



Ça marche 

Contribution Plan piétons de la Métropole du Grand Nancy

**Vers une transition urbaine
Inverser la norme : le piéton au coeur des politiques de mobilité**



Adoptée en Bureau le 17 décembre 2018

Propos introductif et méthodologie de travail

La marche n'est pas une injonction ... Elle doit devenir un choix. Un choix qui sera multi factoriel.

A vous de faire aimer la marche à nos concitoyens !!

A nous de vous y aider et de contribuer à co-construire avec les citoyens et à singulariser les solutions en fonctions des publics mais aussi des territoires qui constituent la Métropole du Grand Nancy.

Une fois encore, le Conseil de développement durable a souhaité inscrire son travail dans un temps long, que nous mènerons en plusieurs étapes.

D'abord répondre à la saisine sur le Plan Piétons.

Pour se faire, nous avons eu plusieurs réunions de travail pour bâtir un diagnostic commun consistant à identifier puis analyser, du point de vue de l'utilisateur, l'hétérogénéité des comportements et des objectifs de la marche en milieu urbain, les freins à l'usage de la marche ainsi que les leviers à mobiliser pour que le Grand Nancy devienne une « **Métropole qui marche** ».

Ce diagnostic partagé a ensuite été enrichi par des balades in situ, des «marches exploratoires», individuelles et collectives pour observer, analyser finement l'existant et apporter des solutions, des propositions d'aménagements correspondant aux attentes du plus grand nombre en tenant compte des spécificités de la rue (enfants, jeunes, femmes, personnes âgées, PMR ...) mais aussi des périodes de la journée.

Mais au-delà de la définition de nos principes généraux pour les aménagements piétons, cet exercice s'inscrit dans notre vision globale des mobilités sur le Grand Nancy et l'approche systémique de la Métropole que nous proposons et défendons dans l'ensemble de nos contributions et notamment PLUi, Natures en Ville, Renouvellement et extension de la Ligne1, Projet Métropolitain ...

Ensuite, **notre démarche sera poursuivie** de quelques mois pour explorer d'autres champs de la "Métropole qui marche", notamment avec un travail sur l'intégration du genre dans la planification urbaine et les politiques publiques, mais aussi l'intégration des travaux prospectifs de « la rue du chaos » proposés par les étudiants de l'Université de Lorraine, et globalement faire de la marche et d'un plan piéton audacieux **un pilier de la Métropole du mieux être.**

Dominique Valck

Président du Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy



crédit photo C3D

SOMMAIRE

Propos introductif et méthodologie de travail	P2
Analyse du point de vue de l'utilisateur : synthèse des Groupes de travail	P4
Pourquoi faire du piéton et de la marche un axe stratégique de politique publique	P6
Changer les pratiques - oser les ruptures	P10
Une réponse systémique	P11
Inverser la norme : réduire l'emprise de la voiture - une réappropriation de l'espace par le piéton	
- passer de la route à la rue	P13
La rue espace de convivialité - Réaménager les espaces de circulation au bénéfice des piétons	P15
Une ville apaisée pour tous : "Genrer" l'urbanisme	P20
Quelques exemples du travail de Prospective étudiante Grand Nancy 2050	P21

Analyse du point de vue de l'utilisateur : synthèse des Groupes de travail du C3D

Pourquoi marche-t-on ?



Une multitude de profils des marcheurs ?

homme
femme
enfant
famille
senior
habitant



pendulaire
visiteur
touriste
PMR
actif
sédentaire

Quels sont les freins à la marche ?



Quelles sont les incitations à la marche ?



Apporter une multitude de réponses adaptées à la diversité des composantes de la population, des territoires, des temps de la ville et des saisonnalités

⇒ **DIALOGUER - EXPERIMENTER - CIBLER - ADAPTER - DIVERSIFIER**

➔ **CO-CONSTRUIRE**

Pourquoi faire du piéton et de la marche un axe stratégique de politique publique pour la Métropole du Grand Nancy ?

Enjeux de santé publique, de bien être, d'environnement, de transition, et de désengorgement : les bénéfices individuels et collectifs de la marche

En France, comme dans d'autres pays, il existe de fortes inégalités sociales en santé comme le montrent les différences de morbidité et de mortalité selon la position socioéconomique. L'alimentation et l'activité physique sont des déterminants majeurs et indissociables de la santé ; ils sont également considérés comme des facteurs participant aux inégalités sociales de santé. (...)

Indépendamment de l'âge et du sexe, l'activité physique ou sportive est pratiquée différemment selon les profils socioéconomiques des personnes (revenu, diplôme, catégorie socioprofessionnelle). Les domaines d'activité physique et de sédentarité (loisirs, professionnel, transport, domestique) peuvent également différer selon les profils socioéconomiques. (...)

Concernant les disparités de pratiques d'activité physique et notamment des activités réalisées dans le cadre des déplacements actifs (marche et vélo), la dernière Enquête nationale transport et déplacements a mis en évidence des variations de pratique de la marche et du vélo en fonction des niveaux d'urbanisation.

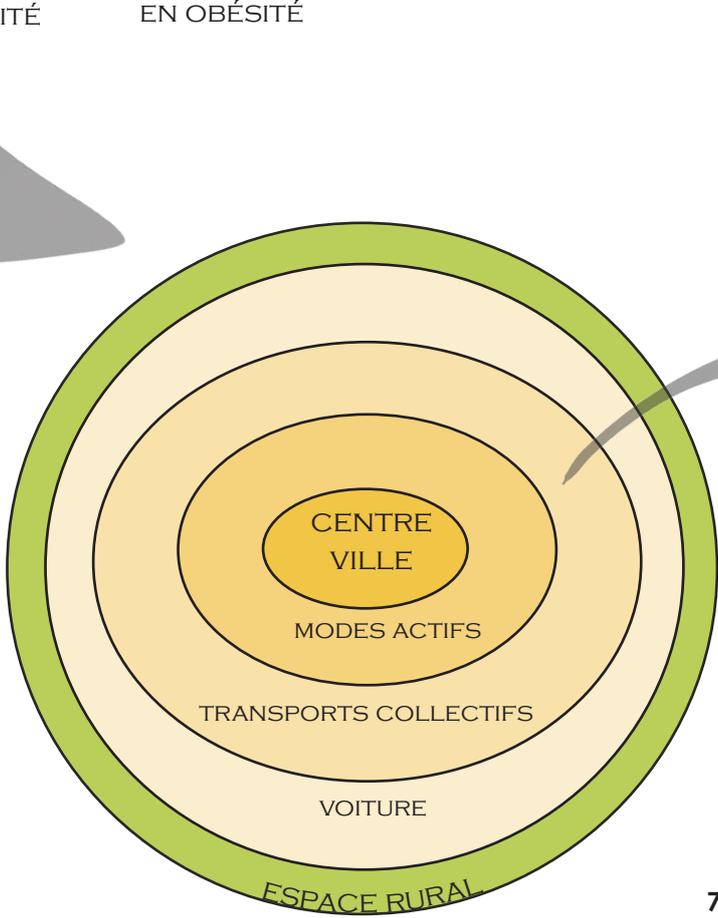
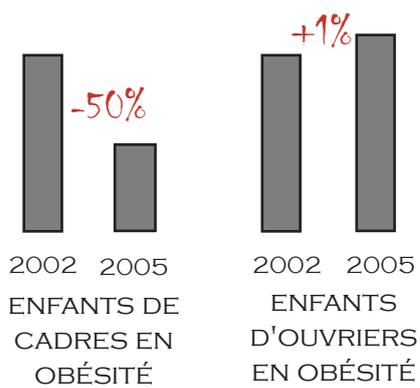
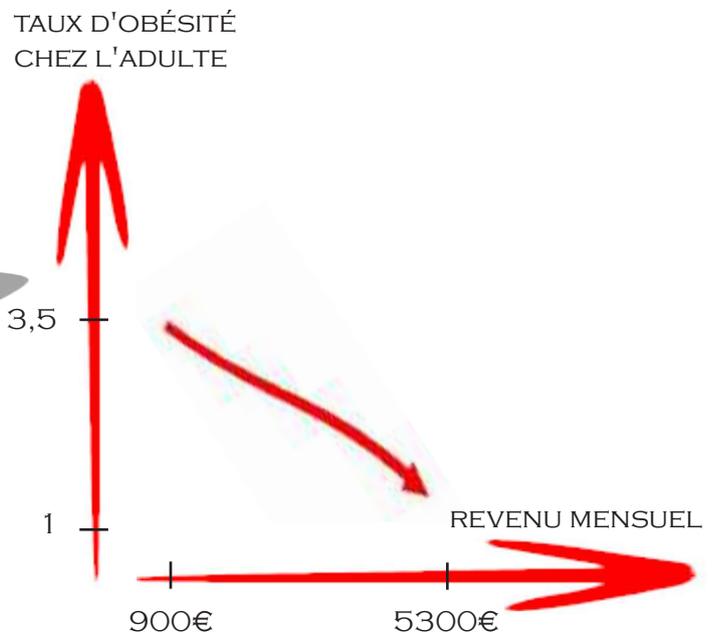
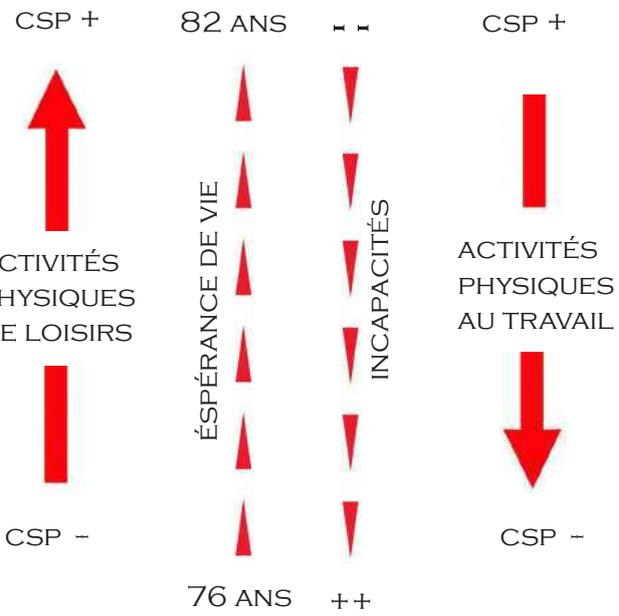
Ainsi en 2008, la part des modes actifs dans les déplacements en semaine déclarés par les ménages est nettement en faveur des centres urbains, au détriment des espaces ruraux. On observe une tendance à la diminution des modes actifs au fur et à mesure de l'éloignement du centre-ville.(...)

L'approche de l'universalisme proportionné consiste à promouvoir des politiques et des interventions dont l'intensité est proportionnelle aux besoins des groupes dans la population. Ces politiques d'universalisme proportionné se caractérisent par le fait qu'elles ont, à la fois, pour objectif de mettre en place des politiques universelles, bénéficiant à l'ensemble des composantes d'une population, et de mettre en oeuvre des dispositions pour que les actions puissent bénéficier à chaque individu à hauteur des risques ou des besoins auxquels il est confronté. Cette approche est intéressante car elle apporte une réponse à la question du gradient social de la santé, en se situant entre universalisme et politiques ciblées. Mais les exemples de mise en oeuvre restent rares et il s'agit encore aujourd'hui d'expérimenter cette approche.

*Inégalités sociales de santé en lien avec l'alimentation et l'activité physique,
Inserm 2014*

Les hommes issus des csp¹ les plus aisées pratiquent des activités physiques principalement dans le cadre de leurs loisirs, et peu dans le cadre du travail (bureau). Les csp les moins aisées ont des professions plus physiques entraînant plus d'incapacités. Les activités de loisirs se pratiquent généralement plus devant des écrans que dans des salles de sport (activités plus coûteuses). Au final, l'espérance de vie des hommes issus de csp + est supérieure de 6 ans à celle des csp -.

1 catégories socioprofessionnelles



LE GRAND NANCÉIEN DEVRAIT

POUVOIR CHEMINER QUEL QU'IL SOIT (PMR),
QUAND IL LE SOUHAITE

PRATIQUER PLUS D'ACTIVITÉS PHYSIQUES

CHANGER SES PRATIQUES ET PARTICIPER
À RÉDUIRE LA POLLUTION EN GÉNÉRAL ET
ATMOSPHÉRIQUE EN PARTICULIER

BÉNÉFICIER D'ALTERNATIVES À
L'AUTOMOBILE



... DEVENIR PIÉTON



ACTUELLEMENT, LE PIÉTON NE PEUT PAS

**SIGNALÉTIQUES
TEMPS DISTANCE**

ÉVITER DE COTOYER LES VOITURES

EMPRUNTER DES CIRCUITS APAISÉS
CONTINUS

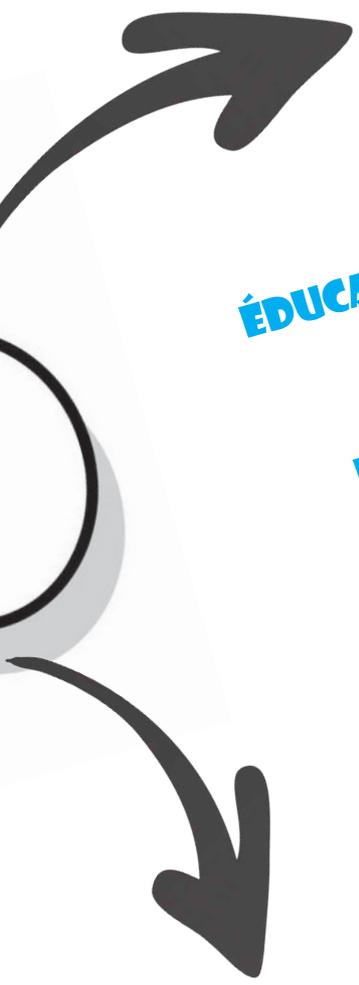
TROUVER SON CHEMIN FACILEMENT

SE DÉPLACER TROP LOIN

ARRIVER "TREMPÉ" À L'ÉCOLE, AU TRAVAIL...

PORTER DES CHARGES TROP LOURDES

**SILENCE
QUIÉTUDE**



LE PIÉTON A BESOIN

PLAISIR

OMBRE ET ABRIS

ÉDUCATION DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE

NATURES EN VILLE

INTERMODALITÉ

DE TROUVER DES ESPACES DE CONVIVIALITÉ DANS LA RUE

DE TEMPS

DE TROUVER DU MOBILIER URBAIN SUR SON CHEMIN POUR DES PAUSES

DE RESPIRER UN AIR DE QUALITÉ

DE CHEMINER EN TOUTE SÉCURITÉ

RESPECT

DE TROUVER DE L'APAISEMENT DANS SES DÉPLACEMENTS

DE TROUVER DE LA MOTIVATION POUR PRATIQUER LA MARCHÉ

PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

D'ÊTRE RÉHABILITÉ SOCIALEMENT (SIGNE EXTÉRIEUR DE RICHESSE DE L'AUTOMOBILE)

D'ENTRER DANS UNE CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

D'ESPACES DE DIALOGUE POUR EXPRIMER SES BESOINS

LE PIÉTON NE DEVRAIT PAS

RESPIRER UN AIR VICIÉ

MANQUER D'ESPACE DÉDIÉ

POLLUTIONS

ÊTRE L'OBJET DE L'AGRESSIVITÉ DES AUTOMOBILISTES

SE SENTIR OPPRESSÉ PAR LA CIRCULATION DES VOITURES ET DES VÉLOS, GYROPODES, ET TROTTINETTES ELECTRIQUES SUR LES TROTTOIRS

BRUIT

SE SENTIR EN DANGER DANS LA VILLE, OU CERTAINS ENDROITS, QUELLE QUE SOIT L'HEURE

METTRE EN PLACE DES STRATÉGIES D'ÉVITEMENT LORSQU'IL EST UNE FEMME

RENCONTRER PONCTUELLEMENT DES 2 ROUES MOTORISÉS SUR LES TROTTOIRS



DANGER

Changer les pratiques - oser les ruptures

Une nécessité de repenser l'organisation de l'urbanisme et des modes de vies : la ville des proximités et des courtes distances

Les modifications attendues en matière de mobilité piétonne et de moindre dépendance à la voiture, notamment, implique une **refonte du modèle actuel basé sur le "tout voiture" et l'urbanisme "extensif"**

Pour que chacun puisse choisir son mode de déplacement, pour que personne ne soit exclu au bénéfice d'une ville durable qui serait réservée à quelques catégories de personnes actives et en bonne santé mais qui resterait inadaptée voire inaccessible à d'autres populations, les plus fragiles, les moins mobiles, famille, PMR, femmes, ou plus dépendantes de la voiture car en charge majoritairement du quotidien (course, dépose des enfants, ...), il est nécessaire de **procéder à la reconquête des espaces publics** et de la vie de quartier, d'**agir sur la forme de l'espace public**, de l'organisation urbaine et des déplacements.

Il s'agit pour ce faire non pas d'exclure mais de **proposer un autre modèle de déplacement et d'organisation spatiale**, un modèle apaisé, construit en lien avec les territoires périphériques

▷ **Opérer une rupture**, inventer un autre modèle, passer d'un urbanisme de flux et de grosses infrastructures, d'étalement urbain et de pollution à un urbanisme mieux structuré et une **organisation des transports plus flexible et multimodale**.

▷ Offrir une multitude de combinaisons possibles pour se déplacer

▷ Réduire les besoins de déplacements

Une nécessité de penser les mobilités et la chaîne de déplacement dans sa globalité

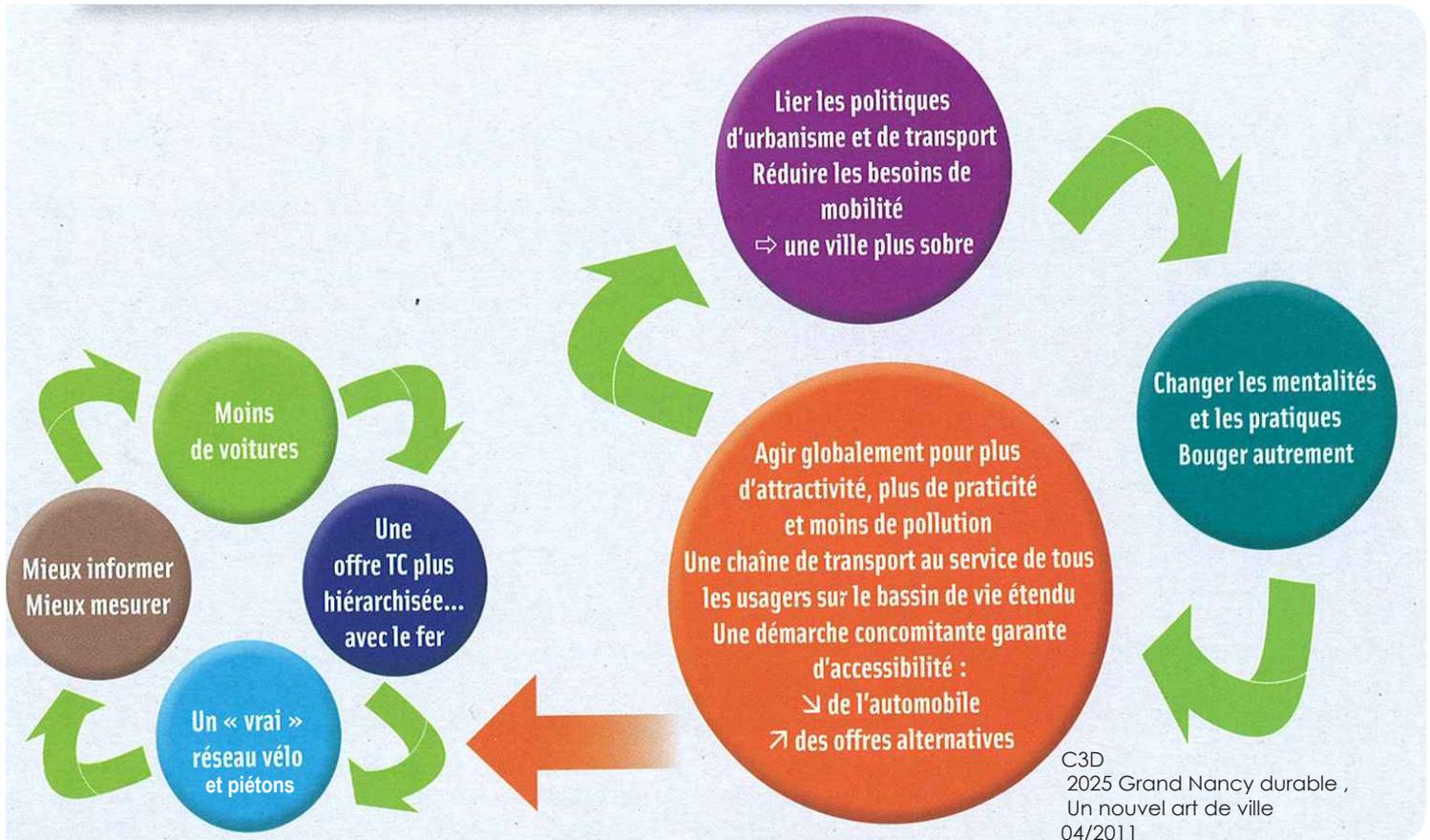
▷ Identifier la provenance définir les pôles émetteurs de déplacements Origine - Destination

▷ **Travailler avec les usagers** pour définir les priorités d'aménagements. Reconnaître l'expertise citoyenne pour la conception des itinéraires et des espaces publics. Le citoyen étant extrêmement rationnel et utilisant toujours le mode de déplacement le plus performant pour lui, pour aller d'un point à un autre, le plus qualitatif ou le plus pratique pour des déplacements domicile-travail/étude/loisirs.

▷ **Expérimenter**, développer des aménagements provisoires pour constater les habitudes, déboucher sur des recommandations, évaluer, rectifier, réorienter des aménagements.

▷ Mesurer les comportements grâce aux outils numériques et les nouvelles technologies

Les **applications podométriques** qu'utilisent les piétons pour compter leur pas et **visualiser leurs itinéraires** peuvent également servir pour **mesurer les comportements des piétons** pour concevoir l'urbain et **définir les territoires et les périmètres de courtes distances sur lesquels apporter des services**, une attention particulière dans la conception des aménagements ...



- ► **Raccourcir les distances** entre habitats-loisirs-travail-commerces : la **ville des proximités**
- ► Apaiser, passer de la rue circulante à la **rue habitée**
- ► Développer la présence des **natures en ville** et de la cohérence de la trame verte
- ► **Organiser la desserte intermodale** des quartiers : Ouverture à l'urbanisation conditionnée à la desserte TC, restriction des places de stationnement...

- ► Faire prendre conscience de la nécessité de **changement** dans la **gestion de ses mobilités**
- ► Eduquer au vivre ensemble - Favoriser la **cohabitation des différents modes** de transports et changer l'image de toute puissance de la voiture
- ► Organiser la **mobilité conviviale** et l'**offre multimodale**, montrer les gains en temps, pour la santé, le bien-être, **valoriser l'image des modes actifs**

- ► **Réduire la place et la part modale de l'automobile** - Une présence «autre» de la voiture. diminuer l'emprise et la vitesse des voitures à toutes les échelles. Veiller à un **meilleur partage de la rue**
- ♦ Définir des zones sans voiture "0 nuisance" en centre ville
- ♦ Etendre les zones 30, les zones 20 de partage de la rue
- ♦ En **périphérie** développer les **parcs relais** et les pôles multimodaux Voiture/TC et aux abords des gares pour faciliter le recours à d'autres modes que le routier(pendulaire domicile-travail périphérie/rurbain)
- ♦ **Réduire le stationnement** car la facilité conditionne en grande partie l'utilisation de la voiture et réaffectation de l'espace pour les modes actifs
- ♦ Partage plus équitable de la voirie, aménagement pour des **rues apaisées**, favorisant la cohabitation des différents modes
- ♦ Développer les nouveaux usages (co-voiturage ...)
- ♦ Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations
- ♦ Retravailler la logistique moins dépendante du mode routier

- ► Développer une **offre de Transports Collectifs alternative**, attractive, fiable et compétitive par rapport à la voiture
- ♦ Qualité de l'offre adaptée aux rythmes de la ville, amplitudes horaires larges, offre nocturne ...
- ♦ Hiérarchisation du réseau
- ♦ Valorisation du réseau ferroviaire
- Hiérarchisation des pôles intermodaux et organisation très qualitative du **système de correspondances et rabattement intermodal**

- ► Donner une place à part entière aux **vélos et piétons dans la ville**, développer la pratique et la part modale des modes actifs
- ♦ Développer des **réseaux continus**, cohérents, rapides, conviviaux, sécurisés, agréables, confortables, clairs, connectés,
- ♦ Faciliter le stationnement des vélos sur l'ensemble du territoire visible, sécurisé, abrité...
- ♦ Faciliter les **lieux de rencontres et de pauses**, adapter le mobilier urbain
- ♦ Développer des espaces de jeux pour les enfants

- ► **Mieux informer**
- ♦ Créer une **information sur la chaîne de déplacements** marche à pied/vélo/train/TC/voiture optimisée en fonction des heures de la journée... avec temps de trajet ou choix de passage par des lieux spécifiques.
- ♦ **Signalétique dédiée** claire, pratique, incitative pour les **modes actifs**
- ♦ **Education au partage de la rue** au bien vivre et circuler ensemble (respect mutuel)
- ♦ Connaître les habitudes des usagers - TOUS les usagers- faire des **diagnostics partagés** pour proposer des **solutions adaptées**
- ♦ **Faire évoluer les mentalités des concepteurs urbains et des usagers**
- ♦ Faire prendre conscience que l'exemple des parents est déterminant et conditionne les **habitudes futures des enfants**

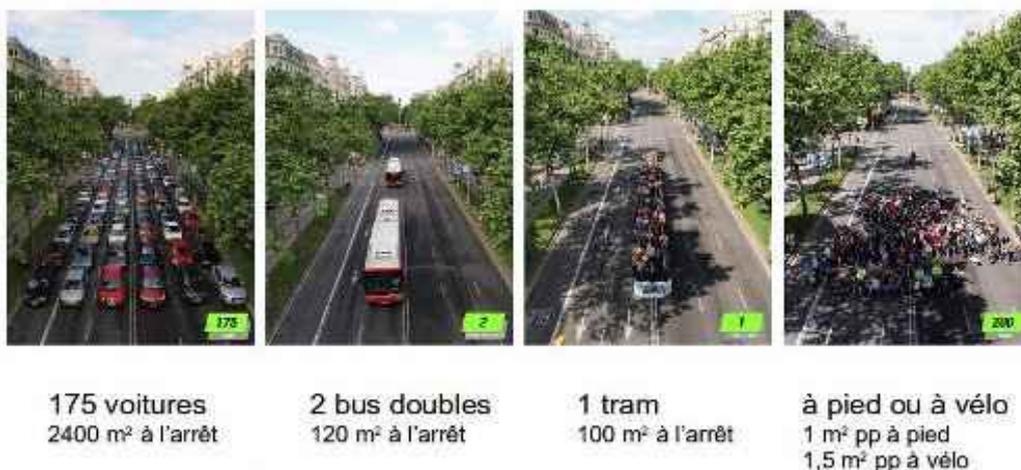
Inverser la norme : réduire l'emprise de la voiture : une réappropriation de l'espace par le piéton - passer de la route à la rue

L'urbanisme et sa conception obligent majoritairement au déplacement en voiture et laissent la part belle à la voiture.

Le modèle actuel urbain est encore pensé en fonction du tout voiture, la ville est congestionnée, l'emprise de la voiture est prépondérante tant par la voirie que par les aires de stationnement... il est nécessaire d'opérer une véritable rupture de pensée. La ville doit se **reconfigurer en pensant multimodal**, multifonctionnel. Il faut penser la chaîne de déplacement en combinant modes actifs/TC/voiture plus efficaces et plus pratiques (Re)Mettre le piéton au centre des politiques de mobilités.

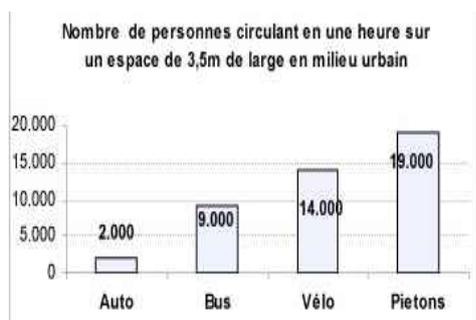
Il s'agit d'agir sur les comportements des automobilistes. Eduquer au vivre ensemble - Favoriser la cohabitation des différents modes de transports, sensibiliser

Occupation de l'espace public par 200 personnes correspondant à :



Répondre aux attentes des usagers en matière d'intermodalité, le piéton doit être le maillon fort de la chaîne de déplacement. Il est indispensable de **concevoir les cheminements en tenant compte des usagers les plus vulnérables** afin d'être efficace et répondre ainsi aux besoins de tous pour développer la marche.

L'objectif, si l'on veut redonner toute sa place aux piétons, est d'afficher clairement la volonté politique et l'envie de **rendre moins prégnante la place de la voiture dans l'espace public**.



Le partage de la rue : Changer la physionomie de la rue Redonner au piéton de la visibilité dans l'espace public : un cercle vertueux Réduire la vitesse de circulation et réduire l'espace et l'emprise de la voiture

▷ Réaménager les espaces de circulation au bénéfice des piétons (modes doux) inverser la norme, ne pas laisser la place résiduelle aux piétons

Réduire la vitesse de circulation

▷ Développer les zones 30, les zones de partages et rappeler que le **piéton est prioritaire sur tous les autres modes**

▷ Supprimer du stationnement pour donner plus de place aux cyclistes et piétons

La rue n'est pas que fonctionnelle, elle est le lieu d'une cohabitation à apprivoiser. Il est nécessaire que le plus grand nombre puisse profiter de ce **bien commun**. Et non que cela soit le lieu réservé à la loi du plus fort.

La rue n'est pas qu'un espace de circulation. Elle doit être repensée comme un **espace de vie habité**, apaisé, calme, comme un **lieu d'échanges**, de rencontres, de déplacements, ...

Equation : si X est la largeur de la rue combien reste-t-il de place pour le piéton après avoir retiré de l'équation la place dévolue à la voiture, l'encombrement des poubelles, les différents panneaux de signalisation, les boîtiers techniques, le stationnement



exemple rue Raymond Poincaré, Nancy

La rue espace de convivialité - Réaménager les espaces de circulation au bénéfice des piétons

Développer des itinéraires pratiques, fluides

Créer un véritable plan de déplacements piétons, avec voies aménagées, agréables, sécurisées et lieux de pause, itinéraires apaisés

▷ Développer des **parcours fonctionnels et rapides** entre les pôles émetteurs de déplacement. La mise en place d'itinéraires spécifiques permet de redécouvrir la ville.

Assurer la continuité des cheminements piétons et gérer les coupures urbaines

▷ Rendre plus pratiques les itinéraires existants en fluidifiant le passage et en **éliminant les nombreux obstacles**. En effet le piéton est confronté à pléthore d'obstacles, des difficultés accrues pour les PMR (fauteuil, poussette, personnes âgées..).

▷ Mettre en place un plan d'itinéraires spécifiques pour **relier les différents quartiers et communes** de l'agglomération.

▷ Une information claire et une signalétique adéquate

Mettre en place une signalétique claire avec **jalonement piétons** pour orienter correctement la rue et aux abords des arrêts de transports collectifs. Cette dernière doit indiquer les pôles d'activités de proximité, les points remarquables ainsi que les **temps de trajet** (voire le kilométrage). Afficher le temps de trajet incite à la faire à pieds on surestime souvent le temps nécessaire à un trajet et cela est un vrai **facteur de changement de comportement**. Cette action doit être couplée à une politique de communication pour faire connaître ces itinéraires "Vous n'êtes qu'à 15 mn du centre-ville" (vitesse moyenne piéton est de 5km/h) "c'est pas loin la gare !" "A pied c'est plus rapide"

...



▷ Faire (re)découvrir la ville. Ces **itinéraires thématiques** peuvent être matérialisés par des couleurs au sol, une signalétique simple et efficace, des QR code ... (exemple le patrimoine Ecole de Nancy, de sites en musées, les rives, les circuits de **randonnées**, les **parcs et espaces verts** reliés...) Découvrir les **différentes fonctions de la ville** et évoquer son **histoire**, ses grandes transformations, pour la marche de loisirs et le **tourisme** notamment.

▷ Message éphémère (pochoir et nettoyage haute pression, pas de peinture) sur les trottoirs ou à l'occasion d'évènements spécifiques (pas de la publicité mais des messages utiles de services publics, d'expositions...)



▷ Encourager les déplacements pour les **trajets domicile-école** et plus particulièrement favoriser les **pédibus** ou autre **car-à-pattes** - ramassage scolaire encadré et sécurisé par un adulte avec des points de rassemblement et des horaires spécifiques sur le même principe qu'une ligne de bus classique. Et ce afin d'éduquer et de **donner l'habitude quotidienne** d'utiliser la marche pour les trajets de courtes et moyennes distances.



▷ **Eduquer à la marche** et au code de la route **dès le plus jeune âge** **Permis piétons pour les enfants** comme permis vélo ou 2 roues

Le temps d'**attente au feu est un frein à la fluidité** pour les piétons, un facteur limitant du développement de la marche et rend vulnérable le piéton qui passe outre en se mettant en danger.

▷ Traiter les traversées de carrefour/Organiser les **traversée de carrefour cohérent**, rapide, fluide. Proposer des avancées de trottoir pour une meilleure visibilité, des feux prioritaires pour les piétons, des **feux avec indication des temps d'attente**.

▷ **Augmenter le temps alloué aux piétons pour traverser les rues**, faciliter le déplacement de tous et particulièrement des PMR

▷ Aménager des passages piétons visibles sans feu pour donner la priorité aux piétons, cela implique une **campagne d'information**, d'**éducation au civisme** et au code de la route pour que les automobilistes les respectent



Des aménagements adéquats à développer pour favoriser la marche Rendre les cheminements agréables et sécurisés

La "poteaumanie" ce mal qui ronge nos trottoirs !

▷ Rendre les **trottoirs aux piétons** et **éviter l'encombrement**



rue Mazagran



Place Saint Epvre



rue Saint Dizier



rue Pierre Chalnot



rue Jeanne d'Arc



rue Raymond Poincaré

▷ Réaménager les **espaces de circulation au bénéfice des piétons**, inverser la norme ne pas laisser la place résiduelle aux piétons entre un trottoir "mal fichu" et un alignement de potelets « anti-voiture » pour des automobilistes indisciplinés. Le piéton doit **se sentir libre de circuler** et non être coraqué dans un espace contraint.



Avenue du Rhin



Rue de Malzeville

▷ **Eliminer au maximum les poteaux sur les trottoirs** , les horodateurs, les bouches à incendie, les coffrets techniques en tout genre et veiller à les aligner pour le moins



▷ Mettre les poubelles sur des espaces de chaussée et non de trottoir



▷ Aménager les itinéraires piétons avec des **sols de qualité**, gestion de la chaleur, béton désactivé, pavé...

Retravailler les trottoirs (voire la chaussée) par des **matières qui invitent à la marche** et qui ne soient **pas le prolongement bitumé de la route**, trottoir large, entretenu, propre, non déformé...et permettant au PMR de circuler facilement (pas de devers), **atténuer les bruits et rendre plus perméables** de grandes surfaces au sol.

▷ Veiller au **bon entretien** est également un des leviers pour redonner au piéton l'envie de marcher.

Natures en villes : Réduire les îlots de chaleur, réduire les désagréments des intempéries , une ville apaisée

Dans le cadre du changement climatique et de la **gestion des transitions climatiques**, le **confort** des usagers de la rue doit être au cœur des préoccupations. La **gestion des îlots de chaleur** grâce à la présence de la nature et du traitement des sols doit être travaillée de façon très qualitative pour inciter à la marche.

▷ Développer des itinéraires où la **qualité de l'air** est surveillée et améliorée, coulée verte, endroit de respiration,

▷ Tracer des **itinéraires ombragés**



Exemple table abritée

▷ Mieux **protéger** les traversées trop venteuses ou à la pluie



Exemple pont couvert Epinal

▷ **Débétonner**, multiplier les projets de verdissements : **Végétaliser** en pieds d'arbre, en pied de façade, jardins de fissures, mur végétal ... pour abaisser la température, et développer des îlots de fraîcheur, rendre visuellement agréable la rue, ...

▷ Encourager l'**appropriation de la rue par les habitants**, l'**expérimentation**, remettre les riverains dans le jeu de la conception de leur **espace habité**. Redonner de la qualité et de l'**ambiance** à la rue.



Travailler sur le design de l'espace public

La baisse du trafic et la modération de la vitesse passent par d'autres leviers que la simple mise en œuvre de **panneaux réglementaires** peu compris et peu respectés.

La présence de la **nature en ville contribue visuellement et cognitivement à apaiser le trafic** et augmenter la qualité de vie et des espaces.

▷ Travailler le visuel, le **bruit, les odeurs** : végétalisation avec des essences odorantes ...

▷ Adapter des **points d'arrêts**, prévoir des **aménagements d'agrément** : toilettes gratuites, bancs, tables pour déjeuner ou boire un café, fontaine...jeux pour enfants

▷ Installer du **meublement urbain** appelant au **calme** et à la **créativité**



Exemple aménagements éphémères à Grenoble



Exemple banc paysagé



Exemple aménagement à Cannes

Une ville apaisée pour tous : "Genrer" l'urbanisme

L'égalité dans l'espace public : le genre pris en compte dans l'élaboration des aménagements

Le droit à la ville pour les femmes. Travailler l'inclusivité, la sécurité : des solutions qui profitent à tous

Comment l'espace urbain est perçu par les femmes, pourquoi sont-elles moins présentes dans la ville ? Comment ne pas creuser les inégalités par l'urbanisme et l'organisation des mobilités ?

Savoir gérer les paradoxes et les probables contradictions de la ville durable et de la **ville inclusive**.

Les femmes constituent 80% des travailleurs pauvres, 70 % des usagers des TC, 90% des personnes qui subissent des agressions sexuelles dans l'espace public et particulièrement la nuit ou du harcèlement de rue ou dans les transports publics. Elles ont donc un sentiment globalement d'**insécurité** pour marcher dans la ville le soir ou certains quartiers ou certains espaces et développent des stratégies d'évitement, d'invisibilité ou d'anticipation des déplacements (tenue vestimentaire, sortie à plusieurs....)

Elles ont majoritairement la charge des tâches domestiques, l'accompagnement des enfants à l'école et aux diverses activités, des personnes âgées, des courses ...et représentent 85 % des familles monoparentales.

Il faut donc être très prudent sur les "solutions types", envisagées pour la ville durable, car elles peuvent vite s'avérer des solutions correspondant uniquement être des pratiques d'hommes, jeunes, actifs, libres d'obligation familiale et en bonne santé.

Les femmes ont une utilisation de l'espace différente. Il est donc indispensable de **développer des processus de co-construction de solution avec les femmes** pour qu'elles se réapproprient l'espace public.

▷ Travailler sur l'**éclairage des rues**, éléments déterminants de sécurité, éviter les zones d'ombres, éviter les recoins, éclairer les tunnels, les ponts ...

▷ Mettre en place une **signalisation claire**, colorée pour savoir **où** l'on va et **combien de temps** il faut pour son trajet

▷ Travailler sur la **visibilité** la **linéarité** des aménagements, des **espaces dégagés**, un champ de vision le plus large possible pour davantage de sécurité pour anticiper les risques

▷ Travailler l'**organisation des transports collectifs** et de l'aménagement et sécurisation des arrêts (visibilité non obstruée par des panneaux publicitaires, **transparence des matériaux**, système de **surveillance**, les rendre accueillants) points de départs communs pour plusieurs lignes à des heures communes, **présence humaine** dans les TC et aux abords...

▷ Travailler sur les trajets domicile-école

▷ Proposer des toilettes accessibles régulièrement le long des rues et des points d'eau...

▷ Travailler sur l'accessibilité des rues et la **largeur des trottoirs** pour les mobilités avec les poussettes, être côte à côte pour soutenir une personne âgée, tenir la main d'un enfant, les caddies, les fauteuils roulants... ?

▷ Améliorer la présence de services publics, l'**animation** et la présence humaine

▷ Améliorer la sécurité par des espaces publics dynamiques avec des commerces et des services de proximité

▷ Développer des **applications numériques** pour les femmes en particulier mais aussi pour les hommes pour **co-marcher** (sur le principe du co-voiturage) la nuit ou sur certains trajets peu fréquentés

▷ Développer des systèmes de taxi ou **transports à la demande nocturnes**

▷ Travailler l'**ambiance urbaine** et l'apaisement pour un sentiment de **sécurité** plus affirmé

▷ Travailler les aménagements publics pour qu'ils soient partagés par les différentes catégories de population, **démarche de qualité pour une meilleure mixité** et pas seulement réservée aux garçons ou aux hommes (terrain de sport, skate-parc)

▷ Veiller à l'entretien des espaces publics

▷ La sécurité par des espaces publics dynamiques avec des commerces et des services de proximité

Un chantier à poursuivre !

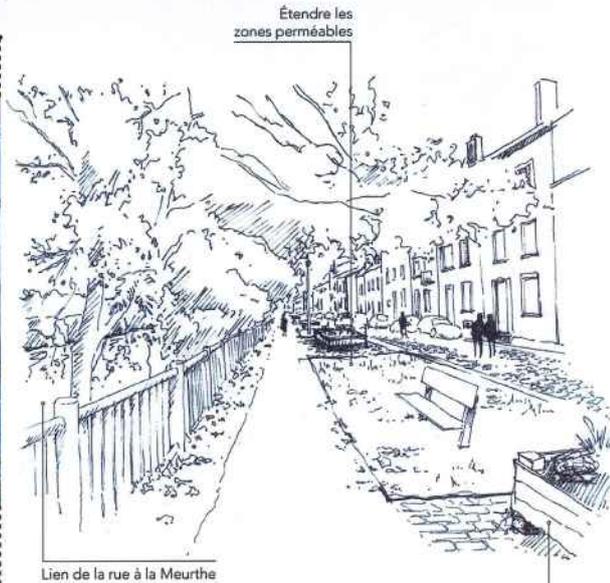
Quelques exemples du travail de Prospective étudiante menée en lien avec le Conseil de développement durable

Une réflexion interdisciplinaire avec les étudiants du Grand Nancy pour bénéficier de la vision des nouvelles générations qui vivront pleinement le Grand Nancy en 2050

RÉAPPROPRIATION DES BORDS DE MEURTHE :
DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS
FAVORISANT LES PRATIQUES HABITANTES

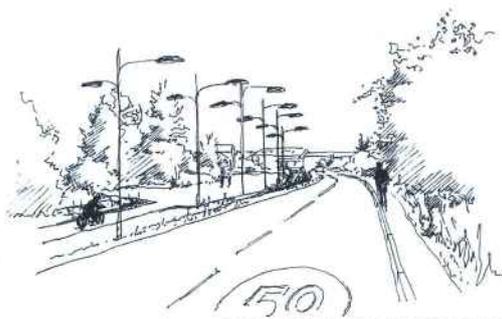


Rue du Crosne, en surplomb des bords de Meurthe

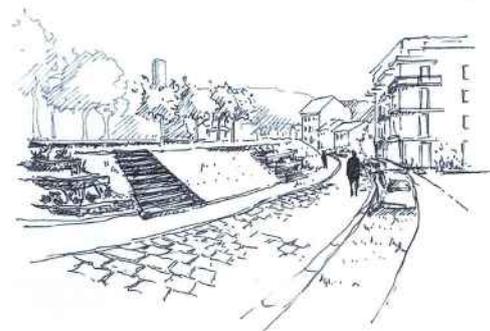


Lien de la rue à la Meurthe

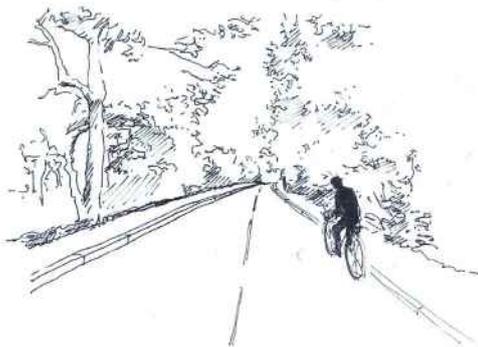
Espaces publics appropriables (bacs de culture, etc.)



Aménager des espaces publics de transition
Préserver les franges végétales



Partager l'usage du sol
Favoriser les pratiques habitantes





STOPPER L'ÉTALEMENT URBAIN



QUALITÉ DE VIE OPTIMALE



ARRÊTER LES ÉMISSIONS DE CO2



VERS L'AUTO-SUFFISANCE



ZÉRO DÉCHETS

5 OBJECTIFS POUR 2050



**GÉRER LES LIMITES
FRONTS-DE-TERRÉ POUR UNE MIXITÉ**



**AGRICULTURE URBAINE
VERS UN NOURRIR LOCAL**



**NOUVEAUX MODES DE TRANSPORTS
MODIFIER LES HABITUDES LIÉES À LA MOBILITÉ**



**NOUVELLES ÉNERGIES
DIVERSIFIER LA PRODUCTION PROPRE**



**CONFORT URBAIN
REMAILLAGE ET GESTION DES CONNEXIONS**



**CONSOMMER LOCAL
RETOUR AU TERRITOIRE**



**LA MEURTHE, UNE RESSOURCE MULTIPLE
SUPPORT D'UNE NOUVELLE URBANITÉ**

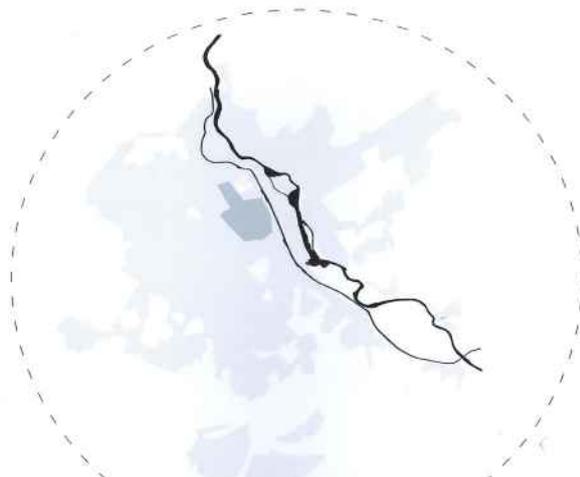


**NOUVEAU SYSTÈME DE DISTRIBUTION
UNE MULTIMODALITÉ CIBLÉE**

DES **THÉMATIQUES CROISÉES** POUR EN GUIDER LA RÉALISATION

2015-2050 / DES AMBITIONS AFFIRMÉES POUR LE **GRAND NANCY**

2015



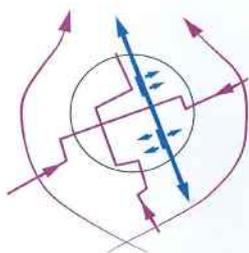
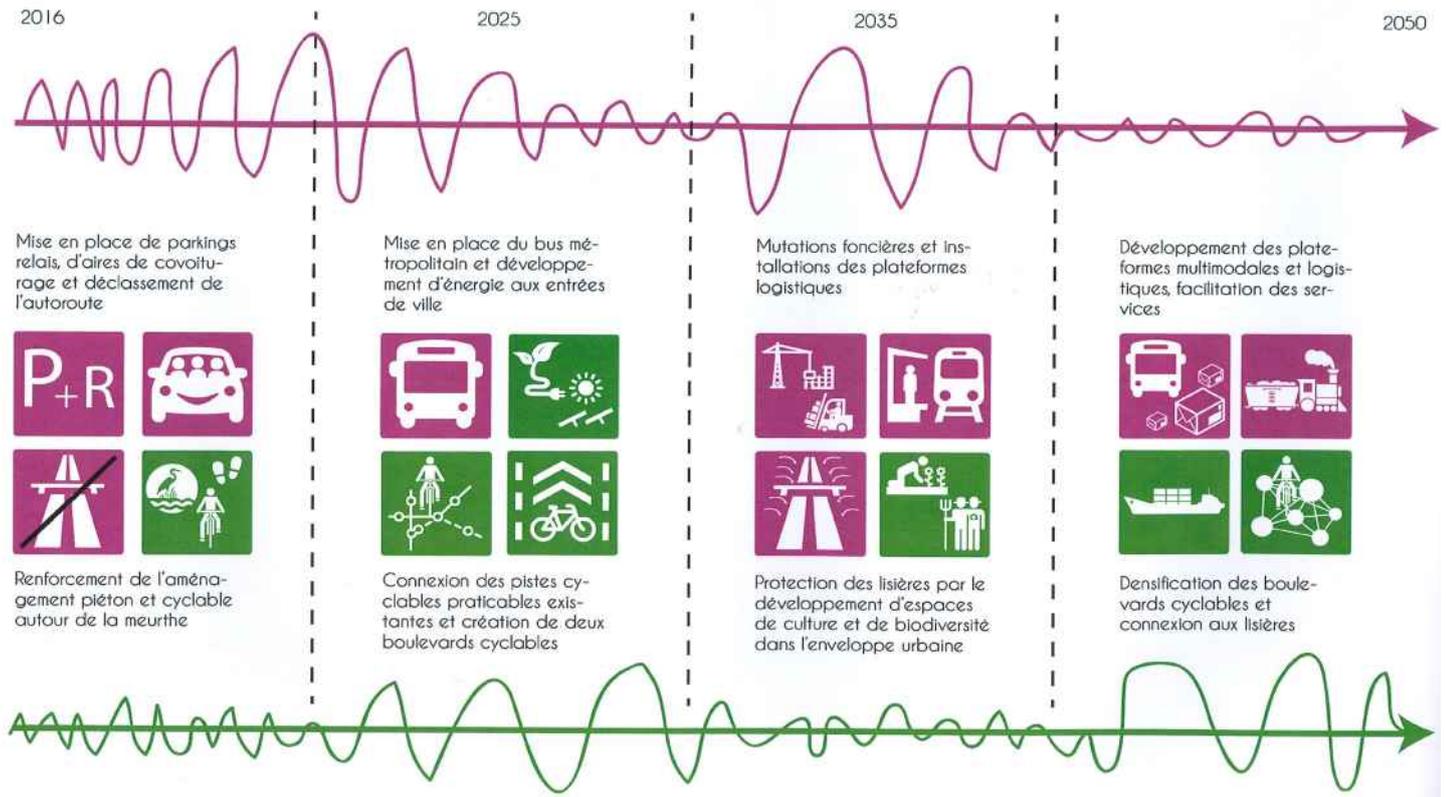
**CENTRE VILLE HYPER-POLARISÉ
MAUVAISE MARCHABILITÉ
PAS DE VIE LOCALE**

2050

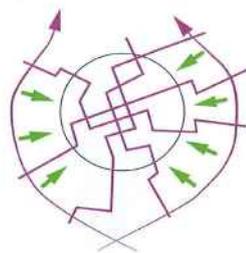


**RETROUVER UNE POLYCENTRALITÉ
HUMANISER LES ANCIENS CENTRES-BOURGS
OPTIMISER UNE VIE DE QUARTIER**

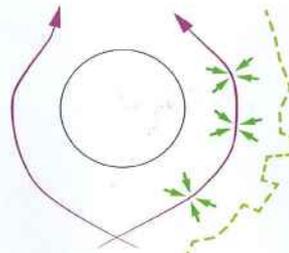
2015-2050 / RÉ-INSTAURER UNE POLYCENTRALITÉ DANS **GRAND NANCY**



LIMITER L'ENTRÉE EN VILLE DE CAMIONS EN FAVORISANT L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES AUTRES QUE ROUTIÈRES.



DÉSENGORGER LE CENTRE VILLE DES AUTOMOBILISTES EN DIVERSIFIANT SON ACCÈS AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR



LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN SUR LES LISIÈRES AGRICOLES GRÂCE À LA SYNERGIE DU BUS MÉTROPOLITAIN

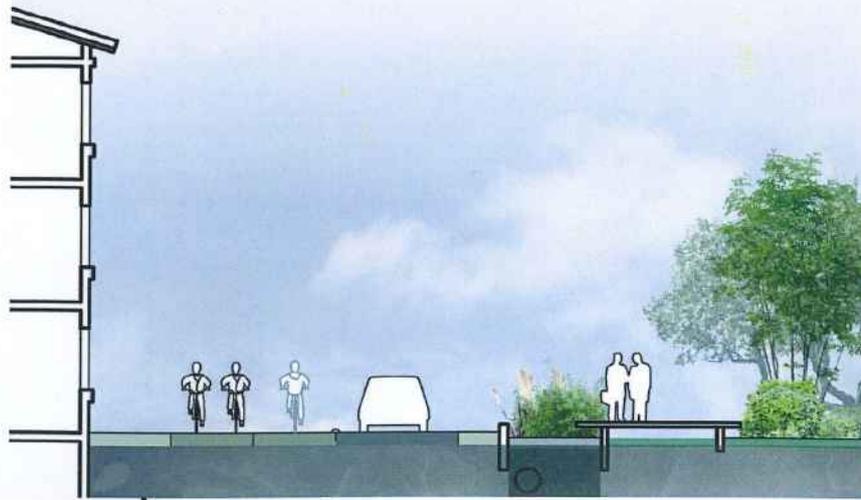


DONNER DE L'ESPACE POUR LES PIÉTONS ET LA BIODIVERSITÉ EN VILLE POUR DÉVELOPPER UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE



AXE NABÉCOR ENTRÉE DE VILLE

LES m² DE BIODIVERSITÉ
DÉTRUITS POUR CONSTRUIRE
LE PARKING RELAIS SONT
REINJECTÉS DANS L'ESPACE
LIBÉRÉ PAR LES VOITURES.

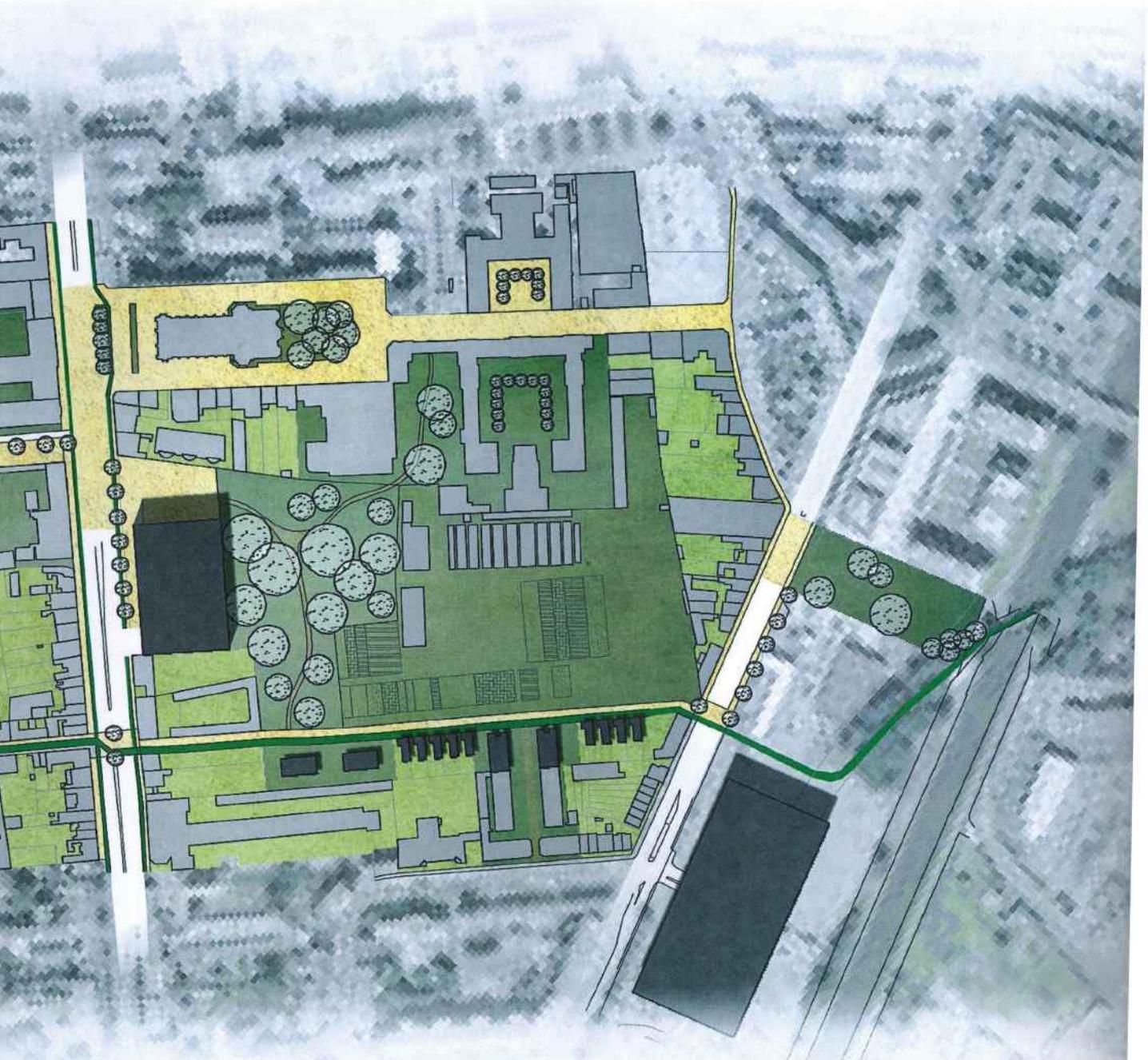
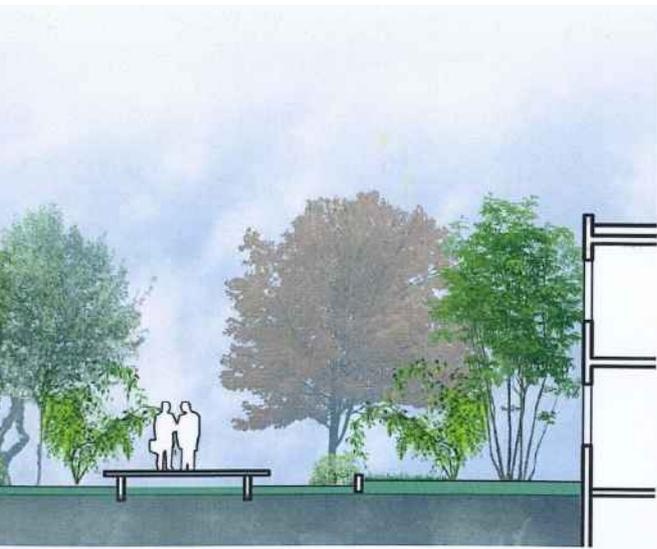


RENFORCÉ LA PLACE
DU PIÉTON



DENSIFIER LA
BIODIVERSITÉ SUR CE
TERRITOIRE



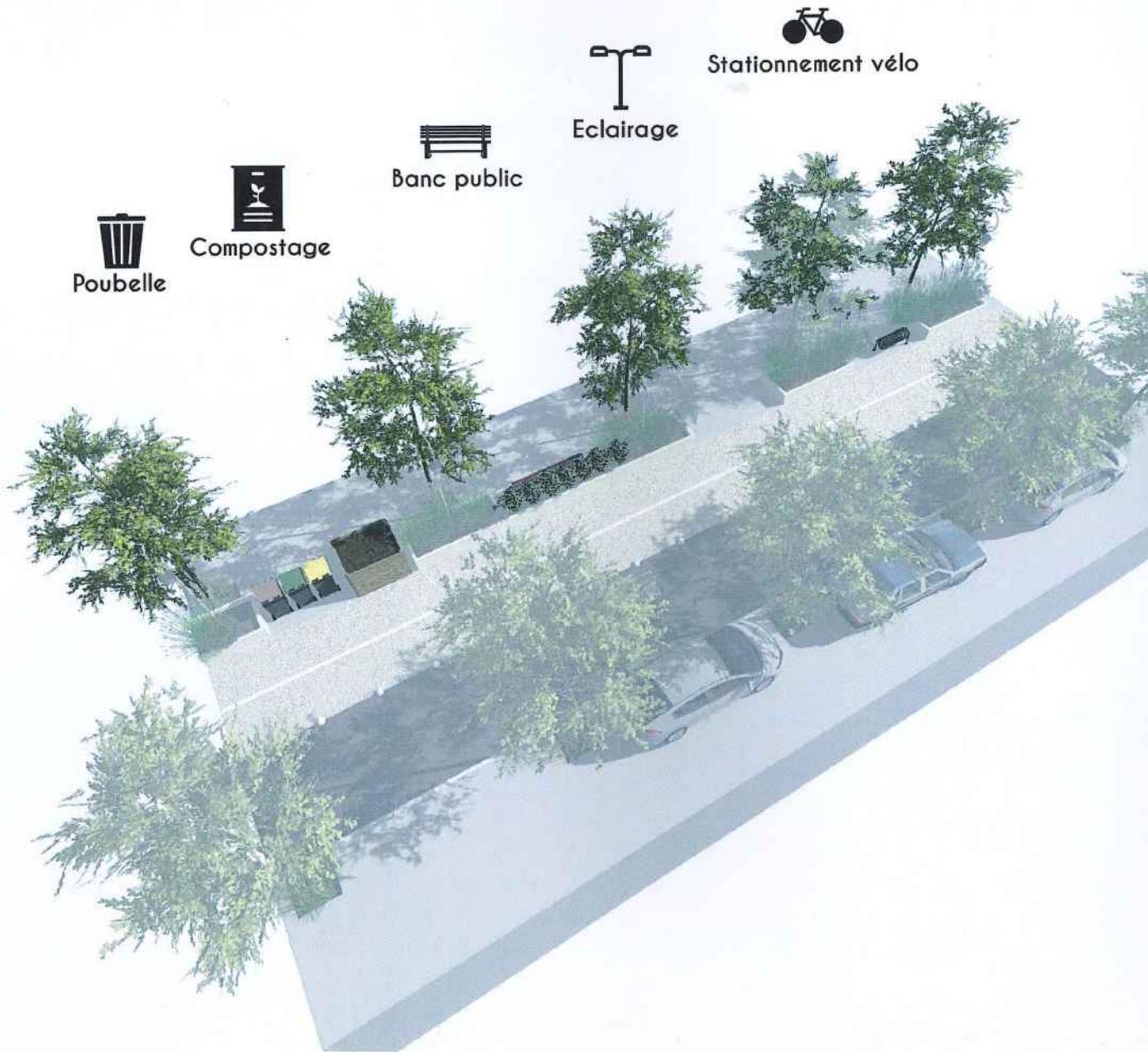
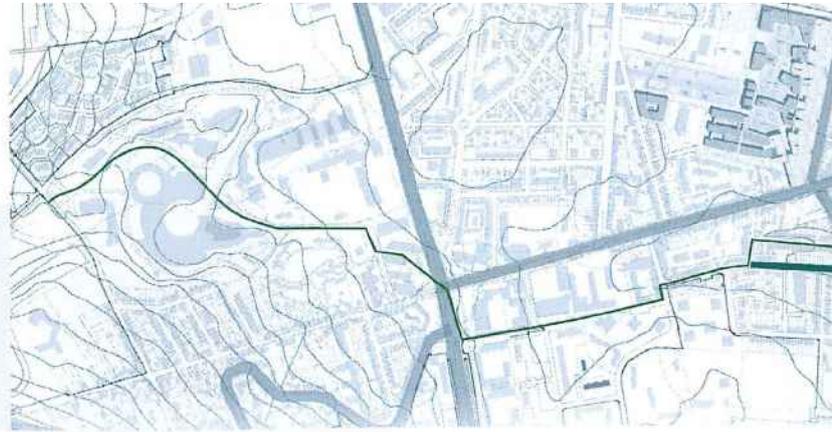




AXE NABÉCOR

RUE NABÉCOR

INSTALLER UNE BANDE
QUI ACCUEILLE PLUSIEURS
FONCTIONS DE LA RUE



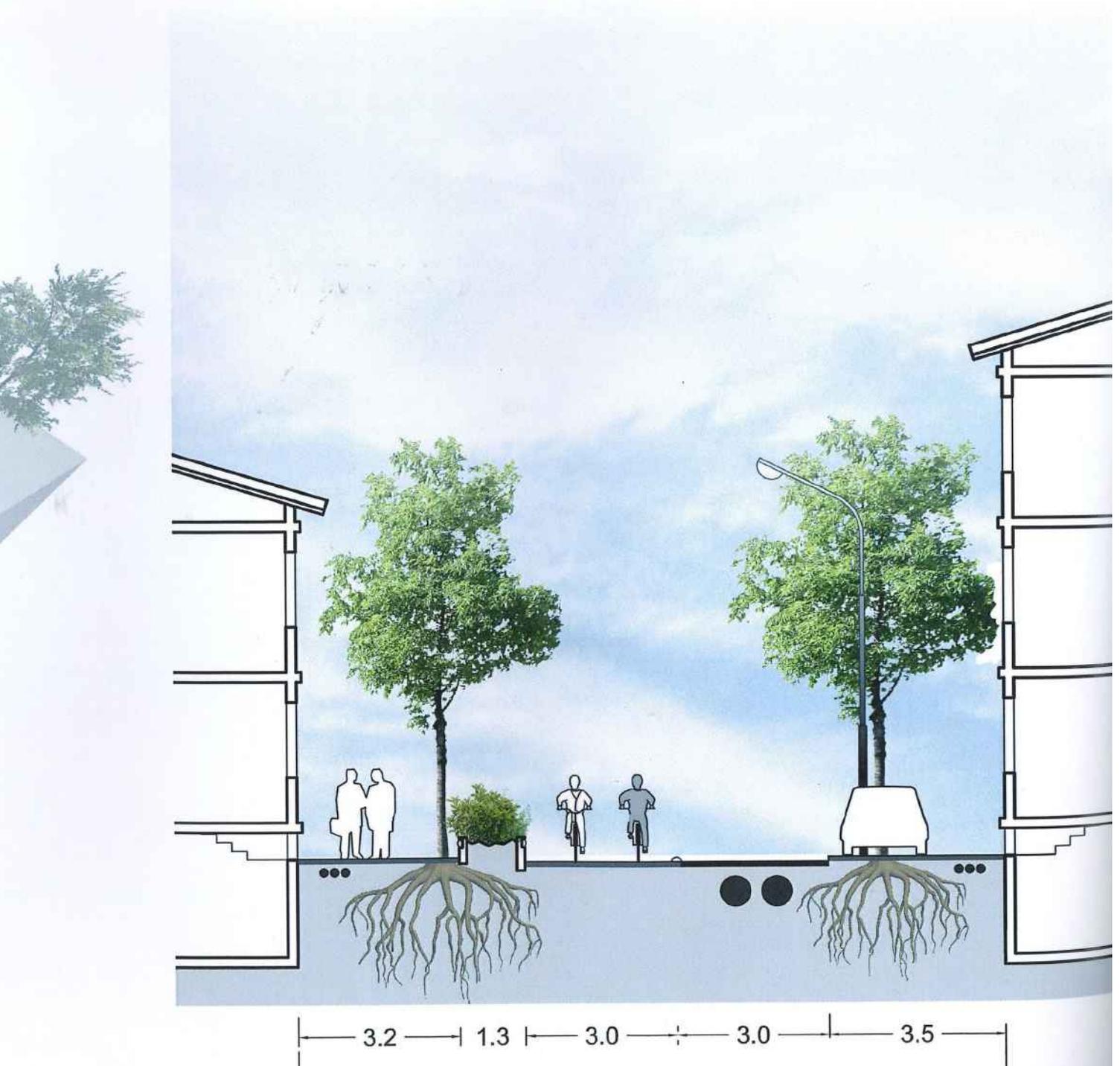
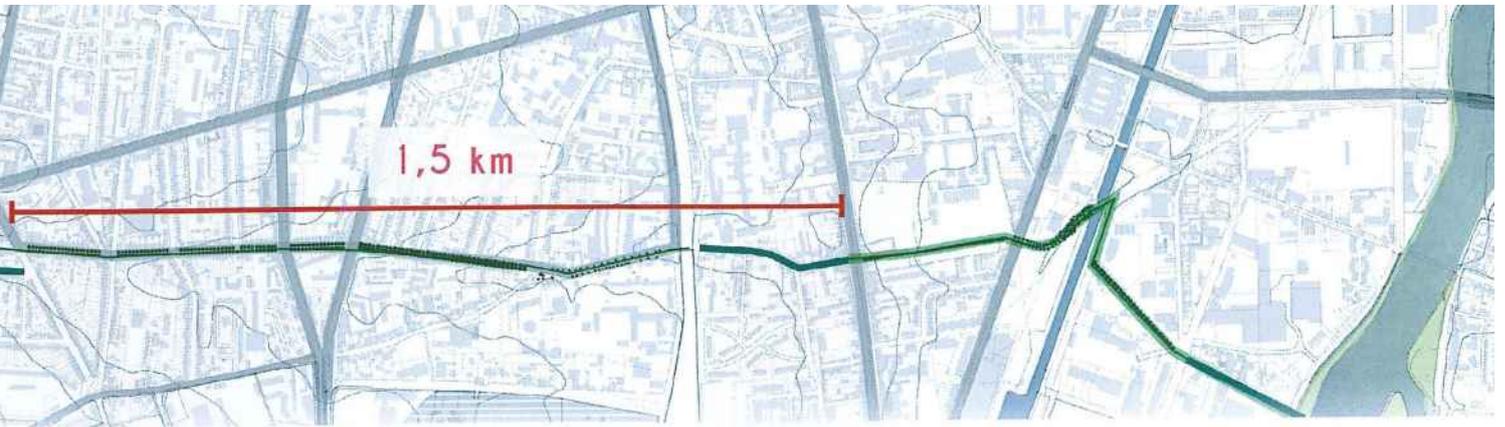

Poubelle


Compostage


Banc public


Eclairage


Stationnement vélo



(sí tu n'arrives pas à penser, marche ;
sí tu penses trop, marche ;
sí tu penses mal, marche encore.)

Jean Giono

Contribution des membres du Conseil de développement durable
de la Métropole du Grand Nancy

Les animateurs du Groupe de Travail Mobilité durable - Plan piétons :
Francine PIERRE, Charles ANCE, Dominique BESSARD, Georges BONILLA

Assistés de Sandrine BOZZETTI et Rachel KORDUS, chargées de mission

Conseil de développement durable du Grand Nancy
22/24 Viaduc Kennedy - CO n°80036 -54035 NANCY Cedex
conseil.developpement.durable@grandnancy.eu -
<http://conseildededeveloppementdurable.grandnancy.eu>