



Ville de Jarville la Malgrange

CONSEIL MUNICIPAL DU 22 FEVRIER 2022

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE

Etaient présents :

M. MATHERON, M. ANCEAUX, Mme PERRIN, M. MANGIN, Mme DECAILLOT (jusqu'à la délibération n°2 inclus), M. GIACOMETTI, Mme WUCHER, Mme CAHÉ, M. BAN, Mme PETOT, Mme DESFORGES, M. CARO, M. KIBAMBA, Mme BUFFET, Mme BRONNER (jusqu'à la délibération n°3 inclus), Mme ESNAULT (jusqu'à la délibération n°1 inclus), M. CHATEAU, M. VIGO (jusqu'à la délibération n°2 inclus), M. LAURENT, M. GUYOMARCH, Mme MANGIN
M. DAMM, Mme POLLI, M. GACHENOT, Mme LANGARD (jusqu'à la délibération n°2 inclus)
M. LAVICKA, M. GECHTER

Etaient excusés et représentés :

Mme DECAILLOT, excusée et représentée par M. CHATEAU (à partir de la délibération n°3)
Mme BRONNER, excusée et représentée par Mme DESFORGES (à partir de la délibération n° 4)
Mme ESNAULT, excusée et représentée par Mme WUCHER (à partir de la délibération n°2)
M. Stéphane VIGO, excusé et représenté à partir de la délibération n°3)
Mme HELOISE, excusée et représentée par M. ANCEAUX
Mme LANGARD, excusée et représentée par M. DAMM (à partir de la délibération n°3)

Etait absent :

M. DARNE

DESIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE

Cindy MANGIN

ADOPTION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 15 DECEMBRE 2022

Le procès-verbal est adopté à la majorité des membres.

DELIBERATIONS

**COMMUNICATION AU CONSEIL MUNICIPAL
DECISIONS DU MAIRE**

DECISIONS RELATIVES A LA REALISATION DES EMPRUNTS (ART. L.2122-22 3°)

Décision n°	Description de l'emprunt
88/2021	Vu le besoin d'emprunt inscrit au Budget Primitif 2021 pour le financement du Projet de ville, un emprunt d'un montant de 459 000,00 € a été souscrit auprès du Crédit Agricole de Lorraine
102/2021	Vu le besoin d'emprunt inscrit à la Décision Modificative N° 3 pour le financement du Projet de Ville, un emprunt d'un montant de 1 000 000,00 € a été souscrit auprès de la Banque Postale.

DECISIONS RELATIVES AUX REGLEMENTS DE MARCHES ET CONTRATS (ART. L.2122-22 4°)

Décision n°	Objets	Co-contractants	Montants
85/2021	Convention financière de formation d'apprentissage en vue de l'obtention du CAP AEPE qui se déroulera du 30/08/2021 au 29/08/2023.	CFA Campus des Métiers Grand Est/CEPAL de Laxou	4 000,00 € TTC
86/2021	Avenant au marché de prestation de service pour la gestion de l'accueil et l'animation périscolaire du matin, du soir et du temps de restauration scolaire 2018-2022 pour assurer l'encadrement sur le temps de la pause méridienne (1 à l'école maternelle Erckmann-Chatrian, 1 à l'école Louis Majorelle, 2 à l'école élémentaire Erckmann-Chatrian).	LORANIM	17 976,00 € TTC
87/2021	Prêt d'un véhicule Samedi 4 décembre 2021 Pour le transport des Bénévoles et Enfants au Défilé De la Saint Nicolas.	Institut des Sourds de La Malgrange	Gratuit
93/2021	Marché concernant l'acquisition de badgeuse à l'ensemble des agents du Centre Technique Municipal, des Serres Municipales et de la Structure Multi-Accueil les Capucines.	Société BODET SOFTWARE	<ul style="list-style-type: none">• 6 678,00 € T.T.C. pour les prestations/matériels• 456,00 € T.T.C. pour les formations conventionnées• 49,80 € T.T.C. de loyer mensuel
100/2021	Contrat de dégraissage éco vapeur – Hotte de la cuisine du Kiosque	Société SDI VENTILATION	541,26 € T.T.C. /an
01/2022	Contrat de mise à disposition de personnel pour le remplacement ponctuel des ATSEM des écoles maternelles de Jarville-la-Malgrange.	Association PARTEGO FR Services	Coût horaire : 20,90 € T.T.C.
10/2022	Marché de service pour l'entretien de l'Espace La Fontaine	ONET SERVICES	Estimation annuelle : 16 596,00 € T.T.C.
11/2022	Mission de contrôle technique pour le lot 6 – Electricité dans le cadre des travaux de réaménagement de l'Hôtel de Ville	Société SOCOTEC	1 440,00 € T.T.C.
12/2022	Mission de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé des travailleurs pour les travaux de réaménagements de l'Hôtel de Ville	Société PREVLOR	1 134,00 € T.T.C.

DECISIONS RELATIVES AUX LOUAGES DE CHOSES (ART. L.2122-22 5°)

Décision n°	Objets	Montants
84/2021	Convention utilisation et gestion du gymnase Albert Camus entre le Syndicat Intercommunautaire Scolaire du 1 ^{er} Cycle de Nancy et la Ville de Jarville-la-Malgrange.	Gratuit
103/2021	Résiliation d'une convention d'occupation précaire et révocable – Appartement F2 sis 26 rue Georges Clémenceau à compter du 31 octobre 2021.	/
02/2022	Mise à disposition de matériel ludique (jeux) de la Ludothèque « Le Hérisson » avec le Collège Albert Camus dans le cadre de l'action « Club Jeux » porté par le Collège Camus sur l'année scolaire 2021-2022.	Gratuit
03/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau.	40,00 € T.T.C. /mois
04/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau.	40,00 € T.T.C. /mois
05/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau.	40,00 € T.T.C. /mois
06/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau au profit de L'ESCALE.	Gratuit
07/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau.	40,00 € T.T.C. /mois
08/2022	Contrat de location d'une place de parking sise 26 rue Clémenceau.	40,00 € T.T.C. /mois
09/2022	Convention d'occupation temporaire et précaire mettant à disposition deux bâtiments désaffectés au 67 et 69 rue de la République à la Gendarmerie du Grand-Est.	Gratuit

DECISIONS RELATIVES A L'INDEMNISATION DE SINISTRES (ART. L.2122-22 6°)

Décision n°	Type de Sinistre
90/2021	Indemnisation sinistre dégâts des eaux à l'Hôtel de Ville : encaissement de la somme de 20361,00 € T.T.C.
91/2021	Indemnisation sinistre DO parquet au Kiosque : encaissement de la somme de 8 000,00 € T.T.C.

DECISIONS RELATIVES A L'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS (ART. L.2122-22 26°)

Décision n°	Projets
89/2021	Demande de subvention auprès de la Caisse d'Allocations Familiales de Meurthe-et-Moselle dans le cadre du Fonds « publics et territoires » Cette convention s'inscrit dans l'axe 5 : « aide aux structures petite enfance en difficulté » et précise les modalités d'attribution du soutien financier apporté par la CAF de Meurthe-et-Moselle à la Structure Multi-accueil « Les Capucines ». La subvention attribuée par la Caisse d'Allocations Familiales s'élève à 36 990,00 €.
107/2021	Demande de subvention à l'Agence Rhin Meuse au titre du Plan d'accélération « eau 2021 » concernant le projet de désimperméabilisation et végétalisation des cours d'écoles et d'accueil périscolaire d'un montant prévisionnel d'études et de travaux de 896 457,00 € H.T.

Le Conseil Municipal a pris acte de la communication des décisions du Maire.

N°1

PLAN METROPOLITAIN DES MOBILITES - P2M

Que ce soit pour étudier, travailler, se cultiver, se détendre, se rendre dans un commerce ou pour se soigner, nous avons toutes et tous besoin de nous déplacer quotidiennement, et souvent plusieurs fois dans la journée.

A l'échelle du Grand Nancy, ce sont chaque jour quelques 260.000 Grands-Nancéiens et 100.000 visiteurs qui parcourent près d'un million de déplacements ; autant de trajets à pied, à vélo, en voiture ou en transports en commun qui influent fortement nos modes de vivre, de penser et d'appréhender le territoire métropolitain et son bassin de vie.

Dans le monde hyper mobile et interconnecté que nous connaissons, ces mobilités ont des conséquences lourdes à la fois sur nos modèles de développement économique et d'aménagement des territoires, comme sur les réponses que nous devons apporter aux grands enjeux de santé publique, de justice sociale et de transition écologique.

A l'heure de la 26^{ème} Conférence Internationale des Parties (COP26) de Glasgow, l'urgence climatique nous impose de réinventer de nouveaux modèles urbains capables de concilier un développement durable, un meilleur vivre ensemble, des villes plus sûres, plus conviviales et plus accessibles.

L'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité de vi(II)e, l'accès de chacun aux services et plus globalement le renouvellement des manières d'appréhender l'aménagement des espaces publics correspondent à une aspiration profonde de nos concitoyens.

La présente délibération pose une ambition forte pour réinventer les mobilités dans le Grand Nancy, une (r)évolution qui s'inscrit dans la dynamique plus large de transformation urbaine engagée depuis le début de ce mandat.

Le 8 octobre 2020, le Conseil métropolitain du Grand Nancy a en effet acté à l'unanimité l'engagement d'un plan métropolitain des mobilités (P2M) ayant pour objectif de déterminer l'organisation des mobilités métropolitaines de demain.

Au terme d'un travail approfondi alliant réflexions stratégiques, prospectives financière et budgétaire, le Conseil métropolitain a confirmé le 11 février 2021 par une nouvelle délibération un changement radical de stratégie en matière de mobilités, afin de définir un nouveau projet offrant non seulement une alternative réaliste à la fin du tramway actuel (TVR), mais qui réponde aussi plus largement aux aspirations et aux besoins exprimés par l'ensemble des usagers des transports en commun, des mobilités actives (marche, vélo, trottinettes, etc...), des nouveaux engins de déplacement personnel motorisés et bien-sûr des automobilistes.

Avec 50 % des déplacements effectués en véhicules particuliers (dont la moitié faisant moins de 3 km), le Grand Nancy n'échappe pas à cette réalité nationale qui a contribué, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, à donner à l'automobile une place prépondérante – devenue aujourd'hui insoutenable tant en matière de pollution atmosphérique et sonore (malgré des progrès technologiques indéniables qui doivent se poursuivre) que de juste partage de l'espace public. S'il n'est pas question de chasser la voiture de la ville, l'objectif de rééquilibrer la place de chaque mode de déplacement est une nécessité réaffirmée ici avec force.

Les premiers contours et conditions de l'élaboration de ce P2M ayant ainsi été posés, cette troisième délibération vise à engager la Métropole du Grand Nancy dans une phase de déploiement opérationnel.

Cette nouvelle étape s'appuie sur une étroite concertation avec les citoyens (au moyen des Assises de la Mobilité notamment), avec les « experts d'usages » (réunis dans un Comité des partenaires réunissant acteurs

économiques, employeurs, acteurs sociaux et institutionnels, usagers, citoyens et riverains), avec les différentes instances métropolitaines bien-sûr mais aussi avec les territoires voisins qui s'inscrivent dans le bassin de mobilité nancéien (Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy, Multipole Nancy Sud Lorraine, EPCI voisins), et bien entendu avec le Département de Meurthe-et-Moselle, la Région Grand-Est et l'État.

Le rapport qui suit détaille ainsi dans un premier volet les enjeux, les objectifs et la méthodologie retenue pour conduire cette stratégie de révolution des mobilités à court, moyen et long terme dans la Métropole du Grand Nancy.

La seconde partie décline ensuite, secteur par secteur (transports en commun, vélos, espaces piétons, circulation motorisée, logistique urbaine, tarification, aménagement des espaces publics, innovation & numérique), un plan d'action ambitieux au service d'un « choc des mobilités » qui doit s'engager dès demain et pour les 15 années à venir au service des Grands-Nancéiens.

1. Le Plan Métropolitain des Mobilités du Grand Nancy (P2M) : vers une révolution des mobilités, dès demain et pour les 15 années à venir

1.1 - Qu'est-ce que le P2M ?

Le P2M propose une vision stratégique et prospective de long terme à l'échelle du Grand Nancy ainsi qu'à l'échelle du bassin de vie pour tenir compte des réalités quotidiennes des mobilités, et répondre aux enjeux d'aménagement du territoire et d'amélioration de l'accessibilité des pôles économiques, sociaux, universitaires et culturels générateurs de trafics. En appréhendant de manière globale l'ensemble des politiques de mobilités, il vise à construire de la cohérence entre les différentes politiques publiques et à éclairer la décision politique de court et moyen terme pour enclencher une nouvelle dynamique au service des habitants et des entreprises.

Le P2M propose une stratégie à 15 ans avec des orientations opérationnelles à court, moyen et long termes. Il structure les objectifs de travail pour les années à venir et constitue le document socle pour l'élaboration du volet mobilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat et Déplacement (PLUi-HD), dont les travaux vont se poursuivre en vue de son approbation en 2024. Le P2M sera ainsi enrichi et décliné à travers une Orientation d'Aménagement et de Programmation "mobilités" ainsi qu'un Programme d'Orientations et d'Actions dans un objectif de transversalité avec l'ensemble des enjeux d'aménagement durable de la Métropole.

Pour faciliter sa lecture et son appropriation, il a été conçu selon des objectifs de parts modales et d'approche intégrée à l'échelle du bassin de vie. Il se décline selon des grandes thématiques opérationnelles : les transports en commun, les plans cyclable et piéton, le stationnement, la circulation automobile, la logistique urbaine, le droit à la mobilité, et les innovations. Il conclut en proposant des opérations emblématiques sur des lieux choisis, et en abordant les enjeux de calendrier ainsi que les engagements financiers induits.

1.2 - Des objectifs ambitieux pour garantir des mobilités efficaces, apaisées, décarbonées et solidaires

Les objectifs généraux poursuivis par le Grand Nancy au travers de son P2M sont :

- **concevoir une approche des mobilités dans leur globalité, et de façon systémique utilisant tous les leviers disponibles (tarification, investissements d'infrastructures nouvelles, stationnement, partage de l'espace urbain)**, avec des offres de transport attractives, complémentaires et concurrentielles à la voiture individuelle. Pour ce faire, la diversité des territoires doit être prise en compte dans la construction des solutions de mobilité, de leur forme urbaine à leur histoire ;
- **viser un important report modal**, au sein même de la Métropole et plus globalement dans le bassin de vie, afin de mieux maîtriser les flux automobiles quotidiens. Ces objectifs chiffrés détaillés plus avant dans le texte visent à contenir les nuisances engendrées par la saturation automobile en termes de pollutions (visuelles, sonores et atmosphériques), d'occupation de l'espace public et de qualité de vie ;
- **accompagner les évolutions sociétales**, les modes de vie et les habitudes de déplacements, qui bouleversent les besoins en mobilité. Il s'agit de prendre en compte de manière coordonnée les nouvelles formes de mobilités, la réalité d'un monde connecté, tout en tirant les enseignements de la crise de la COVID19 qui nous a montré également au travers du télétravail et de l'augmentation de l'usage des modes actifs, par exemple, que des alternatives existaient. Aux côtés de ces nouveaux paradigmes, les offres traditionnelles restent et resteront structurantes ;
- **penser l'intermodalité comme une composante première de la chaîne des mobilités** en facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre, à toutes les échelles du territoire métropolitain et du bassin de vie ;
- **réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)**: le secteur des transports et de la mobilité contribuait en 2018 pour 22% aux émissions de GES du territoire de la Métropole. D'ici 2030, le secteur des transports devra avoir réduit de 28% ses émissions, conformément avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Si les évolutions technologiques de décarbonation du parc automobile, Poids Lourds et Transports en Commun (Véhicules électriques, Hydrogène, ...) permettront d'atteindre une partie de ces objectifs, une évolution fondamentale et structurante des parts modales devra avoir lieu. Plus

particulièrement, le Grand Nancy se fixe des objectifs ambitieux en termes de parts modales en réduisant celle de l'autosolisme, tout en développant celles du covoiturage, des transports en commun, de la marche à pied et du vélo.

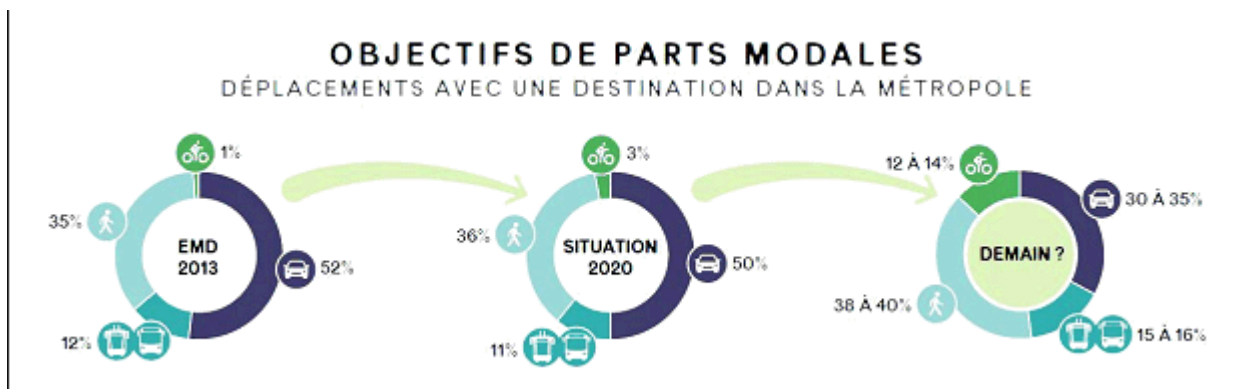
Ainsi, concrètement, la Métropole se fixe comme objectifs opérationnels :

- **atteindre en 2030 une part modale du Vélo entre 12 et 14%, contre 3 % aujourd'hui.** L'objectif national du Plan Vélo est de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030 (15 % en 2050, conformément à la SNBC initiée par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte). En tant que territoire urbain, la Métropole et notamment les secteurs les plus denses de cette dernière doivent aller au-delà de cette ambition nationale ;

- **renforcer la Marche à Pied (MAP) en visant une évolution de la part modale de 36 % à 38-40 %.** Le Grand Nancy est un territoire propice à la Marche à Pied, de par sa forme urbaine, sa sociologie et son Université. Ainsi, avec plus de 36% de part modale de la MAP, la Métropole est d'ores et déjà un territoire où les habitants marchent. La Métropole se fixe comme objectif de renforcer encore cette singularité ;

- **augmenter la part modale du Transport en Commun de 11 % à 15-16% en 2030.** Le présent P2M porte une ambition forte avec un projet de renouvellement de la ligne 1 et la construction d'un réseau armature performant s'appuyant sur 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) en plus de la ligne 1. Au côté de ces 5 lignes, ce sera tout le réseau qui sera reconfiguré pour un meilleur service à la population ;

- enfin, **réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 50 % à 30-35% de part modale, cet objectif étant tout à fait réalisable compte tenu que 50 % des déplacements effectués en automobile ont une distance inférieure à 3 km.**



1.3 - Une méthode participative qui s'appuie sur différents niveaux d'expertise – des usagers aux techniciens :

Pour construire ce P2M, la Métropole s'est appuyée sur deux dynamiques complémentaires : d'une part, des études techniques permettant de construire des réflexions thématiques sur les différents modes de déplacements et d'autre part une démarche de concertation participative aux thèmes, formats et publics multiples.

En ce qui concerne la démarche participative, celle-ci s'est structurée en plusieurs phases, entre le printemps et l'automne 2021. Elle a été en grande partie conçue et animée par Sonia Lavadinho, experte en mobilité du cabinet Bfluid qui est intervenue en assistance à maîtrise d'ouvrage, et a permis la mobilisation intense des acteurs et partenaires des mobilités lors de divers moments phare, avec des échanges nourris :

- plus de trente ateliers au sujet des différentes mobilités avec les élus municipaux et les services pour positionner « l'ambition politique » et les « faisabilités techniques » ;
- des ateliers avec les usagers et acteurs de la mobilité, du territoire et du bassin de vie, sur 7 thématiques « figures de la ville », avec le support pédagogique et méthodologique de Sonia Lavadinho ;
- des rencontres du Grand Public avec deux temps forts les 3 juillet et 9 octobre 2021 ;
- l'utilisation d'une plateforme numérique permettant à tous de contribuer et/ou réagir aux contributions, avec près de 300 contributions ;
- l'émergence de "lieux candidats" : lieux publics situés dans la Métropole qui concentrent des difficultés de mobilités et d'usages de l'espace, qui ne sont pas conformes aux grandes lignes directrices du P2M, choisis lors de la concertation et sur lesquels des évolutions majeures doivent intervenir pour l'émergence d'une ville intergénérationnelle et apaisée ;
- un retour sur la piétonisation estivale au cœur de la ville de Nancy et un travail sur les lieux candidats qui s'est tenu avec le monde associatif puis le grand public.

Cette concertation a rapidement focalisé sur les deux thèmes considérés par les participants comme essentiels au futur des mobilités dans le bassin de vie nancéien : la multimodalité et la décarbonation des mobilités. Afin de viser une cohabitation plus harmonieuse entre tous les modes de transport et l'essor d'un territoire véritablement multimodal, les pistes d'actions suivantes qui ont été proposées, ont très clairement orienté les travaux techniques du P2M :

1. Offrir des infrastructures de mobilité pour les transports en commun à la fois plus capacitaires et plus fiables, en garantissant l'extension des sites propres et un travail fin sur l'optimisation des carrefours à feux pour assurer la priorité aux bus ;
2. Garantir la sécurité et le confort de tous les Grands Nancéiens, en particulier les publics les plus vulnérables que sont les enfants et les personnes âgées, pour leurs déplacements effectués à pied et à vélo, afin d'augmenter dès à présent et très rapidement la part modale conjointe de ces modes, qui favorisent le maintien en bonne santé et sont d'ores et déjà décarbonés ;
3. Optimiser la place donnée aux déplacements ayant recours à la voiture particulière, en travaillant notamment sur la simplification du fonctionnement des entrées de ville, des principaux carrefours et axes pénétrants afin de faciliter l'usage du réseau principal pour ceux qui en ont toujours besoin.

La stratégie de l'élaboration du P2M et son plan d'actions s'appuient également sur la base d'analyses et d'expertises :

- la création d'un observatoire des déplacements fondé notamment sur les "big data" ou données numériques de mobilité, pour actualiser les données de l'Enquête Ménage Déplacement qui datait de 2013 et ne pouvait en conséquence fonder une stratégie globale et ambitieuse ;
- des études de faisabilité sur l'avenir de la ligne 1 afin d'évaluer les différentes solutions envisageables pour le remplacement du TVR à l'horizon 2023 ;
- des études de faisabilité visant à l'élaboration d'un schéma de réseau armature de transports en commun. Ces études ont notamment permis de répondre au 4ème appel à projets de l'Etat sur le financement des transports en commun ;
- des études visant à la construction d'un réseau cyclable hiérarchisé sous la forme d'un Schéma Directeur Cyclable ;
- des études engagées avec SCALEN visant à l'élaboration d'un schéma de logistique territoriale ;
- des études visant à définir une stratégie globale et cohérente du stationnement à l'échelle du bassin de vie.

D'autres études sont encore en cours et complèteront l'approche multimodale dans les prochains mois : la réflexion avec la Région sur l'étoile ferroviaire, l'étude avec Voies Navigables de France sur le potentiel fluvial, et les études menées dans le cadre de l'A31 par l'Etat.

Le résultat de ces réflexions croisées a permis de construire les éléments présentés dans les chapitres suivants.

1.4 - Un déploiement progressif dans le temps :

Les objectifs du P2M nécessitent un déploiement dans la durée, à la fois ambitieux dans les actions, mais réalistes tant sur les aspects financiers que sur les impacts des travaux nécessaires.

Plusieurs échéances fortes se dégagent ainsi avec des actions qui se concrétiseront :

- à l'échelle de l'actuel mandat, en deux phases : à très court terme dès 2023-2024, et ensuite 2026 ;
- à moyen terme, à échéance 2030-2032 pour finaliser la structuration du nouveau réseau engagée à partir de 2022 et en particulier les lignes de bus structurantes ;
- à long terme, pour certaines actions plus complexes, nécessitant des études et des procédures plus longues qui trouveront leur aboutissement après 2026, pour un horizon de réflexion stratégique fixé à 2035.

Concernant chacun des modes, transport en commun, vélo, voiture et marche à pied, une philosophie générale de hiérarchisation a été définie, qui sera déclinée à différents niveaux en termes d'offres et d'infrastructures, selon des études ciblées. Ceci afin de développer et accompagner les pratiques multimodales dans l'optique d'une meilleure cohabitation des différents modes de déplacement et un apaisement de la ville :

- pour les transports en commun, un réseau s'appuyant sur le réseau ferré et des lignes structurantes créant un réseau dense de lignes connectées et une desserte locale fine et complémentaire ;
- pour le vélo, la possibilité de se déplacer à travers un maillage structurant sécurisé de grande capacité, un maillage inter-quartiers et une desserte locale 100% cyclable ;
- pour la voiture, un système de boulevard métropolitain et un anneau de desserte contournant la ville dense, des axes secondaires inter-quartiers permettant de répartir les flux internes à la Métropole et une desserte locale correspondant au reste du réseau ;
- pour la marche à pied, elle se concrétisera par la création ou l'extension de zones piétonnes, de zones apaisées (20 km/h) et la généralisation des zones 30 km/h - les axes de circulation à 50 km/h devenant l'exception ;
- Pour accompagner ces transformations et assurer une cohérence globale, l'offre de stationnement doit également évoluer de manière similaire selon la structuration suivante : un premier niveau avec des parkings relais dimensionnant sur les gares du bassin de vie, des parking-relais aux portes de la Métropole - connectés aux lignes structurantes de TC, des parkings en ouvrage au sein de la ville afin de libérer de l'espace public et une généralisation du stationnement payant en ville dense tenant compte des besoins spécifiques tels que les PMR, les livraisons des commerces, etc..

1.5 - Une approche concertée avec les acteurs du bassin de vie

Avec ses 260.000 habitants, la Métropole est incluse dans un vaste bassin de vie et de mobilité de 560.000 habitants qui génèrent quotidiennement (**moyenne par jour ouvrable**) plus de 1,8 million de déplacements dont 1 million sont effectués sur le territoire de la Métropole. A noter que 85% de ce million de déplacements est réalisé par les habitants du Grand Nancy.

Le Grand Nancy entretient ainsi avec son bassin de vie, d'importantes relations en termes de mobilité. En effet, Nancy, de par son rôle économique, universitaire, culturel, exerce une influence sur un territoire qui s'étend au-delà des strictes limites administratives des 20 communes qui composent la Métropole. Ce territoire bénéficie d'une desserte déjà relativement dense en étoile ferroviaire, véritable atout pour structurer sa mobilité à cette échelle qui est celle vécue par les habitants. La Métropole entend prendre toute sa part dans ce travail partenarial en s'engageant pleinement avec les différents acteurs de la mobilité, y compris en dehors de son territoire, pour mener des actions en faveur des solutions alternatives et complémentaires à la voiture individuelle, notamment sur le covoiturage ou la dynamique des parkings relais que ces derniers soient à ses portes, ou encore le long des axes ferroviaires.

Aujourd'hui, ce sont 1,4 million de voyages qui sont réalisés annuellement sur le réseau SUB et 4,5 millions (**donnée SNCF**) sur le réseau TER, mais chaque réseau reste sous la responsabilité d'une autorité distincte, qui définit et valide annuellement une tarification qui lui est propre. Nonobstant cette gouvernance, le tarif Mixcités offre une tarification unique sur l'ensemble du territoire couvert par le SMTSN au tarif de 1,60 € et permettant d'emprunter les TER.

Pour la période 2021-2026, dans une optique de centralisation et de développement des connaissances en matière de déplacements, la Métropole souhaite s'associer et soutenir l'atelier permanent de la Mobilité, mis en place par la Multipole, véritable observatoire des déplacements et outil commun d'analyse et de support à la décision.

A cette échéance, la Métropole se fixe l'objectif de mener à bien des coopérations avec les Communautés de Communes voisines pour les études et le déploiement de parkings-relais (P+R) dans des pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés bien au-delà des limites de son territoire. Il s'agira de projets menés par les intercommunalités, que la Métropole accompagnera parce qu'ils contribuent au transfert de part modale de la voiture particulière vers le train ou le car. Les projets pré-identifiés à ce jour sont situés au sein des communautés de communes du Bassin de Pompey (Pompey et/ou Frouard), de Terres Toulaises (secteur forêt de Haye), et d'autres réflexions sont en cours avec les communautés de communes de Moselle-et-Madon et du Sel et Vermois.

La question de la circulation automobile et des infrastructures routières reste cruciale, en particulier sur les sections de l'A31 et de l'A33 à l'approche de la Métropole, ainsi que sur Brabois, et la situation d'immobilisme à l'issue de la concertation sur l'A31bis ne peut perdurer. La Métropole rappelle que le constat est désormais partagé qu'il convient d'aménager ces infrastructures vieillissantes à la fois à court terme pour les rendre sûres et conformes sur le plan environnemental et proposer des aménagements de nature à favoriser le report modal (voie réservée, P+R), et préparer à moyen terme le développement du Plateau de Brabois et singulièrement le nouvel hôpital du Grand Nancy (CHRU) à l'horizon 2028-2030. La Métropole note avec satisfaction que l'Etat a évolué récemment sur le sujet et est prêt à proposer un travail partenarial et multimodal à l'échelle de la Multipole en ce sens, auquel la métropole prendra toute sa part, et engager les études sur l'échangeur de Brabois.

Le covoiturage devra également être développé car il peut jouer un rôle majeur, mais selon des modalités de mise en œuvre qui restent à définir et qui doivent obligatoirement s'inscrire à l'échelle du bassin de vie, avec la Multipole et le Département notamment.

Dans le cadre plus général du schéma directeur Vélo, le travail sur les continuités cyclables avec les territoires voisins (Liaison Essey - Agincourt, Liaisons Brabois - Brabois Forestière et Clairlieu - Marron, liaison avec la

Communauté des Communes du Bassin de Pompey, Véloroute européenne n°52, ...) se poursuivra avec de premières réalisations opérationnelles qui nécessiteront des financements croisés et la participation effective du Département, comme sur les sujets précédents.

S'agissant du ferré, mode particulièrement important dans la desserte de notre territoire, le mandat doit voir la mise en œuvre opérationnelle par la Région de la ligne 14 (axe Nancy / Vittel) avec le retour d'une exploitation en TER. La Métropole et la région s'engagent également pour :

- L'étude d'un Tram-train à l'échelle du bassin de vie, s'articulant avec la desserte urbaine ;
- Une meilleure desserte de l'étoile ferroviaire nancéenne depuis Toul, Pompey, Lunéville et Vittel ;
- L'implantation d'une halte ferroviaire d'importance au niveau de Roberval à la jonction des communes de Vandœuvre, Houdemont et Heillecourt.

S'agissant enfin du secteur fluvial, les canaux sont un véritable patrimoine à valoriser, dont la Métropole veut étudier le potentiel en matière de transport tant sur les aspects marchandises que passagers, avec Voies Navigables de France et les Communautés de communes voisines. Il peut s'agir en l'occurrence de navettes fluviales pour passagers, internes à la Métropole, ou à développer avec les voisins (comme le Bassin de Pompey qui propose de travailler sur une liaison Frouard / Port Sainte Catherine par exemple), mais aussi de barges de transports de matériaux à intégrer dans le développement logistique du bassin de vie.

A horizon 2035, seront mises en place la tarification unique à l'échelle du bassin de vie accompagnant l'intégration de l'ensemble des réseaux, et une évolution des différentes autorités organisatrices des transports (AOM) vers une AOM unique, ce qui permettra le développement et la création de lignes de transports transcendant les frontières administratives, et notamment le Tram-train, que la Grand Nancy souhaite engager, ou encore des lignes express entre territoires non desservis par le fer (Toulois - Brabois Forestière - Nancy ou Métropole par exemple).

Les aménagements des Pôles d'Échanges Multimodaux et des P+R se poursuivront également, singulièrement sur les gares du bassin en lien avec le SMTSN, le secteur Scarpone, Roberval, Marcel Picot, Sapinière.

Enfin à cette échéance, les études engagées par l'État sur l'A31 et A33, et sur l'échangeur de Brabois s'étant achevées, les réalisations opérationnelles des conclusions de l'étude devront avoir été mises en œuvre.

Le Grand Nancy, dans la continuité des engagements du Grenelle des mobilités en Lorraine, souhaite la réalisation du Réseau Express Métropolitain pour mettre Metz à 20 mn de Nancy et Luxembourg à 40 mn.

2. 2020 à 2032 pour un choc des mobilités :

2020 – 2026 : 300 M€

2026 – 2032 : 200 M€

2.1 - Cinq lignes structurantes de transports en commun pour une nouvelle armature métropolitaine

Avec 28 Millions de voyages sur le réseau Stan en 2019, le Transports en Commun doit pleinement prendre part aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. La reconquête de la clientèle suite aux différents confinements et son augmentation est donc un enjeu majeur pour la Métropole, car le Transport doit également accompagner et permettre des projets d'importances liés à l'apaisement de la circulation et à la piétonisation du cœur historique de Nancy par exemple.

Par ailleurs, et à très brève échéance, le matériel roulant qui équipe l'actuelle Ligne 1 arrivera au terme de son exploitation, ce qui oblige la Métropole à repenser son réseau.

Les études et échanges de ces derniers mois ont permis d'affiner la stratégie pour les prochaines années.

Ainsi, et jusqu'en 2023, la Métropole va poursuivre l'exploitation de l'actuel tram (TVR) en mettant l'accent sur la sécurité et la disponibilité des rames, mais aussi en effectuant les adaptations locales nécessaires à la vie du réseau, ainsi que des évolutions tarifaires (modifications de la grille tarifaire, gratuités).

A partir de 2023, le TVR arrivant en fin de vie, sera engagée l'adaptation des infrastructures actuelles pour permettre la circulation de trolleybus électriques sur le tracé. Les grands principes retenus pour ce remplacement de la ligne 1 sont :

- la reprise du tracé actuel entre Essey Mouzimpré et Vandoeuvre Brabois sans rupture de charge ;
- le remplacement du matériel roulant par des Trolleybus tout électriques de dernière génération, plus confortables et plus capacitaires, fonctionnant à la fois sur la Ligne Aérienne de Contact (LAC) existante et sur batteries (technologie hybride dite "IMC") ;
- une adaptation de l'espace public en minimisant les travaux, et qui nécessitera des élargissements locaux du site propre, sans pour autant engager de travaux de reprise de l'espace public de façade à façade, que ce soit en section courante ou dans les virages, et avec des adaptations de la vitesse de la circulation des véhicules ;
- des adaptations plus importantes sur certains espaces avec notamment une reconfiguration totale de la Station Gare République avec la reprise du "S de la Gare", et une rectification des virages de la place de la Division de Fer. Sera aussi étudiée la possibilité de séparer la voie montante de la voie descendante entre le Vélodrome et Brabois, par la rue Jean-Jaurès et l'avenue Leclerc ;

- la dépose de la LAC dans les sections équipées de poteaux centraux (a minima entre la Gare et le Vélodrome) ;
- une reprise de toutes les stations pour d'une part élargir la plateforme et d'autre part adapter la hauteur des quais aux véhicules (y compris si besoin pour les palettes rétractables permettant l'accès PMR). Ces reprises des stations comprendront un traitement qualitatif et dans la mesure du possible leur végétalisation. En outre à cette occasion un travail sur le positionnement des stations et leur nombre sera mené ;
- la mise en place pendant le temps des travaux, estimés entre 8 et 10 mois, d'un réseau de bus remplacement, qui sera défini au cours de l'année 2022.

Le choix du trolleybus électrique IMC repose sur la réflexion menée pour le remplacement du TVR dans les meilleures conditions, pour allier les exigences de qualité de service, de fiabilité du matériel, d'optimisation de fréquence, d'impact environnemental tout en considérant l'importance de minimiser les travaux d'aménagements et leurs impacts. Ce choix est rendu possible par l'émergence de l'offre technologique par plusieurs constructeurs de trolleybus de 24 mètres (bi-articulés), dont plusieurs lignes circulent en Suisse et en Autriche, et en France à Nantes. Les véhicules hybrides permettent de circuler d'une part en alimentation électrique par les perches classiques du trolleybus, notamment quand il y en a déjà qui sont existantes, et en particulier dans la montée de Brabois qui nécessite un appel de puissance significatif. Ils permettent aussi de circuler sur batteries quand il n'y a pas de LAC existante et qu'il est avantageux en termes de coûts de ne pas en rajouter (liaison avec le dépôt, zone sans LAC pour raison technique). La ligne fonctionne ainsi en 100% électrique et est donc décarbonée. Les travaux sont moins lourds et longs que dans le cas de figure d'un réaménagement complet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) classique, mais pour autant les véhicules proposés ont une capacité d'emport de voyageurs supérieure au TVR actuel. L'objectif est d'améliorer en outre le fonctionnement de toute la ligne, et en particulier la vitesse d'exploitation, pour offrir au final une capacité journalière de voyageurs augmentée de 10 %.

En 2024, la mise en service d'un nouveau réseau, s'appuyant sur 5 lignes structurantes constituant le "réseau armature" :

- la nouvelle ligne 1 trolleybus ;
- les lignes 2 et 3 en BHNS qui, fortes de leur succès, restent sur les tracés actuels ;
- une ligne 4 reconfigurée dans sa partie Sud pour offrir une liaison nouvelle entre Gare et Vélodrome, et empruntant le Boulevard de l'Insurrection de Varsovie, l'avenue du Général Leclerc en venant se superposer à la ligne 1 entre Jaurès et Vélodrome, soulageant ainsi la ligne 1 sur sa section la plus chargée, et se prolongeant sur le Boulevard de l'Europe jusqu'à Roberval pour assurer la desserte du quartier des Nations à Vandoeuvre lui permettant d'être relié directement au centre de Nancy ;
- une nouvelle ligne 5, qui sur sa partie Sud reprend en partie l'itinéraire de l'actuelle ligne 4 en desservant la zone de Porte Sud, la zone Roberval, le secteur Vand'Est, le centre-ville de Nancy et enfin, la Rue de Metz avec à terme un parc relais pour capter les flux en provenance du Nord de la Métropole ;
- un réseau dense de lignes complémentaires connectées aux lignes armature et de lignes de proximité, dont la préparation débutera en 2022 pour sa définition précise en 2023, en concertation avec les communes. Ce maillage complémentaire visera à la fois à faciliter les liaisons inter-communes sans passer par le centre de l'agglomération, permettre la desserte de tout le territoire métropolitain, tout en anticipant le développement urbain de la Métropole.

Nota : une ligne structurante est une ligne de bus qui présente un niveau de performance élevé en termes de capacité, vitesse, régularité et confort grâce à un travail sur 5 paramètres :

1. Des aménagements permettant d'optimiser la régularité de la ligne et les temps de parcours (site propre total ou partiel, priorité aux feux, distance inter-arrêts) ;
2. Un niveau de service attractif (amplitudes, fréquences) ;
3. Des stations aménagées (information voyageur temps réel, distributeurs de titres, mobilier urbain, accessibilité) ;
4. Un matériel roulant moderne, capacitaire, propre et confortable ;
5. Un aménagement urbain qualitatif pour une meilleure qualité de vie, dans et autour de la ligne.

Dans ce qui suit, sont lignes structurantes les 5 lignes du réseau dit « armature » : la ligne 1 trolleybus et les lignes 2 à 5 dites « BHNS ».

S'agissant des travaux d'aménagements, que ce soit les P+R ou les aménagements de vitesse (site propre, priorités aux feux, ...), le principe sera d'installer le réseau dès 2024, avec des travaux d'aménagements de l'espace public qui s'étendront pour leurs premières phases entre 2023 et 2025. Les études et les travaux seront poursuivis avec pour objectifs :

- ligne 1 : une première hypothèse de prolongement du trolleybus dans le Technopôle de Brabois en direction de l'Avenue Paul Muller, répondant aux enjeux économiques et universitaires de cette zone, et une seconde hypothèse de prolongement du terminus Mouzimpré à Essey jusqu'à un terminus à Porte-Verte toujours à Essey, pour répondre aux enjeux économiques et aux besoins des communes de cette zone ;

- ligne 2 : dans sa partie Est, sur les territoires de Laneuveville, Jarville, Nancy : Avenue de Strasbourg, Rue Saint-Dizier avec un site propre bidirectionnel. avec une hypothèse de prolongement de la ligne en direction de la Madeleine. Et dans partie Ouest, seront recherchées des optimisations locales pour améliorer la vitesse moyenne et la régularité de la ligne ;
- ligne 3 : à l'Est avec la réalisation d'un P+R à la Porte Verte, la reprise des aménagements entre Porte Verte et la Place des Vosges, avec des sites propres possibles sur l'avenue de Brigachtal, la rue de Tomblaine, et la rue Lebrun. Ces aménagements entraîneront des modifications du plan de circulation permettant par exemple de spécialiser le pont Molitor pour les Bus et les Vélos. Ils devront aussi intégrer la desserte optimale de la nouvelle zone en cours d'aménagement de la Plaine Flageul. A l'Ouest, les études porteront sur la mise en site propre d'une partie du Boulevard des Aiguillettes ;
- ligne 4 : bénéficiera du site propre de la Ligne 1 qui pourra se prolonger sur la partie entre Jean Jaurès et le quai de la Bataille. Seront également engagés le site propre sur le Boulevard de l'Europe de Vélodrome à Nations et des études sur le plan de circulation sur le secteur Boufflers ;
- ligne 5 : la poursuite à partir de la Porte Sud en direction du Dynapôle, en lien avec la réflexion menée avec les Communautés de Communes voisines (Moselle et Madon et Sel et Vermois)

La Métropole du Grand Nancy a ainsi déposé sa candidature pour 4 lignes de BHNS afin d'obtenir de l'État des financements dans le cadre du 4ème appel à projets. La décision du Premier ministre, en date du 6 octobre dernier d'accorder à la Métropole du Grand Nancy un total 32,29 M€ de subventions, confirme la pertinence de la stratégie et la qualité des projets, qui se traduiront par une amélioration significative de la vitesse commerciale des bus – 20 km/h contre de l'ordre de 15 km/h actuellement, une meilleure régularité et un renforcement de l'offre kilométrique de 7 %.

Il convient également de préciser que le réseau armature à 500 m permettra la desserte dans un rayon de 500 m de :

- 192 000 habitants, soit 74% des habitants de la Métropole ;
- 109 000 emplois, soit 77% des emplois de la Métropole ;
- 62 000 scolaires ou étudiants, soit 91% des scolaires ou étudiants de la Métropole ;
- 399 équipements structurants, soit 79% des équipements principaux de la Métropole ;
- Ainsi que d'importants gains d'accessibilité pour tous les quartiers prioritaires politique de la ville de la Métropole.

Le gain de fréquentation est estimé à + 24 800 voyageurs/jour par rapport au réseau actuel soit 45% de fréquentation en plus sur ces lignes structurantes.

Par ailleurs, la Métropole se fixe comme objectifs :

- la mise en œuvre du premier tronçon ouvert au public du système de transport innovant Urbanloop, en commençant par le Nord du secteur des Rives de Meurthe pour créer une liaison entre un P+R situé à proximité de la station d'épuration et le futur site de la Cité Judiciaire ; à ce premier tronçon s'ajoutera l'objectif d'en développer d'autres au sein du réseau de transports en commun de la Métropole, et notamment sur le secteur Picot / Flageul à Tomblaine pour accompagner l'aménagement du secteur, et entre Nancy Centre et le Parc Expo à Vandoeuvre, en fonction de l'évolution du site ;
- l'engagement des réflexions sur la mise en place d'une liaison entre Brabois Forestière et la Métropole, que ce soit en TC ou à Vélo, en particulier pour relier le P+R de Brabois Forestière à mener avec la Communauté de Communes de Moselle et Madon ;
- la réalisation de P+R, soit définitive, soit sous forme d'urbanisme transitoire, sur les sites d'Essey Porte Verte, de Laxou Sapinière, de Tomblaine Picot / Plaine Flageul, du Nord des Rives de Meurthe.

Ainsi en 2026, c'est un objectif de 20 km d'aménagements en faveur des transports en commun dont 12 km de sites propres supplémentaires à ceux qui existent déjà, le tout pour un budget de 125 millions d'euros. Ce réseau armature sera complété par près de 400 nouvelles places de parkings en P+R (énoncés ci-dessus), qui s'ajouteront aux un peu plus de 1.000 places existantes, pour un montant estimé de 2,5 M€.

A plus long terme, à l'échéance 2030-2032, la Métropole se fixe comme objectif la finalisation des aménagements sur les Lignes 2 à 5, ainsi que la desserte du plateau de Brabois par deux lignes structurantes de manière à accompagner le développement du CHRU et du Technopôle dans son ensemble.

S'agissant de la Ligne 1, le choix définitif sera arbitrée, comme le stipule la délibération du 11 février 2021, durant la prochaine mandature. Aussi à l'horizon 2035, la Métropole garde la possibilité soit de conserver un réseau tout bus, trolleybus et BHNS, avec une approche équilibrée des lignes dans la continuité du réseau mis en œuvre en 2024, soit d'évoluer vers un réseau structuré autour d'une ligne de Tramway devenant Tram-train pour aller desservir au Nord, la Communauté des Communes du Bassin de Pompey et s'interfaçant au Sud avec la future halte ferroviaire de Roberval.

A noter que le réseau qui sera en place en 2024 avec ses aménagements a été conçu pour être compatible avec les deux hypothèses.

Cette échéance devrait également voir la maturité de la technologie hydrogène se confirmer permettant de basculer progressivement l'ensemble du réseau vers des technologies décarbonées électrique ou hydrogène.

En synthèse :

- de 2023 à 2024 : aménagements de plateforme et acquisition des véhicules pour la ligne 1 trolleybus, pour un budget de 50 M€ ;
- 2023 à 2026 : aménagements de lignes et acquisitions de véhicules sur les 4 lignes 2 à 5, pour un budget de 125 M€ ;
- 2026 à 2030-2032 : poursuite et fin des aménagements et acquisitions de véhicules pour les 4 lignes 2 à 5, pour un budget de total de 173 M€.

2.2 - Un plan vélo pour une Métropole cyclable

Mode de déplacement conciliant objectifs de santé publique et de développement durable (activité physique, pas de pollution de l'air, faible consommation de l'espace public), le vélo est véritablement adapté pour concurrencer la voiture sur des trajets de courtes et moyennes distances. Bien que présentant un fort dénivelé sur certains secteurs, la Métropole de par sa densité et sa compacité urbaine possède de vrais atouts pour devenir un territoire cyclable.

L'ambition métropolitaine d'une part modale élevée et surtout d'une utilisation du vélo au quotidien (en 2018, seulement 3,2% des Grands Nancéiens et 4,5% des habitants de Nancy utilisaient le vélo pour se rendre au travail), demande donc une augmentation et une lisibilité accrue de l'offre (aménagements et services). Pour répondre à cet enjeu, le plan vélo métropolitain traite les différents besoins du cycliste à savoir : rouler en sécurité, se repérer, se stationner avec sûreté pour son cycle, savoir rouler, acquérir un vélo et l'entretenir.

Le futur réseau cyclable devra assurer la sécurité à vélo, chaque situation nécessitant des aménagements adaptés.

Le réseau cyclable métropolitain se compose à ce jour de 135 km à d'aménagements cyclables sécurisés :

- les aménagements séparatifs,
- les couloirs de bus dont le trafic des bus est modéré,
- et les zones piétonnes et traversées de parcs autorisées.

Ce réseau se concentre majoritairement le long des voies d'eau et à l'Est de la Métropole, alors que la partie dense de la Métropole est quant à elle moins bien équipée. Avant tout, le réseau métropolitain se caractérise par un manque de lisibilité et de continuité. Cet état de fait, historiquement lié au développement du vélo sous un angle ludique et touristique, explique le sentiment général d'une absence d'aménagements.

Réseau

Ainsi, la Métropole se fixe comme objectif la construction d'un réseau hiérarchisé en trois niveaux :

- **un réseau structurant, avec des aménagements larges et confortables.** Lisible, jalonné, ce dernier doit permettre aux cyclistes novices de se sentir à l'aise et aux plus confirmés des déplacements rapides sur de longues distances à l'échelle de la Métropole. Les aménagements sur ces structurantes seront séparatifs ;
- **un réseau interquartier, venant offrir un maillage dense du réseau et du territoire.** Ces aménagements de qualité seront adaptés au contexte urbain et pourront être constitués de pistes cyclables, de bandes cyclables, d'aménagements partagés, ... ;
- **un réseau de desserte de proximité, premier et/ou dernier maillon du déplacement. Ce réseau doit permettre que tout déplacement puisse être réalisé intégralement à vélo. Les aménagements correspondants sont majoritairement dans le registre de ceux de la proximité, des zones 20 ou 30, des doubles sens cyclables ;**

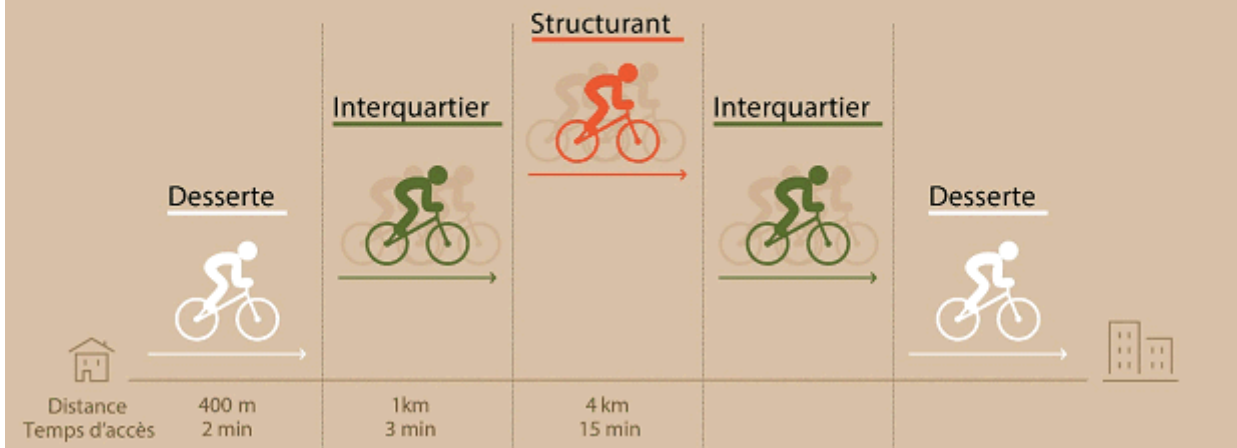
Pour permettre une pratique efficace à l'échelle de toute la Métropole, les réseaux structurant et interquartier doivent représenter un total de l'ordre de 20% du linéaire de voirie.

Le schéma Directeur Cyclable propose de passer des 135 km d'aménagements sécurisés actuels à 248 km au total à l'horizon 2035, mettant ainsi quasi tous les Grand-Nancéiens à moins de 500 m de cette partie du réseau. Il est de ce point de vue important de rappeler que les retours d'expériences d'autres agglomérations mettent en exergue la forte corrélation entre la part modale du vélo et les kilométrages de pistes cyclables sécurisées, la continuité des itinéraires et la sécurisation du stationnement des vélos.

Ce réseau s'inscrit dans le Plan vélo sous la forme du Schéma Directeur Cyclable. L'objectif est, qu'à terme, pratiquement 100% des voiries sur la Métropole permettent un déplacement sécurisé/continu à vélo (ou en Engin de Déplacement Personnel Motorisé), afin que le vélo devienne le moyen le plus simple et le plus rapide pour rejoindre sa destination pour une majorité d'habitants quel que soit leur âge ou leur sexe.

RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

Quels principes et aménagements ?



- des axes structurants Est/Ouest et Nord/Sud, de Ludres à Maxéville et de Seichamps à Laxou, interconnectés et reliés aux lieux principaux de la vie métropolitaine ;
- des itinéraires ceinturant le centre de Nancy, avec un choix assumé d'un centre apaisé, lieu de la mixité piéton/vélo/TC, et d'axes structurants vélos venant s'approcher au maximum de la zone intense et d'aménagements inter-quartiers pour les dernières centaines de mètres ;
- des connexions à tous les territoires voisins en travaillant et coordonnant les connexions des réseaux (boucle de la Moselle, Liaison Essey-Agincourt, Liaison Brabois - Brabois Forestière, liaison avec la CCBP, V52, ...) ;
- une meilleure desserte locale par la généralisation des doubles sens cyclables, de l'amélioration de la fluidité des cycles par la poursuite de dispositifs spécifiques (M12, SAS vélo, etc.) et de la création d'un environnement favorable à une heureuse cohabitation entre les modes.

Pour la mise en œuvre de ce schéma à court terme, la Métropole propose la construction d'un réseau socle s'appuyant sur les deux itinéraires structurants suivants qui représentent plus de 17 km de voies :

- un premier projet Sud/Nord, situé le long du Canal et reliant Laneuveville, Jarville, Nancy et Maxéville sur la rive Ouest du Canal sur des aménagements nouveaux ou en requalifiant les aménagements existants. Au niveau de la rue des Tiercelins, l'itinéraire quitte le canal pour entrer en contact avec la ville et longe la Pépinière sur le Bd du 26ème RI. Au droit de la VEBE, une passerelle Vélo/Piéton reliant la rive Ouest du Canal à la future Cité Judiciaire est créée, l'aménagement se prolonge ensuite Bd Charles de Foucault puis le long du canal pour rejoindre la Communauté de Communes du Bassin de Pompey par Maxéville ;
- un deuxième projet Est/ Ouest, qui trouve sa naissance à Jarville dans le secteur de la Malgrange, dessert le Parc des Expos et son P+R, se prolonge sur le Bd Barthou et la rue Jeanne d'Arc qui fait l'objet actuellement de travaux. Au droit de la Rue Mon Désert, l'aménagement se connecte avec une antenne en provenance de la place Paul Painlevé. L'itinéraire se poursuit ensuite sur la rue Mon Désert en direction du centre de Nancy, puis emprunte le Pont des Fusillés, la rue Charles III avec la fermeture de la trémie automobile, voit la création d'un nouveau pont levant au-dessus du canal et se prolonge jusqu'au Boulevard d'Austrasie pour se connecter sur les aménagements cyclables Meurthe et Canal au Nord et Brigachtal à l'Est.

En parallèle et sur la base de ce réseau socle, connecté et en cohérence avec la Rue Jeanne d'Arc dont les travaux sont en cours, l'objectif est de développer le réseau cyclable structurant et interquartier, tout en veillant aux projets de desserte de proximité. Plusieurs projets programmés ou avancés peuvent d'ores et déjà être cités tels que :

- la finalisation de l'avenue du Bois Grosnée à Laxou, la liaison Essey – Saulxures ;
- la déviation de Malzéville et sa prolongation sur la VEBE, la liaison Tomblaine - Art-sur-Meurthe,
- le secteur de Nancy Thermal (Blandan - Juin),
- ou encore la Voie verte de Meurthe et Canal.

De façon complémentaire, le réseau existant sera également amélioré en particulier par la reprise de certains aménagements.

En outre, la Métropole se positionnera sur l'utilisation de solutions innovantes pour surmonter en particulier des obstacles liés à la topographie (VRAM, ...), ou sur ce qui concerne les franchissements de la Meurthe, du canal et du faisceau ferroviaire. De plus, le recours à l'urbanisme tactique permettant d'expérimenter des tracés et des aménagements cyclables, sera développé afin de faciliter l'intégration des retours usagers.

Enfin, le réseau cyclable s'appuiera sur celui des transports en communs. Sous réserve de la bonne sécurité des cyclistes, les aménagements incluront les cycles que ce soit par une intermodalité renforcée ou un partage de l'espace.

L'objectif pour la Métropole est de porter son réseau de voies cyclables sécurisées à un total de 200 km à l'échéance de 2026 pour un budget de 68 M€.

Il s'agira donc de compléter les 135 km existants par un total de 65 km de voies, dont les 17 km pour les 2 opérations structurantes mentionnées ci-dessus. Les autres 48 km sont à étudier et déterminer en étroite concertation avec les communes et les acteurs sur la base des propositions.

Stationnement et services vélo

Le développement des aménagements n'est qu'une des composantes de la politique cyclable, et pour développer la pratique cyclable, il faut apporter aux cyclistes expérimentés ou néophytes un ensemble de services. Ainsi, le baromètre des villes cyclables souligne que la Métropole propose un niveau élevé de services. Cependant la montée en puissance actuelle de la pratique du vélo montre des appétences nouvelles de la part de la population, notamment au sujet de la location de vélos électriques ou du stationnement sécurisé.

Concernant le stationnement, l'ambition portée est celle de pouvoir répondre à tous les cyclistes en continuant à développer l'éventail des solutions et leur déploiement à travers l'espace public :

- renforcement du réseau d'arceaux : Le patrimoine actuel est de 6763 places sur espace public. La Métropole se fixe comme objectif d'installer 2500 places supplémentaires d'ici 2026 ;
- déploiement de box résidentiels, suivant les demandes exprimés par les riverains ;
- déploiement de solutions de stationnements sécurisés préférentiellement dans les parkings en ouvrage, mais également sur l'espace public ;
- veille et expérimentation de solutions innovantes comme les parkings automatisés sécurisés.

Ce déploiement se fait en lien avec les usages, les lieux de vie, en intermodalité avec les autres modes et singulièrement le réseau de Transports en Commun et en tenant compte des demandes des usagers (prises en compte des demandes).

S'agissant de la culture vélo dans toutes les dimensions, la Métropole entend s'appuyer sur l'ensemble des ressources que sont la Maison du Vélo, le monde associatif ou les acteurs économiques du cycle et de la cyclologique.

Renforcement des missions de la Maison du vélo

Le rôle de la maison du vélo est renforcé comme un service public métropolitain et un chaînon essentiel du développement de la pratique cyclable pour s'adapter aux évolutions de la demande et de la pratique à travers 3 missions principales :

L'offre locative :

- une nouvelle offre de vélos électriques pour le service VéloOstan'boutic avec pour objectif une flotte de 1.000 vélos en 2026, accessible au plus grand nombre avec une tarification sociale ;
- Le développement et renouvellement progressif de l'offre existante à destination de multiples publics à travers les vélos standards, les vélos pour enfants, cargos, de randonnée, etc.

La formation à destination des collectivités et des particuliers :

- la maison du vélo propose pour des publics variés, une vélo-école pour apprendre à faire du vélo et se déplacer dans l'espace urbain ;
- une formation attestant du brevet d'initiateur mobilité vélo à destination des collectivités et ouverte aux associations. L'ambition étant de développer le réseau de formateur dans le cadre du programme de l'éducation nationale du Savoir Rouler à Vélo.

Diffusion de la culture vélo :

- des animations « hors les murs » autour du vélo dans diverses manifestations ou auprès des entreprises ;
- un partenariat renforcé avec Destination Nancy pour promouvoir le patrimoine touristique de la métropole qui se situe la croisée des grands itinéraires cyclotouristiques ;
- l'organisation de cycles de conférences et d'expositions autour de la bicyclette pour promouvoir son utilisation autant au quotidien dans les loisirs ou les vacances.

L'accès au vélo pour tous

Que cela soit pour des questions de conditions financières, de stockage ou de culture, ou encore selon le déplacement tout à chacun n'est pas toujours en mesure d'utiliser un vélo au quotidien. Ainsi, pour promouvoir un accès du vélo pour tous l'offre métropolitaine va s'enrichir avec :

- le lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt sur l'installation de vélos électriques en libre-service sur l'espace public ;

- une adaptation de l'offre de vélo en libre-service ;
- un travail de valorisation de l'écosystème vélo local qu'il soit associatif ou professionnel.

En synthèse :

- de 2022 à 2026 : un programme d'aménagements sécurisés de 65 km pour un montant total de 68 M€, dont les deux opérations structurantes pour 17 km ;
- Au-delà de 2026 pour un objectif 2035 : la poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur complet pour un budget prévisionnel de 66 M€.

2.3 - Le piéton au cœur de l'espace métropolitain

La Marche est dans les parties denses de la Métropole, le moyen de déplacement le plus efficace et le plus durable qui soit. Pour les trajets courts de moins de 2 km, qui constituent **au total 50 %** des déplacements sur notre territoire, c'est même le mode de transports le plus écologique et le plus performant. Le Grand Nancy est d'ores et déjà un territoire où l'on marche beaucoup avec plus de 36% des déplacements, là où de nombreuses métropoles sont entre 20 et 25%.

En alliant santé, vivre ensemble et citoyenneté, la marche représente un atout que notre Métropole, densément construite, doit continuer à promouvoir et à développer, car elle constitue une réelle alternative et permet surtout la diminution des nombreux déplacements motorisés de courte distance.

Au-delà des questions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, adapter l'espace public au piéton, aussi bien dans les secteurs denses que dans les territoires périurbains, est une réelle nécessité car quels que soient nos modes de déplacement, nous sommes tous et toutes à un moment un piéton.

Réaffirmer la place du piéton tant en lui assurant des continuités et en lui simplifiant le franchissement des intersections, qu'en lui accordant des itinéraires verts et ombragés sont des enjeux majeurs pour le P2M. La ville amie de toutes les générations, c'est également permettre à tous de se déplacer en toute sécurité et confortablement, à ce titre l'installation de bancs ou encore "les rues aux écoles" sont autant d'initiatives à développer. Faire la place au piéton c'est également valoriser l'image du déplacement à pied (comme celui du déplacement à vélo d'ailleurs) en multipliant les lieux de rencontres, en développant l'art urbain qui anime la marche ou encore en permettant « d'habiter la rue ». Autant de concepts et d'idées qui sont celles qui prévalent autour des lieux candidats dont l'objectif est justement de redonner toute sa place au piéton.

Après la première étape de la mise en œuvre du chemin piéton de cet été sur le cœur de ville de Nancy, il s'agit maintenant d'engager plus avant la dynamique d'apaisement par :

- l'extension de zones de restriction automobile en temps et en périmètre sur le centre de Nancy, avec pérennisation du chemin piéton dont les modalités sont en cours de définition avec les partenaires, mais potentiellement également d'autres communes en ayant manifesté le souhait à l'instar de Jarville-la-Malgrange ;
- l'apaisement global et général des vitesses, en instituant la ville à 30km/h sauf sur quelques axes choisis en raison de leur nature ou de leur configuration. Plusieurs villes comme Jarville ou Nancy ont d'ores et déjà manifesté un intérêt pour s'engager dans cette démarche ;
- l'amélioration de la marchabilité des espaces publics avec le renforcement de la nature en ville et le plus grand recours à l'art urbain ;
- la sécurisation des parcours, notamment par la réalisation d'ouvrages spécifiques sur certains carrefours ;
- la reconquête du patrimoine des sentiers urbains et péri-urbains ;
- le piéton au centre des lieux candidats (cf. ci-après paragraphe 2-7) ;
- l'appropriation et l'utilisation de la Charte d'aménagement des espaces publics déjà adoptée par la Métropole.

Ces démarches doivent être pensées de manière globale et systémique en lien avec les autres composantes de la mobilité : transports en commun, circulation automobile, deux roues. Elles sont ainsi en adéquation avec l'objectif de la « ville du quart d'heure » alliant proximité, apaisement des circulations et convivialité.

2.4 - De la ville routière à la ville apaisée : redonner sa juste place à la voiture

Au fur et à mesure de l'expansion de l'automobile, modèle impulsé au début du XXème siècle par le fordisme, l'espace public urbain a vu la place des piétons et cycles se réduire au profit de voies toujours plus larges et plus rapides dédiées à l'automobile.

De nombreuses rues et places au sein de la Métropole sont encore souvent organisées au bénéfice de la voiture. Ces espaces publics très fonctionnels pour l'automobile sont ainsi peu compréhensibles par les autres usagers que sont les piétons, les cyclistes ou encore les utilisateurs des transports en communs. L'enjeu est donc, tout en permettant et garantissant le fonctionnement urbain, de rendre ces voies et ces rues plus lisibles pour les usagers en distinguant les voies dont la vocation dominante doit rester la circulation automobile et les voies à vocation plus locale et plus urbaine. Ainsi, l'ouverture de la déviation de Malzéville, qui sera opérationnelle en décembre, permettra de fluidifier l'axe Nord – Est. Cette infrastructure concilie desserte du territoire et prise en compte des attentes citoyennes. C'est à cette condition, qu'il sera possible de limiter la prolifération automobile dans les quartiers résidentiels.

Cette lisibilité doit se traduire par une simplification de la hiérarchisation du réseau viaire de la Métropole. A ce titre, les rues à sens unique conduisent à ce que l'empreinte de la voiture soit ressentie de manière plus forte à la fois par les riverains et par les modes actifs. Simplifier le schéma de voirie peut alors également se traduire par le passage de certains "couples" de rues actuellement en sens unique, en sens bidirectionnels.

Cela passe aussi par le déséquipement des carrefours à feux tricolores en corrélation avec l'apaisement progressif de la circulation et l'adaptation du schéma directeur de jalonnement à la nouvelle stratégie de hiérarchisation des voiries.

La hiérarchisation du réseau viaire qui n'est pas forcément synonyme de grands axes circulants, est une nécessité pour rendre lisible le fonctionnement urbain. Ainsi, le principe d'une organisation autour de plusieurs anneaux circulaires doit-il être maintenu avec :

- au plus large, le rôle structurant des grandes infrastructures routières que sont les autoroutes, les réflexions sur l'A31 et sur les échangeurs notamment celui de Brabois sont fondamentales ;
- de manière intermédiaire, un niveau de boulevards urbains à maintenir dans un rôle de distribution interne à la Métropole, avec les axes comme les Aiguillettes à Villers, Europe à Vandœuvre et Lobau ;
- au niveau du centre de Nancy, le rôle de l'anneau de desserte dans l'apaisement de l'hypercentre pour permettre les actions de piétonisation et de développement des transports en commun, au profit d'un espace public de centre-ville plus qualitatif et respectueux pour les piétons, les vélos, les TC.

A noter qu'au fur et à mesure de la baisse de la part modale de la voiture individuelle, ces infrastructures devront évoluer pour poursuivre et accompagner cette baisse.

Vers un usage raisonné de la voiture particulière

Par ailleurs les sujets de l'autopartage et du covoiturage, solutions de mobilité partagée, permettront de réduire le niveau de trafic et donc l'emprise de la voiture.

Ainsi l'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser un véhicule commun, par exemple au travers de solutions de véhicules en libre-service. Il est donc un service offrant une alternative à la voiture individuelle et pouvant faciliter l'abandon de la possession d'un véhicule peu souvent utilisé et immobilisant un espace de stationnement public ou privé inutilement. Il est aussi une incitation au report modal, puisqu'il invite à s'interroger sur le meilleur mode à adopter pour un déplacement. C'est pourquoi les solutions actuelles en place en matière d'autopartage seront à questionner sur leur adaptation aux besoins actuels et les évolutions souhaitables.

Enfin, le covoiturage apporte également une alternative à l'automobile et complète les offres de déplacement d'un territoire, notamment à l'échelle d'un bassin de vie, comme évoqué précédemment. Il s'agit ainsi de travailler sur la mise en relation entre usagers du territoire et plus globalement du bassin de vie mais aussi sur de potentiels besoins de parkings de covoiturage associés et complémentaires de l'offre détaillée ci-dessus.

La configuration des voiries est un élément d'apaisement de la circulation, et à ce titre les continuités rectilignes de grands boulevards (Aiguillettes, Europe, Lobau) constituent de mauvais signaux. Une réflexion sera menée en ce sens, tout en maintenant la fluidité nécessaire au trafic.

Vers une structuration du stationnement priorisant les parkings à l'extérieur de l'agglomération.

Pour accompagner le report modal, une stratégie globale et cohérente du stationnement à toutes les échelles depuis les portes d'entrée de la Métropole jusqu'au cœur de ville est nécessaire pour optimiser l'offre de stationnement en lien avec les autres modes de déplacements proposés, notamment de manière à inciter à laisser sa voiture en périphérie et emprunter les autres modes de déplacement (transports en commun, modes actifs...) vers la destination finale.

Ainsi concernant le stationnement des véhicules motorisés, le principe est de structurer l'offre de manière hiérarchisée et concentrique avec :

- des parkings "P+R", pour certains situés dans de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM), plutôt de grande capacité, au niveau des gares et haltes TER (SNCF) ou points d'arrêt des cars Fluo (Région) du Bassin de vie, qui nécessiteront une coopération entre la Métropole, les intercommunalités voisines, la Région et le Département ;
- des P+R, de capacité moyenne à grande, aux portes de la Métropole, connectés au réseau de transports en commun, aux axes structurants vélo voire à un système de transport fluvial ;
- des P+R intermédiaires internes au périmètre métropolitain, de capacité moyenne, situés sur des nœuds des axes structurants automobiles et eux-aussi connectés au réseau de transports en commun et aux axes structurants vélo ;
- des parkings de proximité en ouvrage avec une offre accrue pour les abonnés, notamment pour les résidents ;
- du stationnement en surface.

Parmi les solutions à explorer, la Métropole pourra notamment être amenée à activer des leviers tels que :

- la construction de nouveaux parkings en ouvrage, notamment sur le secteur Est du centre de Nancy, ainsi que dans le secteur Vélodrome - Aiguillettes ;
- la recherche de "poches" locales destinés à accompagner le stationnement des résidents dans les secteurs impactés par les aménagements de l'espace public ;
- la fluidification de l'offre privée, notamment en recherchant des synergies avec les bailleurs sociaux dont les stationnements sont traditionnellement sous-utilisés.

Pour rappel dans le cadre du réseau de transport en commun, il est prévu la réalisation à échéance 2026 de 400 places de P+R dans la Métropole.

2.5 - Optimiser la logistique urbaine : vers un schéma logistique territorial

La Logistique urbaine est un élément essentiel pour la vie économique et sociale de la Métropole. En effet la mobilité urbaine des marchandises est une fonction support cruciale de l'économie d'un territoire et participe activement à sa compétitivité. Elle revêt aussi un enjeu social (partage de la voirie, conflits d'usage...) et environnemental (pollution, nuisances sonores, congestion). La révolution du E-commerce est venue renforcer les effets et les impacts des activités de livraisons sur l'espace public. Pour garantir une organisation fluide, rationnelle et efficace du transport de marchandises, l'enjeu de l'optimisation de la livraison par la route (poids lourds et véhicules utilitaires légers) est fondamental. Ainsi, l'aménagement d'espaces logistiques urbains (ELU), de proximité (ELP) ou encore de Centres de Mutualisation (CDM, lieux de groupage/dégroupage) sont autant de solutions à explorer pour assurer une logistique durable du dernier kilomètre.

Il convient également de valoriser les modes alternatifs, à faibles émissions (cyclologistique, logistique fluviale...) et de développer l'intermodalité pour le fret, en exploitant au mieux les potentialités qu'offrent les infrastructures ferroviaires et fluviales du bassin nancéen.

Aussi pour définir une politique de logistique urbaine adaptée à la transition écologique engagée par la Métropole, répondant aux besoins de chacun dans le respect des objectifs du Plan Métropolitain des Mobilités et en phase avec les ambitions de la future zone à faibles émissions (ZFE), le Grand Nancy a engagé avec SCALLEN une démarche visant à l'élaboration d'un schéma de logistique territoriale. Sur la base d'un diagnostic stratégique de la logistique sur le bassin de vie à partager, l'objectif de ce schéma est de co-construire avec les différents acteurs concernés un plan d'actions, impliquant l'ensemble des partenaires autour d'un calendrier mais aussi de moyens financiers et humains à mobiliser.

2.6 - Une tarification plus simple et plus solidaire

En parallèle de l'offre de transports, la question de l'accès des citoyens aux différents modes est tout aussi cruciale. Cet accès recouvre à la fois les questions de tarifs et les moyens d'obtenir et de détenir les titres de transports. Sur le même calendrier que celui des infrastructures et des services, les tarifs ainsi que les outils de ventes du réseau Stan doivent engager une véritable mutation.

Celle-ci a commencé par l'adoption de la gratuité pour tous sur le réseau Stan les week-ends, au mois de décembre 2020. Les retours positifs confirment l'atteinte des objectifs en matière de :

- transition écologique : la gratuité favorise les changements de comportements tout en prenant en considération les plus fragiles ;
- pouvoir d'achat des familles : la gratuité des transports permet à de nombreuses familles qui ne pouvaient pas bénéficier d'une tarification réduite (aujourd'hui elle n'existe que pour certains chômeurs ou bénéficiaires du RSA...), d'économiser sur les dépenses de transport ;
- soutien des commerces et à l'attractivité du centre-ville : le commerce de centre-ville a subi une année de crise sanitaire extrêmement difficile, s'ajoutant à la concurrence des zones commerciales périphériques facilement accessibles en voiture. La gratuité permet ainsi un accès plus simple tout en protégeant l'environnement.

Une nouvelle étape de gratuité sera proposée au Conseil métropolitain en décembre prochain.

L'année 2022 verra aussi la conduite d'un travail de refonte complète de la grille tarifaire, qui sur la base des gratuités déjà adoptées, devra viser un triple objectif :

- 1- la simplification de l'assortiment tarifaire pour permettre la lisibilité, la compréhension et l'accès de tous au juste tarif : des tarifs peu nombreux et lisibles ;
- 2- une intégration complète des titres de transports à l'échelle du bassin de vie (par exemple que n'importe laquelle des entreprises de transports en charge d'exploiter l'un des services puisse vendre un titre autorisant l'accès à tous les services) ;
- 3- une évolution des outils de vente et des titres qui accompagne les évolutions des technologies et des usages des voyageurs : la dématérialisation en particulier permet de fluidifier les parcours, faire progresser la vitesse commerciale, réduire les investissements connexes et au bout du compte facilite le voyage en règle de tout voyageur.

Actuellement, l'intégration tarifaire a débuté, avec la reconnaissance des titres SUB et STAN sur les réseaux SUB, STAN et TER au sein du périmètre STAN, et avec la création de titres communs SUB - STAN au sein du périmètre SUB ouvrant l'accès aux réseaux SUB, STAN et TER (à l'exception des gares de Varangéville, Dombasle, Rosières). A ce jour, seuls les cars Fluo ne sont pas ouverts aux titres SUB et STAN au sein du périmètre STAN. S'agissant des outils de vente, la dématérialisation des titres a été engagée avec l'application Mybus.

Le calendrier 2022 - 2026, doit permettre de suivre l'idée directrice d'inscrire les titres Mixcités comme titres uniques d'un bassin allant de Pompey à Rosières-aux-salines, avec :

- 1 la création d'un assortiment tarifaire socle commun dans un souci de simplification ;
- 2 une définition commune des besoins sociaux à satisfaire ;
- 3 une collaboration active avec la région Grand Est pour garantir l'interopérabilité des outils de chaque autorité ;
- 4 le développement des solutions digitales : open paiement afin de faciliter pour les occasionnels les conditions de paiement des voyageurs, par l'usage de leur carte bancaire sans contact donc sans génération de ticket-papier, et/ou SMS, et leur intégration dans les procédures des réseaux (répartition des recettes, suivi des montées - descentes).

2.7 - Des lieux candidats comme témoins de la transformation de l'espace public

L'idée de développer des lieux candidats est née de la démarche d'échanges larges et approfondis lors des Assises de la Mobilité. A l'issue des différentes séquences, il est apparu pertinent d'identifier collectivement des lieux emblématiques du territoire métropolitain sur lesquels une intervention (expérimentation ?) plus ou moins importante de reconquête et de transformation de l'espace public est pertinente. En effet, de nombreuses rues et places au sein de la Métropole sont encore trop souvent organisées au bénéfice du mode dominant qu'est la voiture. Ces espaces publics très fonctionnels sont ainsi peu compréhensibles et subis par les usagers que sont les piétons, les cyclistes ou encore les usagers des transports en commun.

Le principe est donc pour chacun de ces lieux, d'engager les réflexions visant à débiter la transformation qui pourront donner lieu à des phases expérimentales en urbanisme transitoire. Il s'agit de faire de ces lieux des témoins, des démonstrateurs de ce que peut être la transformation de la ville, pour emmener dans cette perspective tous les citoyens.

A l'issue de plusieurs temps de séquences de travail et d'expressions, avec les maires de la Métropole en ateliers, et les experts et partenaires en matière de mobilités ainsi que le grand public, au cours des Assises de la mobilité, les lieux retenus sont :

- Nancy : Rue Mon Désert (Secteur Commerçant entre Jean Jaurès et Pont des Fusillés)
- Nancy : Porte Sainte Catherine
- Nancy : Place Painlevé
- Nancy / St Max / Malzéville : Viaduc Louis Marin
- Nancy : Place St Epvre
- Jarville : Rue de la République / Mairie
- Malzéville : Centre-ville
- St Max : Place Barrois / Mairie
- Essey : Secteur Mairie.

2.8 - Innovations et outils digitaux aux services des mobilités

Le Grand Nancy s'appuie sur les savoir-faire universitaires de son territoire et souhaite promouvoir l'innovation. Deux exemples concrets et notables :

- UrbanLoop : comme déjà présenté au paragraphe 2.1, avec les projets de Rives de Meurthe Nord à Nancy et Maxéville, Picot / Flageul à Tomblaine, et Parc Expo à Nancy et Vandoeuvre ;
- VRAM, qui est un système d'assistance électrique déporté pour faciliter la montée des vélos. La Métropole suit avec attention le développement de cette solution et souhaite accompagner le murissement de ce prototype.

Pour permettre une optimisation maximale des nouvelles infrastructures, la métropole s'appuiera sur le potentiel des nouvelles technologies du numérique, tout en restant attentif à ceux qui n'y ont pas accès, et confirmera ainsi son implication dans le domaine de l'innovation. C'est la raison pour laquelle le système d'aide à l'exploitation et le dispositif d'information voyageurs seront renouvelés avec du matériel de nouvelle génération afin d'améliorer la régularité des bus, permettre leur priorité aux carrefours à feux tricolores tout en apportant une information aux voyageurs en temps réel. Les distributeurs de titre de transport obsolètes seront également changés et bénéficieront du paiement sans contact.

Le digital permet aussi d'établir, au niveau d'un territoire, un diagnostic précis des déplacements, des répartitions modales, en quasi-temps réel et d'évaluer l'impact des décisions politique : tarification, gratuité, variation de l'offre kilométrique, extension des infrastructures (BHNS, pistes cyclables...).

C'est la raison pour laquelle, la Métropole du Grand Nancy a souhaité se doter d'un observatoire des mobilités, dénommé Atelier permanent des mobilités à l'échelle de la Multipole, à partir des traces GPS (avec total respect de l'anonymat). Outre l'éclairage apporté sur les déplacements de la Métropole, cet outil permettra de disposer d'informations précieuses sur les niveaux d'accessibilité des territoires avec pour objectif d'identifier les déficits d'accessibilité afin d'apporter des solutions adaptées.

Les innovations numériques offrent également la possibilité aux AOM de mettre en œuvre une démarche systémique, c'est-à-dire de favoriser l'usage des modes de transport selon leurs pertinences qui varient selon l'heure de la journée et la zone géographique notamment l'urbain et le périurbain.

Il s'agit en particulier de la démarche MaaS (Mobility as a service), préconisée par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) qui va se développer avec l'ouverture des données (open data) rendue obligatoire à compter du 1^{er} juillet 2021.

L'idée est de privilégier les modes peu consommateurs d'espaces urbains et à faible impact environnemental tout en offrant des avantages tarifaires pour certaines catégories de population. Concrètement, il s'agit d'une opportunité de privilégier pour les déplacements courts, les modes actifs (marche à pied, vélos, trottinettes...) tout en réduisant le risque de saturation des transports collectifs et les embouteillages automobiles aux heures de pointe.

Le Conseil Municipal a pris acte du plan métropolitain des mobilités du Grand Nancy (P2M).

N°2

PROGRAMME METROPOLITAIN DE L'HABITAT

Le 6^{ème} Programme Local de l'Habitat (PLH) arrive à échéance fin 2022.

Il est le support juridique de la délégation des aides à la pierre. Cette délégation de l'État permet à la Métropole de :

- programmer l'offre nouvelle de logements HLM.
- d'autoriser les ventes HLM (hors de celles validées dans les Conventions d'utilité sociale).
- de définir, en lien avec l'Anah, les dispositifs permettant l'accompagnement de la rénovation des logements privés ou leur adaptation (au vieillissement et handicap) et le niveau d'aides des aides financières.

Le 6^{ème} PLH avait été actualisé en 2017 pour assurer la jonction juridique avec le futur PLUi, qui tiendra lieu de PLH et de plan de Déplacements urbains. Cependant, l'approbation de celui-ci est aujourd'hui prévue pour la mi-2024.

Aussi, afin d'enjamber ce vide juridique, le Conseil de Métropole du 12 novembre 2020 a validé le lancement d'un nouveau PLH dénommé « **Programme Métropolitain de l'Habitat** » qui a vocation à être reversé dans le PLUi HD (OAP thématique Habitat, OAP sectorielles, POA) et à devenir le support juridique de la délégation des aides à la pierre.

Il permettra, en outre, de conserver une lisibilité de la politique locale de l'habitat, qui repose non seulement sur les actions propres de la Métropole, mais également sur des projets contractualisés (NPRU) et enfin qui s'appuie sur des partenariats forts, anciens et renouvelés.

1. Les principaux éléments du Diagnostic

La construction de ce document stratégique a été menée en lien avec l'Agence SCALÉN qui a nourri la démarche, de par son observation et son expertise. Elle a également été partagée avec tous les acteurs. En effet, 9 groupes de travail ont réuni les membres de la Conférence Territoriale de l'Habitat, qui rassemble les principaux acteurs de l'Habitat : Etat, Communes, organismes HLM, CAF, promoteurs, représentants de locataires, UNPI, Fédération du Bâtiment 54,... Ces groupes ont réuni chacun environ 40 personnes en moyenne.

Les groupes de travail qui se sont déjà réunis sont les suivants :

- 8 décembre 2020 : présentation du territoire
- 14 janvier 2021 : les besoins en logements
- 26 janvier 2021 : l'habitat face au changement climatique
- 16 février 2021 : agir sur la vacance
- 23 février 2021 : mobiliser le foncier en faveur du développement de parc HLM (groupe technique Bailleurs, Direction de l'Urbanisme et Direction de l'Habitat)
- 9 mars 2021 : le parc social
- 23 mars 2021 : le logement des étudiants
- 4 mai 2021 : l'accession à la propriété (abordable et sociale)
- 18 mai 2021 : le logement des seniors

Ils ont permis de dégager des éléments de diagnostic et les premières pistes d'orientations et d'actions :

- Une métropole de 257 000 habitants qui représente 47% de la population du SUD54 et une relative stabilité démographique
- Une progression du nombre de ménages et l'évolution de leurs structures
- Une production de logements qui doit être ajustée à l'ambition démographique et aux besoins qualitatifs des ménages et contribuer à l'adaptation au changement climatique
- Un potentiel élevé de besoins en logements familiaux abordables
- Une vacance dans le parc privé qui continue de progresser
- Des besoins en rénovation du parc privé ancien qui restent importants (secteurs pavillonnaires, copropriétés)
- Un rééquilibrage territorial du parc locatif social engagé qui s'accompagne d'un NPRU ambitieux sur 3 quartiers.
- Un niveau de production à maintenir pour répondre aux besoins des ménages et à l'évolution du parc
- Des besoins particuliers : offre à réguler pour les personnes âgées et étudiants; des réponses en adéquation avec les ressources.
- Un potentiel foncier permettant d'assurer la production de 18.000 logements, mais difficilement mobilisable sur le court terme pour développer le parc HLM.

A la suite de ces groupes de travail, une phase de rencontre avec chacune des 20 communes de la Métropole a été engagée pour échanger sur :

- le diagnostic et les enjeux à l'échelle communale
- la territorialisation de la production du logement neuf et par conséquent sur les projets et potentiels fonciers mobilisables.

2. Les besoins en Logements

L'évaluation des besoins en matière d'habitat doit répondre aux besoins de la population actuelle et aux besoins à venir à définir au regard d'une stratégie démographique dans un contexte de développement atone et de vieillissement de la population.

Ainsi, le départ des familles ainsi que leur destination (sur le SUD54 et reste de la France) questionnent tant les produits habitat qui devraient être développés sur la Métropole pour éviter cette hémorragie, que les emplois proposés permettant les parcours professionnels ascendants.

Il découle de l'analyse des données démographiques de la Métropole non seulement une projection quantitative des logements à produire, mais également des éléments qualitatifs permettant de produire une offre adaptée aux besoins :

- vieillissement de la population, paupérisation...
- en termes de formes urbaines (densité, la place de l'habitat individuel, habitat intermédiaire...)
- de typologies : agir pour produire de plus grandes typologies dans le parc privé, et des plus petites typologies dans le parc HLM.

Ceci doit permettre de faciliter les parcours résidentiels sur la Métropole et à la volonté d'accueillir de nouveaux habitants.

Elle identifie également des segments particuliers, sur lesquels la Métropole peut déployer des leviers spécifiques, que ce soit au titre de la politique locale de l'habitat ou d'autres politiques publiques (stratégie foncière, politique de l'emploi, soutien à l'université de Lorraine.....) qui permettront d'amplifier la croissance démographique à moyen terme.

Il est prévu de procéder en deux étapes pour adapter la politique de l'habitat aux enjeux démographiques actuels (vieillissement de la population, décohabitation) tout en déployant une stratégie ambitieuse pour garantir une croissance démographique cohérente, réaliste et acceptable.

Deux temps sont identifiés dans une logique de progressivité : le PMH qui couvrira la période 2022/2027 et qui sera reversé au PLUI HD avec une approche plus spatialisée, et le PLUiHD qui posera la stratégie 2028 à 2040.

Temps 1 : 2022-2027 : Le Programme Métropolitain de l'Habitat

L'objectif de production totale de logements est fixée à **1.030 logements / an** en s'appuyant sur la méthodologie du point mort et sur une croissance démographique "raisonnable" qui provient majoritairement d'un volontarisme de la Métropole de proposer des parcours résidentiels aux familles qui quittent le Grand Nancy pour les territoires périphériques. Ce niveau est conforme :

- au rythme de production constaté depuis une décennie,
- au rôle de centre de gravité de la Métropole au sein du SUD54

	Hypothèse PMH taille ménages = 1,79 en 2040
Besoins liés à la diminution de la taille des ménages	529
Besoins liés au renouvellement du parc	201
Besoins liés aux évolutions démographiques	300
Besoins globaux en logements	1 030
Dont récupération de la vacance	150
Besoins en constructions neuves	880

La Métropole s'inscrit d'ores et déjà dans une démarche vertueuse de reconquête ambitieuse de la vacance puisqu'il est prévu que 150 logements/an soient remis sur le marché de l'habitat de l'existant.

Ainsi, ce sont 880 logements neufs / an qui seront produits dans les potentiels fonciers repérés à ce jour.

Temps 2 : 2028-2040 : le PLUI-HD dans lequel les besoins en logements sont anticipés selon un exercice prospectif

La production de logements s'adaptera à la stratégie démographique en cours de définition et étroitement liée à la stratégie "emploi" et à la stratégie foncière.

L'hypothèse de travail retenue à ce jour à partir de 2028 fait apparaître une production supplémentaire de 300 logements / an. Cette stratégie sera affinée début 2022 en lien avec la poursuite des travaux du PLUI-HD et dans le cadre de la révision du SCOT SUD54.

3. Les orientations retenues

4 orientations ont été retenues :

- Orientation 1 : Adapter la production de logements aux parcours résidentiels et maintenir le taux de logement social à 26 % dans une logique de rééquilibrage territorial et de mixité sociale
- Orientation 2 : Adapter l'habitat existant et la production neuve aux enjeux de transition écologique
- Orientation 3 : contribuer à la mise en œuvre du Droit au Logement
- Orientation 4 : une gouvernance à réaffirmer

Elles sont parfaitement conciliables avec les 4 grands enjeux Habitat qui ont été identifiés dans le PADD (Projet d'Aménagement et de développement durable) et débattus en 2019 :

1. Produire une offre de logements suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins de tous
2. Renforcer les équilibres résidentiels et la mixité sociale
3. Poursuivre la réhabilitation des grands quartiers H.L.M.
4. Retrouver une réelle attractivité pour le parc privé existant

3.1 Orientation N° 1 : Adapter la production de logements aux parcours résidentiels et maintenir le taux de logement social à 26 % dans une logique de rééquilibrage territorial et de mixité sociale

Les besoins globaux en logements ont été estimés à 1030 unités. Ils ont été ventilés selon le profil socio-démographique des habitants du Grand Nancy et des futurs habitants.

De surcroît, la Métropole a réaffirmé sa volonté de maintenir son parc social (au SRU) à hauteur de 26 %. Au regard de l'accélération des ventes HLM (en moyenne 140 par an au cours des 5 dernières années) et du déconventionnement des logements privés à venir, il est essentiel de maintenir une production de logements sociaux dynamique pour maintenir le taux d'agglomération dans un logique de rééquilibrage territorial.

Total production de logements	Dont construction neuve				Ensemble production de logements neufs	Dont parc existant
	Logements sociaux		Parc privé			Récupération logements parc existant
	HLM	Structures collectives	Accession abordable	Libre		
1 030	285	25	105	465	880	150
100%	28%	2%	10%	45,50%	85,50%	14,5%
	310 logements/30%		570 logements / 55,5 %			

Cette segmentation fait apparaître la nécessité de renforcer l'accès abordable à la propriété pour offrir des produits logements adaptés aux familles (en termes d'accessibilité financière et de typologie) pour endiguer l'hémorragie des ménages vers le SUD54 à laquelle la Métropole est confrontée. Il est ainsi proposé de fixer un objectif de 10% de la production neuve en accession abordable (soit 105 logements).

Cette orientation comprend également une fiche action spécifique pour accompagner l'ambition de remise sur le marché de 150 logements vacants par an.

Cette orientation comprendra 16 fiches action qui déclineront le travail de la Métropole, en lien avec ses partenaires, pour accompagner la mise en œuvre de ces objectifs. Il s'agira de renforcer la stratégie foncière en observant mieux les mutations à venir, en les anticipant et en déployant de nouveaux outils (convention de partenariat avec EPFGE, réflexions sur la constitution d'un organisme de foncier solidaire...). Des fiches actions seront consacrées au développement du parc HLM et au rééquilibrage territorial ; elles s'appuieront notamment sur la délégation de compétences et la reconstitution du parc NPRU.

La prise en compte de certains besoins spécifiques sera également abordée, notamment pour favoriser le logement des seniors, face à une société qui vieillit, et produire du logement accessible financièrement, en lien avec le CROUS, pour les étudiants. Un travail sera également mené en faveur du logement des personnes en situation de handicap, en s'appuyant notamment sur le développement du logement inclusif.

La délégation de compétences des aides à la pierre pour le parc HLM et des aides de l'Anah pour la rénovation et l'adaptation du parc privé sera pleinement mobilisée pour atteindre ces objectifs.

3.2 Orientation N° 2 : Adapter l'habitat existant et la production neuve aux enjeux de transition écologique

Dans la Métropole du Grand Nancy, les logements constituent en effet le 2^e secteur le plus consommateur d'énergie et émetteur des gaz à effet de serre. Au regard des enjeux notamment de neutralité carbone d'ici 2050, et de réduction ambitieuse des émissions de gaz à effet de serre, il est essentiel pour la politique de l'habitat d'accompagner ces mutations.

Cette démarche sera pleinement aboutie avec la mise en œuvre du PLUi-HD, notamment via son OAP "Adaptation au changement climatique", et la prochaine révision du PCAET Métropolitain. Cette orientation préfigure ce croisement.

Les fiches actions concernent en premier lieu la qualité du parc neuf. Le récent rapport Girometti-Leclercq pose les bases d'un futur cadre partagé sur la qualité du logement à l'échelle nationale. La Métropole a d'ores et déjà mis en place une instance de concertation locale avec les promoteurs immobiliers et les organismes HLM : le club CLIMABAT, qui permet de favoriser les échanges sur les sujets Habitat, urbanisme, transition écologique.

Cependant, la construction neuve représente moins de 1% du parc annuellement. Les enjeux de transition écologique concernent donc fondamentalement le parc existant. Ces actions renforcent l'attractivité de ce parc : qu'il soit parc public (actions des bailleurs HLM, plan de relance,...) ou parc privé (lutte contre la précarité énergétique et adaptation au changement climatique). La délégation de compétence des aides de l'Anah permet d'ajuster les publics cibles et les règles applicables au plus près des besoins du territoire. Les primes énergie initiées par la Métropole, permettant la valorisation par les particuliers des Certificats d'économie d'énergie, permettent de toucher, sensibiliser et accompagner un plus large public.

Une fiche action croisant santé et logement renforce cette approche qualitative du parc de logements.

Par ailleurs, certains types d'habitat privé nécessitent une approche spécifique, notamment patrimoniale, pour éviter la spirale de dégradations des copropriétés ou urbaine pour anticiper le devenir de certains secteurs pavillonnaires.

3.3 Orientation N° 3 : contribuer à la mise en œuvre du Droit au Logement

La Métropole, de par ses compétences (équilibre social de l'habitat, délégation de compétences...) et ses outils (FSL...) contribue pleinement à la mise en œuvre du Droit au Logement dans une logique de mixité sociale.

Cette orientation permettra de poursuivre la mise en œuvre de la stratégie d'échelle métropolitaine sur les attributions de logements HLM, avec l'élaboration du Plan partenarial de gestion de la demande et d'information du demandeur de logement social qui va être relancée.

Dans le cadre du deuxième Appel à manifestation d'intérêt (AMI2) lancé par l'Etat, la Métropole du Grand Nancy s'est portée candidate afin de participer à la mise en place accélérée du Plan logement d'abord sur son territoire. En juin 2021, elle a été lauréate de cet appel et dispose ainsi de moyens spécifiques afin de déployer un plan d'actions territoriales et partenariales. Ce plan d'actions permettra d'expérimenter la mise en place de nouveaux outils (plateforme de captation du logement privé), d'un accompagnement social renforcé pour le maintien dans le logement des personnes en difficultés et tester l'accès direct au logement pour des personnes en situation de sans-abrisme.

Plusieurs fiches actions seront consacrées au développement du logement accompagné ou non, mais

accessible financièrement aux personnes défavorisées. Le diagnostic a démontré que la Métropole était très bien pourvue en matière de structures collectives de logement accompagné, mais que l'intermédiation locative, sur le parc privé constituait un outil efficace à développer pour permettre de loger les ménages rencontrant des difficultés économiques.

3.4 Orientation N° 4 : une gouvernance à réaffirmer

Il est proposé de reconduire la gouvernance actuelle :

Une instance de décision : le Conseil de Métropole

Une instance de concertation et d'animation : la Conférence Territoriale de l'Habitat

Des instances de pilotage à l'échelle des projets (comité territoriaux de l'utilisation de l'abattement de TFPB sur les QPV, comité de pilotage PIG...)

Des instances techniques partenariales (comité des financeurs dans le cadre de la programmation des aides à la pierre...)

Des instances spécifiques : dans le cadre du NPRU (comité de pilotage...), dans le cadre des attributions (Conférence Intercommunale du Logement copilotée par le Préfet et le Président de la Métropole...).

Il est proposé de refondre cette gouvernance dans le cadre du PMH pour gagner en lisibilité.

Cette gouvernance sera à requestionner notamment au regard de la fin de la délégation de compétence de type 2 (instruction avec les moyens de l'Etat) au profit d'une délégation de type 3 (instruction avec les moyens propres aux collectivités). La Délégation des aides à la pierre en cours s'achèvera au 31 décembre 2023, son renouvellement nécessitera donc une anticipation du passage de délégation de type 2 en type 3.

Les travaux actuels dans le projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), tendent à accentuer ce phénomène. Ainsi, un statut « **d'Autorité Organisatrice de l'habitat** » pourrait être reconnu à certaines intercommunalités dans des conditions restant à préciser (PLH, délégation de compétences, PLUi...). Ce statut pourrait ouvrir de nouveaux champs de délégations, d'expérimentation, voire de transferts de compétences à la Métropole du Grand Nancy notamment en matière de zonage, ou de gestion des aides à la rénovation du parc privé.

Un travail particulier au sein du bloc communal sera conduit pour la recherche de foncier dans le diffus à court terme.

4. La territorialisation

En préalable, il est important de rappeler les principes qui guident la politique locale de l'habitat et qui guident cette territorialisation :

- La diversification des produits logements
- L'accompagnement des communes soumises à la loi SRU
- La solidarité intercommunale : toutes les communes participent à la production du logement locatif social
- La satisfaction de l'objectif de mixité sociale, générationnelle, résidentielle et fonctionnelle sur tous les secteurs
- La logique de rééquilibrage territorial du parc de logements

Le foncier identifié offre une capacité théorique de construction d'un peu plus de 6 400 logements ce qui permet de **répondre aux besoins identifiés** (5.280 logements neufs sur 6 ans).

La totalité du parc privé neuf à construire représente 3.550 logements sur la durée du PMH.

Cet objectif a été réparti au prorata des disponibilités foncières de chaque commune.

Le foncier identifié relève des :

- Sites opérationnels : les ZAC métropolitaines, ou projets de construction identifiés,
- Friches et espaces en mutation situés en zone urbaine (dont le foncier public mutable)
- Secteurs couverts par une étude d'OAP pouvant être ouverts à l'urbanisation dès lors qu'ils sont maîtrisés par un porteur de projet.

Pour le parc HLM, la Métropole doit réaliser au titre de la délégation de compétences :

- 285 logements HLM familiaux / an PLU/PLAI, soit 1.710 logements sur 6 ans.
- et 25 logements en structure / an (personnes âgées, étudiants, logement accompagné...) soit 150 logements sur 6 ans.

Seuls seront territorialisés sur 6 ans les logements familiaux.

Ces logements répondent à la fois au développement de l'offre nouvelle pour répondre aux besoins et à la reconstitution de la vente HLM pour ne pas diminuer l'offre.

Par ailleurs, il convient d'y ajouter la reconstitution de l'offre hors site au titre du NPRU qui n'est à ce jour pas localisée, ce qui représente 499 logements (convention initiale + avenant en cours de négociation avec l'ANRU). Ces logements HLM ne viennent pas en augmentation de l'offre mais participe au rééquilibrage du parc de logement social à l'échelle des 20 communes. Ce sont donc 2.209 logements HLM à territorialiser sur la durée du PMH (1.710 + 499).
Avec une priorisation à affirmer sur 2022-2023-2024 à la reconstitution NPRU.

Néanmoins, force est de constater que **les capacités foncières sont réduites lorsque que l'on croise finement les capacités foncières identifiées et l'objectif de mixité sociale**. Ce sont en fait 1.157 Logements HLM familiaux qui peuvent être territorialisés sur les potentiels fonciers disponibles recensés et 1052 logements HLM familiaux restent à réaliser dans le diffus.

Un croisement avec la reconquête de la vacance est essentiel pour favoriser la production HLM par l'acquisition –amélioration. Il est donc proposé que 24 % du développement de l'offre soit 526 logements HLM puisse être en produite en **acquisition-amélioration** (que le logement soit vacant ou non).

De plus, il est proposé que 24 % de la production soit territorialisée dans le **diffus**, par renouvellement du parc, densification, VEFA hors site repérés.

Cette territorialisation limite ainsi l'étalement urbain, s'inscrit dans la logique du Zéro Artificialisation Nette et doit favoriser la mixité sociale.

Les principes retenus pour territorialiser la production HLM :

► HLM NEUFS : 1683 HLM familiaux

- Sur foncier repéré : 1.157 HLM familiaux
20% sur les communes dont le taux SRU est supérieur à 26 %
28% sur les communes dont le taux SRU est inférieur à 26 %
En tenant compte de la localisation et de l'objectif de mixité sociale

- Dans le diffus et Vefa : 526 HLM familiaux
Pas d'objectif pour les communes le taux SRU est supérieur à 26 %
Objectifs calculés en fonction du poids des résidences principales

► HLM produits par récupération du parc en acquisition-Amélioration : 526 HLM familiaux

Pas d'objectif pour les communes le taux SRU est supérieur à 26 %
Objectifs calculé en fonction du poids des résidences principales
Soit : 2.209 HLM familiaux territorialisés

Ainsi l'exercice de territorialisation permet le développement de 3.971 logements privés (neufs et acquisition amélioration) et de 2.209 logements HLM soit 6.133 logements sur un objectif de 6.180.

Pour la mise en œuvre de cette territorialisation, des travaux ont d'ores et déjà permis de majorer les taux de logements sociaux sur certaines ZAC métropolitaines, en tenant compte de l'objectif de mixité sociale.

Un travail est en cours, pour mettre en place des secteurs de mixité sociale dans le cadre des modifications de PLU en cours, pour les communes dont le taux de logement social est inférieur à 26% et dans le cadre du PSMV, anticipant le travail du PLUI-HD.

La nouvelle convention de partenariat avec EPFGE permettra de faciliter la mise en œuvre du projet et de renforcer la veille foncière, inhérente à cette territorialisation ambitieuse, pour développer le parc HLM, notamment sur l'acquisition-amélioration. Cette veille foncière sera à amplifier en vue du PLUI-HD.

5. La suite de la démarche

Afin d'affiner ces travaux, une nouvelle rencontre avec les communes sera initiée début 2022 en lien étroit entre les Directions de l'habitat et de l'urbanisme. Elle permettra de poursuivre l'exercice de territorialisation notamment dans le cadre de l'élaboration du PLUI-HD et à horizon 2040, en lien avec la stratégie démographique volontariste de la Métropole.

Cette délibération et le projet de Programme Métropolitain de l'Habitat seront transmis aux 20 communes et à la Multipole Sud Lorraine pour avis. Elles ont deux mois, à compter de la notification pour formaliser cet avis, faute de quoi, leur avis est réputé favorable.

Durant cette période des rencontres avec chacune des communes permettront d'ajuster, en tant que de besoin, le présent projet, notamment la territorialisation, et d'affiner les orientations à retenir pour les OAP et le POA du PLUI-HD.

Au regard de ces avis, le projet sera adopté lors du Conseil prévu le 31 mars 2022. Il sera ensuite transmis à Monsieur le Préfet qui saisira pour avis le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement qui formalisera un avis dans les deux mois.

Enfin, et en tenant compte de l'avis de Monsieur le Préfet, et du CRHH, le Conseil de Métropole adoptera le Programme Métropolitain de l'Habitat à son Conseil du 30 juin 2022. Enfin, conformément au dernier alinéa de l'article L. 302-1 du Code de la construction et de l'habitation : "*La délibération publiée approuvant le programme devient exécutoire deux mois après sa transmission au représentant de l'Etat. Si, dans ce délai, le représentant de l'Etat notifie au président de l'établissement public de coopération intercommunale les demandes de modifications mentionnées aux deux alinéas précédents qu'il estime nécessaire d'apporter au programme, le programme local de l'habitat ne devient exécutoire qu'à compter de la publication et de la transmission au représentant de l'Etat de la délibération apportant les modifications demandées.*"

Cette mise en œuvre du PMH est importante puisqu'elle servira de support juridique au permis de louer qui sera expérimenté sur la commune de Saint-Max.

Conformément à l'article L. 302-2 du Code de la Construction et de l'Habitation, le projet de Programme Métropolitain de l'Habitat a été transmis aux 20 communes de la Métropole ainsi qu'à la Multipole Sud Lorraine qui ont deux mois pour faire connaître leur avis.

Le Conseil municipal, à la majorité, par 24 voix pour et 04 abstentions (M. DAMM, Mme POLLI, M. GACHENOT, Mme LANGARD) a émis un avis favorable sur le projet de Programme Métropolitain de l'Habitat.

N°3

FINANCES LOCALES

DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2022

En application de l'article L.2312-1 du Code général des collectivités territoriales, la présentation des orientations budgétaires des communes de plus de 3 500 habitants doit intervenir dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget par l'Assemblée délibérante, et faire l'objet d'un débat.

Cette séquence constitue une étape indispensable du processus d'élaboration du budget, puisqu'il permet de donner aux membres de l'Assemblée délibérante, dans des délais nécessaires et suffisants pour se les approprier, les informations qui leur permettront d'exercer de façon effective leur pouvoir de décision à l'occasion du vote du budget.

A cet égard, le rapport d'orientations budgétaires, support au débat, doit ainsi comporter les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés pour les exercices à suivre, ainsi que l'évolution et les caractéristiques de l'endettement.

Ce rapport est obligatoirement transmis à la Métropole du Grand Nancy conformément à l'article D.2312-3 du Code général des collectivités territoriales.

Ce rapport donne lieu à un débat et il est pris acte de ce débat par une délibération et vote spécifique.

Le Conseil municipal, à l'unanimité, a pris acte de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire 2022 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire présenté.

N°4

PLAN D' ACTIONS POUR LA CONSERVATION ET LA TRANSITION ECOLOGIQUE SOLIDAIRE

APPROBATION DE LA DEMARCHE ET ADOPTION DES ACTIONS PROPOSEES

Confidentielle il y a moins d'une trentaine d'années, la notion de développement durable (ou développement soutenable) donne lieu aujourd'hui à un foisonnement d'initiatives, locales, nationales, européennes ou mondiales : démarche de haute qualité environnementale, introduction de critères environnementaux et sociaux dans les marchés publics, plans d'investissements dans la rénovation thermique et énergétique des bâtiments, soutien au développement des énergies renouvelables, dynamique de l'économie sociale et solidaire...

Le 14 juillet dernier, la Commission européenne a présenté son dernier paquet climat le « Fit-for-55 », en 12 propositions de directives (dont la plus reprise dans le débat public est celle de l'interdiction des véhicules essence et diesel à l'horizon 2034) pour mettre en œuvre « le Green deal » (ou pacte vert).

Parmi ces propositions, trois d'entre elles concernent le secteur de l'énergie, responsable de 75 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Les nouvelles directives sur les énergies renouvelables et sur l'efficacité énergétique devraient, si elles sont adoptées en codécision, jouer un rôle majeur dans l'atteinte de l'objectif fixé pour l'horizon 2030 : réduire de **55 %** les émissions de gaz à effet de serre de l'Europe. Ce nouveau paquet climat ouvre la voie à de profonds changements dans l'ensemble de l'Union européenne au cours des dix prochaines années afin de parvenir à la neutralité climatique en 2050.

Dernier exemple en date, la Conférence des Parties 2026 (COP 2026) qui vient de s'achever à Glasgow s'est conclue par un accord censé préserver l'espoir de limiter le réchauffement de la planète à 1,5° et donc de la sauver d'un dérèglement climatique catastrophique.

À l'origine de cette prise de conscience mondiale, deux évènements marquants qu'il convient de rappeler par l'implication de nos chefs d'État sur ces questions environnementales :

- le Sommet de la Terre de Rio (1992) lors duquel François Mitterrand disait que nous étions au début d'un processus qui était destiné à se poursuivre et à s'amplifier ;
- le Sommet de Johannesburg (2002) quand Jacques Chirac déclarait en ouverture de son discours « notre maison brûle et nous regardons ailleurs ! ».

Hormis les politiques nationales mises en œuvre depuis, les collectivités locales ont rappelé leur rôle primordial dans l'impulsion de projets et de pratiques nouvelles en faveur du développement durable.

Les collectivités locales gèrent, aménagent, protègent leur territoire. Proches des concitoyens, elles sont en capacité de mobiliser les bénévoles associatifs et les acteurs socio-économiques. Conscientes de ce rôle, certaines collectivités locales se sont engagées dans l'adoption d'un Agenda 21 local ou d'un plan climat air énergie territorial (PCAET), démarches participatives qui visent à élaborer un programme de développement durable touchant, de la façon la plus large possible, l'action publique locale.

Cette dynamique se trouve renforcée par la réforme des documents d'urbanisme. La loi solidarité et renouvellement Urbains (SRU, décembre 2000) institue le plan local d'urbanisme (PLU) et le schéma de cohérence territoriale (SCOT) avec une innovation majeure : il ne s'agit plus seulement de réguler l'occupation des sols mais d'élaborer un projet d'aménagement et de développement durable (PADD).

Toutefois, plusieurs questions se posent aux communes et aux intercommunalités confrontées à l'opportunité de s'engager dans une démarche de développement durable. Ces questions interpellent autant les élus que les techniciens.

L'ambition du plan d'action pour la conservation et la transition écologique solidaire (PACTES) n'est pas de répondre exhaustivement à toutes ces questions mais d'y apporter des réponses pratiques et d'offrir de nouvelles perspectives.

Le temps de l'action : un document cadre conçu par et pour les acteurs de terrain

Les déclinaisons d'actions rassemblées sont issues de l'analyse d'expériences de collectivités, d'acteurs de la société civile et de propositions émises par toutes les personnes qui ont souhaité apporter leur pierre à la co-construction du projet environnemental et de développement durable de Jarville-la-Malgrange.

Planifiant localement les actions à mener, la structuration de projets de développement durable au niveau intercommunal est envisagée. C'est un enjeu qui dépasse les contours d'une ville et c'est pourquoi un certain nombre de propositions mentionnées dans PACTES valent aussi pour d'autres strates de collectivités.

La démarche-projet a débuté depuis que les orientations générales de la nouvelle équipe municipale ont été traduites dans les différentes directions managériales.

Les enjeux, et par conséquent le projet environnemental et de développement durable de Jarville-la-Malgrange, concernent de multiples champs de la réalité du quotidien. C'est donc l'ensemble des personnels politiques et administratifs qui ont participé à cette démarche. En amont, l'analyse de la situation est d'autant plus pertinente et fine que les acteurs municipaux de chaque domaine ont pu fournir des informations et ont mis à contribution leurs capacités d'expertise pour formuler des propositions.

Enseignants, associations, chercheurs, citoyens sont des acteurs que la collectivité a associés afin d'optimiser et démultiplier les initiatives en faveur du développement durable. Les représentations que se font les habitants de leur environnement sont très hétérogènes. La question de l'individualité apparaît en filigrane derrière les considérations environnementales.

La réponse aux enjeux de développement durable qui se posent sur notre territoire passera nécessairement par des changements de comportement des habitants, des financements d'actions, des décisions qui relèvent d'autres échelles de territoire... La réussite d'une démarche de développement durable implique donc également des acteurs extérieurs à l'institution communale.

Mais celle-ci, liée par ses relations de collaboration avec la Métropole est l'acteur central : elle seule détient la capacité juridique de régler par ses délibérations les affaires de la collectivité ; elle seule est aussi l'autorité politique à même de mobiliser les acteurs locaux et les pouvoirs publics.

Au moment où elle signifie son engagement dans PACTES, notre collectivité se doit d'informer, de mobiliser et de convaincre tous les acteurs de son territoire. Cet effort ne devra pas se relâcher. La création d'un document recensant les actions à mettre en œuvre pour préserver l'environnement et lutter contre le réchauffement climatique n'est pas une démarche obligatoire mais sa création permet de donner un cap, une direction, un fil conducteur qui viendront enrichir le débat d'idées. Par cette expression des préoccupations individuelles ou collectives et par la confrontation des choix politiques en présence, nous affirmons l'esprit de la vie démocratique locale.

Pour une collectivité locale, « être en état de concertation permanent », contribue à l'animation du débat public et à l'émergence de projets collectifs en dehors des périodes électorales. Les contributions faites lors des diagnostics en marchant, des rendez-vous de la Fabrik et la Conférence territoriale environnementale du 27 novembre dernier ont été le terreau sur lequel s'est développée une partie des propositions de PACTES.

Sa rédaction, qui s'est faite de manière collaborative, est le fruit de cette intelligence collective mise au profit de tous, il doit maintenant faire l'objet d'une validation politique et d'un lancement officiel.

Ce document, sera évolutif, telle une graine plantée pour donner naissance à un arbre, il fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation et pour ce faire une méthodologie de gouvernance a été élaborée.

Le suivi et l'évaluation : Une Gouvernance représentative

► Le Comité de Suivi

La gouvernance de PACTES fera l'objet de la création d'un comité de Suivi.

Son rôle : Il se réunira deux fois par an afin d'évaluer, diagnostiquer et émettre des propositions sur les opportunités, les avantages et les inconvénients de chaque action.

Ce comité sera composé :

- d'élus ;
- de représentants d'associations environnementales ;
- de représentants du Conseil coopératif ;
- de personnes qualifiées ;

La présentation du suivi des actions pourra être faite par les techniciens de la Direction du Management des Transitions.

► La Commission municipale Transition Ecologique et Projet de Ville

Son rôle : Elle prend connaissance des travaux du comité de Suivi. Elle analyse les propositions et émet des avis.

► Le Conseil coopératif

Son rôle : Il participe à la mise en œuvre opérationnelle des actions de PACTES.

► La Conférence territoriale environnementale

Son rôle : Elle permet aux habitants de s'exprimer, d'émettre des réflexions sur différentes thématiques. Elle se tient une fois par an.

► Le Conseil municipal

Son rôle : Il valide les orientations, les projets et le budget de PACTES lors d'une présentation en débat d'orientations budgétaires.

Les actions contenues dans PACTES ont pour objet de donner une ligne directrice, un cadre à l'action publique sans être définitivement figé. Il est fait d'une matière qui se modèle en fonction du temps, des réflexions, des évolutions technologiques, des retours d'expérimentations. Il évoluera et accomplira plusieurs métamorphoses tout en conservant son arrête dorsale : protection, résilience, enrichissement.

Le Conseil municipal, à la majorité, par 23 voix pour et 04 abstentions (M. DAMM, Mme POLLI, M. GACHENOT, Mme LANGARD, excusée et représentée par M. DAMM) - Mme MANGIN absente au moment du vote – a approuvé le plan d'actions pour la conservation et la transition écologique solidaire, a créé le comité de suivi de PACTES, a fixé la composition du comité de Suivi à 4 collègues et le nombre de représentants par collège comme suit : 2 élus, 4 représentants d'associations environnementales, 2 personnes qualifiées au titre du C3D, 2 membres du Conseil coopératif, a désigné Monsieur René MANGIN et Monsieur Baptiste GUYOMARCH comme membres du comité de suivi au titre du collège des élus et a validé la gouvernance de PACTES.

La réforme du stationnement payant sur voirie a été adoptée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi « MAPTAM ») du 27 janvier 2014, codifiée à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Elle autorise l'organe délibérant territorialement compétent à instituer des redevances de stationnement, à fixer le barème tarifaire de la redevance en paiement immédiat ainsi que les montants du forfait post-stationnement et à adopter, le cas échéant, des tarifications spécifiques (résidents, résidents actifs, professionnels mobiles intervenant à domicile, etc.).

La dépenalisation et la décentralisation du stationnement sur voirie accordent donc davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un service public du stationnement, reposant à la fois sur la définition d'une stratégie tarifaire et la meilleure incitation au respect des règles d'occupation du domaine public afin d'apporter une réponse adaptée aux enjeux de la mobilité locale.

LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES, LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET OPÉRATIONNELS DE LA POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

La Ville de Jarville-la-Malgrange souhaite mener une politique de stationnement incitative en cohérence avec les orientations générales du plan métropolitain des mobilités (P2M), adopté par l'assemblée délibérante de la Métropole du Grand Nancy le 25 novembre 2021, et en application des dispositions et prescriptions futures du plan de déplacements urbains (PDU) révisé qui sera intégré au plan local d'urbanisme intercommunal habitat déplacements (PLUi-HD) du Grand Nancy.

Sans préjudice de ces orientations, les principaux objectifs de la politique communale de stationnement visent à :

• sur un plan stratégique

- accompagner les différents usages en matière de déplacements motorisés et de mobilités douces (piétons et cyclistes notamment) par un meilleur partage et une qualité renforcée de l'espace public ;
- offrir des solutions de mobilité multiples et complémentaires, adaptées à tous, en facilitant le passage de l'une à l'autre ;
- réduire le trafic automobile pour améliorer la qualité environnementale, lutter contre la pollution atmosphérique et la pollution sonore ;
- développer un service public de stationnement de qualité par l'optimisation, le renforcement de la surveillance et du contrôle du stationnement ;
- permettre aux habitants des territoires voisins d'accéder plus facilement au Grand Nancy.

• sur un plan opérationnel

- mettre en place des réglementations adaptées pour les différents usages et accompagner le développement des zones réglementées sur voirie ;
- affecter des espaces dédiés aux taxis, aux véhicules de livraisons et transports de fonds, à l'autopartage, au rechargement des véhicules électriques, etc. ;
- inciter les usagers à stationner dans les parkings en ouvrage lorsqu'ils existent ;
- encourager les résidents à utiliser les emplacements de stationnement privatifs (garages individuels, places de stationnement et parking en copropriété, etc.) lorsqu'ils en disposent ;
- améliorer le respect et les conditions de stationnement de surface de courte durée en favorisant la rotation des véhicules sur les places ;
- développer les modes alternatifs de déplacements des résidents en leur réservant un usage prolongé de la voirie, tout en permettant un stationnement de circonstance ou de passage aux non-résidents d'une durée modérée ;
- dissuader le stationnement des pendulaires domicile-travail des non-résidents en incitant au report modal (transports en commun) ou à l'usage des parkings publics ou privés sous-utilisés pour les longues durées ;

- proposer une tarification préférentielle aux résidents pour les inciter à ne pas utiliser systématiquement leur voiture pour des déplacements domicile-travail ;
- préserver l'activité de proximité et permettre l'accueil des visiteurs dans les rues commerçantes et à proximité des équipements publics ;
- renforcer la lutte contre le stationnement abusif (véhicules ventouses) et le stationnement anarchique en dehors des emplacements matérialisés et dûment autorisés pour améliorer la sécurité et la qualité de l'espace public (nettoyement des rues, fluidification de la circulation notamment des transports en commun).

En ce sens, la politique de stationnement constitue une clé stratégique pour la mise en œuvre des politiques de mobilités et d'aménagement urbain en facilitant un report modal de l'automobile vers les modes alternatifs d'une part et en permettant un partage plus approprié de l'espace public d'autre part.

LA NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE À JARVILLE-LA-MALGRANGE

Conformément aux dispositions de l'article L. 2333-87 du CGCT, il est proposé d'instituer une redevance de stationnement, de fixer les droits de stationnement sur voirie (barèmes tarifaires) et les montants des forfaits post-stationnement (FPS) à compter du 5 septembre 2022 selon les modalités ci-après arrêtées.

Création de trois zones de stationnement

La nouvelle offre communale de stationnement payant sur voirie est d'environ 780 places. Elle se répartit entre trois grilles tarifaires sur trois zones de stationnement payant.

Pour chacune des trois zones **PRESTO** (*courte durée*), **MODERATO** (*moyenne durée*) et **SERENO** (*longue durée*), les usagers des emplacements de stationnement sont tenus de s'acquitter de la redevance de stationnement selon les conditions d'application fixées comme suit :

	Zone PRESTO Courte durée	Zone MODERATO Moyenne durée	Zone SERENO Longue durée
Paiement de la redevance	du lundi au samedi • de 08H00 à 19H00	du lundi au samedi • de 08H00 à 12H00 • de 14H00 à 19H00	du lundi au samedi • de 08H00 à 12H00 • de 13H00 à 19H00
Gratuité du stationnement	<i>en dehors des horaires définis ci-dessus dimanche et jours fériés</i>		
Durée de stationnement payant	3 heures consécutives maximum	5 heures consécutives maximum	10 heures consécutives maximum
Stationnement résidentiel	non-autorisé	autorisé	non-autorisé

La redevance de stationnement est appliquée sur les emplacements matérialisés au sol et signalés par un marquage horizontal ou vertical précisant la mention « Stationnement payant » ou « Zone payante » rappelant les dispositions précédemment énoncées selon le nom et le code couleur de la zone.

Fixation des barèmes tarifaires de la redevance acquittée dès le début du stationnement

La grille tarifaire applicable doit être en cohérence avec les objectifs poursuivis selon la zone de stationnement : rotation des véhicules, usage prolongé de la voirie aux résidents, report dans les parkings et vers les modes alternatifs, tout en donnant la possibilité de stationner en moyenne (jusqu'à 5 heures) ou longue durée (jusqu'à 10 heures) hors Plages horaires de gratuité selon la zone de stationnement.

Il est donc proposé d'instaurer des barèmes tarifaires différenciés et incitatifs selon la zone de stationnement payant :

	PRESTO	MODERATO	SERENO
DURÉE	TARIF		
<i>En minutes</i>	<i>En euros</i>		
20	0,40	--	--
30	0,60	--	--
40	0,80	0,60	--
50	1,00	0,70	--
60 / 1H	1,20	0,80	0,60
70	1,50	0,90	0,70
80	1,80	1,00	0,80
90	2,10	1,10	0,90
100	2,40	1,20	1,00
110	2,70	1,30	1,10
120 / 2H	3,00	1,40	1,20
130	5,00	1,60	1,30
140	7,50	1,80	1,40
150	10,00	2,00	1,50
160	15,00	2,20	1,60
170	20,00	2,40	1,70
180 / 3H	35.00	2,60	1,80
190		2,90	1,90
200		3,20	2,00
210		3,50	2,10
220		3,80	2,20
230		4,10	2,30
240 / 4H		4,40	2,40
250		5,00	2,50
260		7,50	2,60
270		10,00	2,70
280		15,00	2,80
290		20,00	2,90
300 / 5H		35.00	3,00
310			3,10
320			3,20
330			3,30
340			3,40
350			3,50
360 / 6H			3,60
370			3,70
380			3,80
390			3,90
400			4,00
410			4,10
420 / 7H			4,20
430			4,30
440			4,40
450			4,50
460			4,60
470			4,70
480 / 8H			4,80
490			4,90
500			5,00
510			5,10
520			5,20
530			5,30
540 / 9H			5,40
550			6,00
560			7,50
570			10,00
580			15,00
590			20,00
600 / 10H			35.00

La redevance de stationnement payant doit être acquittée par l'utilisateur par tout moyen mis à sa disposition : horodateur, paiement par application mobile, etc.

Les véhicules de la Ville de Jarville-la-Malgrange, de la Métropole du Grand Nancy, de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale ainsi que du service postal de La Poste porteurs de la signalétique de leur collectivité, administration ou entreprise ne sont pas soumis lorsqu'ils sont en intervention au paiement de la redevance de stationnement.

Fixation des montants du forfait post stationnement et forfait post stationnement minoré

Le montant du forfait post stationnement (FPS) est fixé par l'organe délibérant ayant compétence dans le domaine du stationnement. L'article L. 2333-87 du CGCT précise par ailleurs que le montant du FPS ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone concernée. À cet effet, il s'agit de définir un forfait de post stationnement pertinent qui incite à un paiement spontané de la redevance plus important par les automobilistes et induit une efficacité en termes de rotation des véhicules stationnés et de fluidité de la circulation automobile

Aussi, il est proposé d'appliquer sur les trois zones de stationnement payant :

- un **forfait post stationnement (FPS) d'un montant de 35 euros** ;
- un **forfait post-stationnement minoré (FPS minoré) d'un montant de 25 euros** en cas de paiement sous cinq jours.

En cas d'absence totale de paiement, le montant du FPS correspondant à celui fixé ci-dessus est dû. En cas d'insuffisance de paiement immédiat, le montant du FPS fixé ci-dessus est réduit du montant de la redevance de stationnement déjà réglée inscrit sur le ticket de stationnement apposé derrière le pare-brise du véhicule. Pour être pris en compte, ce ticket doit avoir été édité au cours de la période maximale de stationnement autorisé lors du passage de l'agent assermenté.

Le FPS est appliqué à tous les usagers y compris les ayants droits bénéficiaires de tarifs spécifiques (résidents, résidents actifs, professionnels mobiles intervenants à domicile, etc.) qui ne se seront pas acquittés ou que partiellement du montant de la redevance de stationnement.

Le règlement du FPS / FPS minoré s'effectue par tout moyen mis à disposition de l'utilisateur :

- par téléphone au 0811 10 10 10
- par smartphone via le QR Code
- par internet sur le site sécurisé sur www.stationnement.gouv.fr
- par chèque libellé à l'ordre du Trésor Public
- en espèces ou carte bancaire au guichet d'un centre des finances publiques

Au terme du délai de paiement spontané, soit trois mois après notification du FPS, si ce dernier reste impayé s'ouvre alors la phase de recouvrement forcé des sommes dues par le biais de l'émission d'un titre exécutoire. Ce dernier mentionne le montant du forfait impayé et de la majoration due. L'émission d'un FPS peut être contestée par tout usager à travers un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois qui suit l'émission du FPS auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi l'avis de paiement. En cas de rejet de ce premier recours, l'utilisateur dispose d'un mois supplémentaire pour saisir la Commission du contentieux du stationnement payant après s'être acquitté du montant du FPS réclamé.

L'Agence nationale de traitement automatique des infractions (ANTAI) propose aux Collectivités qui choisissent de faire appel à ses services de notifier, pour leur compte, directement par courrier les avis de FPS aux usagers qui n'auront pas acquitté – ou acquitté que partiellement – le montant de la redevance de paiement, de traiter les recours préalables ainsi que le recouvrement. Dans ce cadre, une convention pourra utilement être mise en place entre la Ville de Jarville-la-Malgrange et l'Agence nationale de traitement automatique des infractions.

Instauration de tarifications spécifiques

Sans préjudice des dispositions précédentes, il est proposé d'instituer un stationnement résidentiel sur le périmètre du stationnement payant, découpé à cet effet en secteurs résidentiels, au bénéfice des résidents **Carte RÉSIDÉO** et des résidents actifs **Carte STREETEO** selon les modalités fixées comme suit :

	Carte RÉSIDÉO Résident (Habitant)	Carte STREETEO Résident Actif
Conditions d'éligibilité	<ul style="list-style-type: none"> • Personne physique ayant son domicile principal à l'intérieur d'une zone où le stationnement est réglementé par le paiement d'une redevance et ouvrant droit au bénéfice du tarif spécifique résident • La personne physique habitant un logement situé sur une voie privée ouverte à la circulation publique enclavée par des voies publiques dont le stationnement est réglementé par le paiement d'une redevance peut également bénéficier de ce tarif • Accès dans la limite de deux cartes résidents par foyer (même adresse) à un tarif de stationnement adapté dans les voies ou sections de voies soumises au régime du stationnement payant sur voirie • Véhicule du résident identifié au moyen d'une carte « RÉSIDÉO » apposée derrière le pare-brise de manière visible, angle inférieur droit côté passager • Carte « RÉSIDÉO » valable un an (coût annuel de 7 euros), non remboursable, non cessible 	<ul style="list-style-type: none"> • Toute personne physique qui exerce son activité professionnelle régulièrement à l'intérieur d'une zone où le stationnement est réglementé par le paiement d'une redevance et ouvrant droit au bénéfice du tarif spécifique résident. Il peut s'agir de salariés mais aussi de travailleurs indépendants (employés de commerces et de services, artisans, fonctionnaires, etc.) • L'usager « Actif » pourra être le bénéficiaire ou, le cas échéant, la personne morale qui l'emploie. Dans ce cas, les droits de stationnement pourront être souscrits et le tarif acquitté par la personne morale pour le compte de ces préposés nommément désignés et dont le véhicule est identifié • Seuls les véhicules utilisés pour le déplacement quotidien domicile / travail pourront être stationnés sous le régime « Actif » (véhicule personnel du bénéficiaire du tarif préférentiel ou véhicule de fonction) • Les véhicules de société non affectés à titre permanent à une personne physique pour des déplacements qui incluent le trajet quotidien domicile / travail ne pourront stationner sous le régime du tarif « Actif » • Un usager ne peut bénéficier que d'un seul tarif « Actif » valable au maximum pour deux véhicules • Véhicule du résident identifié au moyen d'une carte « STREETEO » apposée derrière le pare-brise de manière visible, angle inférieur droit côté passager • Carte « STREETEO » valable un an (coût annuel de 7 euros), non remboursable, non cessible
Abonnements	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le 1^{er} véhicule - Gratuité pour le 1^{er} véhicule du foyer pour un logement • Pour le 2nd véhicule - 15 euros l'abonnement mensuel - 165 euros l'abonnement annuel - 1 euro l'abonnement chrono (24H) 	<ul style="list-style-type: none"> - 15 euros l'abonnement mensuel - 165 euros l'abonnement annuel - 1,50 euro l'abonnement chrono (24H)
Durée de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Les résidents et résidents actifs disposent d'un tarif spécifique leur permettant de ne pas être assujettis à la durée maximale de stationnement autorisée • L'utilisation du tarif résident reste cependant limitée géographiquement aux secteurs résidentiels autorisés, identifiés sur la carte 	
Stationnement résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> • Le défaut de paiement de l'abonnement RÉSIDÉO ou STREETEO ou le défaut d'affichage de la carte correspondante sous le pare-brise du véhicule replace l'usager au statut commun lors d'un contrôle ; les montants et conditions de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement s'appliquent de droit 	

Pour pouvoir bénéficier du stationnement **RÉSIDÉO** ou **STREETEO** (abonnement chrono, mensuel ou annuel), les usagers doivent préalablement être reconnus comme ayants droit par la Collectivité ou le gestionnaire du stationnement payant sur présentation des justificatifs suivants :

- taxe d'habitation, taxe professionnelle ou bail en vigueur avec un justificatif de domiciliation de moins de trois mois ;
- certificats d'immatriculation du véhicule / des véhicules enregistrés à la même adresse que la taxe d'habitation (abonnement « RÉSIDÉO ») ;
- attestation de l'employeur (abonnement « STREETEO »).

Les conditions d'accès au tarif **RÉSIDÉO** et **STREETEO** ainsi que la délimitation du périmètre géographique des secteurs résidentiels sont définies par arrêté du Maire.

Dispositions relatives au stationnement des professionnels mobiles intervenant à domicile

Les professionnels mobiles intervenant à domicile c'est-à-dire les professionnels de l'urgence liés à la sécurité des personnes et des biens (dépannage gaz, réparateurs d'ascenseur, etc.), les professionnels de santé en visite à domicile (médecins, infirmiers, etc.) ou des soins à domicile pour les personnes âgées ou malades ont la possibilité, dans l'exercice de leur fonction, de stationner à des conditions particulières. Ainsi, en dehors du périmètre géographique du siège de leur entreprise ou de leur cabinet médical, le stationnement est gratuit dans la limite d'une heure d'intervention.

Les professionnels du bâtiment qui réalisent des travaux dans une des zones de stationnement payant et qui sont amenés à occuper l'espace public de manière prolongée, soit en raison des transports de matériels et matériaux nécessaires à l'accomplissement de leur activité, soit en raison de la nature du chantier (benne, échafaudage, etc.) ont la possibilité, dans l'exercice de leur métier, de stationner leur véhicule ou occuper l'espace public à des conditions particulières définies au règlement d'occupation du domaine public.

Ces dispositions particulières sont définies par arrêté du Maire.

Dispositions relatives au stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR)

Les détenteurs d'une carte de mobilité inclusive mention Stationnement (CMI-S), d'une carte européenne de stationnement (CES) ou d'une carte de stationnement pour personnes en situation de handicap (CSPH) en cours de validité bénéficient de la gratuité du stationnement payant. Le stationnement est gratuit sur une place réservée PMR ou non.

Il est impératif que la carte soit apposée derrière le pare-brise de manière visible.

Vu la demande d'avis de la Métropole du Grand Nancy en tant que propriétaire du domaine public conformément aux dispositions de l'article L. 2333-87 du CGCT et après avis de la Commission « Toutes Commissions » réunie le 8 février 2022,

Le Conseil municipal, à la Majorité, par 21 voix pour et 05 voix contre (M. DAMM, M. GACHENOT, Mme LANGARD, excusée et représentée par M. DAMM, M. LAVICKA, M. GECHTER) - Mme MANGIN et Mme POLLI absentes au moment du vote - a décidé l'instauration d'une redevance de stationnement des véhicules sur voirie et la création de trois zones de stationnement payant sur les emplacements matérialisés au sol et signalés par un marquage horizontal ou vertical dans les voiries et sections de voiries identifiées dans lesquelles le barème tarifaire est déterminé en fonction de la typologie du territoire et des spécificités de la zone de stationnement sur laquelle il s'applique (zone de courte, moyenne ou longue durée) à compter du 5 septembre 2022, a approuvé les trois grilles tarifaires de stationnement telles qu'énoncées ci-dessus, a fixé le montant du forfait post stationnement (FPS) à 35 euros et le forfait post stationnement minoré (FPS minoré) à 25 euros en cas de paiement sous trois jours et a instauré les tarifications spécifiques « Résident », « Résident Actif », « Professionnels mobiles intervenant à domicile » et « Personnes à mobilité réduite » telles qu'énoncées ci-dessus, a autorisé Monsieur le Maire à engager et accomplir tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Fait à Jarville-la-Malgrange, le 23 février 2022


Vincent MATHERON
Maire de Jarville-la-Malgrange

