



CONTRIBUTION

**GRENELLE DES
MOBILITÉS
EN LORRAINE**

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

02/2021

Dominique VALCK

Président du C3D

Nous en avons rêvé, notamment lors de nos travaux sur l'A31bis
La Région Grand Est l'a fait

Ainsi en février 2019, dans le cadre de la consultation sur le Projet A31 bis et de notre contribution commune nous appelions de nos vœux « à mettre en œuvre un grenelle de la mobilité régionale et transfrontalière proposant à terme une panoplie de solutions alternatives au tout voiture et regroupant l'ensemble des autorités et services impliqués, les collectivités locales concernées, mais aussi des représentants de la société civile et des riverains impactés. Et ce, afin d'inscrire notre territoire, dans une démarche ambitieuse des mobilités, pour améliorer le quotidien des lorrains. Et que cette réflexion devait être la plus large possible en développant des coopérations intenses. La question de la mobilité dans le Sillon Lorrain étant l'affaire de tous. »

(Cf document Expression commune des CD Metz Métropole CD Métropole du Grand Nancy - Développer un bouquet de solutions de transports alternatifs à la route pour la desserte du sillon lorrain du 22/02/2019 et document actualisé du 2/03/2020 : Une vision multimodale des mobilités sur l'ensemble du sillon lorrain Un axe structurant vital pour la Lorraine, le Grand Est et l'Europe)

Nous aurions aimé débattre de nos propositions avec l'ensemble des acteurs reconnus compétents sur le sujet, mais la méthodologie finalement retenue n'a pas rendu possible ces moments de partage et d'intelligence collective, n'ayant pas été conviés à participer aux ateliers du grenelle à proprement parler.

Alors nous proposons ici une synthèse de l'ensemble de nos travaux de longue date ; un temps long de réflexion systémique (voire homéostatique!), de méthode d'association des citoyens et de captation de leur expertise d'usage. Notre idée étant de fabriquer la ville interconnectée à tout le territoire et ses diversités, et vice versa, avec une approche par les besoins et pas uniquement par l'offre et les possibilités de mobilités.

Donc on ne peut plus dissocier l'aménagement et ses conséquences, des mobilités dans toute leur diversité et complémentarité. La pensée multimodale est essentielle et les territoires sont poreux, rien ne s'arrête à la limite administrative et théorique d'un territoire et la décision politique ne peut pas être fondamentalement différente de l'ingénierie citoyenne et des besoins exprimés.

Bonne lecture
Bonne intégration

Penser besoin de mobilité et non comme toujours offre de mobilité d'autant plus dans un cadre d'incertitude lié à cette/ces crise (s)

Adaptabilité aux temps de la ville et de ses habitants

En temps de crise doit-on être dans la reproduction de ce qui n'a pas ou peu fonctionné jusque-là ou dans la créativité et l'expérimentation ?

même si certaines habitudes persistent il semble qu'une véritable remise en cause de nos pratiques soit en marche : télétravail, recherche de proximité, relocalisation et le révélateur des difficultés des territoires périphériques et peu denses à s'affranchir de la voiture ... **on pense toujours et encore offre de transport quand il faudrait penser réponse à la demande de mobilité**, aux besoins des habitants et à l'amélioration de l'urbanisme et du temps des villes. On parle amélioration, augmentation de l'offre quand il faudrait certainement penser réduction des déplacements et **adéquation aux nouveaux modes de vies et de ville !** il nous faut apprendre à vivre avec les incertitudes il faut donc dorénavant apprendre de nos expériences, avoir des méthodes plus adaptables plus réactives pour apprendre à s'adapter et imaginer collectivement nos futurs possibles aux changements dont nous n'apercevons que les prémices telles que le vieillissement de la population et des mobilités à adapter, le changement climatique et le besoin de répondre et amorcer les transitions environnementales, climatiques, les nouvelles technologies et la connectivités des objets (voiture autonome ...) ou encore les nouvelles façons de travailler, de consommer, d'habiter (lien périphérie / centres)

Faire un pas de côté : repenser le modèle de la fabrique de la ville et du territoire - Pour un urbanisme de transition, un urbanisme de proximité et des courtes distances

Contre l'étalement urbain et le recours au tout voiture (logistique et voyageurs), il est impératif de **responsabiliser les acteurs politiques**, pour penser bassin de vie, ainsi que les **acteurs économiques** locaux **quant à l'implantation des zones urbanisées, de commerces et d'activités** au milieu de nulle part et uniquement accessibles par camion (marchandises) ou voiture (consommateurs ou travailleurs), zéro stock, question d'urbanisme et du mitage. **Ouvrir à l'urbanisation uniquement si la desserte en Transport en commun est pensée en amont de l'ouverture à la construction.**

Revoir les modèles d'urbanisme se fixer comme objectif pour chaque projet d'urbanisme de réduire le nombre de places de stationnement et dans le même temps de développer la desserte en transports en commun et les voies de circulation douce



Assurer le déplacement vers le travail le matin et soir ne suffit plus.

Il faut **apporter une continuité de service**, tout en optimisant intelligemment la couverture du territoire, de nouveaux itinéraires et des cadences qui intègrent les attentes de publics toujours plus diversifiés. Entamer une réflexion sur le temps, le temps des villes, **mettre en place des « bureaux des temps »**. Politique développée dans les années 90 en Italie puis reprise plus récemment par des villes telles que Lyon, Rennes, Poitiers pour porter attention à la vie quotidienne des habitants, à leurs nouvelles contraintes personnelles et collectives et ce afin d'améliorer la qualité de vie sur le territoire, repenser le développement et l'aménagement du territoire, prendre en compte les questions temporelles dans les opérations d'aménagement et de déplacement. Décalage des horaires pour limiter les encombrements dans les Tc, horaires tardifs et très tôt, mutualisation des équipements (bâtiments, parkings ...) prise en compte de la réversibilité possible des aménagements et des bâtis pour les **adapter en fonction de l'évolution des modes de vie ...pouvons-nous faire l'économie d'une réflexion post covid ?**

Répondre aux nouvelles temporalités de la ville d'autant plus impactée par la crise actuelle. La ville et les territoires sont aujourd'hui en mouvement continu avec des heures de pointes étendues, des pulsations plus nombreuses (activités culturelles, activités post-professionnelles, heures du déjeuner, Nous ne sommes plus dans une mobilité domicile travail mais dans des **déplacements autour de pôles plus divers et éclatés**.

Assurer et refaire sens, entre rural et urbain, retisser les liens «ville et campagne» pour des **métropoles durables et résilientes**, une transition écologique effective. Mieux **organiser les connexions** entre les agglomérations **à l'échelle du SCOT** et repenser l'ensemble des dessertes du sillon et des agglomérations pour ne pas engendrer des **disparités entre zones bien desservies et zones moins denses** (lien rural/périurbain/urbain à reconstruire). Répondre aux demandes de mobilités individuelles, de plus en plus diversifiées, et aux exigences collectives, une nécessité de faire face à l'étalement urbain et à sa problématique d'isolement des populations au moyen de dessertes de transport efficaces et adaptées aux réalités économiques et environnementales.

Cette mobilité protéiforme oblige à des réponses plus adaptables, modulables, créatives, multimodales, à des expérimentations tant sur l'offre que sur les services qui l'accompagnent.

Reconnaître l'expertise citoyenne concerter et co-construire pour légitimer les propositions et l'adhésion au projet

Pour se faire et **construire les mobilités de demain** il est indispensable de faire une **concertation** la plus large possible, développer un nouveau **processus d'association interactive** et **réelle des acteurs** du territoire avec les habitants du territoire, les associations, la société civile, les entreprises, les pôles émetteurs de transport, **l'ensemble des parties prenantes du territoire** au sens le plus large possible pour développer la **créativité et l'adhésion** de tous pour une **mobilité qui s'adapte aux transitions** .



Penser davantage de façon systémique, multimodale en proposant et expérimentant un réseau intelligent adaptable, modulable, flexible au service du territoire et de ses habitants

Une chaîne de déplacement à plusieurs échelles du territoire et de temps

Répondre aux attentes des usagers en matière d'intermodalité développer la cohabitation des différents modes. Une nécessité d'avoir une vision plus globale des enjeux. Penser de nouvelles mobilités en rupture avec l'automobile : information, organisation, complémentarité, services

UNE REponse SYSTEMIQUE





Mieux informer, faciliter l'information pour rendre plus accessible et la complémentarité de l'ensemble des modes de transports. **Les alternatives à la voiture sont appréciées lorsqu'elles ne demandent pas d'efforts pour organiser son quotidien.** C'est aussi cela qui permet de les **rendre concurrentiels** à la voiture. Il faut que les non habitués des TC notamment aient une facilité d'accès aux horaires en temps réels, à l'estimation des temps de parcours, aux services à proximité (plan de quartier, plan de réseau, parking relais, stationnement vélo, conciergerie ...). Il ne faut pas de stress à comprendre son environnement sinon on se détourne de ces modes de transports, moins un transport en commun exige d'effort pour y accéder et l'utiliser plus on offre une zone de confort et de sécurité, de prévisibilité aux usagers plus il sera en capacité de concurrencer la praticité de la voiture individuelle.



Décréter le **covoiturage** pour cela il faut développer de **parkings sécurisés** de qualité tant pour les véhicules que pour les personnes (éclairage ...), développer les parkings relais, ou parkings de dissuasion, faciles d'accès, sécurisés et à tarifs avantageux, **aux différentes entrées des agglomérations** et accompagner ce développement d'une communication efficace. Y adjoindre des services motivants (**conciergerie**, livraisons, entretien des véhicules, garde et entretien de vélo ...), incitation financière (péage inversé ?), plateformes numériques.
Étudier l'opportunité d'une **voie réservée au covoiturage sur les sections à 3 voies**



Mettre en œuvre des **lignes d'autocars à haut niveau de service, sur bandes d'arrêt d'urgence** en cas de ralentissement, entre Toul et Brabois, entre Pompey et Nancy et, comme prévu, au nord de Thionville. Pôles d'échange aux entrées/ sorties d'autoroute (P+R, transports urbains, location véhicules électriques,...) et ce sur le modèle de ce qui est envisagé pour le transfrontalier entre Thionville et le Luxembourg, développer un **système de navette bus rapide avec accès à des échangeurs en complémentarité avec des aires de parking relais**



Augmenter l'offre ferroviaire régionale, vers un **RER Lorraine- Luxembourg**, développer une offre supplémentaire très cadencée **à l'échelle du Sillon Lorrain** pour relier les grands centres de développement (polycentrisme) et, **à l'échelle du Grand Est**, pour **relier les centres névralgiques de ce territoire étendu**, les trois Métropoles de Metz, Strasbourg et Nancy et l'agglomération de Reims et Châlons



Renforcer l'intermodalité autour des gares : rabattement de transports collectifs urbains et interurbains, parcs vélos sécurisés, cheminement de qualité et pistes cyclables.





Prévoir des offres de transports et services à partir des gares routières et ferroviaires d'arrivée. En effet, l'absence de transport sur le « **dernier kilomètre** » peut remettre en cause la totalité du trajet et amener à l'utilisation de la voiture individuelle



Développer la desserte en transports publics et de **plans de déplacements des zones d'activité et des grandes entreprises** situées aux abords des autoroutes et voies rapides, A 31, A 33, A 330, RN 57, RN 431, A 30, A 4



Imaginer des **réseaux de bus fluviaux** et impliquer VNF pour développer des solutions pour **utiliser l'énorme potentiel de canaux de notre région...**



Etre attentif aux **nouvelles mobilités urbaines** en train d'émerger : véhicules autonomes, voitures électriques partagées, giroscopes et trottinettes, **téléphérique-supraways**, projet **Urbanloop** (système de capsules développé par une start up de Nancy), etc...



Valoriser l'image et favoriser l'usage des modes actifs : vélo et piétons

- **Mettre en oeuvre des plans vélos sur l'ensemble du territoire** : en aménageant des **itinéraires confortables, sécurisés et en continuité** à l'exemple des chronovélos circuit express de liaisons cyclables sur un grand espace avec une identité visuelle, franchissement d'obstacles (pentes ...) et aires de services, disposer de stations de location de vélos aux abords des arrêts de transports en commun, développer un meilleur partage de la rue et de l'espace public en faveur des modes doux et non pas leur laisser la portion congrue là où ça passe finalement !
- **Et offrant des services : aménager des parkings à vélos abrités**, avec des **services associés** (entretien/réparation, casiers de rangements, fontaines à eau ...) des stationnements aux abords des commerces, des lieux culturels ..., permettre d'**emporter les vélos dans les transports collectifs ...**
- Remettre **le piéton au cœur des politiques de mobilités** nous sommes tous piétons au début et à la fin du trajet a minima ! créer un véritable **plan de déplacement piétons**, avec des **voies aménagées, agréables**, sensoriels, adaptées aux saisons, **sécurisées, accessibles pour tous** des lieux de pause et ce afin d'abaisser drastiquement l'empreinte carbone des déplacements en ville en faire un pilier de la **Métropole du mieux être**. Apporter une multitude de réponses adaptées à la diversité des composantes de la population, des territoires, des temps de la ville et des saisonnalités, **passer de la rue circulante à la rue habitée**





Pour le **transport de marchandises**, il y a **peu de solutions régionales**. Le problème est à une **plus grande échelle**. et là également il faut **penser multimodal**

Travailler un **schéma de fret et de logistique** (développement de lieux de chargement et de déchargement groupés à la périphérie des villes, utilisation des voies d'eau...

une **gestion optimisée et propre du transport pour le « dernier kilomètre »** pour renforcer l'attractivité des entreprises et réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre) et anticiper préalablement un renforcement de l'arsenal réglementaire.

Faut-il revenir à une **politique de wagons isolés et d'embranchements particuliers**? Le ferroutage est d'un intérêt très limité (transporter, en plus d'un conteneur, une remorque, un tracteur et un chauffeur manque un peu de sens...).

La **voie d'eau** a beaucoup d'avenir mais quid des acheminements terminaux ?



Repenser le financement des modes alternatifs au tout routier en **calculant les externalités** positives et négatives de chaque mode de transports et ses impacts en termes d'environnements, de santé, de pollution, de bruit, d'encombrement ... Certaines solutions qui paraissent non finançables aujourd'hui **pourraient s'avérer largement rentables à plus long terme**.

Utiliser une part importante des 1,4 milliard d'euros consacrés au Projet A 31 bis, vers le ferroviaire, le fluvial, les transports collectifs, ainsi que les mises aux normes environnementales et de sécurité. Voir **augmenter de façon très significative l'enveloppe nécessaire au développement des solutions alternatives à la route**, pour lesquelles les financements européens sont absolument nécessaires.

S'inspirer du modèle du traité d'Aix-la-Chapelle sur la **coopération** et l'intégration franco-allemande signé le 22 janvier 2019 dont l'article 16 stipule : « les deux États faciliteront la mobilité transfrontalière en améliorant l'interconnexion des réseaux numériques et physiques entre eux, notamment les liaisons ferroviaires et routières. Ils agiront en étroite collaboration dans le domaine de la mobilité innovante, durable et accessible à tous afin d'élaborer des approches ou des normes communes aux deux États. ». Il s'agirait de développer des accords bilatéraux de même nature avec le Luxembourg qui bénéficie de la main d'œuvre lorraine et dont le développement ne va cesser d'augmenter si l'on en croit les perspectives économiques affichées par cet Etat.





LES CONTRIBUTIONS

Conseil de développement durable du Grand Nancy - texte validé par le Bureau le 26 janvier 2015

Contribution sur la consultation des électeurs lorrains le 1^{er} février 2015

" La gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières, dont la construction a été reconnue d'utilité publique en 2011 par décret, peut être réalisée sous le support d'une contribution nouvelle des collectivités publiques. Compte tenu de cette possibilité sur le plan financier, pensez-vous que le Conseil régional de Lorraine puisse s'engager dans sa réalisation et dans la transformation de Louvigny en gare de fret TGV ? "

SOMMAIRE

- Qui sommes nous, pourquoi nous intéresser au sujet ?
- La Démocratie participative, la force, l'agilité, l'urgence collective
- Chemin de fer d'une consultation citoyenne ou long cours pour un processus démocratique abouti et construit
- L'accès à la connaissance du dossier
- Les compléments techniques - les consultations nécessaires pour se positionner sur l'implantation de la gare d'interconnexion TGV-TER à Vandières
- Le mot de la fin

Un premier Groupe de Travail le 14 janvier 2014 (P. Durand) a permis de mettre à jour les enjeux et de choisir le thème de la consultation de la communauté. C'est pourquoi ce texte est une synthèse de l'ensemble des travaux effectués.

Un second Groupe de Travail le 22 janvier 2015 (P. Durand) a permis de valider le message du "Cahier d'acteur" sur la "Gare" à Vandières et les consultations nécessaires. L'ensemble permettra d'acquiescer sur le thème de la consultation de la communauté et de valider la méthodologie et les modalités de concertation pour qu'il se traduise en actes.



Gare d'interconnexion TGV-TER contribution sur la consultation des électeurs lorrains

26-01-2015

Le Conseil de développement durable du Grand Nancy a produit, en amont de la consultation des lorrains sur l'implantation de la gare à Vandières et la reconversion de Louvigny en gare fret TGV, un éclairage sur la qualité démocratique d'un processus de consultation citoyenne et construit une grille de questionnement nécessaire pour que les lorrains puissent se forger une opinion sur ce vaste dossier qu'il a adressé au Président de la région Lorraine



Cahier d'acteur débat public sur le projet autoroutier A31 bis - Décider en toutes connaissances de cause

05-2015

Dans le cadre de la préparation du débat public, la commission particulière du débat public a auditionné le Conseil de développement durable sur les enjeux et la méthodologie de la concertation. Le C3D a produit, comme pour le dossier Vandières, un éclairage sur le processus démocratique et les thématiques sur lesquels des informations pédagogiques devaient être mises à disposition du grand public afin que ce dernier puisse participer en toute connaissance de cause au débat.





Contribution globale Concertation Renouvellement Ligne 1

03-2018

Un travail au long cours mené avec le CVE sur 2017/2018 pour croiser nos regards, des travaux menés en 4 séquences de travail pour développer des recommandations en amont de la phase de concertation, élaborer une grille de questionnement, animer un atelier pour répondre au mieux à la demande des usagers en matière d'information, d'intermodalité, d'adaptabilité au temps de la ville. Ce document global développe les remarques et points de vigilances à prendre en compte et susceptibles d'enrichir le projet par nos apports, le tout conjugué aux propositions des citoyens au terme de la concertation.

Mais également il propose une réflexion plus vaste, phasable, pour une démarche ambitieuse en matière de mobilités et le développement d'un réseau intermodal afin de répondre au mieux aux attentes des usagers en matière de qualité environnementale, de confort, de temps et d'innovation sur la Métropole et voire au-delà sur le bassin de vie



Contribution au Plans piétons - Vers une transition urbaine, inverser la norme : le piéton au coeur des politiques de mobilité

17-12-2018

Des groupes de travail et de marches exploratoires sur le territoire de la Métropole du Grand Nancy ont été organisés. Nous avons ici identifié l'hétérogénéité des comportements et des objectifs de la marche, identifié et analysé du point de vue de l'utilisateur que nous représentons, les freins à l'usage de la marche ainsi que les leviers à mobiliser pour replacer le piéton au cœur des politiques de mobilité. Puis nous avons souhaité inscrire cet exercice dans une vision plus globale et plus systémique ; la réponse pour développer la marche se trouvant dans la vision globale de l'urbanisme et des mobilités



Expression commune Projet A31 bis - développer un bouquet de solutions de transports alternatifs à la route pour la desserte du Sillon lorrain

22-02-2019

Un travail assidu avec le garant de la CNDP et avec le CD de Metz Métropole pour porter une vision prospective et à long terme des mobilités, pour les 50 ans à venir, car insuffisamment traitée dans la conduite de ce projet.

Notre contribution commune porte sur le fait qu'il est essentiel d'inscrire le processus dans une démarche ambitieuse des mobilités pour améliorer le quotidien des lorrains et ce en tenant compte du coût et de la durée de vie d'un tel équipement, mais surtout d'y associer la recherche d'alternatives ambitieuses au « tout voiture ».



Expression commune actualisée Projet A31 bis - une vision multimodale des mobilités sur l'ensemble du Sillon lorrain. un axe structurant vital pour la Lorraine, Le Grand Est et L'Europe

02-03-2020

Expression commune Projet A31 bis
Comité de Développement durable
Les Présidents des
Conseils de Développement Durables de la Métropole du Grand Nancy
Conseil de Développement Durables de Metz Métropole

Une vision multimodale des mobilités sur l'ensemble du Sillon lorrain
Un axe structurant vital pour la Lorraine, le Grand Est et l'Europe.

Les Conseils de Développement (diverses participations d'un engagement en partenariat) des Métropoles de Metz et du Grand Nancy ont contribué à plusieurs reprises aux travaux réalisés au projet A31 bis et ont été associés aux instances de concertation. Ils souhaitent ici confirmer et actualiser leur expression commune de février 2018, notamment sur la nécessité de mieux prendre en compte l'axe des citoyens et usagers et sur l'aspect multimodal de la réponse sur les mobilités dans le Sillon lorrain et au-delà sur le territoire régional.

Une gouvernance à inventer - Une information du public à renforcer

En cette période de défiance et de conflits récurrents dans notre société, il importe de construire une méthode rigoureuse pour répondre à la recherche de la qualité d'habitat et la meilleure information de tous. Pour ce faire il est nécessaire que l'ensemble des études et des informations soit rendu possible pour tous grâce à l'élaboration de documents publics participatifs et intelligibles. Une présentation, claire, compréhensible et accessible des différentes solutions est indispensable et doit inclure les données techniques, les besoins et attentes des usagers, les alternatives envisagées, les impacts potentiels sur l'Etat et les collectivités, les impacts liés au territoire et ses habitants, les aspects environnementaux et sociaux.

Une cartographie qualitative des actions doit être élaborée, en tenant des territoires, acteurs publics et privés car les impacts ne sont pas égaux d'un territoire à l'autre.

Le gouvernement s'engage à ce que les études réalisées dans le cadre de ce projet soient accessibles à tous et que les citoyens puissent participer à la conception de leur territoire.



Document communiqué en vertu de la Loi n° 178 du 17 janvier 1978 (art. 10) sur l'accès à l'information.

Nous avons avec le CD de Metz Métropole confirmé et actualisé notre contribution initiale et ce dans la perspective de la nouvelle phase d'études et d'enquête publique à venir, afin d'apporter des précisions et appuyer sur la nécessité de la vision multimodale des solutions à apporter pour l'ensemble du Sillon lorrain et du Grand Est. Solutions à envisager à l'aune du Grenelle de l'environnement et du Grenelle des mobilités sur le territoire lorrain



Contribution pour des espaces publics inspirants

12-09-2019

Contribution pour des espaces publics inspirants

Dans la continuité et la progression des réflexions que nous avons menées sur les mobilités, les natures en ville, le PLUi, la participation citoyenne ... Nous nous sommes interrogés sur ce qu'était l'espace public, en l'abordant de façon systémique - un tout aux fonctionnalités multiples - et quel devait être le rôle des citoyens, des usagers et des habitants dans sa co-conception et sa gestion.

Nous avons également défini, comme un incontournable, la nécessité de rendre ces espaces apaisés pour le mieux-être des habitants.

De plus, pour répondre aux besoins de tous, et s'adapter aux transitions qu'elles soient climatiques, démocratiques, il est indispensable de penser ces espaces comme modulables et évolutifs

Nous y avons également abordé la notion de ville genrée .



adoptée à l'unanimité en plénière du 12-09-2019



<http://conseildedeveloppementdurable.grand-nancy.org>



conseil.developpement.durable@grandnancy.eu



C3D Grand Nancy

C3D Grand Nancy

Conseil de développement durable de la Métropole
du Grand Nancy
22-24 viaduc Kennedy Co 80036
54035 NANCY cedex

