

POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (1)

ATELIER #1

RÉSEAU DE ROUTES ET ESPACES PUBLICS...

PLAÎT-IL ?

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

Le débat s'est ensuite penché sur :

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

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 interroge. L'impératif, partagé par la plupart des participants, étant avant tout de préserver ces espaces plutôt que de s'en servir de support pour des usages trop intensifs au quotidien. 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.

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

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

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

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

POUR ALLER
PLUS LOIN...



POUR UNE VILLE RELATIONNELLE (2)

ATELIER #2

MODES ACTIFS DANS LA MÉTROPOLE...

PLAÎT-IL ?

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



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

Le P2M a trois défis majeurs à relever :

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

LES POINTS CLÉS DU DÉBAT

1 COMMENT AMÉLIORER LA QUALITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

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

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

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

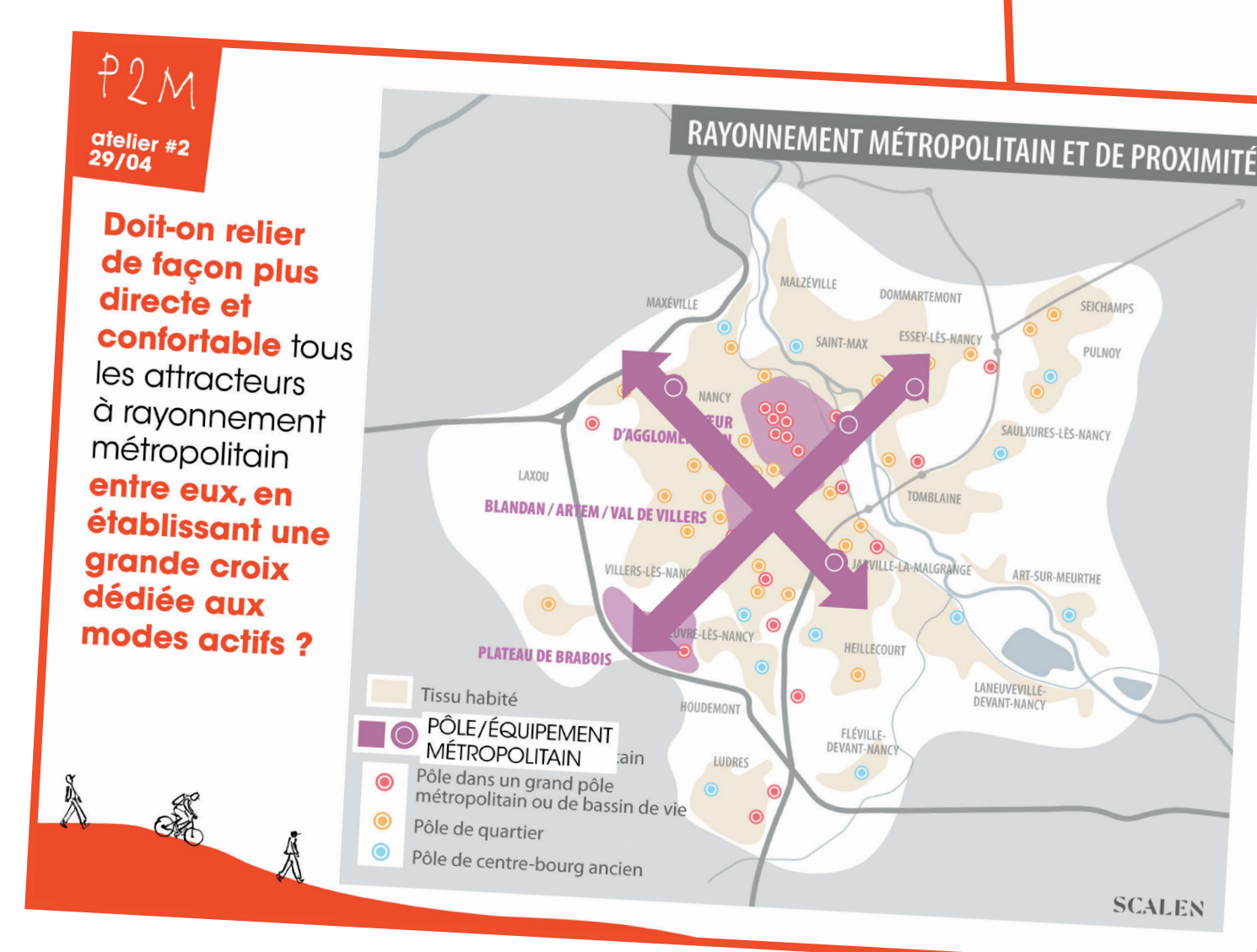
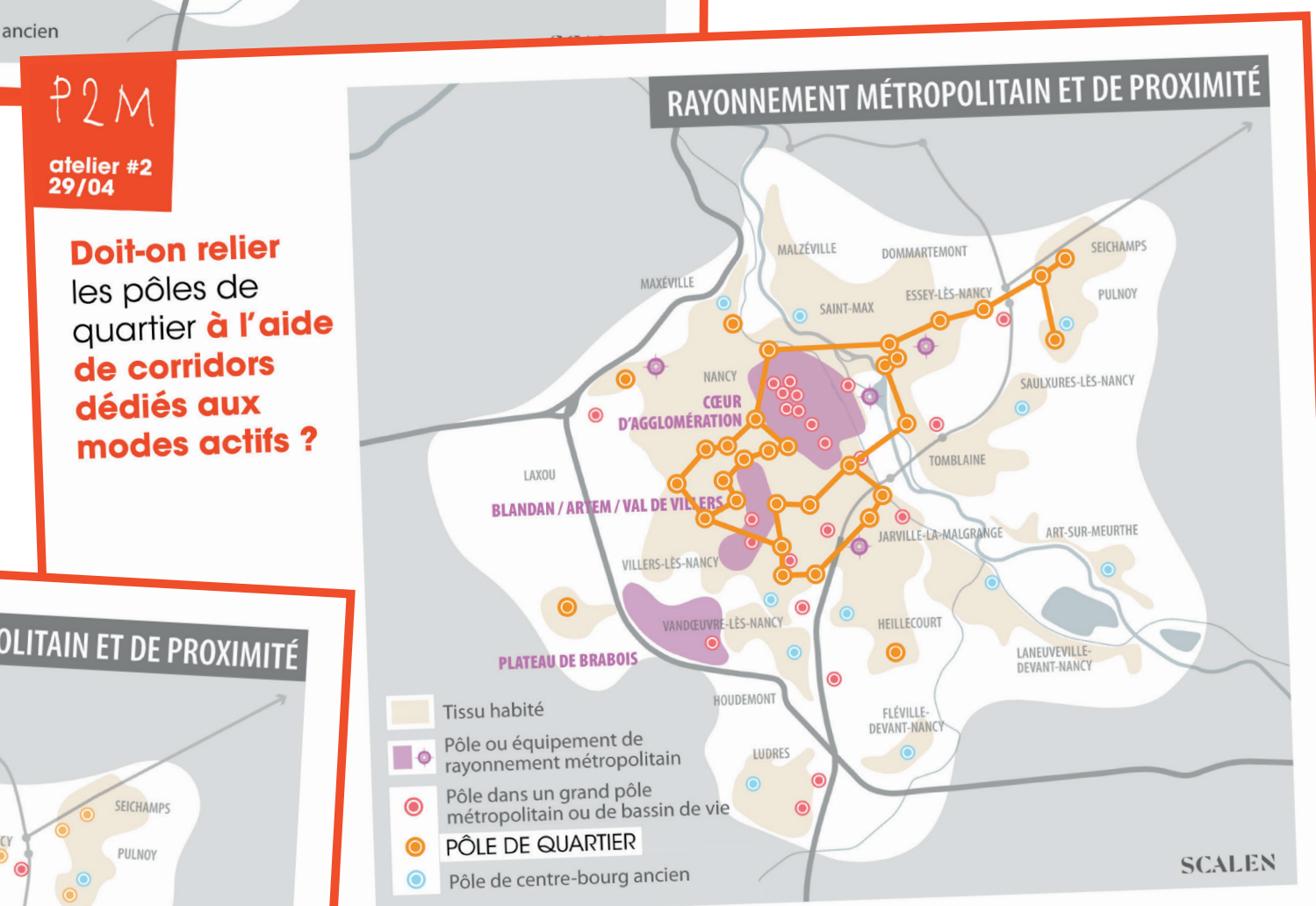
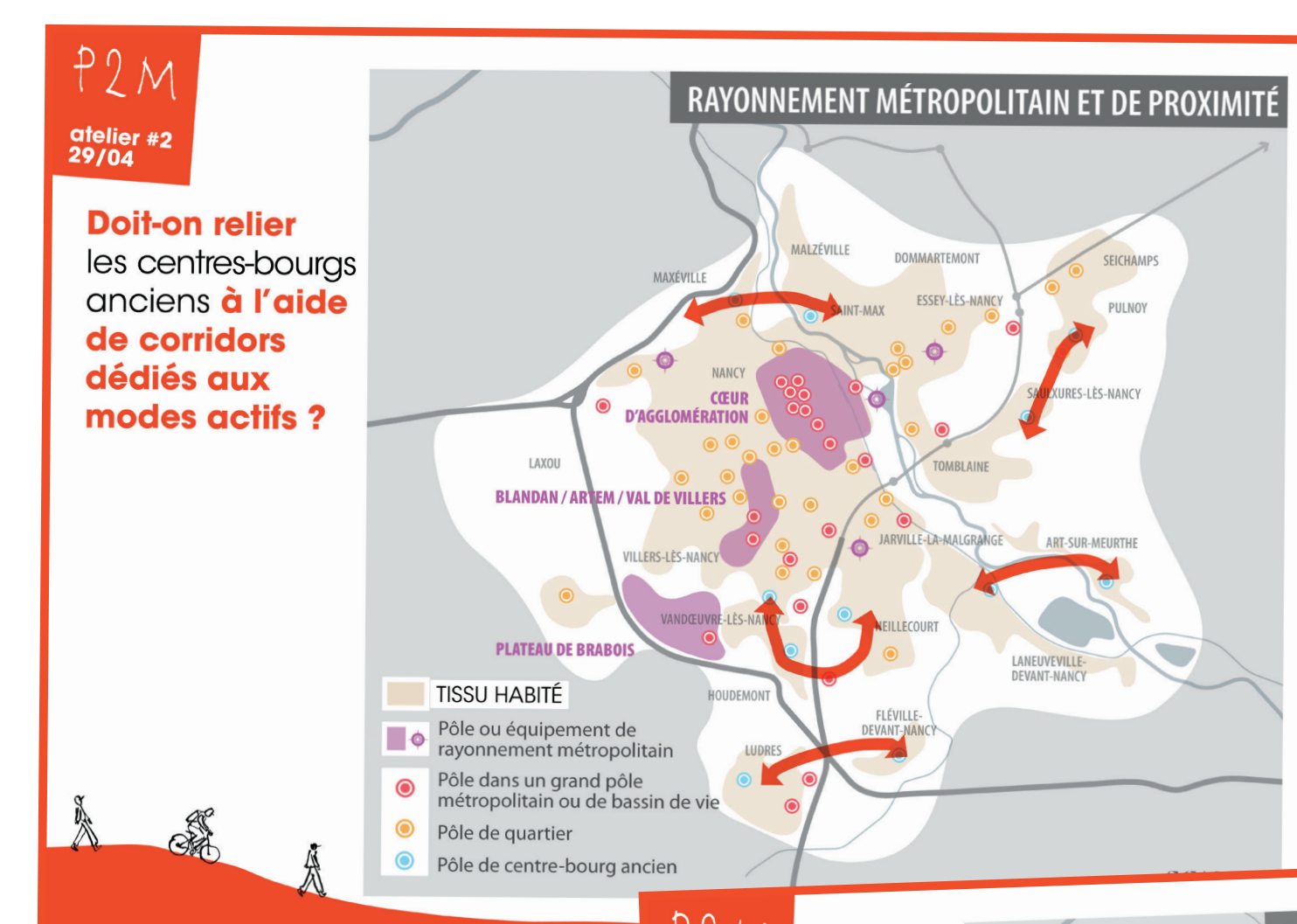
Parallèlement, la question de l'avenir du tram pose la question de la pertinence du réseau actuel.

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

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

→ Trois types de liaisons sont à mettre en avant :

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



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

POUR ALLER PLUS LOIN...

SYNTHÈSE DES GRANDES ORIENTATIONS

→ Avoir une approche systémique plutôt que mode par mode.

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

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

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

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

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

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

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

