qu'il ou elle puisse se sentir 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



→ De nombreuses rues très étroites mériteraient un aménagement fort en faveur des piétons (Boulevard de l'Europe à Vandœuvre, Rue Saint-Dizier, Rue de la République, Boulevard Labou 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 être expérimentation et pédagogie, et prendre également en compte le retour d'expérience des usagers ! »

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



→ 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 se sentir dans le logement, où on trouve des temps de repos pour toutes les générations. »



### 3 APAISER LES ESPACES DEVANT LES ÉCOLES : UN IMPÉRATIF PARTAGÉ



→ 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 "bivolt" pour rendre visible les hauteurs d'entrée et de sortie des enfants ? »

#### RÉFLEXIONS ÉVOQUÉES

Intégration du 3ème plan d'agglomération dans le plan de circulation des écoles.

### 4 FACILITER LES TRAVERSÉES DES COURS D'EAU



→ 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 les 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 rapports ayant servi pendant l'atelier est disponible sur le site [www.métropole-nancy.fr](http://www.métropole-nancy.fr)

POUR ALLER  
PLUS LOIN...



# LA VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

## LES LIEUX-CANDIDATS

### ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



### VILLE AMIE DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

- A** BOULEVARD LOBAU \*
- B** RUE MAZAGRAN \*
- C** RUE SAINTROZIER \*
- D** RUE DE LA RÉPUBLIQUE (JAIRVILLE)
- E** RUE DE MALZÉVILLE \*
- F** CROISEMENT AVENUE DÉROULÈDE -  
BOULEVARD FOCH (LAXOU)
- G** RUE SAINTLÉON \*
- H** RUE SAINTNICOLAS \*
- I** RUE HAGUENAUER \*
- J** PONTS SUR LA MEURTHE
- K** PARC DE LOISIRS (LUDRES)
- L** BÂTIMENT POUR SENIOR (LUDRES)

\* Les lieux d'urbanisme  
sont classés  
sur la carte  
du centre-ville  
de Nancy.

### ZOOM SUR LE 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'enquête  
organisée  
avec les  
élus 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 !**



# LA VILLE DU FAIRE ET DU TIERS SOLIDAIRE

SYNTHÈSE  
DES ATELIERS  
URBAIN  
URBAN  
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, des 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 axes de convoisage, etc.) mais il peut aussi s'agir d'autres types de lieux.



## LES POINTS CRÉS DU DÉBAT

### 1 AMÉNAGER LES ESPACES INTER-QUARTIER



→ 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 éloignés du centre historique, se sentent intégrés à la Métropole.



« Ce serait bien d'un quartier pour lequel la ville-généraliserait les règles de la Métropole »

« Tout les quartiers devraient développer ce quartier de quartier »

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



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

« Il y a des friches qui nous intéressent à Nanterre pas qui sont en même temps sans intérêt. Mais ce qui nous intéresse, c'est un lieu plus important et qui pourrait être utilisé pour le L'École (École de Musique) et pour d'autres activités mais toujours en lien avec le quartier »

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

#### POINT DE VIGILANCE

Si l'on crée des friches, 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 fortique est une solution permise d'activation des espaces et des usages, et il s'applique particulièrement à cette thématique.

→ L'urbanisme fortique doit permettre de se projeter rapidement. C'est l'esprit d'ailleurs des quinquantes des années quatre-vingt et autres. Continuons dans cette approche et faisons du fait et à mesure.

→ Le P+R est l'occasion de s'interroger dès à présent sur le devenir des friches connues (Cité judiciaire, hôpital central par exemple) en tenant compte des valeurs de bien-être et de la place de la ville. De même pour la friche AEFM qui doit accueillir la nouvelle Cité judiciaire : reste un enjeu pour la partie qui restera à aménager en lien avec la Cité d'une concertation dont est issu un schéma directeur.



C'est pourquoi les espaces de la ville doivent être développés en lien avec les métropoles voisines.

POUR ALLER  
PLUS LOIN...

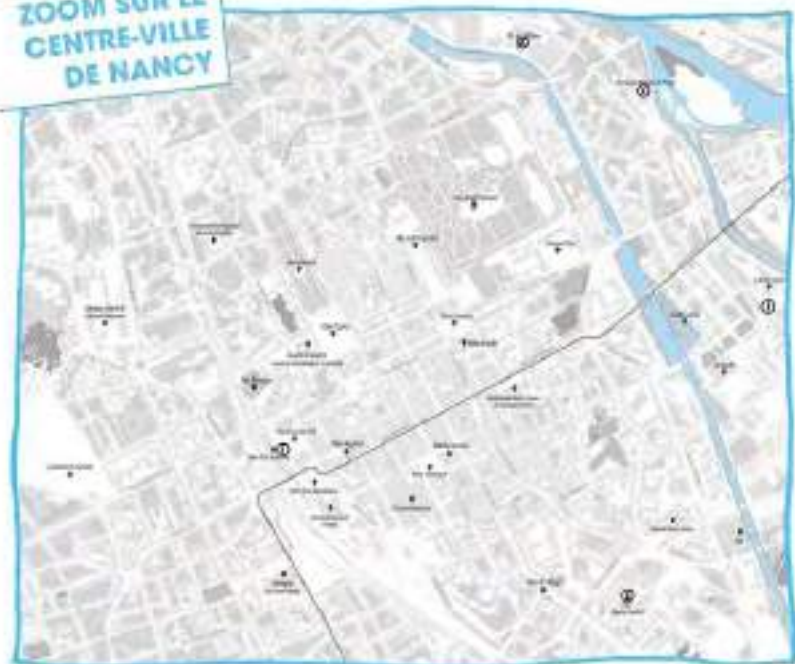


## LES LIEUX-CANDIDATS

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 postilles entourées d'un trait rouge correspondent aux lieux mentionnés par les élus 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... 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 accélérer les changements de comportement est immense.



## LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

### 1 APAISER LES ENTRÉES DE VILLES



→ L'objectif de la transformation des entrées de ville très routières est de recréer des espaces à la ville, même si on a conscience de la bipolarité 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 circulaire.

#### POINT DE VIGILANCE

Ni pas oublier les axes de circulation pour les vélos.  
Ne pas créer des espaces publics de faible qualité (faute de pollution).

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

PROPOSITIONS  
L'ensemble des projets de transformation des entrées de ville doit être accompagné d'objectifs de transfert des mobilités pour répondre aux problématiques actuelles.

### 2 FAIRE RESSURDIR L'EAU EN VILLE



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

« Ce font des points d'eau réguliers : il faut les réactiver pour créer une ville. Stocker en eau pour la réutiliser est une démarche innovante »

#### POINT DE VIGILANCE

Avant de sanctifier et dématérialiser certains espaces, il convient déjà d'être de matérialiser davantage. Il est urgent de remettre à plat certains projets actuels au vu des ambitions actuelles portées par la Métropole.

PROPOSITIONS  
L'ensemble des projets de transformation des entrées de ville doit être accompagné d'objectifs de transfert des mobilités pour répondre aux problématiques actuelles.

### 3 UTILISER LES TERRASSES DES PARKINGS SELOS ET AUTRES ÉQUIPEMENTS



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



## SYNTHÈSE DE LA GRANDE ORIENTATION

→ Les projets du PSM doivent être vécus 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 servi pendant l'atelier est disponible sur le site : [www.marseille-metropole.fr](http://www.marseille-metropole.fr)

POUR ALLER

PLUS LOIN...

## LES LIEUX-CANDIDATS

ÉCHELLE DE LA  
MÉTROPOLIS DU  
GRAND NANCY



ZOOM SUR LE  
CENTRE-VILLE DE  
NANCY



### VILLE DE LA SURPRISE

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

► SUGGESTIONS DES ÉLUS

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

Les postilles entourées d'un liseré noir correspondent aux lieux mentionnés par les élus et 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 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'amateurs.

LES POINTS CLÉS

DU DÉBAT

## OÙ ET COMMENT FAVORISER LA VILLE COMESTIBLE ?



→ 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.

« A tout moment, il faut se demander si on ne crée pas un effet d'écueil, si on ne crée pas une situation où on ne peut pas avoir... »

→ 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 a aussi les espaces d'entretien, par exemple, qui sont souvent perdus, une grande partie des déchets, par exemple, sont jetés dans les poubelles et ne peuvent être réutilisés en espaces comestibles... »

## CRÉER UN PARCOURS DES ESPACES NOURRICIERS DE LA MÉTROPOLIS

→ 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'agréementer 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 répreneurs de certains espaces maraîchers), le patrimoine existant (à réhabiliter et préserver). À noter que dans le cadre du PDU, un travail a déjà été entrepris avec les acteurs intéressés pour valoriser la fonction agricole.

### POINT DE VIGILANCE

Ne pas oublier de penser aux usagers qui seraient 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.

## 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-réels (dépôts de fruits et légumes, AMAP, etc.).

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

## SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

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

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

→ Travailler main dans la main avec les différentes associations qui s'occupent de ces sujets (Régie St. Jovite de l'Est, Croqueurs de pommes, etc.), mais aussi avec les universités alentours (INRA).

→ Nécessité de dépasser le cadre des AOC pour inclure le grand public à s'empêcher de ces questions et mettre sur pied des projets.

« L'autoconsommation alimentaire ne peut se faire qu'à l'échelle du SCOT... »

« Tout cela implique que d'abord une stratégie globale soit mise en place... »

## LE RÔLE DES PARKINGS DANS LA DISTRIBUTION DES PRODUCTIONS LOCALES



→ 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 pérennité 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

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

L'ensemble des supports existants peuvent être réutilisés sur le site : repartage, réutilisation, etc.

POUR ALLER  
PLUS LOIN...



## LES LIEUX-CANDIDATS

### ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



### ZOOM SUR LE CENTRE-VILLE DE NANCY



### VILLE COMESTIBLE

- A** FRICHES BIANCAMARA (VANDOEUVRE)
- B** COURS LÉOPOLD \*
- C** JONCTION DES ÉCLUSES (LANEUVILLE)
- D** ARRIÈRES DU COLLÈGE MONTAIGU (HELLECOURT)
- E** FAUBOURG DES TROIS-MAISONS \*
- F** PLACES DE CLAIRIEU (VILLERS-LES-NANCY)
- G** FRICHE MARCEL BROT
- H** LES CROQUOTTES (ART-SUR-MEURTHE)
- I** TECHNOPÔLE AGRICOLE ET VÉTÉINAIRE À PIERRECOURT (MALZEVILLE)
- 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 postites entourées d'un losé noir correspondant aux lieux mentionnés par les élus ou 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 !**



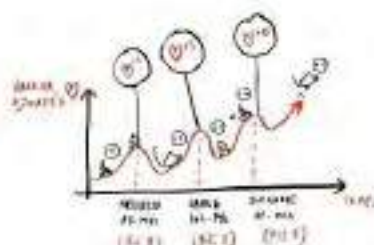
# LA VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END

## LA VILLE DE LA NUIT ET DU WEEK-END...

PLAÎT-IL ?

À l'heure de 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.



## LES 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.

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

Créer une progressivité entre les axes de Meurthe et la centre-ville de Nancy.



### 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 attractions (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 quasi 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 tester dans les années à venir. Il faut pousser les initiatives des habitants, leur permettre d'exister et de se développer.

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

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

→ 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.

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

« Endroits à émigration, où il faut encourager l'intelligence collective, mais un commun des défis, ressources, des espaces, etc. »



L'ensemble des supports ayant servi pendant l'atelier est disponible sur le site : [www.nancy-metropole.fr](http://www.nancy-metropole.fr)

Pour aller plus loin...



## LES LIEUX-CANDIDATS ET DU WEEK-END

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 SAINTEPVRE \*
- C PLACE DE LA CARRIÈRE \*
- D ARTEM ET SES ABORDS
- E RUE DE LA COMMANDEURIE \*
- F RUE DE MON DÉSERT \*
- G AVENUE FOCH \*
- H ESPLANADE SIMONE VEIL (VANDOEUVRE)
- I PLACE DES VOÏGES \*

\* Les lieux situés d'un côté de la carte du centre-ville de Nancy.

Les postilles entourées d'un losange noir correspondent aux lieux mentionnés par les élus et le 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



## 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

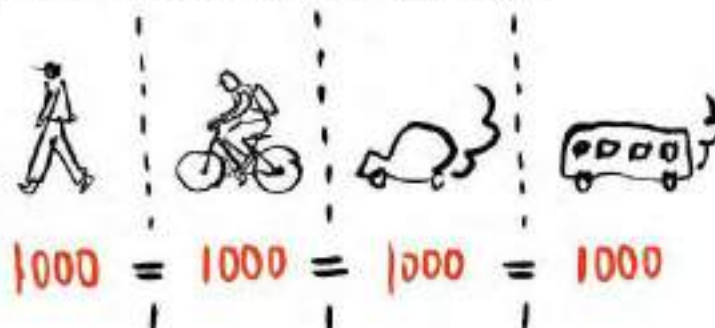
Quelle capacité avons-nous de générer de l'attractivité programmatique intergénérationnelle ?  
De capter les publics de proximité ?  
De rendre ces lieux animés sur des amplitudes plus importantes ?  
De diversifier les usages pour multiplier les raisons d'être là ?



## LES TROIS OBJECTIFS TRANSVERSAUX

### OBJECTIF TRANSVERSAL N°1 ÉQUITÉ D'ACCÈS À L'ESPACE

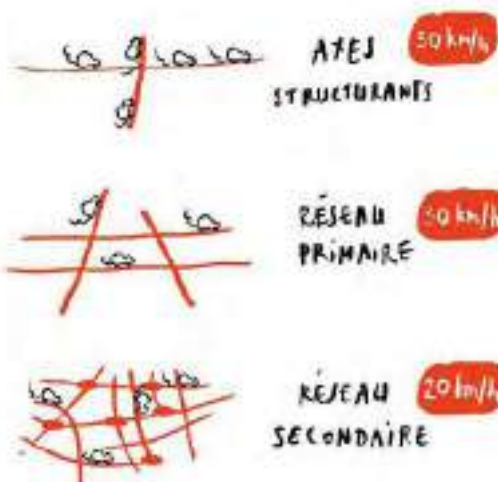
Un partage de l'espace à parts égales pour un volume de flux donné, quel que soit le mode de déplacement.



## 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.



## LES TROIS OBJECTIFS TRANSVERSAUX

### OBJECTIF TRANSVERSAL N°3 UN ÉQUILIBRE ENTRE LES COUPLES TRANSIT - STATIONNEMENT ET SÉJOUR - SOCIABILITÉ

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



# 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.



# 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



A.

### TRAFIC AUTOMOBILE

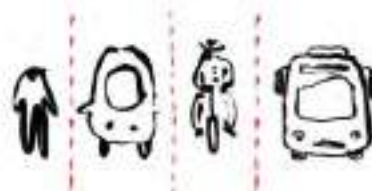


TRANSIT - STATIONNEMENT

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.

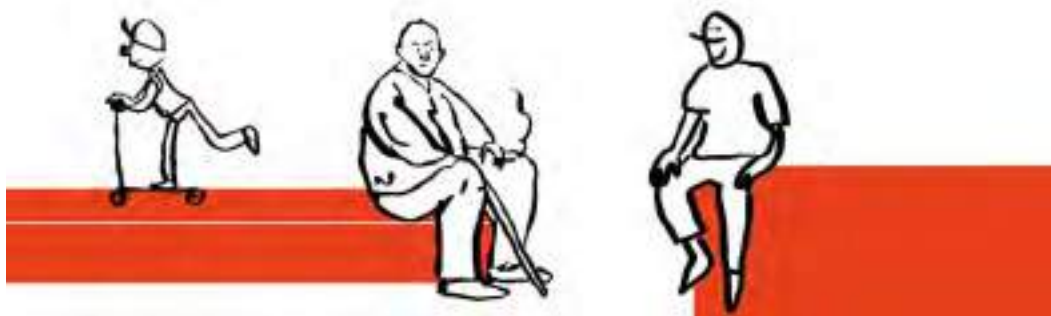
### LIEN AVEC NATURE EN VILLE / ÎLOT DE CHALEUR URBAINE

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.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
du grand public

#### B.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

#### C.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

#### D.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
du grand public



### Ma tonalité

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

### Ma tonalité



Tonalité des élus



Tonalité des acteurs



Tonalité du grand public



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

urbanisme  
DroitRégion

# 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.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
des acteurs

### B.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

### C.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
des acteurs

### D.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public



## Ma tonalité

### Ma tonalité

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



Tonalité des élus



Tonalité des acteurs



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

Nature & Développement

## RUE MON DÉSERT

SECTEUR COMMERCANT  
(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.

Vote majoritaire des élus

Vote majoritaire des acteurs

Vote majoritaire du grand public

#### B.

Vote majoritaire du grand public

#### C.

Vote majoritaire des élus

Vote majoritaire des acteurs

Vote majoritaire du grand public

#### D.



### Ma tonalité

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



Tout le monde



Tout le monde



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

mobilité  
nancy

# 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.**

Vote majoritaire des élus

**B.**

Vote majoritaire des élus

Vote majoritaire des acteurs

Vote majoritaire du grand public

**C.**

Vote majoritaire des acteurs

**D.**

Vote majoritaire des acteurs

Vote majoritaire du grand public



## Ma tonalité

Tonalité des élus

## Ma tonalité

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



Tonalité des acteurs



Tonalité du grand public



ASSISES DE LA MOBILITÉ

# 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 élus        | Vote majoritaire des élus    | Vote majoritaire des élus    | Vote majoritaire des élus |
| Vote majoritaire des acteurs     | Vote majoritaire des acteurs | Vote majoritaire des acteurs |                           |
| Vote majoritaire du grand public |                              |                              |                           |



## Ma tonalité

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

## Ma tonalité



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.

Vote majoritaire  
des élus

#### B.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

#### C.

Vote majoritaire  
des élus

Vote majoritaire  
des acteurs

#### D.

Vote majoritaire  
des élus



### Ma tonalité

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

### Ma tonalité



Tonalité des acteurs



Tonalité du grand public



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

Adapté de  
Gustave

# 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

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

Ma tonalité



Tonalité des acteurs



Tonalité du grand public



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ

Voies de la  
mobilité

## 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



ASSISES DE  
LA MOBILITÉ



# 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.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

### B.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public

### C.

Vote majoritaire  
des acteurs

### D.

Vote majoritaire  
des acteurs

Vote majoritaire  
du grand public



## Ma tonalité

LIEU SURBOUQUIN NON TRAVAILLÉ PAR LES ÉLUS EN ATELIER



Tonalité des acteurs



Tonalité du grand public



ADAPTION  
LA MOBILITÉ

mobilité  
Santier

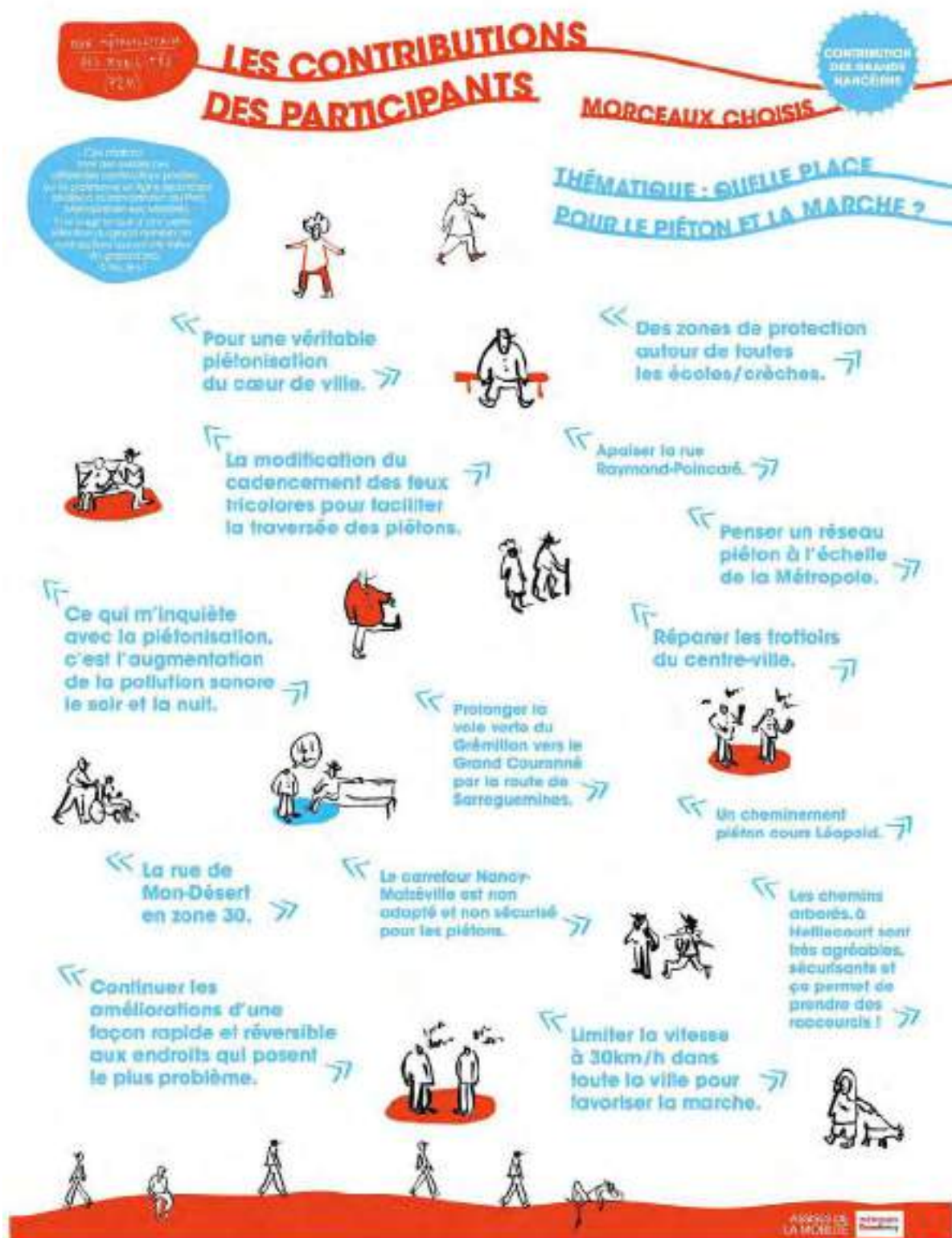
---

*« 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 XXI<sup>e</sup> 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



**LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS**

**THÉMATIQUE : RENFORCER LES USAGES DES TRANSPORTS EN COMMUN**

- Enlever les anciens câbles du trolley-bus devenus inutiles.
- Mieux desservir en bus le secteur entre la rue MG Mahon et l'église St-Georges.
- Utiliser plutôt le train pour les trajets réguliers assez lointains.
- Améliorer la connexion Nancy Metzville.
- Les horaires actuels des bus, surtout le dimanche, constituent un vrai frein pour l'utilisation des bus le dimanche.
- Des bus « directs » entre grands sites aux heures de pointe.
- Le calcul des itinéraires en temps réel est indispensable pour le report modal.
- Organiser un vote pour le remplacement du tram Bombardier.
- Un plan indiquant les lignes et les arrêts en détail !
- Une ligne de bus en site propre sur Vandœuvre adaptée à la montée de Brabois.
- Relier le site Eiffel Energie par des transports en commun.
- A chaque carrefour, donner la priorité aux bus.
- Amélioration bus secteur « Entre 2 Rives » à Nancy.
- Mettre aux normes d'accessibilité et de confort les gares.
- Savez-vous qu'à la campagne il n'y a PAS de moyen de transport en commun ?
- Réhabiliter les transports de denrées lourdes sur péniches.
- Mettre à disposition une application efficace de déplacements urbains.

# LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

MORCEAUX CHOISIS

CONTRIBUTION  
DES GRANDS  
NANCIENS

Le motard  
est un des acteurs  
majeurs de la  
mobilité en ville.  
Il doit être pris en  
compte dans les  
propositions de  
développement  
de la mobilité  
durable.



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



DES REPRÉSENTANTS  
DES MOYENS D'ÉCARTÉ  
(P.M.)

# LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

MORCEAUX CHOISIS

CONTRIBUTION  
DES GRANDS  
NANCÉIENS

L'objectif  
est de proposer  
des idées innovantes  
pour améliorer la  
mobilité des Nancéiens  
et des visiteurs de la  
région. Les idées  
sont classées par  
thématique et par  
niveau de faisabilité.

## THÉMATIQUE : LA VOITURE ET LES VÉHICULES MOTORISÉS

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

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



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.

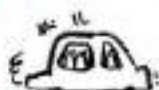


Vu le taux de  
remplissage des  
parkings relais, ce n'est  
pas la quantité de  
places qui fait défaut.

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

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

Faire un parking-relais  
à Pixérécourt.



Réduire la  
pollution sonore  
en créant des  
zones calmes.

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

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

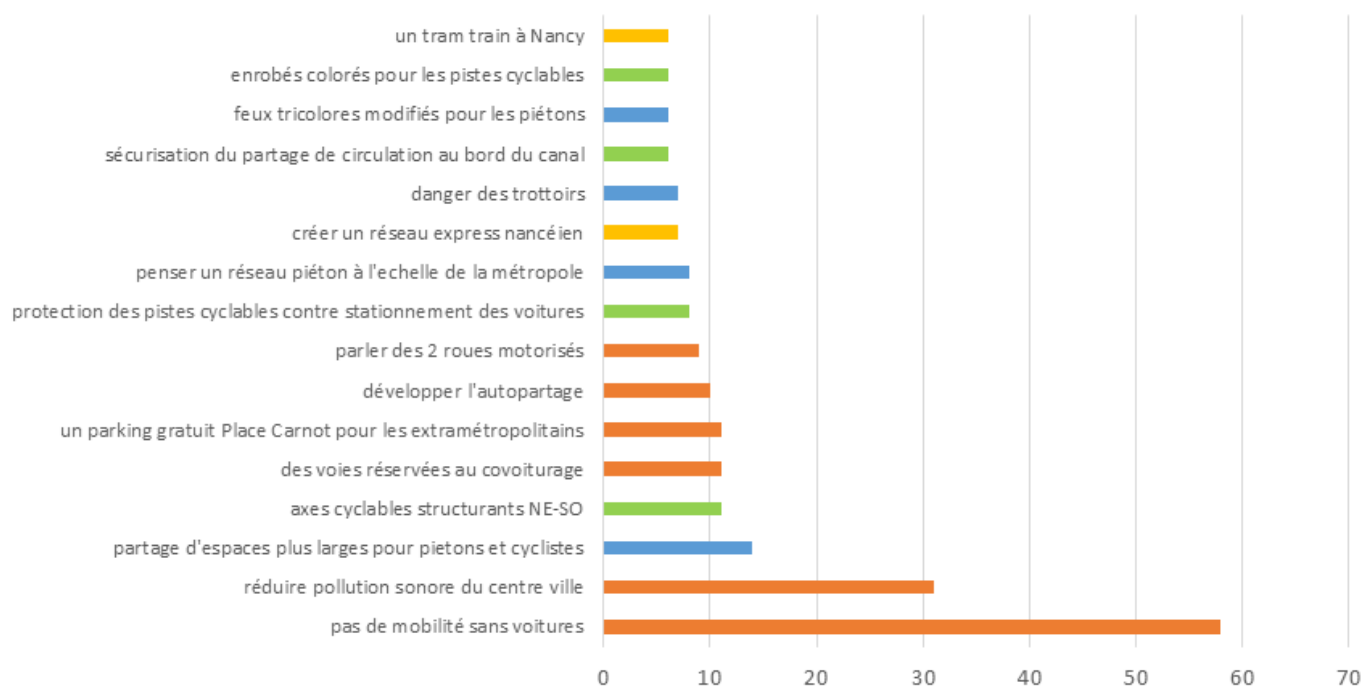
Développer  
l'autopartage !

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

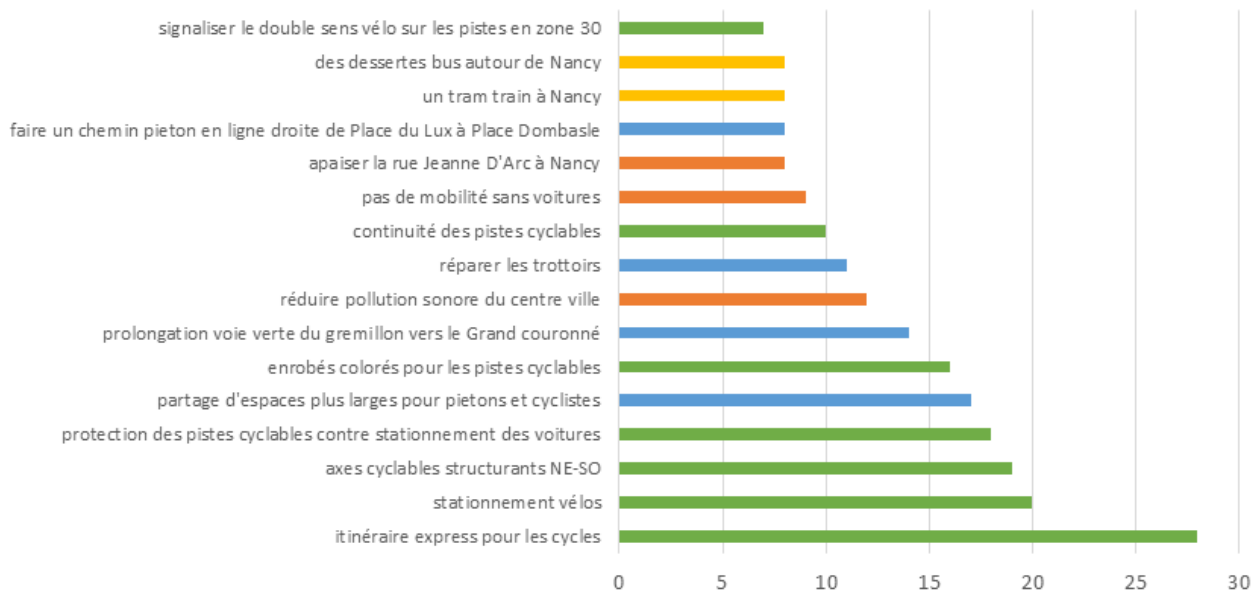


AGURIS DE  
LA MOBILITÉ

## Les propositions qui ont appelé le plus grand nombre de commentaires



## Les propositions qui ont recueilli le plus grand nombre de soutiens



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



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



Végétaliser les murs aveugles,  
les terrasses et les places



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





LUDIFIER POUR LES ENFANTS  
CHEMIN FAISANT

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



Activer des sols fertiles en expériences  
Epaissir la texture des trajets



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



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



## 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



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



Transformer le ruisseau en un lieu  
de ressourcement et contemplation





REDONNER VIE AUX FAÇADES  
AVEUGLES PAR DES FRESQUES

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



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



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



Des fresques végétales pour valoriser  
les jardins privés derrière les murs



Une rocade plantée et investie  
pour mettre les parkings au vert





ALLUMER  
LA VILLE DE NUIT

Activer les terrasses et les façades  
des édifices remarquables la nuit



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



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



Installer du mobilier urbain et des  
bandes ludiques appropriables de nuit



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



