

# Changement de comportements en mobilités

## Aider à franchir le pas

Contribution dans le cadre de la future ZFE-m et du P2M



04-2024

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU GRAND NANCY



# SOMMAIRE

<b>La commande</b>	<b>2</b>
<b>Synthèse et préconisations</b>	<b>5</b>
<b>Méthodologie</b>	<b>9</b>
<b>Les éléments chiffrés</b>	<b>11</b>
<b>Les biais cognitifs</b>	<b>16</b>
<b>La méthode basée sur l'expertise d'usage</b>	<b>19</b>
<b>Les leviers du changement</b>	<b>27</b>
<b>Annexes</b>	
Saisine du président de la Métropole	
Réponse à saisine du C3D	<b>45</b>



# La commande...

La Loi "Climat et résilience" de 2021, impose la création, au plus tard le 31 décembre 2024, d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) aux agglomérations de plus de 150 000 habitants, toutefois les règles de mise en œuvre ont été assouplies très récemment et peuvent encore évoluer. Ainsi, le Grand Nancy qui est classé "zone de vigilance" a pour obligation, de mettre en place une ZFE-m pour les camions et véhicules utilitaires les plus polluants. Quant aux automobilistes, ils seront concernés à partir de 2028.

Le but de cette action est de réduire l'exposition des populations à la pollution atmosphérique qui est devenue un enjeu de santé publique majeur impactant significativement l'espérance de vie des habitants de notre territoire.

Le Grand Nancy lance ainsi une démarche d'information et de concertation sur les règles, niveaux de restriction et d'accompagnement, pour mettre en place cet outil.

Dans ce cadre, la Métropole a sollicité le Conseil de développement durable C3D via une saisine le 3 octobre 2023, pour apporter sa contribution et alimenter le dispositif des mesures d'accompagnement à la mise en place de la ZFE-m et dans le cadre du déploiement du P2M.

Pour l'amélioration de la qualité de l'air, le secteur des transports est visé prioritairement par l'action publique car il est considéré comme le premier émetteur d'oxydes d'azote et le deuxième émetteur de particules fines PM<sub>2,5</sub>.

Afin d'agir sur les déplacements en véhicules particuliers et faire évoluer significativement les parts modales, le Plan Métropolitain des Mobilités (P2M), adopté le 21 novembre 2021, prévoit le déploiement d'une offre de transport en commun, voies cyclables, cheminements piétons - alternative à l'automobile pour les trajets les moins longs. Cela constitue un moyen d'encourager les habitants à revoir leurs modes de déplacement et à changer de comportement en privilégiant les mobilités douces, décarbonées et inclusives.

C'est pourquoi, au regard des enjeux, la Métropole du Grand Nancy considère qu'il est indispensable d'associer le C3D (instance de participation citoyenne et d'experts d'usage) afin d'identifier comment elle pourrait accompagner ses habitants mais également ceux des territoires limitrophes à modifier leurs modes de déplacement et créer ainsi les conditions d'un report modal significatif, conforme aux attendus du P2M.

### **Le choix de la santé publique**

En réponse à cette saisine, le C3D a souhaité inscrire ses propositions dans un cadre global et à fort enjeu pour les habitants du Grand Nancy : la préservation de la santé publique par l'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement des mobilités. Il est essentiel d'aller au-delà des obligations définies par l'Etat en posant dans la Métropole une exigence de santé pour tous, du berceau à la fin de vie, ce qui passe par un changement nécessaire de nos comportements. Nous sommes placés devant un choix : laisser croître une pollution qui met en péril notre santé ou agir de façon consciente et responsable, pour le bien de tous. Nous savons bien qu'à elle seule, la ZFE ne pourra pas réduire les risques de façon significative et suffisante et il revient à chacune et à chacun de prendre sa part au choix de la santé pour tous.

### **Une action locale dans un projet global**

Si la Métropole a une compétence territoriale finalement limitée dans son périmètre, nous savons bien qu'une part importante de la dégradation de notre qualité de l'air provient de notre bassin de vie large qui inclut le Sillon lorrain avec son nœud autoroutier et des trafics de passage extrêmement denses et une implantation industrielle forte. La Métropole, par sa présence dans les instances de décision, est en capacité de peser par sa voix forte pour que cette action de santé publique soit cohérente avec les choix qui sont à faire à l'échelle de ce vaste territoire.

## Une continuité dans nos travaux

Cette contribution s'inscrit dans la continuité des travaux et de la vision du C3D en matière de mobilité. Un avis construit au fil des ans et des mandats.

En dehors de ses travaux sur le P2M dans cette nouvelle mandature et sur le PCAET, le C3D a déjà travaillé sur cette thématique à au moins 10 reprises. Il s'appuiera sur les diverses contributions qui ont porté tant sur le vélo, que la marche à pied, les aménagements pour les transports collectifs, les espaces publics... mais également sur la mise en place de la vignette Crit'air et plus précisément sur sa contribution, en 2019. Celle-ci portait sur les mesures d'accompagnement de la population et des professionnels. *cf contributions ci dessous*

La méthode devra permettre de conduire à l'acceptabilité sociale de ces transitions, puis à leur adhésion. En dehors des solutions techniques à apporter il est indispensable de comprendre et prendre en compte les modes de vie, la diversité des publics et des profils des utilisateurs, les motifs de déplacement et ce qui motive les choix actuels et provoquera, motivera le changement.



Contribution dans le cadre de la mise en place de la Vignette CRIT' AIR sur le Grand Nancy



Télécharger la contribution de 2019

adoptée à l'unanimité en plénière du 3 décembre 2019

<https://conseildedeveloppementdurable.grandnancy.eu/nos-travaux/contributions>

**Changer de comportements,  
c'est possible**

**SYNTHÈSE  
ET  
PRÉCONISATIONS**

# Synthèse de la méthode et quelques définitions



## Un rapport d'étonnement

Un rapport d'étonnement permet à une personne détachée de toute connaissance antérieure d'une organisation d'exprimer le regard qu'elle porte sur celle-ci en s'appuyant sur sa perception externe nourrie de ses premières découvertes. Cette pratique est particulièrement utilisée par les managers d'entreprise pour capter des idées nouvelles dénuées de tout filtre d'expérience interne. Elle peut s'appliquer de la même manière dans de nombreuses autres situations : l'arrivée d'un nouvel habitant dans une ville en est un exemple sans doute trop peu utilisé par les décideurs (voire jamais).

En préliminaire de nos travaux, il nous est apparu nécessaire de laisser s'exprimer l'ensemble des conseillers participant aux groupes de travail sur ce qui les étonnait dans les pratiques, usages, orientations de la Métropole en termes de Mobilité. Ces questions ont été abordées sans hiérarchie mais selon l'ordre dans lequel elles étaient retranscrites.



## L'expertise d'usage

L'expertise d'usage est un ensemble de compétences acquises par l'expérience du quotidien sur le territoire où l'on vit. Elle permet de cumuler des savoirs et des savoir-faire mobilisables pour apporter des solutions dans l'utilisation de son cadre de vie (aménités ou désagréments) et des conditions de vie (biens et services). Cette ressource est particulièrement utilisée dans le cadre de la démocratie contributive car elle permet de confronter les expertises techniques des professionnels aux pratiques des habitants.



## Les biais cognitifs

Les biais cognitifs sont des mécanismes de pensée fondés sur une connaissance partielle et partielle d'une situation en fonction de son expérience personnelle et de ses représentations. Ceux-ci vont induire des pratiques qui pourront être dénuées de toute logique rationnelle.



## La méthode du persona

La méthode du persona permet de créer des profils de personnes virtuelles mais dont les caractéristiques correspondent au plus près d'une réalité archétypique. Elle permet de définir un portrait presque intime de l'utilisateur d'un bien ou d'un service. Cette méthode est bien entendu particulièrement utilisée dans les pratiques de marketing.

## Construire une stratégie de mobilité avec les usagers

**Construire une stratégie de mobilité avec les usagers et axée sur les modes de vie.** On ne se déplace pas pour se déplacer mais bien dans un but précis. C'est donc au public et aux usagers qu'il faut prêter attention. Au lieu de réfléchir comme habituellement en matière de modes de transport, nous nous préoccupons des catégories de personnes.

## Se baser sur l'expérience voyageur

**Se baser sur l'expérience voyageur** : il n'existe pas de voyageur type. Les rythmes de vie sont différents selon que l'on est étudiant, salarié, retraité, citadin ou périurbain, touriste, spectateur à l'Autre Canal ou au SLUC... Les solutions pour l'un peuvent être un danger ou au moins une difficulté pour d'autres. C'est en multipliant les solutions que l'on peut répondre à la diversité des usages.

## Sécuriser les déplacements

La question de la **sécurité des déplacements**, quel que soit le mode de transport, est la priorité des priorités. Un quartier conçu pour une seule activité (monotâche) présente tous les risques de devenir un quartier dangereux. Une différence de 10 km à l'heure dans les déplacements motorisés peut suffire pour passer du danger à l'apaisement. La vitesse des trottinettes et autres engins électriques doit être réduite et leur usage circonscrit pour sécuriser tous les usagers.

## Une offre de Transport Collectif claire et abondante

**L'offre de transport public doit être abondante et présentée de façon claire.** A la fois pour les habitants de la Métropole mais également pour les personnes venant de l'extérieur. L'offre doit être constituée de services « omnibus » (desservant finement le territoire) et de services « express » reliant les secteurs éloignés de la Métropole et les points névralgiques du réseau (pour les habitants de Seichamps et de Pulnoy, par exemple). Elle doit proposer à la fois des liaisons de périphérie à centre et des liaisons transversales. Elle doit favoriser les intermodalités avec le moins possible de perte de temps.

## Pédagogie envers les jeunes

La **pédagogie envers les jeunes** est une priorité, l'accompagnement des seniors également. Il faut bien intégrer le fait que tout le monde n'est pas à l'aise avec les outils numériques.

## Mieux prendre en compte les PMR\*

L'offre **Handistan doit être développée** au-delà des obligations légales d'accessibilité et à la hauteur des besoins des Personnes à Mobilité Réduite.

## Une offre adaptée aux territoires

**L'offre doit être adaptée à chaque territoire et adaptée aux besoins réels**, co-construite avec les instances de démocratie contributive. Attention aux fausses bonnes idées : une rue apaisée le jour peut être un "coupe-gorge" tout du moins peu rassurante la nuit.

## Communiquer

La **communication est essentielle** pour expliciter les bénéfices du changement en adaptant les messages aux différents moments de la vie et de l'année.

## Accompagner

Instaurer de l'accompagnement, la possibilité de tester, d'expérimenter et mettre en place des ambassadeurs : en clair, rassurer sur la possibilité de changer.

## La ville du quart d'heure

Réduire les besoins de déplacement : **la ville du ¼ d'heure permet de trouver à proximité l'essentiel de ses besoins**, non seulement les commerces mais aussi les services, les soins, les loisirs, continuer les expériences de télétravail, les réunions en visioconférence, une évolution des trajets domicile/travail pas systématiques 5 jours/semaine. Proposer des espaces de coworking ou des espaces dédiés de l'entreprise plus proches du domicile.

## Le déplacement n'est pas un objectif mais un moyen

La question des mobilités n'est pas tant le type de transport que la **finalité des déplacements**. La vision systémique des déplacements multifonctions permet de dépasser les solutions à l'emporte pièce et de trouver de vraies solutions qui **répondent aux attentes des métropolitains**. La pensée systémique considère les déplacements comme faisant partie d'un **système interconnecté**.

Plutôt que d'aborder les problèmes de mobilité de manière isolée, elle examine les **relations complexes entre divers éléments tels que les modes de transport, les infrastructures, l'environnement, les comportements individuels et les politiques publiques**. Cela permet de comprendre les impacts globaux et de concevoir des solutions qui tiennent compte des interactions et des répercussions à l'échelle du système de mobilité dans son ensemble.

## S'adapter à la ville et la population de demain

N'oublions pas que nous travaillons à la ville de demain. Quelles seront les caractéristiques de la population à l'horizon 2052 ? Dans le Grand Nancy, les plus de 65 ans représentent d'ores et déjà près de 17 % de la population et seront presque 26 % en 2030. **Les plus de 60 ans représenteront 40 % de la population en 2040**. Plus de la moitié des Nancéiens en 2050.

## L'évaluation au cœur des décisions

**L'évaluation est au cœur des décisions**. Les indicateurs doivent être pensés en amont et servir tout au long du processus, en continu et avec des données transparentes et la possibilité permanente de réviser l'action menée : qu'est-ce qui fonctionne ? Qu'est-ce qui ne fonctionne pas ? Le C3D est en mesure de jouer pleinement son rôle d'expertise d'usage dans la définition et le suivi de cette évaluation continue.

# 1- Méthodologie

Suite à la sollicitation du Président de la Métropole et de la présentation de la saisine en plénière, les membres du Conseil de développement durable (C3D) se sont réunis pour travailler sur **comment aider aux changements de comportement en matière de mobilités, comment prendre un autre mode que la voiture et ce qui peut faire basculer et orienter ce report modal ?**

## Méthodologie pour produire notre contribution

- Nous avons bénéficié de l'expertise et de l'accompagnement de **Louis Boulanger, Responsable modes actifs du cabinet Inddigo**
- Nous avons disposé d'une **présentation en plénière le 3/10/23 des enjeux de mobilités liés au P2M Plan Métropolitain des Mobilités et à la mise en place de la future Zone à Faibles Emissions** par les **élus** en charge et les **services** de la Métropole ;
- De **plusieurs temps d'acculturation** sur les enjeux de qualité de l'air, des mobilités et des comportements avec :
  - Jean-Pierre Schmitt, directeur général adjoint d'Atmo Grand Est et membre du C3D
  - Myriam Planque, chargée de mission développement durable à la Métropole
  - Xavier Brisbois, docteur en psychologie sociale - Enjeux comportementaux face aux nécessités de changer les choses
  - Jacob Genelle, directeur adjoint des Mobilités à la Métropole
  - Antoine Martin, Ergonome et chercheur
- Durant **4 ateliers en world café**, avec l'accompagnement de Louis Boulanger, chacun des participants a pu exprimer ses idées.



## **2- Les éléments clés chiffrés pour le Grand Nancy**

# Les éléments clés chiffrés et objectifs pour le Grand Nancy

## La qualité de l'air en Grand Nancy

En France: **40 000 décès sont attribuables chaque année aux particules fines (PM2,5) et 7 000 décès sont attribuables au NO2 (dioxyde d'azote)**, d'après une étude de Santé Publique France. **Rapportés à la population du Grand Nancy**, ces chiffres donnent environ **154 décès par an dus aux particules fines et 27 décès par an dus au NO2**.

Actuellement, 80% de la population du Grand Nancy est exposée à des valeurs en PM2.5 situées entre 10 et 12 µg/m<sup>3</sup>, soit au dessus du seuil limite défini à l'horizon 2030 (10 µg/m<sup>3</sup>), et très au delà du seuil recommandé par l'OMS (5µg/m<sup>3</sup>). Il y a donc **urgence à tout faire pour améliorer la qualité de l'air**.

Et nous savons que **la voiture électrique ne sera pas une solution magique** : certes, elle n'émet pas de poussières par un pot d'échappement, mais elle en émet par d'autres facteurs (freins, usure des pneus et de la chaussée, et autres frottements).

De même, 80 % de la population du Grand Nancy est exposée à des valeurs en NO2 situées entre 10 et 17 µg/m<sup>3</sup>, soit au-dessus du seuil de l'OMS (10µg/m<sup>3</sup>) , et pas loin du seuil fixé pour 2030 (20µg/m<sup>3</sup>). Là encore, cela incite à agir, en particulier sur le transport routier, responsable de 75 % des émissions de NO2.

## Les objectifs du P2M

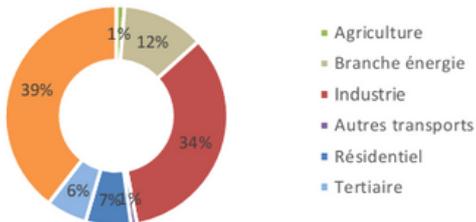
- Nécessité de baisser dans le Grand Nancy la part de l'automobile pour passer de 52% à 30/35 % à l'horizon 2030.
- Augmenter la part des transports collectifs de 12 % à 15/16 %.
- Passer d'une part très faible, moins de 3 % des déplacements à vélo à une part de 12 à 14 %, soit multiplier par 6 la part des déplacements à vélo (1 automobiliste sur 5 passe au vélo, 1 sur 3 change de mode et 50 % de km parcourus en moins dans la métropole).
- Pour la marche à pied, la part est déjà assez élevée, mais une augmentation de +3 à 5 % est envisagée pour passer de 35 % de part modale de 38 à 40 %.

Ce qui signifie, pour le vélo, de convertir 30 nouveaux déplacements par jour d'ici 2030.

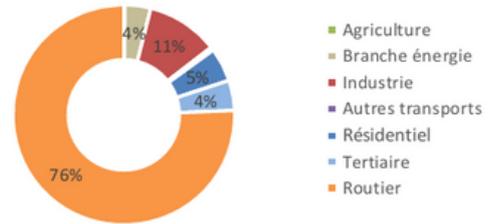
L'objectif, au final, est de **réduire les émissions dues au trafic routier, réduire les distances parcourues et opérer une transition vers des véhicules à faible émission**.

## Les oxydes d'azote (combustion)

Emissions de NOx par secteur en 2021  
Métropole du Grand Nancy

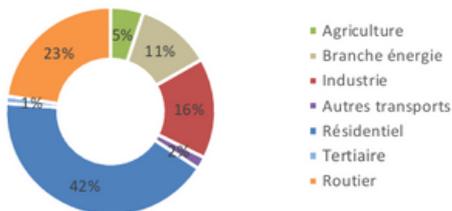


Emissions de NO2 par secteur en 2021  
Métropole du Grand Nancy

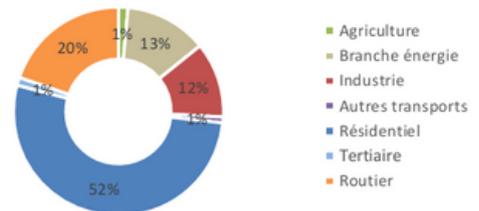


## Les particules fines (PM 10- PM 2,5)

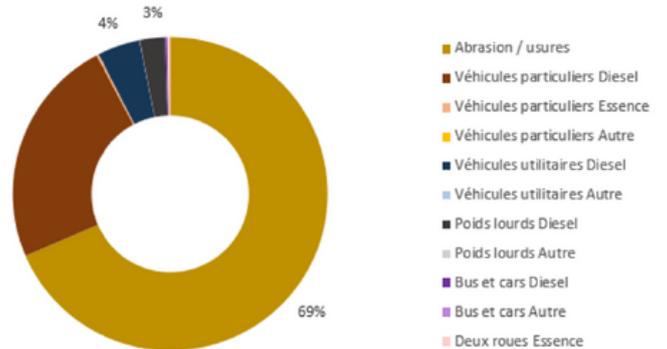
Emissions de PM10 par secteur en 2021  
Métropole du Grand Nancy



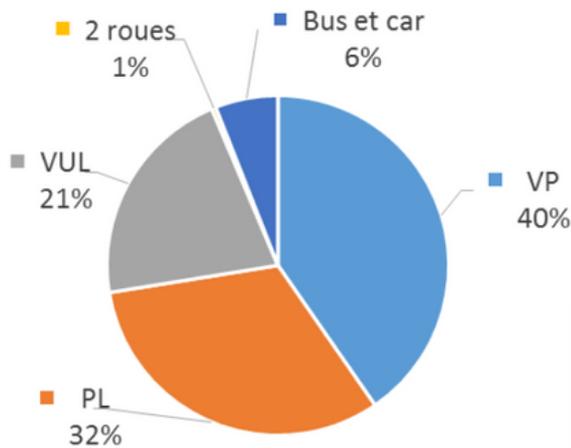
Emissions de PM2,5 par secteur en 2021  
Métropole du Grand Nancy



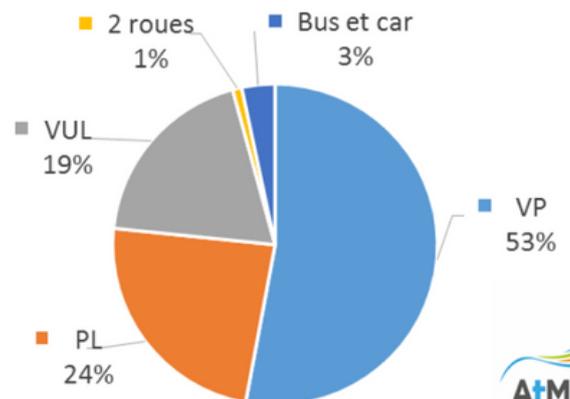
Répartition des émissions - PM10  
2021 - Métropole du Grand Nancy



## Répartition des émissions de NOx par catégorie de véhicules



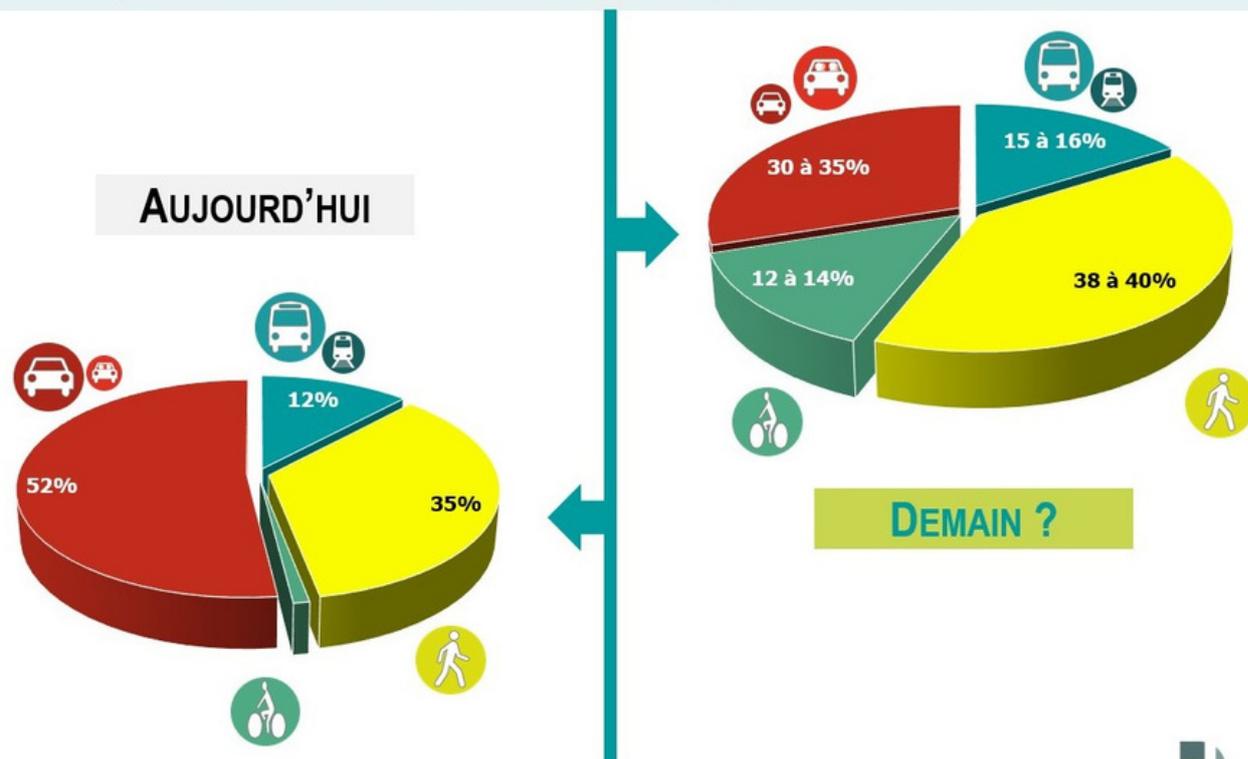
Répartition des émissions de PM10 par  
catégorie de véhicules



*Le transport est la*  
**1ère** source de NOx  
**2ème** source d'émission de PM

## QUELS OBJECTIFS DE PARTS MODALES D'ICI 2030 ?

Déplacements avec une destination dans la métropole



17



## Pour atteindre ces objectifs

Il est nécessaire de changer pour répondre aux enjeux du P2M et de la ZFE-m en travaillant sur ce que l'on appelle :

- la sobriété dimensionnelle c'est-à-dire réduire la taille des véhicules,
- la décarbonation des véhicules (électrique ou hybride),
- la sobriété organisationnelle que sont l'autopartage et le covoiturage,
- la sobriété servicielle/d'usage c'est-à-dire le report modal vers la marche, le vélo, Transports en commun que nous développerons plus particulièrement,
- la diminution des distances parcourues, travailler sur l'aménagement.

Une réponse technique avec **une offre de transport** (infrastructures, réseaux) **nécessaire** et significative pour permettre le report modal **n'est pas suffisante** : il faut autre chose pour **capter l'attention et modifier les comportements**. Il s'agit de **compléter les actions publiques** habituelles d'investissement (de nouveaux tramways, de nouvelles lignes de bus...) par des actions qui tentent d'orienter la demande en déplacements et **permettre aux habitants de s'approprier et expérimenter de nouvelles formes de mobilité**.

Accompagner les changements de comportements, trouver le potentiel de changement tout le monde n'est peut être pas concerné ou pas à tous les moments de l'année ou de la semaine mais la **politique des petits pas**, du colibri (effet boule de neige sur ses **propres pratiques** et sur **son entourage** collègue, voisin ...) "il le fait donc pourquoi pas moi".

Les chiffres même les plus inquiétants ne sont pas toujours de nature à faire évoluer les comportements.

Parmi les participants aux ateliers nous pouvons trouver des personnes engagées et mettant déjà en œuvre les actions. D'autres par méconnaissance, facilité ou toutes autres raisons ne sont pas au même niveau.

Il est important que nous soyons audibles du plus grand nombre.

# **3- Les biais cognitifs et comment lutter contre**

# Les différents biais cognitifs

Il existe plusieurs biais cognitifs en matière de changement, notamment :

- Le **biais de confirmation** c'est-à-dire la tendance à rechercher, interpréter et rappeler les informations qui confirment nos croyances préexistantes sur les choix de mobilité.
- L'**effet de statu quo** ou la tendance à préférer maintenir le même mode de transport ou les mêmes habitudes de déplacement plutôt que d'adopter de nouvelles options, même si celles-ci sont plus efficaces ou pratiques.
- Le **biais de disponibilité** qui nous incite à juger la fréquence ou la probabilité d'un événement en fonction de sa facilité de rappel en mémoire. Cela peut influencer la perception des risques associés à certains modes de transport.
- L'**ancrage cognitive** soit la tendance à se fier excessivement à la première information reçue lors de la prise de décision. Par exemple, si une personne entend parler en premier lieu des inconvénients d'un certain mode de transport, ou une mauvaise première expérience elle pourrait être influencée de manière disproportionnée par ces informations.
- Le **biais de projection** ou la tendance à supposer que les autres personnes pensent et agissent de la même manière que nous-mêmes en matière de choix de mobilité, ce qui peut entraîner une sous-estimation des préférences et des besoins individuels variés.

Ces **biais cognitifs** peuvent influencer les **décisions** individuelles et collectives en matière de mobilité, ce qui souligne l'**importance de les prendre en compte dans la conception de politiques et de stratégies de transport** efficaces.

Il faut pouvoir **jouer sur plusieurs aspects** et notamment le **design des services** (c'est-à-dire travailler sur l'offre), le **travail sur les argumentaires** en développant des stratégies de psychologie de changement de comportement (norme et représentation), et le travail plus tactique sur l'**aide à la prise de décision** (lutte contre les biais).

## Pourquoi est-ce si difficile de changer nos comportements, nos habitudes et notre propre rapport à la voiture ?

Pourquoi est-ce au final si difficile de changer nos représentations et notre **propre rapport/degrés de dépendance à la voiture** et l'**effort d'organisation** que cela demande (vie familiale, gestion des enfants, vie professionnelle, loisirs...) et comment **rendre une solution de report modal, les nouvelles mobilités attractives et compétitives** (gain de temps, économie, confort, gratification...), nos représentations, réalité objectivée de la voiture et "dédramatiser" les alternatives, nos attitudes, nos rejets, nos acceptations, nos comportements, nos pratiques sociales, nos modes de vie... et **quels sont les facteurs qui dictent nos choix ?**

## Travailler sur la représentation, l'image sociale

Sur la représentation **prendre les transports en commun avec un caddie**, par exemple, pour ne plus utiliser ma voiture **est-ce aussi simple que de le dire ?**

Au delà de rendre l'accès facilité par des systèmes qui surbaissent le bus pour entrer, **l'image que je donne de moi**, le **regard que me renvoient les autres reste une pression**.

## Travailler sur la sécurité/ accessibilité

La question de la **sécurité le soir reste un frein**, surtout quand vous avez subi une agression et que ces moments sont compliqués à vivre.

Sur les moments de pointe **l'impossibilité d'accéder au bus ou tram avec une personne en fauteuil** (moment vécu et pénible à vivre donc à revivre).

Je peux concevoir que ma vie de retraité rend plus facile mon rapport au temps. Pour autant se retrouver dans un bus qui vous emporte au centre ville de Nancy quand vous êtes à AUCHAN pépinière et que vous souhaitez vous rendre au vélodrome car vous avez vu passer 4 bus et que celui-ci vous annonçait qu'il allait au marché de Vandoeuvre reste une réalité.

## Travailler sur la place des enfants dans la ville et leurs habitudes dès le plus jeune âge

Sans doute, les propositions sur les petits parcours avec **des solutions diverses** (pédibus, accompagnement à vélo), **tenant compte de la sécurité des enfants/piétons ou des enfants/cyclistes, sera de nature à faire le pas et tranquilliser les parents**.

Par exemple, concernant un enfant cycliste, **sommes-nous prêts à laisser nos enfants sur la même voie que les transports en commun** afin de limiter l'utilisation de la voiture par les parents pour déposer leurs enfants à l'école ? Comment partager les voies cyclables entre les personnes aguerries et ceux qui le sont moins dont les enfants ?

Comment **avec les parents dans le quartier envisager un parcours en toute sécurité** pour les enfants de primaire vers leur école là encore **pour limiter l'utilisation de la voiture par les parents** pour déposer les enfants avant d'aller au travail.

Comment **envisager un code de bonne conduite dans l'espace public** afin de sécuriser tous les parcours sur les différentes voies et trottoirs.

## **4- Une méthode basée sur l'expertise d'usage pour dégager des leviers**

# Les conditions de réussite de la mise en place d'une ZFE-m : ne pas aggraver les inégalités et garantir plus de justice sociale

Une condition de réussite pour la mise en place d'une Zone à Faible Émission Mobilités (ZFE-m): que cela n'aggrave pas les inégalités et que cela réponde à une demande forte de plus de justice sociale. Ce thème ressort très souvent de l'**étude psycho-sociale effectuée en 2023**, présentée par Xavier Brisbois. Les observations suivantes en sont issues. La plupart des conseillers du C3D qui ont participé à ces travaux s'y retrouvent bien.

## La principale crainte est celle de l'injustice

Notamment pour ceux qui vont y perdre car ils sont **dépendants de leur voiture et n'ont pas les moyens d'en changer**. « La ZFE semble devoir faire peser le plus gros de l'effort sur les catégories sociales les plus fragiles » ; « La ZFE est justifiée mais, le problème, c'est le budget ». En particulier « les personnes qui travaillent sur le Grand Nancy et qui n'ont pas les moyens de se payer un logement dans la métropole; certains font le trajet depuis la périphérie sans pouvoir utiliser les transports collectifs ».

Au fond, c'est l'**idée qu'on « va empêcher les pauvres d'accéder à la ville »** pour peu qu'ils ne puissent pas prendre les transports en commun, alors que « les autres, eux, feront ce qu'ils veulent ». Cette idée que la ville est réservée aux riches vient aussi de l'extension des zones de stationnement payant. L'injustice sera particulièrement criante si la ZFE empêche les gens d'aller travailler, surtout des travailleurs pauvres, qui font déjà face à toutes les difficultés. Une personne imagine que la ZFE va obliger ces gens à recevoir des amendes, faute d'alternative. Certains citent un risque de mobilisation sociale de type "mouvement des gilets jaunes".

## Aides à l'achat de véhicules non polluants

Elles sont nécessaires au vu des prix et de l'impossibilité pour beaucoup d'acheter un nouveau véhicule, d'autant plus s'il est récent. Le critère des revenus est mentionné le plus spontanément, mais souvent les gens disent que les aides pourraient d'abord aller aux plus dépendants à la voiture, et « surtout, aider ceux qui ont besoin de leur véhicule pour le travail ». Il faudrait considérer les trajets réalisés, les distances domicile-travail, la desserte alternative. Quelques personnes soulignent que les aides actuelles vont surtout aux plus riches et pas vers ceux qui ont un « vrai besoin » pour pouvoir se déplacer.

## Agir sur l'offre alternative

Pouvoir donner une carte de transport en commun, une sorte de droit d'accès crédité à l'avance, pour le travail et sous condition de revenu. Cela pourrait aussi prendre la forme d'une gratuité des parkings relais et des transports en commun, pour ceux qui devraient s'arrêter à la frontière de la ZFE.

## Exemplarité et équité

« Je pense qu'ils sont très sensibles à l'exemplarité, s'ils voient que tout le monde fait un effort, s'ils voient que les riches doivent aussi adapter leurs comportements... ». Nous pensons aussi que les Elus peuvent efficacement "montrer le bon exemple". Il faut aussi avoir à l'esprit que les plus pauvres et les plus contraints ont souvent déjà un usage restreint de la voiture, trop chère pour être utilisée et réservée aux impératifs, ou qu'ils covoiturent dès que possible, bref, qu'ils font déjà tout ce qu'ils peuvent.

## Suggestions de dérogations à caractère social

On pourrait exclure le plateau de Haye, et d'autres zones où se concentrent pas mal de difficultés : les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), les Provinces, Saint-Michel Jéricho, etc. Les habitants y auront besoin de facilités de déplacement plus que d'autres, qui sont plus autonomes. On peut ne pas mettre tous les quartiers dans la ZFE.

## Accompagnement au changement

Il faudrait accompagner les personnes dans cette nécessaire adaptation, en s'assurant de « proposer des canaux de solutions mobilité, comme un numéro de téléphone pour les publics précaires ». Certains soulignent l'enjeu de construire un système qui ne soit pas vécu comme punitif.



## La construction de personas

Afin d'illustrer concrètement les besoins des habitants métropolitains, en se basant sur l'expérience voyageur et en analysant les motifs de déplacements, nous avons élaboré des profils types des personas.

Cette méthode permet de répondre et prendre en compte des individus spécifiques et non une solution unique pour un « habitant moyen » qui n'existe pas dans la réalité . Identifier les motifs de déplacements la journée/semaine type pour chacun des personas. Ce sont eux, au final, qui caractériseront les usagers des mobilités de demain.

Dans un 1er temps, en s'attachant à des personas “extrêmes”, les conseillers se sont attaqués aux cas les plus difficiles : par exemple, il est plus compliqué d'envisager une conversion vers le vélo ou les transports en commun pour un homme de 50 ans de milieu aisé, qui contourne toute l'agglomération en voiture pour se rendre de son domicile à son travail, d'autant plus s'il n'est pas déjà sensible à la protection de l'environnement.

Le problème est que cela ne fait pas beaucoup progresser dans la voie du changement de comportement.

Il y a énormément d'autres situations où une telle conversion est plus abordable ; il est plus pertinent de commencer par celles-là et ainsi commencer à proposer des pistes de solutions.

Pour permettre un changement, il vaut mieux se mettre dans la peau d'un persona pas trop éloigné de sa situation personnelle, et voir comment lever un à un les freins au changement.

Quels enseignements en tirer ? Les difficultés rencontrées, les problématiques complexes d'une journée dans “la vraie vie”, les contraintes personnelles et professionnelles, de localisation de l'offre de transport .... Ce qui pourrait motiver ses propres choix.



**BERTRAND**



**JULIE**



**NORAH**



**JOSETTE**





Prénom	Norah
Sexe / Âge	Femme, 20 ans
Situation matrimoniale	Célibataire
Lieu d'habitation	Vandœuvre - Vélodrome
Métier exercé / Activité principale	Etudiante en 2ème année de droit
Style de vie et centres d'intérêt	Lecture, sport (course), Zumba

### *Les motifs de déplacements de sa/ses journée(s) type(s)*

Norah, âgée de 20 ans, est étudiante en 2ème année à la Fac de droit à Nancy et habite en colocation au Vélodrome à Vandœuvre-Lès-Nancy. Elle rentre chez ses parents à Épinal un weekend sur deux et utilise sa voiture pour ce trajet. Ce sont ses parents qui l'aident à payer l'essence et entretenir sa voiture.

Elle travaille trois soirs par semaine comme serveuse au restaurant Angeluzzo qui se trouve à la rue St Dizier à Nancy. Elle termine son service vers minuit et rentre chez elle en voiture.

Elle fait de la Zumba les mercredis soir, de 18h à 19h30 au SUAPS du campus lettres et sciences humaines à Nancy.

Norah peut sortir le soir voir des amis ou aller au travail en voiture parce que c'est plus rapide quand il y a moins de monde, même si c'est un peu la galère pour se garer.

Norah se rend à la fac tous les jours de la semaine et prend sa voiture car le soir elle travaille au restaurant et termine tard. Elle ne travaille pas les mercredis soir mais elle va faire de la Zumba et en profite pour sortir après.

### *Problèmes/ freins*

- Horaires tardifs
- Sentiment d'insécurité qui l'empêche de rentrer à pied la nuit
- Besoin de liberté

### *Expertise/capacités (ex. outils numériques, orientation)*

Norah est très connectée et active sur les réseaux sociaux. Elle utilise son téléphone portable pour presque tout

### *Orientation / attitude (ex. pour l'écologie, pour la liberté)*

Norah se sent concernée par l'avenir de la planète et elle est végétarienne,

Son budget parking et amendes explose et elle n'arrive plus à suivre. Ses parents lui ont annoncé qu'ils allaient réduire leur aide financière.

### *Pistes de solutions*

- Covoiturage avec ses collègues de restaurant
- Pedibus avec des personnes habitants son secteur  
(se faire accompagner à pied)
- Acheter ou louer un vélo



Prénom	Julie
Sexe / Âge	Femme, 34 ans
Situation matrimoniale	célibataire, 2 enfants
Lieu d'habitation	frontière de la Métropole à <u>Laneuvelotte</u>
Métier exercé / Activité principale	Professeur des écoles à Nancy
Style de vie et centres d'intérêt	Lecture, sport fitness

### Les motifs de déplacements de sa/ses journée(s) type(s)

L'offre de mobilité disponible se compose des transports interurbains de la Région et d'un service de covoiturage en expérimentation par la communauté de communes de Seille et du Grand Couronné et le pôle d'équilibre territorial et rural du Val de Lorraine. Julie aime se rendre dans le Grand Nancy pour faire ses courses à la Porte Verte ou au centre-ville mais également pour l'offre culturelle (concerts, musées). Le père des enfants ainsi que le reste de sa famille sont géographiquement éloignés,

Julie a des enfants capricieux et exigeants à qui elle aime faire plaisir, ce qui peut potentiellement être un frein supplémentaire à l'utilisation de transports collectifs, entre l'attente nécessaire et le respect des autres voyageurs.

Ses motifs habituels de déplacements sont le travail, l'accompagnement des enfants à l'école privée Saint-Dominique et au conservatoire régional, les achats spécialisés de livres et de produits autour de la musique ainsi que les courses alimentaires à La Porte Verte. Elle se déplace aussi pour ses activités syndicales qui peuvent être à des heures tardives. Dans ses différents déplacements, les contraintes de temps sont fortes et l'agilité nécessaire pour jongler entre son agenda et celui de ses enfants sont difficilement compatibles avec un changement positif de pratiques de mobilité.

### Problèmes/ freins

- Dans ses différents déplacements, les contraintes de temps sont fortes
- et l'agilité nécessaire pour jongler entre son agenda et celui de ses enfants sont difficilement compatibles avec un changement positif de pratiques de mobilité

### Expertise/capacités (ex. outils numériques, orientation)

Julie utilise facilement les outils numériques : très indépendante, elle chérit sa liberté et le confort d'utilisation de sa voiture individuelle : les transports en commun ne font pas partie de son équation.

### Orientation / attitude (ex. pour l'écologie, pour la liberté)

Julie se sent d'abord concernée par l'avenir de ses enfants.

Le réchauffement climatique, elle y pense et ça l'angoisse, mais les questions de fin du monde se heurtent souvent aux questions de fin du mois.

### Pistes de solutions

- covoiturage
- transports collectifs performants
- dépose et ramassage pour les enfants (plus autonomie et sécurisation des parcours...)



Prénom **Bertrand**

Sexe / Âge **Homme / 50 ans**

Situation **Marié avec deux enfants** (21 ans étudiant à Lyon, & 16 ans chez ses parents, lycée à Nancy)

Lieu d'habitation **Dommartemont – rue Haute**

Métier exercé / **Chargé d'études au technopôle de Brabois**  
Activité principale

Style de vie et **Golf Pulnoy (le week-end) / Sport en salle dans la zone**  
centres d'intérêt **Porte Verte à Essey (en semaine) / Sorties le soir / Roule en SUV**

### Les motifs de déplacements de sa/ses journée(s) type(s)

Bertrand travaille en journée au technopôle de Brabois. Il emprunte sa voiture et passe par la rocade, depuis que le centre-ville est trop saturé.

1 à 2 soirs par semaine, il pratique le sport en salle au Sunfitness de la porte verte et embarque son matériel de golf pour aller se détendre le week-end au golf de Pulnoy. Bon vivant, son médecin lui recommande son activité physique quotidienne pour limiter les risques d'accident cardio-vasculaire. Il souhaiterait trouver du temps pour faire plus de sport.

Son fils de 16 ans est étudiant au conservatoire de Nancy (rue Michel Ney), et a peur d'emporter son instrument dans les transports. Il l'accompagne de fait en voiture.

Bertrand va faire ses courses en semaine au Cora de la porte verte en voiture (souvent dans la foulée de son sport). Il descend quelques week-end en centre-ville de Nancy pour faire les boutiques ou conduire sa mère, mais est lassé par les difficultés de stationnement et de circulation en ville.

### Expertise/capacités (ex. outils numériques, orientation)

- A l'aise avec le numérique
- Au travail, ses capacités de management, d'organisation sont reconnues par ses collègues
- Moyens financiers importants

### Orientation / attitude (ex. pour l'écologie, pour la liberté).

- Liberté (n'aime pas les contraintes)
- Aime son confort
- Peu concerné par l'intérêt commun et l'environnement, il peine à rester insensible aux arguments de son fils étudiant à Lyon, qui lui parle de son empreinte écologique

### Problèmes/ freins

#### Déplacement 1 : domicile travail

- Moyens financiers importants
- Ne se sent pas très concerné par l'intérêt commun et l'environnement
- Besoin de liberté

#### Déplacement n°2 : sport en salle zone Porte Verte (semaine) et golf de Pulnoy (week-end)

- Ne veut pas de contraintes
- Horaires en soirée, en semaine
- Transport de matériel de golf

#### Déplacement n°3 : sorties en soirée en centre ville de Nancy (loisirs, associatives,...) pour lui-même et pour son fils de 16 ans (cours au conservatoire de musique)

- Horaires tardifs (au delà de 21h, c'est difficile pour certaines lignes de bus)
- Habitudes (pas prêt à les remettre en cause)
- Transport de matériel

### Pistes de solutions

- Deux jours de télétravail par semaine, encouragé par son entreprise
- Plan de déplacement inter-entreprises, organise un covoiturage : incitation fiscale, pression sociale (des collègues, du patron qui fait signer une charte RSE, pour soigner l'image de l'entreprise)
- Passage au scooter électrique (sauf l'hiver et les jours de fortes intempéries) : intérêt = gain de temps (pas de bouchons sur l'autoroute, trajet plus direct,...)
- Scooter électrique, les jours où il fréquente la salle de sport en sortant du travail
- Scooter électrique pour le golf, avec un casier-consigne sur le site de Pulnoy, pour stocker son matériel en toute sécurité.
- Pour son fils de 16 ans : utilisation des transports en commun (vaincre la peur pour la sécurité de son instrument de musique ; trouver un moyen discret pour emporter son instrument de musique)
- Pour lui-même : transports en commun + marche (il en a marre des difficultés de stationnement ; veut faire du sport les jours où il ne va pas à la salle de sport ; son médecin lui recommande du sport au quotidien pour limiter les risques d'accident cardio-vasculaire ; est sensible aux arguments de son fils étudiant à Lyon, qui lui parle de son bilan carbone ; peut utiliser une ligne de bus Tempo pour les retours tardifs avec un peu plus de marche).



Prénom	<b>Josette</b>
Sexe / Âge	<b>Femme, 80 ans</b>
Situation matrimoniale	<b>Veuve, 1 fils, 2 petits enfants</b>
Lieu d'habitation	<b>Nancy - centre</b>
Métier exercé / Activité principale	<b>Retraitée</b>
Style de vie et centres d'intérêt	<b>S'occupe de ses petits enfants</b>

### Les motifs de déplacements de sa/ses journée(s) type(s)

Josette a des difficultés pour se déplacer, elle trouve que les espaces publics sont peu adaptés et les arrêts de TC sont trop éloignés les uns des autres,

Elle vit seule dans son appartement en centre-ville, elle a du portage de repas à la maison mais aime faire ses petites courses pour gâter ses petits-enfants quand ils viennent la voir,

Aussi, elle peut se faire accompagner en voiture par son fils pour aller faire ses courses au saint Sébastien. Elle y va par habitude, mais depuis, les courses sont trop lourdes à porter donc elle se rend en périphérie avec son fils faire ses courses,

Elle est cardiaque et se fait accompagner en voiture pour aller à ses rendez-vous médicaux à moins de 1km de son domicile ou son check up au CHU, Son fils vient la chercher chez elle pour l'accompagner ou elle prend un taxi

Elle va chercher ses petits-enfants en voiture, à moins de 2 km pour aller manger le mercredi et passer l'après-midi au cinéma kinépolis

### Expertise/capacités (ex. outils numériques, orientation)

Josette a le permis mais cela devient compliqué pour se garer en ville, elle avait l'habitude de ses chemins mais avec les changements de circulation elle se perd un peu

Elle prenait le tram jusqu'aux travaux pour le trolley, elle a du mal à s'y retrouver avec tous les changements elle ne dispose pas de portable ni internet et l'information est changeante,

Josette a de plus en plus de mal à s'adapter aux changements, elle a besoin d'accompagnement pour comprendre, mais surtout de simplification (rien que le renouvellement de sa carte Simpli'Cité a été tout une affaire pour elle)

### Orientation / attitude (ex. pour l'écologie, pour la liberté).

Elle a toujours été indépendante mais commence à décliner et a du mal à s'adapter au changement

### Problèmes/ freins

- Elle utilise parfois les transports en commun mais ils sont de moins en moins adaptés à son usage (remaniement des lignes, accessibilité avec son caddie de courses...)
- L'utilisation du vélo n'est plus envisageable pour elle des lors, comme la majorité de ses conscrits.
- Josette a de plus en plus de mal à s'adapter aux changements,
- Elle apprécierait pouvoir pratiquer la ville sereinement, sans peur de trébucher sur des aménagements urbains mal conçus ou de se faire renverser par des mobilités douces (vélo ou trottinette) qui utilisent les trottoirs à défaut d'autres aménagements pour eux.

### Pistes de solutions

- une lecture plus claire des lignes de TC
- des cheminements piétons ombragés avec des bancs, fontaine à eau ...
- des cheminements sécurisés avec séparation piétons/vélo
- un accompagnement personnalisé pour lui montrer les solutions à sa portée et les comprendre

# 5-Les leviers du changement

Le Conseil de développement durable du Grand Nancy a utilisé, dans sa réponse à la saisine de la Métropole sur les changements de comportement en mobilités, ces quatre procédés heuristiques complémentaires (rapport d'étonnement, biais cognitifs, persona, expertise d'usage). L'idée est de ne pas poser au préalable des « solutions » mais bien des pratiques, généralement individuelles (car chacune et chacun a des « raisons » qui lui sont propres l'amenant à telle ou telle réponse face aux situations qu'elle ou il rencontre). L'usage collectif d'un bien ou d'un service ne peut être en effet que le résultat des choix personnels qui vont se rejoindre dans l'espace commun.

Notre rapport vise ainsi à identifier, plus que des « solutions » (qui présenteraient le risque de concerner et d'intéresser les uns mais pas les autres), les « leviers du changement ». Qu'est-ce qui peut inciter une personne à adapter ses pratiques de déplacement, en fonction de choix raisonnés plutôt que de contraintes subies ?

Pour dégager ces leviers, nous ferons un retour sur le rapport d'étonnement parce que les membres du C3D sont bien dans le cas de figure de personnes dont le bon sens est la force pour faire émerger des idées nouvelles. Nous ferons un retour sur notre expertise d'usage car c'est elle qui est bien au cœur de la valeur ajoutée que représente un conseil de développement dans la co-construction d'une politique publique. Nous partirons des biais cognitifs dont personne n'est exempt, pas moins Einstein que Madame Dupont, pour préconiser des mesures visant à lutter contre toute représentation fautive des situations et des enjeux.

*« Changer de comportement, c'est possible mais les personnes aiment leurs habitudes ; elles structurent leur vie. Si on change de comportement, au fil du temps, il sera peut-être possible de changer d'habitude, et d'y trouver une plus-value, un nouveau confort de vie. »*

# Du rapport d'étonnement aux leviers du changement

Pour rappel, en préliminaire de nos travaux, il nous est apparu nécessaire de laisser s'exprimer l'ensemble des conseillers participant aux groupes de travail sur ce qui les étonnait dans les pratiques, usages, orientations de la Métropole en terme de Mobilité. Ces questions ont été abordées sans hiérarchie mais selon l'ordre dans lequel elles étaient retranscrites.

## Les leviers portant sur les motifs de déplacement

Pourquoi j'amène mon enfant à l'école alors qu'elle/il pourrait y aller seule.e ?



### Une priorité métropolitaine : l'enfant-cycliste, l'avenir du territoire

Pas d'établissement scolaire sans un accès cyclable sécurisé. Convois-vélos sécurisés. Systématiser les garages à vélo dans les écoles. Mettre à disposition des vélos enfants VéloStan. Ateliers de réparation vélos enfants. Ateliers Code de la route et code de la rue dans les écoles. Démarche similaire pour l'enfant-trottinette.

Favoriser le covoiturage-enfants et le pédibus quand la solution vélo n'est pas possible.



### Pour les enfants et les jeunes, une pédagogie vers des modes doux

De nombreux parents ont pris l'habitude d'emmener leurs enfants à l'école ou au collège en voiture. Il y a fort à craindre que cette **habitude se transmette aux enfants**, pour qui cela est ressenti comme une solution évidente. Arrivés à l'âge adulte, ils auront plus de mal à se passer de la voiture. Nous estimons que, pour pouvoir **rompre avec cette habitude, il faut à la fois tenir compte des freins au changement, et proposer un véritable programme pédagogique au sein des établissements scolaires** (par exemple par le déploiement de l'outil *Plan de déplacement établissement scolaire*).

Nous allons examiner surtout les possibilités de report modal en faveur du vélo, pour lequel apparaît un potentiel de développement très important. En plus, le vélo a deux gros avantages par rapport à d'autres solutions (développement transports en commun, parkings-relais, ...) : c'est une solution économique et rapide à mettre en œuvre.

Les principaux freins à l'égard du vélo pour ces déplacements domicile --> école ou collège: peu de parents ont un vélo adapté au transport d'enfants / peurs pour la sécurité des enfants et des jeunes, surtout s'ils ont leur propre vélo / peur de l'insécurité plus forte en l'absence de voie cyclable, ou en cas de manque de continuité de l'itinéraire cyclable / peur du vol de vélo / appréhension des ennuis possibles en cas de crevaison ou de conditions météo défavorables / problèmes de stockage des vélos à domicile ou dans l'établissement scolaire.

Quelques idées pour lever ces freins: à chaque aménagement ou rénovation à l'entrée d'une école, intégrer l'accessibilité à vélo en sécurité. Cela peut passer par la suppression de places de stationnement pour les voitures, à proximité immédiate de l'école, et le remplacement par une solution adaptée de garage à vélo (arceaux, coffres ou containers, zone fermée à clé pendant le temps scolaire, etc.), à réfléchir avec les personnes concernées. Cela peut aussi passer, pour les voies secondaires, par un système de barrières fermées pour les voitures pendant les heures d'entrée et de sortie (7h30 - 8h30 et 16h30 - 18h00 par exemple). On peut fixer comme objectif à moyen terme (2030) de rendre 100% des écoles publiques accessibles par des pistes cyclables sécurisées.

### Développer avec les établissements des actions pédagogiques



Voici quelques éléments qui pourraient faire partie d'un programme pédagogique au sein des établissements scolaires :

- déploiement du dispositif *Savoir rouler à vélo (SRAV)* dans toutes les écoles d'ici 2030;
- cours de pratique du vélo en ville, avec des parcours simulant les situations réelles;
- atelier de réparation des vélos, pour former les jeunes à entretenir et réparer eux-même leurs vélos;
- équipements de sécurité pour le cycliste et pour son vélo; apprentissage du "code de la rue";
- formation à la lecture de plans et de cartes, pour le choix des itinéraires cyclables sécurisés;
- expression des freins et réticences à l'usage du vélo, et recherche commune de solutions.

### Développer des actions collectives et des expérimentations



Des solutions collectives peuvent être expérimentées, pour le report modal vers le vélo ou vers la marche. Par exemple, des collectivités ont mis en place un service de type "Pédibus". L'accompagnement des enfants par un adulte formé permet d'assurer leur sécurité. Les arrêts "Pédibus" fonctionnent comme des stations de transport en commun. Il peut de même être envisagé un service "Covélo": un accompagnateur formé encadre les enfants et les jeunes sur leur trajet à vélo, depuis des points de rassemblement jusqu'à l'établissement scolaire.

Ces expérimentations peuvent faire découvrir tous les avantages du vélo et de la marche: finalement assez rapide, bon pour la santé, sentiment de liberté, satisfaction d'agir positivement pour le climat et la planète, etc.

Pourquoi quand on est automobiliste on ne se met pas toujours à la place des autres usagers (vélo, piétons,...) ?

### Code de la rue



Développement des zones 30. Développement des voies séparées sécurisées. Code de la rue. Aménagement des chaussées pour une circulation apaisée en zones de confrontation des différents usages.

Pourquoi les livraisons ont-elles autant augmenté en parallèle du télétravail (et après la covid) ? moins de déplacements domicile-travail mais plus de déplacements marchandises ?

### Stationnement différencié



Réflexion à mener avec les Vitrites de Nancy sur les types de véhicule adaptés aux priorités nouvelles. Stationnement différencié selon les horaires pour respecter les temps de livraison.

Pourquoi on parle toujours de changer de mode de déplacement et pas de réduction des déplacements et des distances à parcourir ?

### Communication



Campagne de communication, sur des sujets comme : 1 km à pied, ça n'use que mes souliers ; 3 km et plus, c'est le bus qui m'amuse ; pour mes courses, le caddie c'est tout bénéf...

Pourquoi on veut m'imposer de prendre le vélo alors que je veux prendre les transports en commun ?

### Rendre ludique



Des arrêts de bus ludiques, des bus instructifs

Pourquoi je risquerais ma vie à vélo à Nancy ?



### Équité dans l'espace public

Un réseau cohérent et sans interruption de voies cyclables sécurisées dans toute la Métropole. Des panneaux clignotants vélos aux intersections. Équité entre les types de chaussée (autos et vélos) pour le traitement contre le verglas, les feuilles mortes, les objets gênants (poubelles, échafaudages...)

Pourquoi est-ce qu'on voit des fauteuils roulants sur la route ? pourquoi les trottoirs sont si encombrés que cela oblige les personnes en fauteuils roulants à être sur la route ?



### Signalétique différenciée

Une signalétique Fauteuil et Poussettes sur certains trottoirs.

Pourquoi trouve-t-on des trottinettes sur le trottoir ?



### Respect et pédagogie du code de la route

Faire connaître le Code de la route Trottinettes électriques Rollers Skate-boards.

Pourquoi axer la politique de déplacement sur le vélo principalement ?



### Une ville pour tous les usages

La ville des années 70 et plus, c'était le tout-bagnole, la ville de demain, ce sera tous usages.

## Les leviers portant sur l'accompagnement de la Métropole aux changements des pratiques et des mentalités

Pourquoi la Métropole n'apporte pas plus d'aide à l'acquisition ou/et location de vélo à assistance électrique (VAE) ? Pourquoi à la maison du vélo il n'y a plus de vélo électrique disponible et plus de liste d'attente car trop de demande pour les VAE ?



### Un comité de pilotage vélo

Demain, on trouvera tout à la maison du Vélo. Un comité de pilotage avec les usagers à la Maison du Vélo.

Pourquoi ne pas mettre en place les solutions de repli avant les travaux (ex parking relais) ?



### Une stratégie d'ensemble

Besoin de cohérence entre les possibilités de circulation et de stationnement. Là aussi, il s'agit d'une stratégie d'ensemble.

Pourquoi ne pas valoriser les changements des pratiques (covoiturage, usage du vélo ...) par un dédommagement financier ou tickets de transport en commun ?



### Extension de la gratuité

Une réflexion est à mener sur l'extension de la gratuité au-delà du week-end et selon les publics d'usagers. Tarification solidaire. Associer les entreprises dans la stratégie sur les changements des pratiques.

Pourquoi ne pas accompagner le covoiturage pour les petits déplacements sur la métropole par la mise en place d'une application ?



### Application de co-voiturage

Il existe de nombreuses applications de co-voiturage. L'outil met en relation conducteurs et passagers, pour optimiser leurs voyages grâce à un algorithme qui prend en compte les habitudes et les préférences de chacun. Pensé comme un mode de transport collectif au même titre que le bus ou le train, il peut s'articuler avec l'offre de transports existante. Strasbourg vient ainsi, en mars 2024, de lancer Aut'Hop, le covoiturage avec l'une de ces applications.

Pourquoi les conditions de confort des usagers des transports en commun aux arrêts est trop souvent mauvaise (sous dimensionnement, manque d'abri à la pluie/au soleil) ? l'arrêt en face de la gare rue Mazagran est symptomatique de ce qu'il ne faut pas faire ?



### Conseil des usagers

Mettre en place un Conseil des usagers auprès des délégataires des services publics de transport en commun et auprès de la Métropole, dont l'objectif serait notamment centré sur les conditions de confort aux arrêts comme en circulation.

Pourquoi ne pas mettre en place les solutions de repli avant les travaux (ex parking relais) ?



### Une stratégie d'ensemble

Besoin de cohérence entre les possibilités de circulation et de stationnement. Là aussi, il s'agit d'une stratégie d'ensemble.

Pourquoi n'avoir pas plus pris en compte les peurs concernant la sécurité des cyclistes ? au regard des infrastructures cyclables très disparates et peu sécurisantes sur la métropole (contre sens, rupture de piste cyclable, partage de l'espace avec voiture ou bus...)?



### Idem pourquoi risquer sa vie à vélo ?

Pourquoi n'avoir pas plus pris en compte les peurs concernant la sécurité du matériel (vol, dégradation des vélos) ? manque de "garages" à vélos sécurisés ?



### Stationnement vélo sécurisé

Là aussi, besoin d'équité entre les modes de circulation et de stationnement. Le stationnement vélo doit être aussi sécurisé que le stationnement auto. Un vélo, ce n'est pas un objet posé là !

Pourquoi les revêtements routiers sont aussi mauvais ? nids de poule qui mettent des mois à être rebouchés, plots de séparation de voie cyclable non visibles de nuit... ?



### Équité vélo-auto

Où l'on voit que la réponse Équité est récurrente. Une priorité métropolitaine : l'équité vélo-auto.

Pourquoi mettre si longtemps pour les aménagements vélo alors que c'est en grande partie la solution ?



### Inverser les priorités

Le vélo, c'est véloce. La politique du vélo doit l'être aussi, si on inversait les priorités

Pourquoi le réseau de bus est-il si concentré sur la gare (étoile centrale) ?



### Tout le réseau est prioritaire

Il ne doit pas y avoir de lignes prioritaires et des lignes presque oubliées. Tout le réseau est prioritaire et les lignes transversales sont à développer, notamment par un réseau de Citadines. Penser aussi à la SNCF pour les liaisons inter gares et diffuser l'information partout.

Pourquoi avoir opté pour un trolley bus qui ne permet pas à terme la multi modalité avec les TER, contrairement aux Tramway ?

### Intermodalité à développer

L'option du trolley pour la ligne 1 relève d'un choix politique. L'argument économique a été invoqué. Il conviendra de renforcer l'intermodalité dans les équipements à venir.

Pourquoi ne pas avoir profité du changement de tram pour végétaliser réellement la ligne 1 de l'ancien tram : les citoyens auraient adoré avoir une rue saint Dizier une rue Jean Jaurès et une avenue du général Leclerc Vertes avec de l'herbe entre les rails d'un vrai tramway (comme à Strasbourg, Dijon, Reims...) - Une belle opportunité manquée de Rendre Visible la volonté et l'engagement d'écoresponsabilité de la Métropole aux yeux de TOUS... et ainsi de faire évoluer les mentalités : Exemplarité visuelle ?



### Végétalisation prioritaire

Tous les changements de transport en commun doivent être compatibles avec la végétalisation et même la favoriser. Ils doivent être pensés pour apaiser et sécuriser la circulation, en particulier piétonne. La modification des réseaux n'est pas qu'une évolution des modes de circulation mais d'abord un outil de renouvellement urbain, de requalification et d'apaisement dans l'espace public, de création de nouveaux liens entre les communes de la métropole.

A Strasbourg, pour ne citer que cet exemple venant d'une ville voisine, le projet Tram Nord a été ainsi pensé dans ce sens avec un changement total d'affectation d'un axe (l'Avenue des Vosges) et d'une place (Place de Haguenau) aujourd'hui à très forte circulation et qui doivent devenir des zones de tranquillité.

## Les leviers portant sur les spécificités de la Métropole du Grand Nancy par rapport à d'autres villes/territoires

Pourquoi d'autres modes de transport en commun ne sont pas mis en œuvre sur la Métropole : tramway, téléphérique ?



### Innovation

Le C3D, au cours de ses différents mandats précédents, avait déjà apporté sa contribution pour expérimenter dans la métropole de nouveaux modes de déplacements collectifs en utilisant les atouts de notre territoire : la présence de l'eau, les aspects physiques avec de forts dénivelés, des espaces en transition aussi bien au centre de l'agglomération qu'en périphérie... Le projet Urbanloop est l'une de ces expérimentations que nous avons souhaitée et encouragée. Nous entendons les remarques et les craintes exprimées récemment (mars 2024) par l'association Eden sur le lieu d'implantation (parc Saint-Georges). Elles sont à mettre dans le débat concernant ce projet encore expérimental. L'inventivité, l'imagination, la compétence des ingénieurs ne peuvent pas s'arrêter à cette perspective.

D'autres projets pourraient voir le jour en nous appuyant sur les atouts métropolitains et résolument sur les atouts humains avec la forte présence universitaire et donc étudiante dans notre agglomération.

Pourquoi sur la Métropole il y a si peu de places de parking relais ? sans une réelle volonté d'organiser les transports en commun autour d'eux (comme dans les grandes villes du Grand Est...) et pas à toutes les entrées de l'agglomération ?



### Une démarche de benchmark

Le C3D souhaite être directement impliqué par saisine sur le sujet des parkings-relais. Cela pourrait effectivement commencer par une démarche de benchmarking sur les réussites et les échecs dans les villes voisines.

Pourquoi Nancy n'a pas de tramway alors que toutes les grandes métropoles ont un tram (Dijon, Reims, Strasbourg, Angers ...) ?

### Et pour les futures lignes ?



Le tram à Nancy restera, dans la mémoire collective, comme une expérience jugée malheureuse par la plupart des habitants. Le choix du trolleybus pour la nouvelle ligne 1 a été fait en considération de données multiples (d'ordre économique, environnemental, technologique). De fait, le C3D a été peu associé (sinon à la marge) à ce choix sur lequel nous ne reviendrons pas. La question peut se poser pour les futures lignes : peut-on multiplier les types de véhicules selon les lignes ? ne peut-on pas imaginer un « report modal » possible au sein même du réseau ? Pour les usagers que nous sommes, les exigences sont : une vitesse commerciale garantie (ce qui signifie notamment la priorité aux feux, la prise de billets en station), l'affichage dynamique (en station et dans les véhicules), le confort (en station et dans les véhicules), la sécurité en tous lieux. Les Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) sont souvent de nature à répondre à ces attentes sans faire grimper les coûts et donc la fiscalité.

Pourquoi alors qu'on veut multiplier la place du vélo en ville, y a-t-il aussi peu de places sécurisées pour attacher les vélos ? et en particulier autour des facultés alors qu'il y a une forte proportion d'étudiants, une cible prioritaire, pour le développement de l'usage ?

### Une politique des mobilités pour et avec les étudiants



Nancy est une ville qui compte plus de 50 000 étudiants. Il est impensable de concevoir une politique des mobilités dans la métropole sans considérer les besoins spécifiques de cette population, peu argentée, qui se déplace en vagues selon les horaires, qui a une activité nocturne élevée, qui est susceptible plus facilement que d'autres à passer au mode vélo ou autres mobilités douces.

Pourquoi les décisions de choix entre tram et trolley se sont concentrées absolument sur la montée de Brabois ?

### S'adapter aux dénivelés



Nancy et son agglomération se caractérisent par des dénivelés importants (entre 185 mètres et 350 mètres) et aucune rue n'est plate. Il n'y a donc pas que la situation de la montée de Brabois, il y a Boufflers, la montée des villages sur les côteaux, etc. Cela induit les choix technologiques : proposer un matériel roulant adapté pour les TC, des vélos à assistance électrique (VAE), des facilités pour les personnes à mobilité réduite...

Pourquoi le réseau de transport en commun dessert si peu certaines villes de la métropole qui ont vu grandir ces dernières années leur population ?

### Une offre adaptée pour tous les communes de la métropole



A chaque nouvelle offre d'habitations doit correspondre en temps réel une offre de mobilités adaptée (en temps réel, parce que lorsqu'une habitude est prise pour les nouveaux résidents, il est ensuite très difficile d'en changer). La mobilité est aussi bien sûr un facteur d'attractivité pour les nouvelles résidences. La population n'évolue pas non plus seulement en quantité mais en qualité (caractéristiques) : vieillissement de certains quartiers ou au contraire rajeunissement (lorsque des étudiants ou des jeunes ménages s'y installent), appauvrissement dans les quartiers populaires, et mixité sociale.

Pourquoi certaines décisions sont prises sur la base de chiffres et statistiques qui datent de plus de 10 ans ?

### Mise à jour des données de trafic



L'observation continue doit être un des principes de la politique de mobilité : mesure de trafics, enquêtes et études. Les indicateurs de comptage semblent être de moins en moins utilisés. Sont-ils remplacés par d'autres technologies (caméras, applications...) ?

## Les leviers visant à changer la place de la voiture en ville et dans la Métropole

Pourquoi, si on veut développer la voiture électrique, il y a aussi peu d'infrastructure de recharge dans les rue de la métropole et en centre ville particulièrement ? Trop de rallonges qui sortent des immeubles pour courir sur le trottoir et recharger une voiture en stationnement fleurissent.

### Multiplier les postes de recharge



Multiplier les postes de recharge. Il faut cependant noter que l'utilisation privée de l'espace public n'est tolérée que très ponctuellement et si elle ne met pas en danger la sécurité d'autrui. Le « Code de la rue » pourrait aborder ce sujet, aujourd'hui dans un vide juridique ou réglementaire.

Pourquoi y a t'il des voitures toujours plus grosses en ville ?

### Une sobriété dimensionnelle



Il est nécessaire de travailler non seulement sur la sobriété organisationnelle (court-voiturage, autopartage) et la sobriété servicielle (report modal), mais aussi sur la sobriété dimensionnelle (réduire la taille des véhicules). On peut aussi rappeler que le Code de la route interdit de déborder son véhicule sur les trottoirs et sur la chaussée.

Pourquoi incite-t-on les plus jeunes, dès 14 ans, à se déplacer en AMI (petite voiture électrique sans permis) ?



### Ne pas habituer les plus jeune à la voiture individuelle

Rappeler le cadre légal. L'AMI n'est pas accessible sans permis dès 14 ans. En réalité, il faut avoir au minimum le permis AM (Apprenti Motard) ou être né avant le 1er janvier 1988 pour prendre en main son volant. Pour intervenir dans ce domaine, il faudrait donc augmenter les exigences du permis AM. Quant à la conduite accompagnée, à partir de l'âge de 15 ans, il est aussi possible d'augmenter les mesures de sécurité. Mais on entre là dans le cadre législatif. La Métropole peut agir sur la sensibilisation des jeunes à la sécurité routière par une démarche volontariste.

Pourquoi y a-t-il autant d'étudiants en voiture à la fac par rapport à d'autres villes étudiantes ? et surtout, pourquoi aucune solution ne leur est proposée pour stationner leur véhicule en extérieur de façon sécurisée la semaine ?

### Proposer du stationnement longue durée



Si la voiture est utilisée par les étudiants pour le trajet domicile parental-ville d'études, rendre possible le stationnement de longue durée (5 jours) sur les parkings-relais, sans rendre ceux-ci obstrués par les « ventouses ». Les parking-relais doivent être sécurisés. Développer une stratégie Vélo pour les étudiants en lien avec le CROUS.

Pourquoi l'usage du covoiturage est aussi peu développé (cofinancement de la Métropole) ?

### Stratégie co-voiturage



Développer, comme à Strasbourg (voir plus haut), une stratégie métropolitaine de co-voiturage.

Pourquoi la circulation est-elle toujours aussi peu fluide en ville ? Il serait préférable d'anticiper les plans de déplacements plutôt que de les faire subir aux automobilistes et autres : Augmentation de la pollution - Nancy : 4ème ville la plus embouteillée en 2023 !!!

### Communiquer sur l'application de stationnement



Rendre le transit dissuasif. Mieux informer sur l'application qui indique aux automobilistes où aller se stationner, plutôt que de les laisser tourner en rond inutilement dans la ville en polluant. Permettre au C3D d'avoir une information technique précise sur le PC circulation de la Métropole.

Pourquoi tant de camions et de poids lourds en centre-ville ?



### Plan logistique et concertation avec les professionnels

Le premier facteur de pollution de la ville vient du trafic autoroutier dans sa périphérie, mais ce sujet sort du cadre de notre saisine. En ce qui concerne l'entrée des poids lourds dans l'agglomération, elle doit faire l'objet d'une concertation avec les professionnels.

Pourquoi est-ce toujours plus facile de prendre sa voiture qu'un autre mode ?

### Rendre plus intéressant le recours aux autres modes



Question très générale mais c'est la question de fond de notre contribution : comment changer les pratiques de mobilité ? En faisant en sorte que la solution de prendre sa voiture soit la moins intéressante pour le déplacement, que ce soit en temps ou en argent.

Pourquoi ne pas changer de paradigme sur la place de la voiture et inverser la norme ?



### Pas une réponse mais des réponses - réfléchir en système

Les cinquante dernières années (au moins) ont été les décennies de la bagnole. Pour inverser la norme, la réponse doit être systémique. Construire une stratégie de mobilité avec les usagers et axée sur les modes de vie. On ne se déplace par pour se déplacer mais bien dans un but précis c'est donc au public et aux usagers qu'il faut prêter attention. Au lieu de réfléchir comme habituellement en matière de modes de transports, préoccupons-nous des catégories de personnes et de leurs besoins. C'est l'expérience-voyageur qui nous intéresse. Notre analyse est systémique, centrée sur l'utilisateur (d'où la méthode par Persona) et ne se circonscrit pas au seul territoire métropolitain mais à tout le bassin de vie (car les usagers, utilisateurs de l'espace public urbain, viennent d'une aire géographique large de plusieurs dizaines de kilomètres).

Pourquoi les infrastructures pour les voitures sont linéaires et complètes à l'inverse de celles pour les piétons ou vélos ?



### Lien urbanisme et mobilités / la ville 1/4 d'heure

Articuler étroitement les politiques d'urbanisme et la politique des mobilités dans une stratégie d'ensemble pour redessiner la ville (la ville des usages, la ville à vivre, la ville du 1/4 d'heure, la ville qui respire, la ville apaisée...).

Penser Réseau et pas seulement Lignes.

Cette ville du 1/4 d'heure doit être multipôles. La question n'est pas le temps (15mn 20mn) mais une autre manière de penser la ville. Chaque espace de vie doit retrouver dans ces pôles/quartiers les 6 raisons de trouver ce dont nous avons besoin pour bien vivre :

- un logement décent,
- une manière de travailler qui n'oblige pas à se déplacer vite et loin,
- la possibilité de courses locales qui ne grèvent pas nos budgets,
- des lieux pour accéder à la santé physique et mentale,
- des lieux culturels,
- un épanouissement dans l'espace public.

Nancy ville se retrouve en 3ème place dans ce challenge des villes françaises du 1/4 d'heure. Profitons de cette réalité pour accentuer une opportunité pour les 20 communes de la métropole. Des premières briques de ces nouvelles proximités ont été mises en place sur le territoire telles que la construction de maisons de santé à Tomblaine ou à Laneuveville-devant-Nancy dans le cadre de programmes de rénovation urbaine ou de construction d'écoquartiers. Ces exemples illustrent par ailleurs la manière dont les problématiques sociétales (raréfaction des personnels de santé) et urbaines peuvent déboucher sur une réponse créative commune et au service des citoyens.

Une véritable stratégie qui s'engage pour toutes les communes est de nature à engager voire accélérer un espace dans lequel il fera bon vivre. Nous ne pouvons pas restructurer une organisation de pôles définis :

- habitat de plus en plus éloigné des autres lieux pour des raisons financières,
  - travail où une nécessaire évolution est à mettre en place pour délocaliser au plus proche du domicile des lieux de travail collectif pour toutes les activités délocalisables,
  - santé qui arrête de concentrer sur le CHRU et désertifie le reste des lieux de vie,
  - culture avec des collaborations entre les lieux culturels pour une complémentarité et plus une course au sensationnel ou commerce avec un commerce local accessible financièrement.
- On le voit : rien ne sera simple.



### **Changement de mode de vie, télétravail et réduction des besoins en mobilité**

Cela rejoint le paragraphe précédent : Réfléchir sur une diminution des trajets domicile-travail dans la semaine et réfléchir à des espaces de coworking ou des espaces dédiés de l'entreprise plus proches du domicile sont. Restera les activités non délocalisables.

# De l'expertise d'usage du C3D aux leviers du changement

## Engagement du C3D sur la question du « Code de la rue », pour apaiser les mobilités et la complémentarité des modes de déplacement



### Une participation aux réflexions de la Métropole

Dès 2013 dans ses travaux sur la place du vélo en ville puis dans celui sur les piétons au cœur des politiques de mobilités, le C3D évoquait la nécessité d'être pédagogue, notamment sur le fonctionnement des Zones 30, tant pour les automobilistes que pour les cyclistes, travailler à la réalisation d'un code de la rue reprenant la réglementation du code de la route et surtout préconisant des règles de bon sens et de savoir vivre ensemble. Guide à diffuser largement dans les écoles, les entreprises, les autoécoles, support de communication de l'agglomération....

Le C3D a participé à l'élaboration du code de la rue du Grand Nancy réalisé en 2016, mais celui-ci est resté trop "confidentiel" et est à remettre au goût du jour notamment dans le cadre du développement soutenu des modes actifs voulu par la Métropole. Nous sommes prêts à poursuivre notre collaboration avec les services de la Métropole et notamment dans les ateliers cohabitation bus/vélo qui traiteront de cette thématique.

Il poursuit les réflexions dans les travaux d'actualisation et de refonte du code de la rue engagés par la métropole actuellement.

## Les mobilités une question traitée de nombreuses fois



### En 2019, Contribution dans le cadre de la mise en place de la vignette Crit'Air sur le Grand Nancy

Dans le cadre de la mise en œuvre de la circulation différenciée au regard des enjeux de santé publique sur la Grand Nancy, et de la consultation publique sur ce dispositif en cas de pic de pollution, le C3D a fait part de ses observations dans un contexte élargi d'objectifs et de périmètre d'amélioration de la qualité de l'air, y compris au-delà des pics de pollution. Cette contribution s'inscrit dans la continuité des travaux et de la vision holistique de la Ville. Au-delà des procédures d'information et d'alerte préfectorales, la contribution vise à proposer des pistes d'actions, des pistes pour des politiques volontaristes, en cohérence avec les ambitions affichées en matière de santé, et plus largement de métropole du mieux-être. Développer une vision globale des mobilités et un modèle plus vertueux en termes d'aménagement du territoire ont été au cœur de nos réflexions. Enfin, nous avons souligné la nécessité de travailler avec les usagers dans le cadre de débats pour les sensibiliser, les inciter, les accompagner dans les transitions.

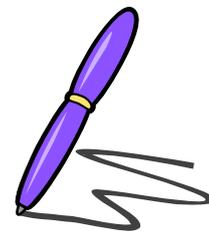
## Des compétences internes en matière de mobilités



Qu'il s'agisse de l'ensemble des membres du C3D et plus particulièrement des membres représentant les associations, la FNAUT, les représentants des 20 communes, des représentants des entreprises et des syndicats, de par leur expérience du terrain et leur vécu du territoire pour y habiter ou y travailler chacun des membres est en capacité d'apporter son expertise en matière de mobilités.

# ANNEXES

# Une saisine du Président de la Métropole



Une saisine est une demande émanant du Président de la Métropole qui sollicite l'expertise du C3D sur toute question relative à l'amélioration des politiques publiques.

**métropole**  
**GrandNancy**

**Mathieu KLEIN**  
Président de la Métropole du Grand Nancy  
Maire de Nancy

Nancy, le **- 3 OCT. 2023**

Conseil de Développement Durable  
du Grand Nancy  
22-24 Viaduc Kennedy  
54000 NANCY

A l'attention des membres du Bureau

Objet : Saisine du C3D sur les changements de comportements en mobilités

Mesdames, Messieurs,

La Loi Climat et Résilience de 2021 impose aux agglomérations de plus de 150 000 habitants la création au plus tard le 31 décembre 2024 d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) afin de réduire l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

La pollution de l'air est un enjeu de santé publique majeur qui impacte significativement l'espérance de vie des habitants de notre territoire. La « ZFE-m » en visant le secteur des transports, le premier émetteur d'oxydes d'azote et le deuxième émetteur de particules fines PM2,5, fait partie des actions publiques prioritaires pour la reconquête de la qualité de l'air.

Pour agir sur le volet des déplacements en véhicules particuliers, le Plan Métropolitain des Mobilités (P2M), adopté le 21 novembre 2021, fixe des objectifs ambitieux d'évolution des parts modales. Le P2M prévoit le déploiement d'une offre de transport en commun, voies cyclables, cheminements piétons - alternative à l'automobile pour les trajets les moins longs.

Ce contexte nouveau constitue l'opportunité d'encourager les habitants à réinterroger leurs modes de déplacement et à privilégier les mobilités douces, décarbonées et inclusives pour la santé de tous.

C'est pourquoi, il nous paraît essentiel et indispensable d'associer le Conseil de Développement Durable et – au vu des enjeux et du défi à relever – dans une forme nouvelle et ce, afin d'identifier comment la Métropole pourrait accompagner ses habitants mais également ceux des territoires limitrophes à modifier leurs modes de déplacement et créer ainsi les conditions d'un report modal significatif, conforme aux attendus du P2M.

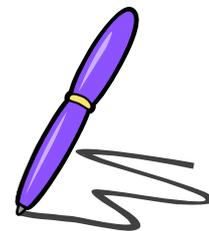
**Votre contribution devra également alimenter notre dispositif des mesures d'accompagnement à la mise en place de la ZFE-m.**

Sur ce sujet technique, complexe et aux implications multiples (sanitaire, économique, sociale, environnementale...), la Métropole propose à titre exceptionnel un engagement financier à hauteur de 10 k€ permettant au C3D de mobiliser un bureau d'études à même de fournir le matériel de connaissance en mobilité, de l'accompagner dans l'animation des travaux et de faire de cet accompagnement un atelier reproductible sur le territoire, voire sur les territoires voisins.

Je me félicite de pouvoir compter sur votre participation et souhaite que cette collaboration contribue au mieux à l'atteinte des objectifs territoriaux.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

# Réponse à saisine



Réf: SB/23004  
Objet: Réponse saisine comportements en mobilités et ZFE

À L'attention de Monsieur Mathieu KLEIN  
Président de la Métropole du Grand Nancy

## Le Bureau

Nancy, le 20 octobre 2023

Monsieur le Président,

Lors de notre plénière du 3 octobre vous avez sollicité, le Conseil de développement durable afin qu'il participe à identifier les moyens pour accompagner les habitants de la métropole, mais également ceux des territoires limitrophes, dans l'adoption de comportements en mobilités plus durables. Ceci s'inscrit en particulier dans la perspective prochaine de la mise en place de la Zone à Faible Emission.

Nous vous remercions du temps d'accoutumance en plénière, pendant laquelle élue et services nous ont permis de prendre rapidement connaissance du dossier.

Nous avons le plaisir de vous informer que le Bureau, réuni le 19 octobre dernier, a accepté cette saisine et le C3D apportera sa vision et ses propositions sur un sujet crucial pour le territoire et pour les grands nancéiens car il touche à leur mobilité, à la qualité de vie, aux enjeux des transitions et de changement climatique, à leur santé...

Les délais sont assez contraints pour rendre une contribution en février 2024 mais nous les tiendrons et acceptons l'offre de nous faire accompagner par un bureau d'études pour trouver les informations nécessaires et nous aider dans l'animation de nos réunions.

Cette contribution s'inscrit dans la continuité des travaux et de la vision du C3D en matière de mobilité. Un avis construit au fil des ans et des mandats.

En dehors de nos travaux sur le P2M dans cette nouvelle mandature et sur le PCAET, notre instance a déjà travaillé sur cette thématique à au moins 10 reprises et s'appuiera sur les diverses contributions qui ont porté tant sur le vélo, que la marche à pieds, les aménagements pour les transports collectifs, les espaces publics... mais également sur la mise en place de la vignette Crit'air et plus précisément sur les mesures d'accompagnement de la population et des professionnels en 2019. Nous aurons donc de la matière à proposer.

La méthode devra permettre de conduire à l'acceptabilité sociale de ces transitions, puis à leur adhésion. En dehors des solutions techniques à apporter il est indispensable de comprendre et prendre en compte les modes de vie, la diversité des publics et des profils des utilisateurs, les motifs de déplacements et ce qui motive les choix actuels et provoquera, motivera le changement.

Ainsi, sans faire les conclusions de nos travaux avant d'avoir réfléchi collégialement, ce que nous défendons depuis toujours c'est un changement de pratiques pour l'élaboration et la coconstruction des politiques publiques de la part des élus et des services. La complexité de la réponse à apporter en matière de mobilités doit davantage se concentrer sur ce qu'il faut mettre en œuvre pour lever les freins, donner les moyens d'agir pour accompagner ce report modal en termes d'infrastructures à l'échelle du bassin de vie, de cohérence de l'offre de transports, mais également et surtout d'aménagement des espaces publics, de convivialité, d'offre de services, d'organisation urbaine, de fiabilité, d'information, de pédagogie...

Aussi, nous aborderons cette saisine sur les termes de changement de mobilités mais surtout de la construction de cette offre et du dialogue élus/citoyens/services pour favoriser ce changement.

En vous remerciant, Monsieur le Président, de toute l'attention que vous voudrez bien porter au travail de notre assemblée, nous vous prions de recevoir nos salutations les meilleures.

*Les membres du Bureau*

Copie : S Gruet, P Hatzig, L Wieser, S Ten Eyck, T Chéron, K Kemiche, M Viole, JJ Rihm, JC Erbstein, R Kordus, V Escoffier

Conseil de développement durable du Grand Nancy



L'agglomération du Grand Nancy est particulièrement exposée aux pollutions de l'air par les particules fines et par le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Quatre habitants sur cinq respirent quotidiennement des valeurs supérieures au seuil maximal recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé. Cela réduit l'espérance de vie avec une estimation de plus de 180 décès par an imputables à ce facteur de morbidité. Or on sait que le transport routier est responsable de 75 % des émissions de NO<sub>2</sub>. Il y a donc un devoir d'agir.

C'est une question de santé publique et le temps presse, pour le bien de tous et en premier lieu de nos enfants.

Le Conseil de développement durable du Grand Nancy, assemblée citoyenne formée de bénévoles vivant dans l'une des vingt communes de la métropole, contribue par ce rapport à avancer ses idées pour changer les comportements en mobilités des habitants.

L'obligation légale de mettre en place une Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) pour les véhicules les plus polluants pour le Grand Nancy, territoire classé zone de vigilance, ne donnera des résultats que si les pratiques changent et elle ne sera pas suffisante à elle seule pour retrouver un air sain à Nancy.

Cette contribution présente les leviers du changement : sécuriser les déplacements doux, accompagner le report modal (passer d'un mode de transport à un autre), changer la ville pour changer la vie, se déplacer moins pour se déplacer mieux...



<http://conseildedeveloppementdurable.grandnancy.eu>



[conseil.developpement.durable@grandnancy.eu](mailto:conseil.developpement.durable@grandnancy.eu)



C3D Grand Nancy

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

