



**PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE JARVILLE-LA-MALGRANGE**

- - -

SEANCE DU 22 FEVRIER 2022

Sous la présidence de Monsieur Vincent MATHERON, Maire de Jarville-la-Malgrange, le Conseil municipal de la Ville de Jarville-la-Malgrange s'est réuni en séance ordinaire, en visioconférence.

Le 16/02/2021 c'est-à-dire au moins 5 jours avant la séance, une convocation écrite a été transmise aux Conseillers Municipaux, portée au registre des délibérations, affichée et publiée dans les formes prescrites à l'article L. 2121-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le compte-rendu de la séance a été affiché dans les huit jours, conformément à l'article L. 2121-25 du Code Général des Collectivités Territoriales et les délibérations ont été transmises au Contrôle de Légalité de la Préfecture de Meurthe et Moselle.

- - - -

Etaient présents :

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

Etaient excusés et représentés :

Mme DECAILLOT, excusée et représentée par M. CHATEAU (à partir de la délibération n°3)
M. VIGO, excusé et représenté par M. MANGIN (à partir de la délibération n°3)
Mme ESNAULT, excusée et représentée par Mme WUCHER (à partir de la délibération n°2)
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

Adoption du procès-verbal de la séance du Conseil municipal du 15 décembre 2021

Monsieur LAVICKA fait part d'une erreur dans son intervention. Il fallait lire « si le maire répond qu'il ne trouve rien, elle (la CRC) ne peut que constater son illégalité ».

Monsieur le Maire prend note de cette modification et le procès-verbal est modifié en ce sens.

Monsieur DAMM fait l'intervention ci-dessous (texte « in extenso ») :

« Monsieur le Maire, cher(e)s collègues

Au dernier paragraphe de ce PV, vous nous avez donné lecture de la lettre du Préfet de M&M datant du 18 novembre 2021 précisant le retour des règles dérogatoires, dont la possibilité de tenir les conseils municipaux à distance alors que la pandémie de Covid-19 repartait « de plus belle » et vous précisez, je vous cite « n'avoir pas souhaité appliquer cette modalité car vous ne vouliez pas qu'on imagine que le Maire amputait la capacité à pouvoir participer à un débat important » C'était la présentation du rapport de la CRC certes, ce soir c'est le DOB ...et la mise en place du stationnement payant sur notre commune !

Permettez-nous de regretter que le Conseil de ce soir se passe en visioconférence, alors que les discothèques sont ré-ouvertes depuis la semaine dernière, que les thés dansants sont possibles à nouveau les dimanches après-midi et que les mesures sanitaires dans les écoles sont à nouveau allégées depuis la rentrée d'hier matin. Et que la ville de Nancy a tenu son CM en présentiel hier en fin d'après-midi. Mais on a bien compris que le public était de trop ce soir ! Les jarvilloises et les Jarvillois apprécieront, notamment celles et ceux qui nous regardent.

Au-delà de ce 1^{er} commentaire, nous ne validerons pas ce PV afin de protester officiellement contre vos pratiques de censure à notre égard sur le média Facebook de la Ville, même si notre intervention est mentionnée sur ce PV.

En effet, le mercredi 15 décembre dernier lors de notre Conseil Municipal, vous faisiez présenter au point 8 de l'OdJ modifié, le rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Grand Est à la suite de son contrôle sur les exercices 2015 à 2020 de notre commune de Jarville-la-Malgrange. Parmi d'autres interventions, j'ai présenté une lecture complémentaire de ce rapport. Le lendemain, jeudi 16 décembre, la Ville publiait sur sa page Facebook le powerpoint « à charge » qui avait été commenté en séance par l'adjoint « Ressources et Moyens ». Vers 16h, je diffusais dans les « commentaires » de cette page Facebook, le contenu de mon intervention de la veille, afin d'équilibrer le débat républicain et permettre aux lectrices et lecteurs d'avoir une vision objective et complète sur ce rapport qui était devenu public.

En soirée de ce jeudi 16/12, notre « commentaire » avait disparu, cette page Facebook était bloquée et il n'y avait plus de possibilité de faire d'autres commentaires ! Ce qui est toujours le cas depuis.

Curieuse conception du débat public, auquel vous dites régulièrement Monsieur le Maire être tellement attaché, et pratique bien singulière de la libre circulation des informations. Après la suppression de la Revue de Presse aux élu(e)s des minorités, vous mettez en œuvre des pratiques d'un autre temps pour museler vos opposants ! N'étant sans doute pas informé de ces agissements, nous avons tenu à les porter rapidement à la connaissance de l'ensemble des membres de notre Assemblée par mail le 17 décembre.

Toujours concernant ce rapport de la CRC, cité dans le PV de la séance du 15/12/21, nous vous rappelons, Monsieur le Maire que vous aviez proposé en commission « Ressources et Moyens » du 16 juin 2021, de réunir les responsables des trois groupes politiques de notre Conseil afin de préparer une restitution « raisonnable », éventuellement « commune » de ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes, concernant notamment la partie fonctionnement des services et participation des agents. Mrs Giacometti et Gachenot sont témoins de cette proposition (Mme Melissa Coulon, ex-colistière du groupe « Tous pour Jarville » l'aurait été également ; je souligne qu'il n'y avait pas d'autres participants de votre majorité à cette réunion), proposition que vous n'avez pas tenue, comme souvent il y a un « gap que dis-je un gouffre » entre ce que vous dites (ou ce que vous écrivez) et ce que vous faites. Sans vergogne vous l'avez même rappelé en réunion « toute commission » le 8 février dernier. Vous dites beaucoup de choses et vous aimez ça, mais la mise en œuvre est souvent plus compliquée, voire totalement différente de vos propos.

Vous qui donnez régulièrement des leçons de « courage politique », « en toute transparence », vous nous faites de belles démonstrations de votre courage à vous, mais nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

Nous ne validerons donc pas ce PV, qui n'est qu'une supercherie par rapport à la réalité de ce qui s'est passé avant et après notre séance du 15 décembre 2021 ».

En réponse à cette intervention, Monsieur le Maire note un certain nombre d'observations. La première est qu'en dépit de la censure dont Monsieur DAMME se dit être régulièrement victime, il est lui régulièrement dans la situation où il transforme le vote du procès-verbal d'une séance du Conseil municipal en tribune politique. Cela va à l'encontre même du règlement qu'il a coécrit avec les présidents de groupe, c'est à l'encontre même du code général des collectivités territoriales. C'est encore une fois la preuve manifeste que malheureusement, il ne maîtrise ni la police des assemblées ni le rôle de Maire. Par ailleurs, il est très surpris de l'observation de Monsieur DAMM quant à la tenue de ce Conseil en visioconférence lorsque toutes les demandes qu'il a adressées auparavant, étaient de tenir ces séances en visioconférence. Il ne lui semble pas, sauf erreur de sa part, que la situation sanitaire s'améliore en France. Il ne lui semble pas que les dizaines, voire les centaines de décès qui ont lieu chaque jour, avec des milliers de contaminations pourraient justifier qu'on revienne sur une règle adoptée collectivement à Jarville la Malgrange, toutes les réunions se tiennent exclusivement en visioconférence, y compris les réunions des Commissions municipales, y compris les réunions internes qui concernent les agents. Croire un seul instant que le Maire ne souhaite pas un débat public sur ses orientations budgétaires, sur le projet Politique qu'il porte est une erreur fondamentale que commet Monsieur DAMM. D'abord parce qu'il est fidèle aux engagements pris, mais aussi qu'il est le résultat d'un projet de transformation de la Commune qui a été coconstruit avec les habitants. Il rassure donc Monsieur DAMM en lui confirmant qu'il n'a aucune difficulté à porter le débat. Il invite Monsieur DAMM à faire attention à ne pas être en contradiction avec lui-même, pour éviter tout problème de posture, voire de positionnement.

Il regrette que Monsieur DAMM n'adopte pas ce procès-verbal alors qu'il dit lui-même qu'il est conforme à la séance telle qu'elle s'est déroulée et rappelle que l'adoption du procès-verbal a pour objet justement de valider la fidélité des échanges de celui-ci.

Le procès-verbal est adopté à la majorité des membres. Le groupe « Jarville Nouvel Horizon » ne valide pas le procès-verbal.

COMMUNICATION AU CONSEIL MUNICIPAL
DECISIONS DU MAIRE

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

Décisions 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°)

Décisions 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°)

Décisions 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.

Monsieur LAVICKA s'interroge sur cinq décisions. Sur la décision n°88/2021, il pense qu'il y a une erreur de date. Concernant, la décision n°95/2021, il demande si cette formation concerne un apprenti auxiliaire de la crèche ou un ATSEM et si la somme de 4 000 € correspond à l'ensemble de la formation jusqu'à l'obtention du CAP. S'agissant de la décision n°10/2022, il demande si c'est un changement de politique qui conduit au remplacement d'agents propres à la Commune par de la sous-traitance privée. La décision n°12/2022 laisse à penser qu'il y aurait des produits dangereux pour la santé et se demande si c'est le cas. Enfin, sur la décision n°09/2022, il souhaiterait des explications sur cette convention qui met à disposition deux bâtiments désaffectés (67 / 69 rue de la République) à la Gendarmerie du Grand Est.

Madame POLLI s'interroge également sur la sous-traitance de l'entretien à l'Espace La Fontaine et la mise à disposition de locaux à la Gendarmerie. Elle se questionne sur le remplacement des ATSEM : quelle sera la fiche de poste et la formation requise pour pourvoir à ce genre de postes ?

Monsieur GACHENOT trouve la description des emprunts assez sommaire et demande que le financement du projet de l'Hôtel de ville soit précisé. Il demande aussi la durée de cet emprunt et les charges annuelles.

Madame POLLI souhaiterait savoir de quelle cour il est question dans la décision n°107/2021.

Monsieur le Maire confirme à Monsieur LAVICKA qu'il s'agit bien du Budget Primitif 2021 dans la décision n°88/2021. Il s'agit d'emprunts devenus nécessaires en raison de l'investissement décidé pour partie dans le mandat précédent mais qui n'avait pas été financé.

En réponse à Monsieur GACHENOT il précise que ces emprunts ne concernent pas l'Hôtel de Ville mais le projet de ville tel qu'il était porté par l'ancienne Municipalité et notamment la réfection de l'espace La Fontaine.

La convention avec la Gendarmerie Grand Est a été conclue pour permettre aux gendarmes de s'entraîner. Ils ont en effet besoin d'effectuer des missions d'entraînement dans des espaces en milieu urbain.

S'agissant du remplacement d'ATSEM, Monsieur le Maire précise que la crise sanitaire a provoqué un certain nombre d'absences et a contraint la Ville à travailler en mode dégradé sur un certain nombre de services. Aussi, pour faire face à ces difficultés, un contrat de prestation a été signé pour assurer des remplacements de manière urgente sur des courtes périodes.

S'agissant de l'entretien de l'espace La Fontaine, future Maison des Familles, la Ville est propriétaire d'un certain nombre de m² et aussi étonnant que cela puisse l'être, il n'avait pas été prévu jusque-là l'entretien de ce bâtiment. Aussi a-t-il souhaité, après échange avec l'ensemble

des élus du Bureau municipal, travailler à une prestation de service avec un partenaire. Aujourd'hui, faute de moyens humains, il a été convenu de recourir à un prestataire. Le montant noté est un montant estimatif haut qui sera déterminé en fonction du taux d'occupation du bâtiment, et notamment lorsque l'espace de vie sociale, Kaléidoscope, aura pris possession des locaux.

Monsieur ANCEAUX ajoute que le coordinateur sécurité pour l'hôtel de Ville est une obligation afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'emploi par les entreprises, de matériaux pouvant engendrer par la suite des risques sanitaires ou des risques vis à vis des bâtis.

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 répond 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 nancéen (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 compléteront 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 Mixités 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 Toulouses (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 nancéienne 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 arbitré, 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

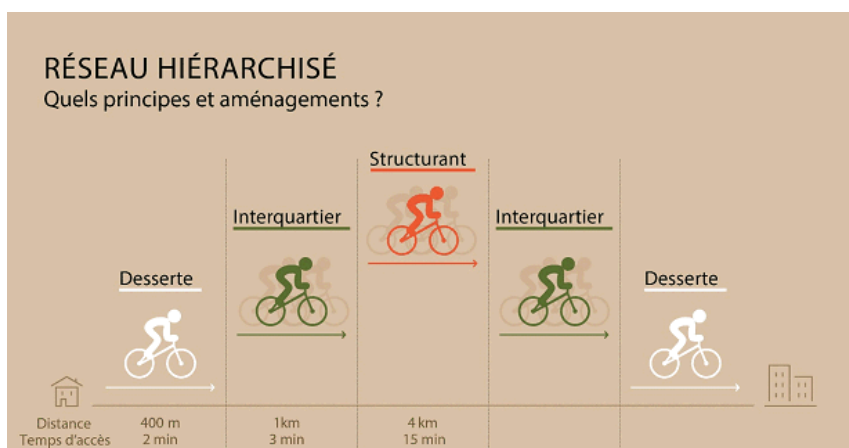
Ainsi, la Métropole se fixe comme objectif la construction d'un réseau hiérarchisé en trois niveaux :

- **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.



Les grands principes :

- 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 destinées 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 SCALEN une démarche visant à l'élaboration d'un schéma de logistique territorial. 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.

Avant de passer la parole à Monsieur Patrick HATZIG, Vice-Président du Grand NANCY en charge des mobilités et à Madame Laurence WIESER, Conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités actives et à la qualité de l'air, assistés de Bertrand MAZUR, Directeur en charge du Pôle Mobilités et Développement Urbain durables, Monsieur le Maire précise qu'il s'agit d'un plan majeur pour le territoire. Il fixe la priorité du mandat sur l'organisation des mobilités et des déplacements sur l'ensemble du territoire du Grand Nancy et dans une cohérence globale, des liens à construire avec les territoires voisins. C'est aussi un acte fondateur pour ce mandat car il met fin à plusieurs années d'errements sur la politique de transports en commun et de mobilités sur le Grand Nancy. Il insiste sur ce point car il ne s'agit pas seulement d'évoquer la question du matériel et du remplacement du tram de la ligne 1 qui a été malheureusement un échec pour notre territoire et vécu comme un fracture pour un certain nombre de grand nancéens. Il s'agit en réalité de redéfinir tout le paysage des mobilités, d'y associer un certain nombre de questions majeures, qu'il s'agisse de la place de la voiture, de la place des transports en commun, de la place des mobilités douces ou dites alternatives et aussi de tous les enjeux relatifs à la question de l'accessibilité, du stationnement, de l'intermodalité. On doit y travailler ensemble afin d'être en capacité d'offrir une qualité de vie aux grands nancéens car la question des mobilités est un enjeu majeur dans la vie au quotidien mais aussi un enjeu majeur lorsqu'on veut lutter contre certaines inégalités et un enjeu majeur quand on veut développer l'attractivité d'un territoire.

Il est particulièrement fier d'appartenir à cette équipe métropolitaine qui a décidé de faire de cette question un enjeu essentiel et de définir une feuille de route afin de répondre aux attentes des concitoyens, aux attentes des usagers et aux attentes des usagers nouveaux car le souhait collectif est de développer les différentes parts modales pour remettre à sa juste place la question de la voiture ; question essentielle et « *sine qua non* » à la construction de territoires apaisés. Jarville la Malgrange sera concernée à plus d'un titre sur ces mobilités.

Monsieur HATZIG, Madame WIESER et Monsieur MAZUR présentent les grands principes du plan métropolitain des mobilités à l'appui d'un document PowerPoint.

Monsieur LAVICKA remercie les intervenants pour leur présentation et indique que si on ne peut qu'être d'accord pour un juste partage de l'espace public et une approche des mobilités dans leurs globalités, on s'interroge sur ce qui se cache derrière, et cite, « *façon systémique utilisant tous les leviers disponibles : tarification, investissement d'infrastructures nouvelles, stationnement, partage de l'espace urbain* » et indique qu'il en reparlera lors du dernier projet qui sera présenté en séance. Plutôt que des sanctions financières, il préférerait le développement d'offres de transports attractifs complémentaires et concurrentielles à la voiture individuelle. Il est dit qu'une nouvelle étape de gratuité sera proposée au Conseil métropolitain en décembre prochain et demande s'il s'agit de la gratuité pour les personnes âgées promise par le Président du Grand Nancy pendant la campagne électorale. De nombreuses villes, pour favoriser le transport collectif, ont choisi de le rendre gratuit. La gratuité totale mérite d'être étudiée. La prise en compte de l'ensemble du bassin de vie nécessite la réalisation de parkings P+R en grand nombre aux entrées des villes. On se réjouit de l'objectif à atteindre en 2030, d'une part modale du vélo entre 12 et 14 %, contre 3 % aujourd'hui. Ceci nécessite de garantir la sécurité de tous et notamment des enfants par des sites protégés et la sécurisation du stationnement des vélos comme dans les pays du nord de l'Europe. Si, et il cite, « *les déplacements effectués à pied et à vélo doivent dès à présent augmenter car il favorise le maintien en bonne santé et sont d'ores et déjà décarbonés* », il ne faut pas oublier que nombre de personnes âgées ont des difficultés à utiliser ces modes de déplacements. Avec le vieillissement de la population du Grand Nancy, il serait bon de le prendre dès maintenant en compte.

Monsieur GUYOMARCH revient sur l'ambition de ce plan qui passe par un partage de l'espace afin de permettre cette évolution qui est souhaitée de la part modale. A Jarville-la-Malgrange non plus, l'idée n'est pas de faire une chasse aux automobilistes mais de proposer une offre de mobilité permettant d'améliorer les conditions de circulation pour tous les modes, répondant aux enjeux environnementaux, climatiques et en matière de santé. Ces offres de mobilités présentées, ce sont aussi des alternatives crédibles, des moyens budgétaires, des outils techniques et une offre multiple de services. Le préalable de tout cela c'est bien le partage de l'espace.

Pour Jarville-la-Malgrange, c'est une vraie opportunité pour accompagner ces changements de mobilités.

Au-delà des aménagements, des équipements doivent être déployés : deux chantiers sont en cours sur la Ville : D'une part, un plan déploiement de stationnement qui a été travaillé avec le groupe « Jarville à vélo » et qui va faire prochainement l'objet de discussions avec les élus et la Métropole, et d'autre part, le projet autour du collectif « Gare au biclou », avec la création d'un atelier participatif et solidaire qui, en plus des services publics qu'il faudra déployer, a pour objectif de créer du service de proximité privé et associatif. En même temps, il constitue la première pierre de ce pôle d'échange multimodal au niveau de la gare de Jarville-la-Malgrange qui permettra à terme de proposer une offre de services intermodaux adossée à l'augmentation d'une offre TER qui est souhaitée.

En matière de transport, il note l'intérêt de la mise en site propre de la ligne 2 : un intérêt en matière de services et d'amélioration de sa qualité et du service proposé mais aussi la participation à un nouveau dessin, voire destin, de la rue de la République, avec une rue plus apaisée, plus respirable, plus conviviale. Il trouve que c'est une belle perspective pour la qualité de vie et se félicite de contribuer et participer à ce projet.

Monsieur KIBAMBA s'interroge car le gros du trafic de la Métropole vient de la partie sud et débouche sur le parc des expositions, et étonnement, sur le P2M, aucune ligne structurante n'a été imaginée, qui pourrait donner une vraie place au parking relais du parc des expositions pour pouvoir limiter les voitures qui rentrent dans la Ville. Il ajoute se réjouir de cette présentation qui donne une vraie place aux mobilités douces mais regrette un oubli : la place des trottinettes. Il pense que c'est un point sur lequel il faudra être vigilant.

Monsieur MANGIN indique avoir noté que certains arrêts qui existaient ne le seront plus avec le trolleybus. Par ailleurs, les nouveaux trolleys dits décarbonés, ne le sont pas totalement et souhaiterait que la Métropole prenne en compte la capacité à créer une filière hydrogène. Il pense qu'il est nécessaire de discuter sur cette filière globale sur la Métropole sud.

Par ailleurs, il souligne avoir rencontré lors du dernier trimestre 2021 des représentants de VNF et souhaiterait connaître la suite qui sera donnée à cette rencontre.

Monsieur HATZIG revient sur la question de la tarification et notamment la gratuité totale. S'il en est partisan, il convient aujourd'hui de regarder comment est le réseau, quel investissement, quel équipement on souhaite donner, avant de donner une priorité à une gratuité qui ne serait peut-être pas celle qui permettrait le plus grand développement. Aller vers une gratuité totale, cela reviendrait à négliger d'autres politiques qui sont à mener dans d'autres domaines. Sur la

tarification, un groupe de travail mène des réflexions et font des propositions : une tarification solidaire est également à l'étude. Certaines dispositions ont déjà été actées : la gratuité les week-ends, la gratuité des moins de 18 ans. Sur le reste, il faut y aller étape par étape.

Sur le partage de l'espace, il précise qu'il s'agit d'être vigilant sur les voitures en transit en ouvrant des séparations de flux pour faire en sorte que ces voitures puissent être renvoyées vers un autre flux. Le partage de l'espace, c'est aussi tenter de supprimer au maximum les voitures ventouses en faisant en sorte, comme à Nancy, d'avoir du stationnement payant sur certaines rues, certains quartiers mais en veillant à ce qu'il n'y ait pas de report. C'est un travail à faire ensemble, il faut harmoniser les différentes politiques de manière à ce que l'espace soit partagé équitablement entre les communes.

Plus globalement, il est vrai que dans tout le sud de la Meurthe-et Moselle, les habitants n'ont pas d'autres moyens actuellement que de prendre leurs voitures pour arriver sur la Métropole et il va également falloir travailler à cette problématique.

S'agissant des suppressions d'arrêts évoqués, il n'y a pas de volonté de suppression d'arrêts mais peut-être que certains ont été déplacés pour un meilleur aménagement.

S'agissant de l'hydrogène, des études sont menées mais rien n'est acté.

Madame WIESER confirme que le plan cyclable comporte des stationnements qui sont majeurs : des stationnements sécurisés. Cela fait partie de l'offre complémentaire.

Concernant la réflexion faite sur l'âge du cycliste, elle donne un exemple : la part modale du vélo des plus de 65 ans en Allemagne est supérieure à la part modale totale du vélo en France.

L'idée, avec ce plan, est bien de transformer l'espace public et de rendre la Ville à ses habitants. Quel que soit l'usage qu'on a de la ville, on doit pouvoir disposer de l'espace public de manière confortable et de manière partagée. Chasser la voiture en Ville, non, mais lui laisser toute la place telle que la Ville est conçue aujourd'hui ce n'est pas normal non plus.

C'est une refondation de la Métropole qu'entame ce P2M et elle s'en donne les moyens.

Par rapport aux réflexions faites sur le trafic venant du sud, elle souligne que le plus gros pôle arrive du nord et non du sud. Elle précise en outre que 75 % du trafic automobile dans la Métropole est réalisé avec un départ et une arrivée Métropole pour un trajet de moins de huit kilomètres.

Monsieur GACHENOT revient sur les remarques faites sur des gens qui n'habitent pas la Métropole et qui y viennent, soit pour travailler, soit pour aller dans les commerces du centre-ville. Il a l'impression qu'on stigmatise ces gens car ils occupent la place que devraient occuper les nancéens. Ce n'est pas ça une grande Métropole. Elle accueille des étudiants, des salariés qui font vivre la Métropole. Au contraire, il pense qu'il faut trouver un juste milieu avec ces gens qui viennent de l'extérieur et qui apportent une richesse et font travailler les commerçants.

Monsieur HATZIG précise qu'il a dû mal s'exprimer à ce sujet car il n'est évidemment pas question de faire de la ségrégation entre les gens qui viennent en ville et ceux qui y vivent. Au contraire, la Métropole doit les accueillir mais dans de bonnes conditions : leur permettre, sur une partie de leur parcours, d'arriver plus rapidement à destination en utilisant les transports collectifs.

Monsieur le Maire conclut cet échange et ce débat en remerciant Mme WEISER et Messieurs HATZIG et MAZUR pour leurs présentations.

Il est important que les élus municipaux s'intéressent aux sujets métropolitains.

Il ajoute que ce sujet est étroitement imbriqué avec les sujets à l'ordre du jour de ce Conseil municipal. Qui peut penser un instant qu'on pourra continuer à imaginer une Métropole attractive en opposant la qualité de vie des grands nancéens à la qualité du confort des habitants des territoires voisins qui se rendent sur la Métropole même si cela est pour travailler ou même si cela est pour se divertir. Il ne doit pas y avoir d'antinomie entre la qualité de vie des grands nancéens et l'accessibilité du territoire métropolitain dans sa dimension attractive. C'est pourquoi, on doit travailler à un plan des mobilités tel qu'il a été présenté et avec des horizons qui doivent s'échelonner dans le temps. Ils sont certes nécessaires au regard des capacités d'investissement et des capacités financières de la Métropole mais ils doivent l'être aussi car il s'agit aussi d'accompagner des transitions, d'accompagner une autre manière de vivre la Ville, de vivre l'espace public et de développer les transports et autres mobilités, autrement que sur la place qui a été concédée à la voiture sans pour autant dire qu'il s'agit de chasser celle-ci du territoire.

Bien évidemment, il faudra accompagner les différents publics et notamment ceux qui sont le plus éloignés des questions de mobilités.

On peut transformer durablement le territoire sur une politique qui mobilise beaucoup d'acteurs mais qui emporte tellement d'enjeux qui redonnent la qualité de vie aux grands nancéens telle qu'ils l'attendent.

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 SCALEN 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 une logique de rééquilibrage territorial.

Total production de logements	Dont construction neuve					Dont parc existant
	Logements sociaux		Parc privé		Ensemble production de logements neufs	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 foncières 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 : 1 683 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 6.180 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 veiller foncière, inhérente à cette territorialisation ambitieuse, pour développer le parc HLM, notamment sur l'acquisition-amélioration. Cette veiller 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, APRES EN AVOIR DELIBERE :

EMET : un avis favorable sur le projet de Programme Métropolitain de l'Habitat.

Monsieur LAVICKA réitère ce qu'il a dit en Commission. En ce qui concerne Jarville-la-Malgrange, avec 37,64 % de logements sociaux, il considère qu'il y a suffisamment de logements de ce type. Il se demande où se trouve le potentiel foncier pour construire 200 logements neufs. Par contre, il pense qu'il convient de favoriser l'adaptation de l'habitat existant aussi bien aux enjeux de transition écologique qu'au vieillissement de la population. Si on souhaite densifier la population, cela doit se faire sur l'axe structurant de la rue de la République pour concilier population et mobilités. Cet axe contient en outre un nombre important de logements vétustes qui nécessitent une rénovation.

Madame POLLI rejoint l'intervention de Monsieur LAVICKA sur la place des seniors à Jarville-la-Malgrange et demande quelle déclinaison pourrait être envisagée pour adapter le parcours résidentiel à cette évolution démographique.

Monsieur MANGIN précise que le plan proposé pour Jarville-la-Malgrange est inclus dans le plan métropolitain. Il partage le propos de Monsieur LAVICKA concernant l'habitat social.

La Métropole accueille beaucoup d'étudiants et c'est une richesse mais elle devrait faire un effort pour conserver les gens qui ont été formés dans l'agglomération. L'attractivité passe aussi par l'habitat.

Il pense qu'à Jarville-la-Malgrange, il ne faut pas accueillir davantage de logements sociaux mais qu'il est nécessaire d'améliorer l'habitat.

Monsieur KIBAMBA confirme que Jarville-la-Malgrange est confrontée au vieillissement de sa population. L'enjeu est l'accompagnement de la population et l'adaptation du logement. Il pense également que la mixité est également importante et doit être recherchée.

Monsieur le Maire revient sur le rôle primordial de la puissance publique, que ce soit les communes ou la Métropole du Grand Nancy qui exerce la délégation d'aide à la pierre. Dès son élection, il a engagé des rencontres avec les bailleurs sociaux présents sur le territoire et avec lesquels, aux côtés de Messieurs ANCEAUX, MANGIN et KIBAMBA, il a exprimé sa vision du logement social et qui se résume de manière simple : ce qui distingue un logement social d'un autre logement, c'est peut-être uniquement le loyer et non l'environnement dans lequel habitent les personnes, que ce soit à l'échelle de la rue, à l'échelle du quartier ou plus globalement à l'échelle de la Ville, qui pourrait manifester malheureusement des signes de paupérisation car on accumule dans des poches de territoires, des trappes à pauvreté. Or, c'est un fait, à Jarville-la-Malgrange, le logement social est loin de comporter cette image d'habitat à indifférencier d'un autre uniquement par le loyer. Aussi, a-t-il ouvert la discussion et parfois le bras de fer.

Il a d'abord reçu l'accueil attentif d'un certain nombre de bailleurs sociaux et pense notamment à VIVEST, lequel a accepté le projet de création du parc urbain derrière l'Hôtel de Ville, c'est à dire de réviser le programme de construction de 60 logements qui avait été engagé par la Municipalité précédente, ne répondant ni à un enjeu de qualité de vie du territoire, ni à la question de mieux traiter l'habitat dans le territoire, même s'il ne doute pas que le projet architectural aurait été au rendez-vous. Le travail mené a donc été de rééquilibrer l'offre de logement sur le territoire car sur cette emprise ce sont 20 logements qui apparaîtront pour laisser place à une emprise plus importante dédiée au futur parc urbain. Dès lors, le différentiel de logements qui a fait l'objet d'un agrément sera réparti sur le territoire et c'est une discussion qui est en cours aujourd'hui avec la Ville pour continuer à offrir à la fois du logement et du logement social sur la commune. Dans ce même ordre d'idée, une rencontre a eu lieu avec BATIGERE et cite l'expérience intéressante menée sur le rond-point de la Belle Croix. Cela va répondre à une qualité de vie pour l'intégration du quartier dans la Ville : c'est le choix qui a été fait en cédant du

domaine public pour permettre au bailleur social de créer du stationnement qui sera dédié aux locataires. Il y a aussi la volonté d'aménager différemment l'espace public restant, avec des pistes cyclables et la création d'un parc sur une partie des emprises SNCF qui sont pour partie désaffectée.

Il cite aussi BATIGERE qui œuvre à la transformation de l'habitat avec des travaux de réhabilitation sur la rue François Evrard, du quartier du Sancy et où la Ville et la Métropole auront également un effort à faire sur l'aménagement de l'espace public, et notamment sur la redéfinition de la circulation, du stationnement et des aménités que le quartier peut offrir, et c'est le projet de la voie verte prolongée du Fonteno qui permettra d'offrir ces lieux de vie en toute sécurité et en toute tranquillité pour mettre fin au conflit de voisinage.

Il évoque aussi OMH qui, après discussions, a acté la création de balcons et d'extérieurs supplémentaires sur les appartements de leur parc locatif situé rue Gallieni, rue Maréchal Ney et rue de la Gare.

Et enfin le bailleur Meurthe-et-Moselle habitat auquel il a dit son insatisfaction du plan ANRU tel qu'il avait été conduit par l'équipe précédente : C'est en fait le manque de vision politique qui a conduit à ces errements car la rénovation de la Californie ne s'est traduit que par la démolition de quelques bâtiments et la reconstruction de quelques-uns sans donner d'identification réelle à ce quartier, sans l'imbriquer à l'ensemble des quartiers et sans répondre aux demandes des habitants qui étaient d'avoir une activité et une vie de proximité, que ce soit le commerce local ou encore des équipements et infrastructures partagées par les uns et les autres. Il précise que c'est toute l'ambition qu'il souhaite donner au quartier de l'Ecluse qui devra intégrer à la fois le cœur de Jarville-la-Malgrange dans son « vieux bourg » mais aussi le quartier de la Californie par l'intégration des espaces comme le mail central ou encre l'espace Françoise Chemardin et du square Françoise Lesure, avec comme trait d'union, l'écluse. Dans cet espace, il est possible de projeter du logement et il faut en finir avec cette zone d'aménagement concertée « Les Portes de Jarville » qui est en errance depuis trop d'années maintenant et qui donne cette image quelque peu déplorable de la Ville et qui donne un effet miroir à un quartier Politique de la Ville qui a fait l'objet de rénovation partielle. Pour autant, puisqu'il s'agit d'un projet long et d'une trajectoire longue, il engage avec son équipe deux choses importantes : Mettre en place enfin une gouvernance politique sur un projet d'aménagement urbain pour essayer d'inscrire La Californie et d'autres quartiers de la Ville dans un éventuel plan ANRU III qui pourrait se discuter au terme de celui qui est en œuvre, c'est-à-dire 2027. C'est tout le travail à mener pendant plusieurs années, avec un comité de pilotage qui sera installé et coprésidé par le Secrétaire général de la Préfecture et lui-même en qualité de Maire. L'ensemble des adjoints y participeront et Monsieur KIBAMBA sera chargé de coordonner cela... Mais cette gouvernance politique n'a pas de sens si on ne s'en donne pas les moyens et il y a un outil qui existe et qui a été posé par la loi, c'est l'abattement de la taxe sur les propriétés bâties qui est accordé aux bailleurs sociaux, dès lors qu'ils réinvestissent les sommes en actions qualité de vie pour les habitants.

Il pense d'ailleurs que ces dernières années, la façon dont a été utilisé cet outil a également été un échec. Il cite le Conseil citoyens qui a été malheureusement maltraité et qui a été amené à démissionner parce qu'instrumentalisé. Aussi, a-t-il demandé à Monsieur KIBAMBA de travailler à la résidentialisation des logements sociaux : travailler les abords des logements, travailler les abords des fonds bâtis, pour sécuriser les accès, sécuriser ou matérialiser les places de stationnement ou les usages autour. Mais la résidentialisation devra s'accompagner de réponses concrètes et très rapides et ce sur quoi s'engage Monsieur KIBAMBA : la mise en place de correspondants de nuit pour apaiser les risques de tensions ou de conflits de voisinages et de prévenir les risques de squats.

Ces chantiers sont importants et ils devront permettre d'actionner tous les leviers évoqués pour lutter contre l'habitat indigne, accompagner les propriétaires occupants et celles et ceux qui ont vu leur patrimoine malheureusement se dégrader. A ce sujet, il rappelle que la Ville et la Métropole se mobilisent sur les copropriétés privées et c'est le cas par exemple de la copropriété Sous-Bois qui est aujourd'hui en travaux.

Mais effectivement, il convient également de construire un parcours résidentiel et permettre aux habitants de pouvoir évoluer selon la composition de leur famille, selon les difficultés qu'ils rencontrent ou selon l'avancée dans l'âge. C'est à la puissance publique d'y répondre avec des logements de qualité qui sont inscrits dans le parc locatif social pour les aider à diminuer leur charge ou leur loyer sans atteindre leur dignité.

Ce qui est vrai pour ces personnes l'est aussi pour toutes les autres. Le logement social est ce qu'on veut en faire collectivement, locataires, bailleurs, puissance publique mais aussi riverains ou habitants d'une Ville. Il rêve du jour où les Jarvilloises et les Jarvillois ne se regarderont plus par rapport aux quartiers où ils habitent, par rapport aux logements qu'ils occupent mais par rapport à ce qu'ils sont, ce qu'ils peuvent faire et ce qu'ils veulent construire.

Ce plan métropolitain de l'habitat fixe un cap, des orientations, des déclinaisons concrètes.

Adopté à la majorité par :

24 voix pour

04 abstentions (M. DAMM, Mme POLLI, M. GACHENOT, Mme LANGARD)

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, APRES EN AVOIR DELIBERE :

PREND ACTE :

de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire 2022 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire présenté.

Monsieur le Maire indique que traditionnellement le DOB est généralement introduit par la présentation de l'environnement économique et financier qui a permis de construire le projet de loi de finances lequel a des incidences sur les collectivités territoriales. Il a souhaité faire une autre présentation : cette présentation, c'est celle des orientations politiques, stratégiques pour faire de Jarville-la-Malgrange un des cœurs battants du Grand Nancy. Il a donc voulu exprimer à travers ce projet politique, ce projet de ville, à la fois le cap donné d'une décennie pour parvenir à un changement radical dans la construction de la Ville et dans la manière de la vivre, le cap de franchir les 10 000 habitants, d'où l'enjeu présenté précédemment et donc d'être en capacité d'attirer des familles.

Ce projet de Ville, il a souhaité l'inscrire, toujours dans la même philosophie de la Majorité, qui est la coconstruction. Par ailleurs, il s'est étoffé d'un certain nombre de réflexions qui se sont conduites au cours de l'année 2020/2021 au travers des Rendez-vous de la Fabrik, du square des idées et d'autres rendez-vous et d'échanges avec les habitants. C'est important de le dire car ce projet de Ville qui a emporté l'adhésion des concitoyens qui lui ont donné, avec son équipe, la responsabilité de gérer la commune et de lui construire un avenir, ont demandé à ce moment-là d'engager toute la transformation du territoire. Pour le faire, il faut regarder à la fois avec lucidité les forces en présence, comme malheureusement les faiblesses ou les points d'amélioration qu'il est nécessaire d'engager. Et s'il y a bien une faiblesse qu'il faut combattre, c'est bien la cécité d'un certain nombre d'acteurs et de décideurs publics de ne pas voir le potentiel de notre commune. La Commune doit s'inscrire dans des préoccupations qui dépassent les seuls Jarvillois mais qui pourtant répondent à des impératifs majeurs. C'est notamment les défis posés, en termes d'évolution démographique, de changements climatiques, de raréfaction des ressources naturelles, de la multiplication des menaces sur la biodiversité, de l'accélération des risques sanitaires. Y répondre, c'est peut-être envisager un autre modèle de Ville, c'est peut-être se dire

que la Ville, telle qu'elle a toujours été pensée, n'est plus aujourd'hui adaptée ni aux défis à relever, ni aux attentes de celles et ceux qui font la ville et qui y habitent. La Ville qui s'est construite de manière presque anarchique avec des juxtapositions de quartiers, sans jamais répondre globalement à la question des liaisons entre les quartiers, des liens entre les hommes et les femmes, des liens entre les générations, la ville dite fonctionnaliste ne doit plus être.

Il rappelle que pendant la campagne, son équipe a travaillé avec les Jarvillois à construire une ville des proximités ; ce concept est au cœur même des préoccupations et des défis à relever, comme étant la réponse aux attentes des Jarvillois : reconstruire la fierté de la Ville, restaurer la proximité, inventer les solidarités nouvelles, insuffler l'innovation et partager l'ambition d'un développement commun plus heureux.

Il a donc emprunté à ce concept un certain nombre de lignes directrices qui lui permet de dire que le projet de ville peut, et doit pouvoir se construire en répondant à tout cela et présente ce concept de la Ville du quart d'heure à l'aide d'un document PowerPoint.

La Ville du quart d'heure c'est donc cette ville des proximités qui permet de repenser la question du temps au travers de la Ville mais qui doit aussi permettre de repenser les usages au travers de la Ville. C'est enfin cette ville qui renforce les liens entre les citoyens, les riverains et leur propre ville. Cette ville du quart d'heure, cette ville des proximités n'a de sens que si elle se construit en parallèle de la ville des compétences qui doit trouver sa traduction dans le projet d'administration.

La Ville des proximités, c'est celle qui va permettre de retrouver l'ensemble de ces fonctions sociales, urbaines et permettre à tous de se sentir autant acteur de sa vie que de sa Ville car elle lui apporte les éléments nécessaires pour pouvoir se réaliser et s'épanouir.

Mais pour pouvoir engager ce travail, fallait-il encore accepter que la ville du quart d'heure implique à la fois d'engager des mutations et des transitions. La nuance tient en un point essentiel : les mutations doivent traduire un changement radical dans la manière d'agir, là où les transitions nécessitent un accompagnement pour aller d'un état à un autre.

Ces mutations, aux termes des échanges avec les Jarvillois, sont de deux ordres : des mutations démocratiques et les mutations urbaines.

Les mutations urbaines sont celles qui invitent à raisonner autrement le territoire urbain pour pouvoir construire ce territoire apaisé. La Ville a de nombreux atouts : Ville verte, ville d'eau, ville proche de la ville centre. Ces atouts, il faudra les valoriser et c'est ce qui se fera sur le quartier de l'Ecluse, le quartier Culturel Créatif, la réflexion en cours sur le devenir du territoire le Fonteno-Baquéchamps. Les mutations urbaines, ce sera aussi l'enjeu majeur de réinvestir le plan patrimoine de la commune.

A côté des mutations urbaines, les mutations démocratiques : il faut travailler ensemble avec les différents acteurs sans enlever la place et le rôle des élus de mettre en œuvre les projets pour lesquels ils ont été élus. Mais la démocratie participative ne doit pas être un prétexte à une fuite en avant pour les élus qui ne veulent pas assumer leurs décisions. Inspirer ces mutations démocratiques, c'est mobiliser la participation citoyenne et faire progresser la démocratie en levant plusieurs outils qui sont parfois difficiles à lever mais rappelle que la démocratie c'est la parole de ceux qui s'expriment.

Les mutations démocratiques ce sont les marches exploratoires, les ateliers participatifs, le Conseil coopératif, le Conseil municipal des enfants, le budget participatif.

Quand la démocratie représentative et la démocratie participative dialoguent de manière permanente, elles construisent cette démocratie coopérative, elles ne s'opposent pas.

Au-delà des mutations, il faut conduire les transitions : susciter les transitions économiques, culturelles, sociales, environnementales et écologiques. Ce sont ces transitions qui doivent permettre de penser la Ville plurielle dans ses qualificatifs car elle doit être innovante et engagée, inclusive et solidaire, culturelle et sportive, nature et éthique, attractive et entreprenante.

Ce projet de Ville, la Majorité a voulu le construire dans les regards croisés qu'elle a eus avec les habitants, les acteurs du territoire. Il porte un certain nombre d'actions qu'il est proposé de mettre en œuvre : Le PACTES, le plan patrimoine, le parc urbain de l'Hôtel de Ville, la création d'un square ou d'un jardin en lieu et place des maisons qui ont été démolies parce que pas entretenues depuis que la Ville les a acquises, un autre parc à construire sur l'îlot Foch – Renémont et d'autres encore. Mais ce sont aussi des actions sur différents chantiers engagés : la Cité du Faire, le socle numérique des écoles, le réseau de la petite enfance, la création d'un lieu d'accueil parents enfants, c'est l'idée de préfigurer le chantier d'un centre social sur la commune, la question des territoires apaisés avec la question du stationnement, la question du lien intergénérationnel.

Ce sont des ambitions majeures que la Majorité a souhaité investir comme elle a souhaité investir toutes les propositions faites dans le cadre de la Fabrik du Projet.

Pour autant, il faut faire des choix car l'héritage du mandat précédent ne met pas la situation financière de la Ville au beau fixe. En effet, au mandat précédent, ce sont 11 millions d'euros qu'il était prévu de mobiliser, 13 qui l'ont été mais pas tous financés et sans transformation de la Ville.

Lui, il propose de mobiliser sur ce mandat et au-delà, 22 millions d'euros mais qui vont radicalement changer la Ville avec deux priorités majeures : l'école et l'accompagnement des familles.

L'école, c'est le choix du mandat qui va mobiliser entre 12 et 15 millions d'euros d'ici 2026 pour construire le Plan Ecole Nouvelle Génération (PENG). Ce plan s'inscrit dans la refonte complète du projet éducatif du territoire (PEDT) qui devra enfin voir naître des synergies entre tous les acteurs de la communauté éducative et tous les acteurs qui interviennent autour des temps de l'enfant. Le PENG, au-delà du PEDT refondé, du périmètre scolaire refondé, c'est porter un projet autour de quatre orientations majeures : une école partagée, une école, engagée, une école connectée, une école décarbonée.

L'accompagnement des familles dans le souci du soutien à la parentalité, le souci du lien intergénérationnel, avec la Maison des Familles, laquelle associera l'ensemble des acteurs qui interviennent dans ces domaines. Ce sera un lieu d'échanges. Elle sera elle aussi construite sur les mêmes orientations présentées précédemment.

Le projet de Ville que la majorité a construit est ambitieux car il porte la volonté d'un certain nombre de transformations de la Ville mais il porte un sens profond qui permettra aux Jarvilloises et Jarvillois de vivre leur ville, de répondre à leurs attentes parfois même à leurs exigences mais aussi construire l'avenir pour les générations futures. Lorsque les hommes et les femmes font le choix de se réunir en village ou en ville c'est qu'ils font le choix de partager une communauté de destin et on a le devoir de la construire et d'y répondre et c'est le cap tracé pour ce mandat, voire au-delà.

Monsieur GIACOMETTI présente le cadre budgétaire et financier dont il faudra tenir compte pour être dans un projet à la fois ambitieux et responsable.

Suite à la présentation de Monsieur GIACOMETTI, Monsieur le Maire ouvre le débat.

Monsieur ANCEAUX apporte quelques précisions au niveau du ROB sur la partie volontaire engagée, de redonner une fierté d'être jarvillois par la forme urbanistique que la Majorité souhaite apporter. Il revient sur le quartier de l'Ecluse qui permettra de redonner un véritable centre-ville qui sera couplé avec d'autres aménagements et redonner des percées et d'autres perspectives architecturales. Ce quartier se voudra être un quartier écologique puisqu'il devra respecter toutes les contraintes réglementaires au niveau thermique mais surtout un quartier qui va mettre en avant une véritable mixité sociale, intégrant cette problématique de prise en compte des seniors. La question des seniors a été peu abordée à Jarville ; certes, il y a l'EHPAD mais il pense que beaucoup de seniors n'ont pas forcément envie de finir en EHPAD. D'autres solutions existent et il suffit de s'intéresser à ce qui se fait ailleurs, dans d'autres collectivités. On peut retrouver une mixité entre des couples jeunes, primo accédants et des anciens qui vont être dans un endroit, avec des locaux partagés. C'est un des attraits que peuvent trouver certaines personnes dans le logement pour s'épanouir. Aujourd'hui, le quartier de l'Ecluse est un projet qui avance relativement vite avec la mise en place de partenaires, d'études : toute la faisabilité technique est en train de se confirmer. Il pense que cet endroit va également permettre au tissu économique de se dynamiser car dans cette réflexion il y a aussi l'idée d'intégrer des locaux commerciaux (commerce de proximité, mais également des activités tertiaires). Une collectivité, pour être attractive, doit conserver et donner de l'emploi à ses habitants. A cette réflexion urbanistique, on peut ajouter le quartier îlot Foch/Renémont qui devrait devenir un espace culturel, espace de rencontre des Jarvillois. Et tout cela ira dans le sens de la création d'un niveau centre-ville.

S'agissant du monde associatif, il précise qu'il y a le souhait de redonner un véritable gymnase, un lieu de rencontre pour les sportifs. En effet, le gymnase de Montaigu a dû être fermé. Il rappelle le coût de cet investissement : il a été acheté pour la somme de 280 000 € et c'est en fait une véritable passoire thermique. Or, si on veut le restaurer, cela coutera plus cher que d'en refaire un sur la base du gymnase Ferry.

Il revient sur l'état du bâti communal qui va engager la Ville sur un certain nombre de dépenses pour les mettre en conformité. Il ne donnera qu'un chiffre : 2,6 millions d'euros. C'est la somme qu'il

faut pour remettre les bâtis simplement en état, et sans réorganisation/reconfiguration. Cela montre l'état de vétusté d'un certain nombre de bâtiments communaux.

Monsieur LAVICKA souhaite tout d'abord remercier le Maire. Le 15 décembre dernier, il proposait de mettre en place un ramassage des sapins et est satisfait d'avoir été entendu. 200 sapins malgré une information réduite, montrent que cela répond à un besoin des concitoyens. Il espère que cette action sera renouvelée dans les années à venir. Il remercie également le Maire et son équipe pour avoir intégré dans la réflexion, une centrale de chauffe dans les projets d'investissements. En effet, la disparition des énergies fossiles est inévitable, il faut donc anticiper et planifier ces changements avec méthode. A Jarville-la-Malgrange, un grand nombre de logements est concerné. Il est donc urgent de rechercher un consensus pour la décarbonation car décarboner va demander de très gros efforts. Plutôt que de contraindre au dernier moment, il est préférable de regrouper nos concitoyens pour coconstruire des solutions. Ces deux exemples montrent que l'opposition peut être constructive quand elle est entendue.

Sur le devoir de mémoire, il apportera le nom du Jarvillois qui a été fusillé.

Par contre, il dit que le Maire aurait dû l'écouter lorsqu'il lui a proposé de ne pas retenir le taux maximal dans la taxation de l'électricité par sa politique maximaliste, le Maire a contribué à de fortes pertes du pouvoir d'achat des Jarvillois.

Le Maire aurait dû également l'écouter lorsqu'il lui a proposé un management plus apaisé des agents et des solutions intermédiaires à la suppression de la RTT. Il ne peut demander aux concitoyens et le cite « *de saluer l'engagement et le professionnalisme des agents municipaux et du Centre Communal d'Action Sociale qui œuvrent chaque jour avec le seul intérêt de vous servir et porter haut notre Ville* » et prétendre les remercier chaleureusement et dans les faits les considérer avec dédain. Le Maire ne peut prétendre rechercher « *l'amélioration des conditions de travail des agents par des cycles horaires de travail adaptés, une démarche de bien-être et qualité de vie au travail renforcée* » et ne pas leur donner les conditions de travail décentes. Il ne peut pas non plus lors de la transformation du 13^{ème} mois en régime indemnitaire, leur promettre de maintenir leur pouvoir d'achat et de ne pas tenir sa promesse : Nombreux sont les agents qui semblent avoir perdu une grande partie de leur prime et certains n'ont même rien perçu. Le Maire ne peut prétendre respecter les agents et leur couper le chauffage ce qui a provoqué une baisse de température dans les bureaux jusqu'à 12 degrés et leur dire de travailler avec des bonnets, des gants et des manteaux.

Outre les grèves, les manifestations qui montrent le malaise profond, les agents sont nombreux à quitter la Ville. Devant cette fuite de compétences, le Maire ne peut se contenter de faire des paris sur les prochains départs. Il se peut qu'il gagne son pari mais ce sont les Jarvillois qui perdront. Le Maire ne peut prétendre se concerter avec les syndicats et faire de la provocation en déplaçant le Comité Technique Paritaire le jour de grève, ce qui a été perçu comme un « pied de nez ».

Le Maire ne peut pas prétendre que la situation n'est pas grave : refuser de comprendre le mécontentement des agents et de rejeter la faute sur le 29^{ème} comme il l'a fait lors du Conseil municipal du 15 décembre dernier. Faut-il attendre un suicide pour réagir ?

Plutôt qu'un management à la hussarde, il lui conseille de faire davantage confiance aux agents de la Commune, d'abandonner son organigramme qualifié de très vertical par la Chambre Régionale des Comptes et donc peu efficient : organigramme avec de nombreux chefs et sous-chefs que le Maire a lui-même qualifié d' « armée mexicaine ». Un héritage, celui-là qu'il aurait dû remettre en cause pour adopter un organigramme horizontal plus efficient, plus moderne, plus humain qui fait confiance aux exécutants.

Le Maire ne peut prétendre investir la démocratie coopérative comme outil renforcé de la participation citoyenne aux différentes étapes de l'exercice du pouvoir : coréflexion, coconstruction, codécision, coaction, coévaluation des projets et des politiques publiques et apporter des projets ficelés à prendre ou à laisser. Les exemples ne manquent pas : le projet circulation et stationnement est un exemple parmi d'autres. La nouvelle identité visuelle qui a coûté 7 800 € aux contribuables jarvillois, dont la marguerite rappelle le logo de sa campagne...

Autre exemple : l'école nouvelle génération qui est servie avec son nom.

Le Maire ne peut prétendre lutter contre l'étalement urbain et dans le même temps considérer le plus grand espace vert de la Ville comme une réserve foncière. Beaucoup de villes rêvent d'un espace central. Certes, il mérite d'être mis en valeur mais sûrement pas de servir de réserve foncière.

Le Maire ne peut prétendre faire de Jarville-la-Malgrange une ville sportive et fermer le gymnase Montaigu. Certes, il mérite une rénovation, une meilleure isolation thermique mais des financements existent pour de tels travaux.

Il se réjouit par contre du déploiement de la vidéoprotection qui apportera un meilleur sentiment de sécurité.

Il s'interroge sur l'absence de journées d'enlèvement des encombrants.

Il se demande aussi si un jumelage avec le Mali est toujours d'actualité.

Le Maire souhaite dessiner des liaisons nouvelles entre les quartiers mais rien n'est dit sur la seule façon de décloisonner les quartiers qui est l'élargissement des ponts de chemin de fer qui coupent la Ville en trois endroits.

Le Maire ne peut prétendre que les associations « contribuent à la cohésion sociale et territoriale ainsi qu'à son nécessaire développement » et leur supprimer leur part variable au dernier moment et les laisser sans perspective, en tardant à renouveler leur convention d'objectifs.

Le dispositif du Plan Pluriannuel d'Investissement semble dire qu'en 2026, le Maire se représentera à nouveau.

Il indique que l'ancien Maire voulait se donner une image de grand bâtisseur et précise que le Maire actuel veut se donner l'image de grand transformateur. Il est grand temps de prendre le chemin des métamorphoses pour devenir un grand Maire d'une ville apaisée.

Monsieur GACHENOT revient sur un point qu'il n'avait pas vu en préparant ce Conseil Municipal. Le Maire se félicite de réussir une belle année 2021 mais quand on regarde d'où viennent ces bons résultats, on peut observer que sur 2021, la Municipalité a bénéficié d'une hausse d'impôts et de taxes qui est due à une forte augmentation des transactions immobilières qui ont généré des droits de mutation qui s'élèvent à 317 000 €. Il rappelle que ces impôts et taxes perçues en 2021 sont pour beaucoup. L'année 2020 a été très faible en termes de transactions immobilières qui avaient été gelées à cause de la crise du COVID et qui, du coup, assombrissent les résultats de l'année 2020, ce qui permet au Maire de charger largement l'équipe précédente et ce qui permet à contrario de tirer bénéfice des recettes complémentaires perçues cette année mais qu'il ne percevra pas l'année prochaine. La hausse des transactions immobilières se traduit par une attractivité de la Ville, dont on verra si la mise en place du stationnement payant continuera à faire de Jarville-la-Malgrange une ville attractive...

Il regrette également que dans cette hausse des recettes qui s'explique, on trouve une baisse des charges de personnel qui s'explique pour partie, comme Monsieur LAVICKA l'a dit, par une baisse des primes de fin d'année qui ne devait pas l'être comme le Maire s'y était engagé.

C'est donc assez étonnant de voir, pour une Municipalité de gauche, une hausse des taxes et impôts et une baisse des charges de personnel.

Monsieur DAMM fait l'intervention ci-dessous (texte « in extenso ») :

« M. le Maire, Je vais encore vous décevoir

Juste vous répondre M.le Maire et rappeler concernant ma participation aux commissions quand j'y suis invité, si absent je m'excuse auprès du vice-Président (ex. R.Mangin le 14 février, contrairement à vous lors du mandat précédent) et je souligne que je participe même assez régulièrement à des commissions pour lesquelles je ne suis pas titulaire.

cher(e)s collègues

A la fin du dernier Conseil Municipal (CM) du 15 décembre 2021, vous nous donniez RdV le 21 janvier 2022 pour le Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) prévu initialement le 15/12/21 ! Sur le planning « très prévisionnel » du 1er semestre 2022, reçu le 14 janvier, nous avons pris note qu'il n'y aurait pas de CM en Janvier (comme déjà en Novembre 2021, Conseil annulé sans information, ni explication !) et que le DOB pour l'exercice 2022 aura finalement lieu aujourd'hui mardi 22 février ! Vous avez eu un peu de mal à suivre, cher(e)s collègues....nous aussi ! MAIS ON VOIT BIEN QUE LES SERVICES DE LA VILLE NE FONCTIONNENT PLUS NORMALEMENT ET PLUS CORRECTEMENT. Ce que l'on avait écrit à nos concitoyens dans le dernier N° du bulletin municipal J/AZ, mais cela n'a pas plu à notre 1^{er} édile et ce paragraphe a été supprimé ! A ce sujet nous restons dans l'attente d'un rectificatif sur le prochain bulletin N°7 à paraître ...à Pâques ou à la Trinité !

Comme en matière de communication ; Le 10 août dernier, nous recevions par mail, une invitation à écrire l'article de notre groupe JNH à paraître dans le N° 5 du bulletin municipal J/AZ qui devait être publié mi-septembre 2021 ! Ce N° a été disponible 2 mois plus tard fin Novembre. Sans aucunes informations, ni explications, là non plus ! On aurait pu souhaiter à nos concitoyens de bonnes fêtes de fin d'année ! Nous l'avons fait sur le N° 6 qui n'est paru qu'en janvier 2022 !

Précédemment le 18 juin, nous avons reçu par mail le planning des réunions, commissions et CM pour le second semestre de l'année 2021 ; En Novembre, les 6 commissions prévues et le CM du 30 novembre ne se sont pas tenus, là aussi sans aucunes informations, ni explications.

Un calendrier peut évoluer bien sûr, mais on voit la manière M. le Maire dont vous méprisez les oppositions en ne nous donnant pas d'information....en espérant que vos colistiers et colistières de

la majorité en aient un peu plus, ce qui n'est toutefois pas évident ! Comme l'absence de réponses en commissions ou en Conseils d'écoles, et même en CM.

Soit il ne se passe plus rien au sein de la Municipalité, soit elle n'a plus les moyens de mettre en œuvre sa politique (ce qui ne serait pas étonnant vu les conditions de travail que vivent les agents depuis le début de l'année 2021), soit il y a une volonté délibérée de ne plus associer les deux groupes d'opposition aux travaux municipaux !

Et cela pourrait bien être un peu des trois !

C'est vrai que vous avez une conception bien singulière de la DEMOCRATIE et du débat ; pour aujourd'hui nous avons reçu il y a 5 jours le Rapport d'Orientation BUDGETAIRE, afin d'avoir un Débat d'Orientation BUDGETAIRE ; les éléments financiers du ROB ont toujours été présentés en commission Finances quelques jours avant, comme partout même à la Métropole du Gd Nancy, mais pas à Jarville-la-Malgrange ; Pardon à Jaja-les-Bains c'est normal ! Et il n'y a pas eu d'autres commissions qui ont toutes été reportées (comme Jaz'Anim le 20 janvier dernier) ou pas convoquées. A l'exception de la commission « Transition écologique et projet de Ville » pour évoquer le programme Métropolitain de l'Habitat, qui nous a été présenté ce soir, avec en plus l'envoi utile hier par le Vice-président d'une synthèse sur le sujet (merci M. Mangin). A l'exception également, si on peut dire de la commission « solidarités » qui se tiendra après-demain jeudi soit 2 jours après ce Conseil Municipal ! C'est vrai que vous ne pouvez pas être présent à toutes ces commissions afin de les maîtriser à votre convenance. Donc vous préférez les « Toutes Commissions » que vous animez vous-même pendant 4 heures (cf. le 8 février dernier en visioconférence) Lors de cette réunion, nous avons eu quelques éléments financiers sur les projets du Quartier Culturel et Créatif (ex-Ilot Foch Renémont) et le quartier de l'Ecluse ; des projets sur le long terme (2032) et pour un coût de plusieurs dizaines de Millions d'Euros. Mais l'information est passée tellement vite sur nos écrans que nous n'avons pas pu noter les détails et les montants annoncés par le Bureau d'études que vous avez mandatés. Sachant qu'il y avait déjà eu d'autres études pour ce quartier qui auraient pu être reprises quitte à les modifier éventuellement. Dans ces conditions on peut comprendre que notre commune ait besoin de recettes supplémentaires, ce qui explique sans doute le stationnement payant que vous souhaitez dorénavant mettre en place dès septembre prochain sur notre territoire, comme à Nancy, « la petite banlieue de Jarville ». Mais c'est le sujet qui suivra tout à l'heure.

Vous nous proposez dans ce projet QCC (Quartier Culturel et Créatif) à Horizon 2032, en plein centre-ville, une guinguette, une plage, une grande place publique (à votre nom sans doute) dont bon nombre de jarvillois que vous feignez de consulter en organisant des pseudos rencontres de « Fabrik du projet » auxquelles ils ne répondent pas ou très peu, parce qu'ils ne veulent pas de ces projets, mais vous oubliez un besoin que par contre de nombreux jarvillois expriment depuis des années, une résidence « senior » (je ne parle pas d'un Epahd) que nous avons prévu sur cet îlot Foch-Renémont, qui n'a pas pu se réaliser pour des raisons techniques dans sa configuration proposée, mais il y avait sans doute matière à faire tout de même ce genre d'équipement qui sera indispensable dans les toutes prochaines années sur notre commune. En témoigne le rapport sur le PMH où les chiffres montrent un vieillissement de la population qu'il va falloir anticiper. Si vous consultiez réellement vos concitoyens, vous pourriez entendre cette demande récurrente.

Concernant les « paramètres financiers et budgétaires » de la Commune page 52 vous nous faites une présentation idyllique de l'année 2021 où toutes les dépenses baissent et toutes les recettes augmentent ! Vous avez eu du mal à nous présenter les orientations budgétaires 2022, mais vous avez déjà le CA 2021 ! Vivement le BP 2022 !

Dans le tableau « dépenses » de votre PPI (Plan Pluriannuel d'Investissement) page 54 du ROB, nous relevons un coût global pour ce mandat de 22 M d'€ mais avec beaucoup de dossiers encore « en cours d'évaluation » ou « en partenariat avec la Métropole » L'ardoise risque donc d'être bien plus lourde, d'autant que vous n'évaluez les recettes pour cette même période qu'à 9 M d'€. Nous ne ferons pas de commentaires sur la période suivante de 2026 à 2032, vous ne serez heureusement plus là !

Dans votre « Edito » page 4 de votre rapport, « en votre nom à toutes et à tous, je vous cite, vous saluer l'engagement et le professionnalisme des agents municipaux et du centre communal d'action sociale qui œuvrent, chaque jour, avec le seul intérêt de vous servir et porter haut notre ville. Qu'ils en soient, ici, chaleureusement remerciés. » Quel bel hommage ; ce qui est dommage par contre c'est que vous n'avez sans doute pas pris en compte que 50 % des agents de notre commune étaient en grève le 6 décembre dernier, qu'ils ont à nouveau manifesté le 25 janvier contre les mesures que vous leur infligez en matière d'organisation du travail, de durée et d'aménagement du temps de travail et de rémunération, dans le cadre d'un management brutal et répressif. Il y a également deux autres indicateurs que vous ne devez pas suivre : le nombre des départs volontaires (le 14 éme à la fin de ce mois et non des moindres, le Directeur de la Promotion du Territoire et de la Communication, présent sur la Commune depuis 24 ans « en toute fidélité » ; ce qui fait un rythme de 2 départs par mois depuis le mois d'Août 2021, quand l'ancien Directeur des ST a initié cette hémorragie. Et nous sommes inquiets, puisque nous avons

vu sur l'organigramme, joint en annexe de ce ROB que la Directrice des Ressources et Moyens, ex-DGS au début de votre mandat, avait disparu et n'assurait plus cette responsabilité. Oui ce sont bien des pratiques d'un autre temps que vous mettez en œuvre et qui nous font affirmer, sans même comptabiliser les arrêts de maladie pour « souffrance au travail », que les services ne sont plus en capacité de réaliser correctement leurs missions. Et cela est bien dommageable pour les agents bien sûr mais également pour nos concitoyens. Et nous n'aborderons pas ici ce qui se passe à la Métropole du Gd Nancy, sous votre responsabilité de Vice-Président en charge des RH. Page 14, dans la partie « Ville des mutations démocratiques et urbaines », vous faites allusion à un budget participatif sans en décrire précisément le fonctionnement, ni surtout le montant. Comme pour le Conseil coopératif dont les jarvilloises et les jarvillois attendent encore la mise en œuvre. Comme pour vos permanences d'élue(s) le samedi matin dès réouverture de l'Hôtel de ville...sans échéance (Qui vivra, verra !). Enfin nous pouvons témoigner concernant cette partie du ROB, qu'en matière de mutations démocratiques, vous êtes scandaleusement un champion toutes catégories !

Page 27, vous évoquez que « la mise à disposition de locaux et de matériels contribue à la vitalité associative de la ville. Ces aides logistiques assurent les conditions de réalisation des manifestations. Les projets associatifs requièrent cependant aussi une ingénierie et une aide financière. En 2022, Jarville-la-Malgrange poursuit son soutien financier et matériel aux associations. Elle accompagne le développement de leurs projets. » Comment vous croire, en 2021 la Municipalité ferme des salles qui étaient mises à disposition de certaines Associations, réduit les créneaux horaires disponibles à d'autres et supprime la mise à disposition de véhicules pour certaines collectes alimentaires. Comment croire que tout va changer en 2022 ? Le 15 décembre dernier nous avons voté en CM le versement de la part variable pour 2 associations conventionnées : la Chose Publique et le TSB. Nous pensions que les délibérations des trois autres Associations (Kaléidoscope, MJC Jarville jeunes et la Bibliothèque pour tous) également conventionnées, seraient présentées au Conseil suivant, mais entre-temps vous leur avez fait savoir par écrit, qu'elles n'y auraient pas droit ! Pouvez-vous nous expliquer ? Votre gouvernance qui tire à hue et à dia est désarmante mais surtout inquiétante pour beaucoup d'acteurs.

Page 44, vous inscrivez votre action « dans la coopération décentralisée, en engageant notre commune par un jumelage avec la commune de Mountougoula au Mali afin de sceller des liens d'amitié, de fraternité et d'entraide » ; c'est quand même singulier pour une Municipalité qui se veut de gauche, de s'engager dans un pays gouverné par une junte militaire qui veut le départ de l'armée française et des ONG, comme nous avons une avec Horizon 54, qui aident les populations locales. Il y a sans doute d'autres moyens actuellement d'aider ces populations en souffrance.

Lors du mandat précédent, un de nos opposants évoquait, à propos du compte administratif (CA) la présentation des actions réalisées et mises en œuvre comme de la propagande, vous, ce sont les projets et les actions à réaliser que vous mettez en scène comme si tout était déjà fait ! Nous serons attentifs et vigilants quant aux réalisations !

Pour conclure, M. le Maire, vous attendez des oppositions qu'elles vous fassent des propositions, nous venons d'en faire une ESSENTIELLE pour nos concitoyens les plus âgés, nous en avons faites de nombreuses depuis juillet 2020, dans les commissions, quand elles se réunissaient et nous en avons déjà fait une autre importante mais nous la renouvelons aujourd'hui :

Dans votre « édito », en ne pouvant vous empêcher de citer « le lourd héritage du mandat passé » et en évoquant « les orientations budgétaires qui entendent redresser notre commune, défendre un cap, préparer l'avenir, ouvrir le chemin des métamorphoses, sans méconnaître les demandes, les exigences et parfois, les impatiences du moment », alors que vous êtes aveugle et sourd aux attentes et aux mécontentements de nos concitoyennes et concitoyens, nous vous demandons à nouveau solennellement ce soir, M. le Maire :

- arrêtez « d'emmerder » les jarvilloises et les jarvillois, arrêtez « d'emmerder » leurs Associations, les enseignants dans leurs écoles, leurs commerçants et les agents de la Ville, dont nos concitoyens ont besoin... et vous aussi !

C'est comme ça que l'on pourra retrouver une ville paisible et attrayante, une ville solidaire et entreprenante, où l'on pourra à nouveau vivre ensemble, sereinement !

Mes cher(e)s collègues je vous remercie de votre attention en m'excusant d'avoir été très incomplet sans doute mais un peu long tout de même. »

Madame POLLI précise que le menu présenté est alléchant. Un menu gastronomique que ce rapport que Monsieur MATHERON sait si bien faire, avec hyperboles et métaphores à outrance. Les élus ont le festival des mises en bouche, des hors d'œuvre, des entrées, le plat, trou et fromage, la farandole de desserts, le tout dans une symphonie de projets nébuleux. Il promet métamorphose, mutations et transitions. Qu'il garde à l'esprit que les métamorphoses ne se

terminent pas toutes favorablement. Que ce soit chez Ovide, ou mieux chez Kafka, le personnage, dans sa transformation, perd toute forme d'humanité, se transformant en vilaine bestiole mise à l'écart du monde. Dans sa volonté nombrilique et jubilatoire, de donner un coup de pied dans la fourmilière, il a lui aussi perdu toute forme d'humanité. Il se targue de pratiquer écoute et démocratie participative mais les Jarvillois ne sont plus dupes, ils ont compris son manège et ses pratiques autoritaires. Le masque est tombé et ils savent qui il est en réalité. Ils ont compris que toute sa communication, qui en « jette plein la vue » n'était qu'un masque de fumée qui cache le vide et le chaos. Il utilise l'image du colibri et cela la fait sourire : Il incarne en effet à merveille cet oiseau qui, elle le rappelle, est le seul oiseau à voler sur place et même à reculons. Elle prendra comme exemple sa déclinaison du Projet Educatif de Territoire et sa vision de l'école de demain. Comment avoir une vision prospective, progressiste quand aujourd'hui il ignore les considérations des enseignants. Où est donc son courage politique quand il envoie au Conseil d'école un agent seul, sans la présence de l' élu, surtout lorsque des sujets épineux sont traités ? Où est son courage politique quand aucune réponse n'est apportée d'un Conseil d'école sur l'autre hormis dans un courrier de six pages, litanie méprisante d'un donneur de leçons ? Elle ajoute que ce que veulent les Jarvillois, c'est de l'écoute, de l'humanité, de la considération, du respect, et pas des discours qui enfument tout le monde. Comme le colibri, Monsieur MATHERON bat des ailes, certes rapidement mais il vole à reculons. A reculons de ce que les Jarvillois attendent. Il fait la politique de l'autruche, éblouissant les gens de miroirs aux alouettes. Fier comme un paon, il continue son chemin, faisant fi des difficultés des uns et des autres. Il leur vole dans les plumes, leur cloue le bec et leur fait passer un sale quart d'heure. Elle demande à Monsieur MATHERON de prendre garde car il a du plomb dans l'aile.

Monsieur MANGIN a fait le total de ce que vient de dire l'opposition. Il y a une proposition sur un projet très conséquent et qui est dans doute le moment le plus important dans un Conseil municipal, c'est-à-dire le débat d'orientations budgétaires puisqu'il trace l'avenir. Il rappelle quand même que la liste sur laquelle il était s'appelait « Demain Jarville ».

Il reprendra quelques expressions disparates qu'il a entendues : Monsieur GACHENOT a fait état des droits de mutation à titre onéreux qui effectivement ont rapporté beaucoup plus d'argent en 2021 que les années passées et notamment 2020, qui était une période creuse. Pour autant, en termes de pourcentage, Jarville-la-Malgrange est la Ville qui est apparue sur les achats comme étant la plus constructive et attractive de l'agglomération. Ce qui veut dire que l'image que l'on donne, enfin que l'opposition en donne, est beaucoup moins négative que ce que l'on veut bien en dire. S'agissant des charges de personnel évoquées par Monsieur GACHENOT, il reprend un épisode qu'il n'a pas connu : Lorsqu'il y a eu l'ANRU, les règles permettaient d'embaucher un directeur général adjoint ce qui a été fait. Or, il se trouve que lorsque l'ANRU a été pratiquement terminé, on aurait pu arrêter ce poste, il n'en fut rien car semble-t-il la charge personnelle du directeur général des services était trois jours de présence et deux jours de « ailleurs ». Or, un directeur général suffit amplement à la tâche d'une commune de 9 250 habitants alors effectivement des économies sont faites. Des économies faites également car certains ont souhaité partir car la restructuration du personnel s'est faite en fonction d'un projet présenté et qui ne répondait peut-être pas à certaines envies ou habitudes personnelles.

Il ajoute enfin à l'attention de Monsieur GACHENOT que la politique ce n'est pas simplement le plaisir de dire oui mais c'est aussi le courage de dire non et pas simplement dire « amen » à toutes les revendications. Il y a des moments où le politique doit prendre des décisions qui parfois sont difficiles à prendre.

Il répond à Monsieur DAMM que sur les dates de réunions reportées, il lui a déjà répondu que le calendrier était un calendrier prévisionnel et que seul comptait les dates véritablement arrêtées.

Quand Monsieur DAMM dit qu'il n'y a pas de volonté d'associer les minorités, il trouve que cet argument est mauvais et cite le document qui va être vu après : le Plan de conservation et de développement durable pour la ville. Il rappelle avoir envoyé à toutes les minorités et aux différents acteurs, il y a quelques mois maintenant le pré-projet. Or, il attend toujours une réponse...

S'agissant du souhait d'avoir un nouvel EHPAD, il se demande si c'est une bonne solution. Il a vu d'ailleurs ce que la volonté d'instaurer sur l'îlot Foch, un bâtiment tellement bien conçu que les gens du 3^{ème} étage auraient vu les trains passer. Tout le monde savait que le sous-sol était humide et il a fallu que l'ancienne municipalité attende, alors qu'elle avait engagé 750 000 € pour le bâtiment rue de la République, bien plus que l'estimation des domaines et l'a fait quand même. Alors un EPAHD pourquoi pas mais pas dans cette forme et il rappelle d'ailleurs qu'il s'agit de la compétence du Département.

C'est également gentil de préciser qu'en 2026-2032, l'équipe en place ne sera plus là. Il n'aura pas l'outrecuidance de rappeler à Monsieur DAMM le score que sa liste a fait lors des dernières élections municipales. Score qui était le résultat d'un bilan qui n'était pas bon et dont les Jarvillois n'étaient pas satisfaits et il pense au contraire que, malgré certaines doléances, la majorité des

Jarvillois est satisfaite d'un certain nombre de tâches réalisées depuis l'arrivée de l'actuelle majorité.

Il terminera par l'argument « *arrêtez d'emmerder les Jarvillois* ». C'est un argument qui a déjà été dit en politique. Mais c'est quoi emmerder ? C'est laisser tout faire ? C'est laisser dire n'importe quoi ? Il faudrait préciser la chose. Est-ce que cela veut dire que l'élu est la merci de n'importe quel groupe de pression dans la rue et qu'il serait obligé de suivre les consignes d'un groupe de quarante personnes. Mais ce n'est pas cela la politique.

Il regrette le manque de propositions sur un dossier aussi important que le Débat d'orientations budgétaires. Ça n'a été qu'un dossier à charge contre le Maire mais rien en termes de propositions et confirme que l'opposition ne participe pas au débat.

Monsieur GIACOMETTI a toujours un petit sourire quand il entend les donneurs de leçons et a une pensée émue, lorsqu'au deuxième semestre 2020, il a rencontré dans les rues des personnes en charge de relever les compteurs de gaz qui erraient dans la ville à la recherche de bâtiments et qu'il a emmenées à la Mairie pour savoir à qui appartenait ces bâtiments et qui s'est avéré qu'il s'agissait d'anciens bâtiments qui appartenaient à la commune et qui avaient été détruits et n'existaient plus, et ils étaient là pour relever les compteurs car la Ville n'avait jamais supprimé les abonnements des bâtiments détruits depuis trois ans... De remarques d'étonnement en remarques d'étonnement, même constat a été fait sur certains compteurs électriques, sur certains compteurs d'eau, sur certaines lignes téléphoniques (le record était de 15 ans sur une ligne téléphonique qui n'existait plus mais dont l'abonnement existait toujours). Ensuite, cela a été les imprimantes : curieusement, il y avait des photocopieurs partout mais on continuait à payer des contrats de maintenance sur des imprimantes. Il pourrait continuer à citer bon nombre d'exemples comme cela mais ne le fera pas pour ne pas ridiculiser la Ville de Jarville-la-Malgrange.

Alors il y en a qui causent, qui donnent des leçons et d'autres qui travaillent, avec les employés municipaux, les directeurs des services pour accrocher les subventions, pour réduire les coûts, pour permettre à la Ville d'être attractive. Il y en a qui travaillent contrairement à d'autres qui n'ont pas été professionnels dans la gouvernance et la gestion des dépenses dans la commune. En 40 ans de carrières professionnelles, il n'a jamais vu une structure où il y avait une telle pétaudière dans la gestion de la dépense.

Il n'a pas pour habitude de s'exprimer de cette façon mais Il est vraiment fatigué de ces donneurs de leçons qui ont la facilité d'augmenter les taxes foncières mais une grande difficulté pour gérer l'argent public.

Monsieur KIBAMBA n'avait pas prévu de réagir aux propos de ses collègues de l'opposition mais il souhaite intervenir sur deux points majeurs. Le premier, c'est le projet que porte Monsieur DAMM, à savoir la réalisation d'une résidence senior. Il tient à lui indiquer que ces résidences sont portées sur un groupement entre le Département, la commune, la CARSAT et un bailleur social. On ne le fait pas via des structures privées comme ils ont voulu le faire à Jarville-la-Malgrange.

Le second point, relatif à la remarque de Madame POLLI sur la politique que les Jarvillois attendent du Maire. Il habite Jarville-la-Malgrange, quartier centre, depuis 2004 et a connu deux Maires, Monsieur BAILLY et Monsieur HURPEAU ; son quartier était sale et ne donnait pas envie de venir y habiter. Or, aujourd'hui il est devenu propre, et cela depuis l'arrivée de Monsieur MATHERON.

Il est satisfait des résultats financiers obtenus et annoncés ce soir. Malgré la difficulté de la crise sanitaire, son équipe a poursuivi l'effort pour construire avec les Jarvillois un projet de ville qui va changer durablement la Ville. Le chemin des métamorphoses est le résultat d'un travail de réflexions, de concertations et d'échanges avec les Jarvillois. Ce processus consultatif et partagé, commencé depuis « le garage » lors de la construction de l'actuelle équipe majoritaire, s'est poursuivi avec les rencontres qui ont eu lieu pendant la campagne. Il a trouvé sa déclinaison opérationnelle dans le Projet de La Fabrik qui a été un véritable moment de démocratie participative. Cette démarche qui part d'une réflexion pour aboutir à un projet, décline la volonté de la Majorité d'opérer une vaste transformation de l'image de Jarville-la-Malgrange, tout en restant attaché à son histoire.

Le chemin des métamorphoses donne une perspective de ce que Jarville-la-Malgrange deviendra à la fin de cette décennie, à savoir un territoire métamorphosé, attractif, gardant les valeurs qui le caractérise : la solidarité, l'ouverture aux autres. Cette métamorphose ne laissera personne au bord du chemin.

Monsieur GUYOMARCH indique que si le vieillissement de la population doit être l'objet d'une grande attention, et c'est le cas avec la réflexion du quartier de l'Ecluse, les Jarvillois demandent aussi des lieux de vie, une ville apaisée, des moments et des lieux pour créer du lien, de la nature en ville... un certain nombre de projets auxquels la Majorité répond avec la présentation de ce

soir. Il dit toute sa satisfaction de voir se dessiner enfin un projet ambitieux pour sa ville et cela à différents titres, à la fois dans sa transition démocratique avec la mise en place imminente du Conseil coopératif et le renouveau dans les fonctionnalités de la ville qui rend plus accessible, plus proche, plus respirable la Ville, qui réintègre l'eau, la nature et le végétal au cœur de la Ville et qui en fait un élément de bien-être commun, à travers les parcs urbains, le projet autour du Fonteno, le projet autour du bois de Renémont, le quartier de l'Ecluse, le quartier culturel et créatif, le plan école nouvelle génération... tous ces projets qui intègrent cet élément fondamental dont on s'est pourtant détourné depuis plusieurs années qui est la nature.

Cette transition écologique et solidaire qui est le fil conducteur aussi de ce projet pour Jarville-la-Malgrange se fera avec l'association des habitants lorsque que cela sera souhaitable et souhaité y compris par eux, dans cette logique de coconstruction en donnant une large place à la nature et au respect de l'environnement, et tout cela répond aux enjeux, avec responsabilité dans le cadre de cette crise climatique et sociale actuelle.

Monsieur le Maire conclut ce débat d'orientations budgétaires. Il a été attentif à l'ensemble des propos qui ont été tenus.

A Monsieur DAMM qui pense décevoir le Maire, il lui répond que séduire, c'est s'exposer à décevoir alors non, il ne le déçoit pas, car il pense qu'il est totalement dépourvu de cette envie de séduire et notamment les concitoyens, non seulement sur le bilan de ses actions lors du mandat précédent mais sur un projet de ville qui doit être un projet de vie et parce qu'au fond, le propos de Monsieur DAMM n'est que la marque de l'amertume et de l'aigreur qu'il porte au Maire car il n'occupe pas la place qu'il aurait souhaité occuper.

Le Maire a pris l'habitude, depuis 2013, date à laquelle il a marqué son engagement dans sa ville, d'essayer régulièrement les insultes de Madame POLLI et consorts. Il rappelle cette période où on lui objectait de ne pouvoir agir pour le bien des enfants car il n'en avait pas mais c'est peut-être oublié qu'il était le fils de quelqu'un, le frère de quelqu'un d'autre, l'oncle de beaucoup d'autres et que rien que cela lui accordait l'exercice légitime de la citoyenneté, le droit légitime de pouvoir porter des projets. Il est nul besoin d'être victime d'une discrimination pour savoir ce que c'est qu'agir pour lutter contre cette discrimination, d'attaque violente contre la dignité humaine. Et Madame POLLI, ce soir, en fait l'exemple en lui disant qu'il ne serait pas humain, dépourvu toute humanité. D'ailleurs, Il lui précise qu'elle réinterprète l'histoire de « La Métamorphose » de Kafka car le jeune Grégor Samsa dans le roman, qui se transforme en insecte monstrueux, qui se cloître et se cache dans sa chambre car il a peur du regard de sa famille et lorsque les membres de sa famille arrivent à pénétrer dans sa chambre, non seulement ils ne remarquent plus qu'il pense et agit comme un être humain mais en plus, marquent tout le dégoût qu'ils ont. Quand Madame POLLI indique que le Maire a perdu toute humanité, en réalité, c'est sans doute elle qui par comparaison aux membres de la famille du jeune Gregor Samsa perd toute humanité car elle ne voit pas que celui qui est devant elle, pense, agit pour le bien-être de ses concitoyens. Oui, la politique publique qu'il doit mener emporte des choix et il souscrit à ce qu'a dit Monsieur MANGIN car il a inscrit son pas dans le sien : La politique, ce n'est pas seulement le plaisir de dire oui, c'est aussi le devoir de dire non. Et à tous les abus qu'il a constatés, qui sont le résultat de l'incurie de l'ancienne équipe, de celles et ceux que l'ancienne équipe a laissé piloter cette administration, et qu'il fallait y mettre un terme. Est-ce à dire pour autant qu'on n'a pas le souci des enfants, des familles, des écoles et des associations ? Soit elle n'a pas lu ce qui est écrit dans le rapport d'orientations budgétaires qu'il a écrit avec son équipe et les agents qui ont concouru à l'écrire, soit elle n'a pas voulu le lire comme finalement elle a fait la démonstration qu'elle n'avait jamais lu Kafka et l'invite à le faire ; cela lui donnera une bonne leçon de vie et l'invitera à faire preuve d'un peu plus d'humilité, de respect et de responsabilité. Ces mêmes valeurs devraient animer tout le monde et encore plus les élus.

S'agissant du rapport de la Chambre Régionale des Comptes, il y a tout de même des contre-vérités qu'il va falloir à un moment ou à un autre déconstruire. Aussi, va-t-il mettre un terme à certains mythes : L'opposition déplore l'hémorragie, le départ d'un certain nombre d'agents, tantôt le nombre de 10, tantôt le nombre de 14. Les 10 agents qui sont partis, depuis qu'il est élu, cumulaient à eux 10, sur les 4 dernières années (de 2017 à 2021), 2 222 jours d'absences, soit en moyenne 55 jours d'absence par agent. Alors, leurs absences et leurs départs doivent-ils s'analyser comme étant le fait qu'ils étaient en conflit de valeur avec le projet du Maire et de son équipe ? Si c'est le cas, c'est tout à fait louable qu'ils soient partis. Il peut tout à fait comprendre qu'un fonctionnaire dans ses devoirs de réserve, lorsqu'il se sent en conflit, quitte sa responsabilité qui est la sienne. Mais en réalité, s'agit-il vraiment, quand on énumère 2 222 jours d'absences cumulés pour 10 agents en 4 ans, d'un conflit de valeur avec le projet Maire ou tout simplement d'un conflit avec la valeur travail. Contrairement à la rumeur que Monsieur DAMM fait courir, c'est 31 % des agents qui ont été en grève, instrumentalisés par un des anciens colistiers de Monsieur DAMM qui a trouvé un emploi à la Mairie et qui est devenu depuis délégué syndical. Instrumentalisés aussi

par les propos que tiennent régulièrement Monsieur DAMM, quelques membres de son équipe ou d'anciens agents municipaux qu'il n'a jamais connus en responsabilité.

Monsieur DAMM parle d'égalité de traitement des agents. Si le Maire assume le fait d'ouvrir l'emploi public municipal aux habitants de Jarville-la-Malgrange, il n'assume pas le copinage qu'il a pu constater. En tant que Maire il a la responsabilité de cette collectivité, à la fois du projet politique, du projet d'administration et des moyens à mobiliser. Est-ce une décision facile de mettre fin à des situations d'injustice et d'iniquité ? C'est le cœur même de son action. Est-ce difficile de devoir dire à des clubs de sport et à des associations qu'on va devoir fermer des salles car lorsqu'elles sont en accès libre, avec tous les abus qui ont été vus ? La réponse est non.

Il ne sait pas à la fin ce que les Jarvillois en retiendront. Le « fonctionnaire bashing » il ne le souhaite pas. L'incompétence qui a été celle de l'ancienne équipe ? Ils n'auront qu'à lire le rapport de la Chambre régionale des comptes pour le constater.

Monsieur DAMM pense que 300 000€ d'économie sur la masse salariale auraient été faits sur le 13^{ème} mois. Il est donc en train de dire aux Jarvillois que le 13^{ème} mois à Jarville-la-Malgrange c'est 300 000 € mais est-il sérieux ? Et il prétend vouloir être Maire ou avoir exercé des fonctions en responsabilité en tant qu'adjoint ? Il l'invite déjà à connaître ses dossiers, à maîtriser ce qu'il dit et éviter ce qu'il aime faire : surfer sur une vague populiste.

Mais qu'a fait Monsieur DAMM ces dernières années, quand les Jarvillois l'ont interpellé ? Des exemples, il peut en citer plusieurs mais il serait à l'honneur de qui de les évoquer ?

Monsieur le Maire ne cherche pas en permanence à renvoyer aux responsabilités des uns et des autres et aurait aimé que ce soir il y ait plutôt des propositions. Monsieur DAMM manque de souffle pour porter des projets, pour habiter la fonction qu'il aurait souhaité habiter mais ne manque pas d'air pour dire tout et n'importe quoi : jouer sur la charge émotionnelle, jouer sur les peurs, jusqu'à distribuer en catimini dans les boîtes aux lettres de la commune un appel à manifestation, prétendant qu'on va mettre en place le stationnement payant sans dire que le stationnement résidentiel serait gratuit au premier véhicule pour les Jarvillois.

Il revient sur l'intervention de Madame POLLI au sujet de la légende du colibri, lui précisant par la même occasion, qu'elle est fâchée non seulement avec la littérature mais aussi avec la nature. La morale de la légende du colibri, c'est que chacun prend sa part, agit à son échelle. Alors, lorsque Madame POLLI écrit dans le fil de discussion, à Monsieur MANGIN qui demande aux élus des propositions : « non, vous allez vous les approprier ». Si l'enjeu c'est de travailler à l'intérêt des Jarvillois, faut-il cacher ses propositions, avancer masqué dans le débat public et attendre une campagne électorale pour dire « j'ai un projet » ? Monsieur le Maire rappelle avoir donné à toutes et à tous l'occasion d'exprimer des propositions à diverses situations.

En réalité, ce que montre l'opposition c'est que là où elle était attendue, de nourrir le débat projet contre-projet, elle ne fait rien sauf calomnier.

Il revient sur une anecdote. Au cours du dernier mandat, Monsieur LAVICKA a comparé, à l'occasion de l'exposé du Compte Administratif, son prédécesseur Jean-Pierre HURPEAU et le service de communication à GOEBBELS faisant le lien finalement entre Jean-Pierre HURPEAU et le régime nazi. Il est alors intervenu en Conseil municipal pour dire ô combien ce propos le blessait, était blessant car s'adressait à un homme qui habitait une fonction celle d'être Maire.

Depuis plusieurs semaines, Monsieur DAMM conclut ses mèls à l'endroit du Maire en disant que c'est un dictateur. Alors, si cela est vrai, Monsieur DAMM peut, car il lui rappelle qu'on est dans un Etat de Droit, saisir toutes les autorités de contrôle ou de tutelle, que ce soit le Préfet de Meurthe-et-Moselle, le Ministre de l'Intérieur... ou saisir d'autres instances de contrôle. Ou alors Monsieur DAMM joue d'artifices, et est populiste, démagogue et ne cesse d'être malhonnête en instrumentalisant une information, comme cela a été le cas pour le chantier éducatif qui a eu lieu au cimetière, en disant que la Ville avait abandonné ses morts. Ce n'est pas parce que le Maire ne fait pas ce qui se faisait avant, qu'il ne fait pas d'autres actions.

Il est particulièrement inquiet car la question n'est pas Vincent MATHERON et son devenir, la question c'est quel est le projet de Ville pour faire de Jarville-la-Malgrange une ville à vivre ; de changer sa manière de vivre sa ville. Dans tout ce que l'opposition énonce, jamais Jarville-la-Malgrange n'est au cœur.

Il pourrait répondre à d'autres questions mais dans le fond du sujet lorsqu'on lui demande s'il est temps aujourd'hui de conclure un partenariat avec une commune du Mali, cela renvoie au caractère de peu d'humanité et de fraternité. Au moment même où de l'autre côté de la méditerranée, des peuples sont en train de vivre des séquences successives d'actes terroristes, de déstabilisations politiques, il ne faudrait pas construire les ponts de fraternité et d'amitié ? C'est une drôle de conception du pays des lumières qu'est la France.

Il ne rentrera pas dans tous les détails mais souhaite apporter quelques précisions à Monsieur GACHENOT. Il n'est en effet pas appelé par la presse que sur la question de la situation des agents ou des préoccupations des collectifs. La commune de Jarville-la-Malgrange fait partie des trois communes de la Métropole qui connaît une grande dynamique dans le marché immobilier mais il y a plusieurs manières de l'interpréter. Monsieur GACHENOT l'interprète comme le report de 2020 mais c'est aussi parce que d'autres personnes ont commencé à s'intéresser à la qualité de vie à Jarville-la-Malgrange. Il pense aussi que c'est lié à la capacité de projeter la Ville, sur des projets qui donnent envie à d'autres de devenir Jarvillois demain.

Monsieur le Maire termine son propos en indiquant que le débat politique a le droit d'être âpre, sans doute qu'il se doit même de l'être dans certains cas mais jamais de porter atteinte aux personnes, jamais d'attaquer la dignité humaine. En revanche, qu'un projet soit porté, qu'il soit défendu, c'est le rôle même du débat démocratique mais ne pas aimer quelqu'un et en salir toutes les fonctions qu'il habite, le mandat qu'il lui a été confié, cela ne doit pas être. Alors avant de transformer l'insecte monstrueux évoqué par Madame POLLI tout à l'heure, peut-être faudrait-il qu'elle engage sa propre métamorphose et accepter son rôle d'élu municipal d'opposition, et accepter quand la main est tendue dans les différents groupes de travail d'y participer et pas de jouer dans le débat à compter les gommes et les crayons.

Monsieur le Maire remercie une nouvelle fois l'ensemble des agents et des élus qui ont concouru à l'écriture de ce document.

Monsieur LAVICKA réfute le fait qu'il ait comparé Jean-Pierre HURPEAU à GOEBBELS et Monsieur le Maire de répondre que le soir-là, 28 élus ont dû avoir un problème de compréhension. Il remarque cependant le subterfuge, noter l'insulte chez les autres quand on la manipule soi-même.

Adopté à l'unanimité

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 dans le document présenté en annexe 1 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 permanente », 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, APRES EN AVOIR DELIBERE :

APPROUVE : le plan d'actions pour la conservation et la transition écologique solidaire.

- CREE** : le comité de suivi de PACTES.
- FIXE** : la composition du comité de Suivi à 4 collèges 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.
- DESIGNE** : Monsieur René MANGIN et Monsieur Baptiste GUYOMARCH comme membres du comité de suivi au titre du collège des élus.
- VALIDE** : la gouvernance de PACTES.

Monsieur LAVICKA indique que ce plan a été travaillé en commission municipale et coconstruit avec les habitants qui ont souhaité participer et les élus d'opposition. Certaines de ses idées ont d'ailleurs été retenues. Sa liste votera donc ce texte.

Adopté à la majorité par :

23 voix pour

04 abstentions (M. DAMM, Mme POLLI, M. GACHENOT, Mme LANGARD, excusée et représentée par M. DAMM)

Mme MANGIN absente au moment du vote.

N°5

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

INSTITUTION D'UNE REDEVANCE DE STATIONNEMENT, FIXATION DES DROITS DE STATIONNEMENT ET MONTANTS DU FORFAIT POST STATIONNEMENT

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 dépénalisation 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	en dehors des horaires définis ci-dessus dimanche et jours fériés		
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		
En minutes	En euros		
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 (Annexe 2), 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 règlementé 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 règlementé 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 règlementé 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 <ul style="list-style-type: none"> - Gratuité pour le 1^{er} véhicule du foyer pour un logement • Pour le 2nd véhicule <ul style="list-style-type: none"> - 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'appliquant 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 aux véhicules 2 roues motorisés

Les véhicules 2 roues motorisés sont assujettis à la redevance de stationnement. Ils sont exclus du stationnement résidentiel.

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, APRES EN AVOIR DELIBERE :

DECIDE : l'instauration d'une redevance de stationnement des véhicules sur voirie et la création de trois zones de stationnement payant (annexe 1-a) sur les emplacements matérialisés au sol et signalés par un marquage horizontal ou vertical dans les voiries et sections de voiries identifiées (annexe 1-b) 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.

APPROUVE : les trois grilles tarifaires de stationnement telles qu'énoncées ci-dessus.

FIXE : 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.

INSTAURE : les tarifications spécifiques « Résident », « Résident Actif », « Professionnels mobiles intervenant à domicile » et « Personnes à mobilité réduite » telles qu'énoncées ci-dessus.

AUTORISE : Monsieur le Maire à engager et accomplir tous les actes nécessaires l'exécution de la présente délibération.

Monsieur le Maire propose deux amendements à ce projet de délibérations, amendements proposés par un Jarvillois de la rue Clémenceau :

- intégrer les véhicules deux roues motorisés comme assujettis à la redevance de stationnement
- exclure les véhicules deux-roues motorisés du stationnement résidentiel.

Monsieur GACHENOT se dit surpris d'entamer à une heure aussi tardive un débat sur un sujet aussi sensible. Un sujet aussi important nécessite un débat nourri devant les concitoyens.

Il va essayer d'exprimer son point de vue sans le bâcler et qui ne va absolument pas dans le sens de celui du Maire.

En tant qu'élu dans une Municipalité de sensibilité de gauche, il aurait pensé être à l'abri de débats qui porteraient atteinte au pouvoir d'achat des Jarvillois ou qui viseraient à réduire des acquis sociaux. Pour autant le Maire semble être le digne héritier de François HOLLANDE qui a tué la gauche au niveau national en appliquant une politique pour laquelle il n'avait pas été élu, qui a fait descendre les gens dans la rue et qui a pénalisé les plus fragiles. Le Maire finit la démolition au niveau local en dupliquant des pratiques et en proposant des projets qui ont causé son échec. En effet, mettre en place le stationnement payant sur Jarville-la-Malgrange comme le Maire souhaite le faire, c'est bien une nouvelle taxe déguisée dont il s'agit qui va constituer une dépense complémentaire pour une grande partie des habitants de la Commune. Il ne lui semble pas que cette mesure figurait sur son projet de campagne.

S'il prend l'exemple de la Ville de Nancy, le stationnement centre-ville s'explique pour faciliter l'accès aux commerces mais la Ville de Nancy propose des solutions adaptées, avec une gratuité d'une demi-heure sur les parkings privés et de tarifs attractifs, la première demi-heure ou la première heure sur la voirie pour permettre une rotation rapide et enfin pour ceux qui ont besoin de stationner sur des durées plus longues, des parkings privés qui ne sont pas chers.

Le forfait post stationnement doit être dissuasif certes mais il doit, pour pouvoir s'appliquer, ne pas être supérieur au montant maximum que la Ville va tarifer aux usagers. En appliquant sur Jarville-la-Malgrange le même système que la Ville de Nancy, le Maire tend à indiquer que les problématiques des deux communes sont exactement les mêmes. Penser réellement que Jarville-la-Malgrange est l'épicentre de la couronne nancéenne, cela n'est pas sérieux. Nancy a décidé de doubler le montant du forfait post stationnement pour le passer à 30 € et non 35 comme le Maire l'a précisé en commission. Jarville la Malgrange aura une tarification de parking supérieure à celle de l'agglomération de Nancy centre.

Il souhaiterait connaître l'étude sérieuse et argumentée que le Maire ne développe pas, et qui vise à indiquer que cette tarification doit être appliquée pour pouvoir réduire l'usage du véhicule dans la Ville. Monsieur le Maire indique que de nombreux automobilistes venant de communes voisines viennent stationner sur la Commune et s'interroge sur cet argument. Il veut bien concéder que les gens cherchent à stationner à proximité de la gare pour prendre le train mais on peut s'étonner que lorsqu'une ville souhaite conserver une gare en hyper centre-ville pour favoriser l'utilisation des transports en commun, qu'elle n'ait pas à disposition des parkings dignes de ce nom.

S'il prend l'exemple de son quartier – quartier Kleber – quel impact cela va avoir ? On va se retrouver en zone moderato qui propose une tarification de 08 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 19 h 00 de la manière suivante : une gratuité les premières 30 minutes et après c'est payant. Dès lors, si des personnes viennent voir leurs proches, ils devront, dès lors qu'ils dépassent 40 minutes, payer une tarification.

Le Maire précise que la mise en place de la tarification permettra aux habitants de trouver des places en rentrant le soir mais pense qu'il fait erreur car en journée dans sa rue, les places sont quasiment vides. Par contre, installer le stationnement payant en journée ne va pas forcément permettre aux gens qui rentrent le soir d'avoir une place.

Aujourd'hui, il voit mal la logique et comment le Maire peut expliquer, sur des quartiers un peu reculés, la mise en place d'une tarification qui est supérieure à un hyper centre comme celui de la Ville de Nancy et qui est même supérieure au forfait post stationnement de la Ville de Saint Tropez.

Il est un peu surpris du tarif que la Majorité municipale souhaite mettre en place qui n'est pas dissuasif mais prohibitif.

S'il prend l'exemple de la rue de la République on est sur une autre tarification. Il n'y a pas de gratuité du tout. Les gens qui traversent la Ville et qui font vivre les commerçants, vont devoir s'acquitter dès la première minute d'une tarification qui sera de 40 centimes. Il imagine que ceux qui ne paieront pas se verront très vite verbalisés par la Police municipale et les conséquences seront importantes. Ils iront dépenser ailleurs ce qu'ils dépensaient à Jarville-la-Malgrange.

Alors effectivement, il objecte au Maire le fait que les mesures qu'il est en train de prendre sont contre productives et vont à l'encontre de ce qu'on attend de l'attractivité d'un centre-ville comme notre commune et vont, à très court terme, pénaliser les commerces de proximité existants et ne vont pas attirer de nouveaux commerces. De même, pour les particuliers, il a envie de leur dire dépêchez-vous de vendre car lorsqu'on achète une maison dans une Ville, on regarde d'abord le prix certes mais au-delà de cela on regarde les coûts annexes, notamment la taxe foncière, la consommation énergétique et aujourd'hui se posera la question du coût de stationnement.

En faisant le stationnement payant, le Maire pénalise les habitants de la commune ou ceux qui viennent voir des habitants de la commune et pas comme il le dit, des gens qui viendraient « squatter » les quartiers pour prendre le bus.

Pour lui, la mise en place du stationnement, c'est uniquement la décision du Maire. Il demande si le Maire envisage de soumettre à la consultation des Jarvillois ce projet. Le Maire a précisé qu'il y aurait une période d'observation mais il n'en demeure pas moins qu'un appel d'offres va être lancé et que la mise en place des horodateurs va être coûteuse et on ne va pas pouvoir faire machine arrière et engager des dépenses importantes.

Il aimerait que les membres de la Majorité s'expriment à ce sujet et explique pourquoi ils soutiennent ce projet. Lui, il pense que cette politique de stationnement payant est une folie et un non-sens pour une commune comme Jarville-la-Malgrange.

Monsieur le Maire apprécie toujours les interventions de Monsieur GACHENOT. Il souligne cependant que la Majorité travaille régulièrement de manière collective en séminaire. Il n'y a pas un texte qui ne soit pas travaillé de manière collective. Cela ne veut bien sûr pas dire que certaines fois il n'y a pas de désaccord et c'est pour cela qu'un certain nombre de propositions faites ce soir tiennent compte des observations des uns et des autres.

Monsieur LAVICKA indique que ce projet a été présenté le 8 février dernier et contrairement à ce qui a été prétendu, aucune concertation avec les commerçants n'a eu lieu. Ce projet comporte de nombreux défauts. La redevance de stationnement est pour le moins excessive. A Metz, à 5 ou 10 minutes du centre, on peut stationner une demi-heure pour deux euros. Les plages horaires payantes de 08 h 00 à 9 h 00 sont d'une amplitude trop importante. Les secteurs résidentiels sont trop étroits. Le Maire souhaite mettre en place des activités culturelles aux seniors mais comment organiser des conférences, des thés dansants ou un voyage lorsqu'il faudra payer 35 euros de stationnement. Le projet présenté conduit directement à davantage d'isolement, chacun restant dans son secteur.

Beaucoup de questions de ne sont pas abordées : Y aura-t-il recours à un tiers contractant pour assurer les missions de gestion et de surveillance ? Quelles sont les modalités de gestion des recours administratifs préalables ? Il espère qu'il n'y aura pas de privilège pour les élus dont la voiture arborera un macaron tricolore ou bien dont le véhicule personnel sera garé dans le domaine privé de la commune. Enfin, il demande au Maire de réunir les commissions municipales à partir de 19 h 00, fin du stationnement payant. Sa liste ne votera pas ce projet et propose le retrait de ce projet. Si le Maire est le démocrate qu'il se prétend être, il lui conseille d'organiser un référendum populaire sur le stationnement payant à Jarville-la-Malgrange et précise que les quatre élections à venir permettront de l'organiser à moindre coût.

Monsieur le Maire lui rappelle que l'année d'élections nationales, il n'est pas possible d'organiser en parallèle des référendums. S'agissant de la gestion des contentieux, cela fera l'objet de délibérations pour pouvoir adhérer à des conventions.

Avant de continuer le débat, il répond à une erreur d'interprétation du texte, même s'il ignore que cette erreur est délibérée ou pas. 35 euros c'est le montant maximal par jour et c'est surtout le montant dissuasif et le montant du FPS lorsque l'utilisateur ne paye pas la redevance de stationnement. L'enjeu est bien évident et d'inviter l'utilisateur à quitter sa place de stationnement quand il n'est pas riverain.

Madame POLLI émet plusieurs interrogations : s'agissant du parking de la Sablière et du parking du Musée du Fer, une personne qui voudra aller se détendre au Parc devra s'acquitter d'une redevance alors que le parking n'est jamais surchargé. Elle ne comprend pas pourquoi ces parkings deviennent payants. Elle demande quels sont les critères qui ont été retenus pour effectuer le zonage.

Elle pense aussi aux personnes qui sont coiffeurs à domicile par exemple et pense qu'elles sélectionneront leurs clients en fonction des zones gratuites. Elle pense aussi aux habitants qui ont des véhicules d'entreprises non domiciliées à Jarville-la-Malgrange, pourront-ils avoir une carte de résident ? Plusieurs questions qui restent sans réponses dans ce qu'elle a pu lire.

Monsieur le Maire lui répond que dans le texte, il est précisé que lorsqu'il s'agit d'un véhicule professionnel, dès lors que l'employeur fait une attestation, l'utilisateur est éligible au stationnement résidentiel. Cela étant le nombre de véhicules résidentiels autorisés par foyer restera deux.

Il est par ailleurs inutile de parler de stationnement résidentiel le soir puisque le stationnement devient gratuit à partir de 19 h 00.

Enfin, il souligne qu'une erreur matérielle s'est glissée et précise que le parking de la Sablière ne fait pas partie des zones de stationnement payant ; cela n'aurait pas de sens et demande aux élus de tenir compte de cette modification. Quant au parking du musée du Fer, c'est la continuité même de la rue du Moulin et cela correspond à un objectif d'optimisation du stationnement.

S'agissant du coiffeur à domicile, comme tous les Jarvillois, lorsqu'il sera dans son quartier résidentiel, il pourra bénéficier du stationnement résidentiel mais quand il ira dans un autre quartier soumis à stationnement payant, il devra s'acquitter d'une redevance.

Monsieur GUYOMARCH revient sur un certain nombre de choses dites et qui l'interpelle. Tout d'abord les acquis sociaux qui seraient liés au stationnement. Il rappelle que la voiture coûte 3 à 5 000 euros par an. Pour lui, l'acquis social serait plutôt les réflexions qui ont été portées par Monsieur HATZIG sur les transports gratuits, sur l'ensemble des services de mobilités alternatives qui sont proposés avec des solutions autour du vélo. Par ailleurs, la prise en compte d'un abonnement gratuit et un deuxième abonnement à un tarif réduit, c'est la prise en compte, dans ce projet du caractère social. Sur les commerces, il redit que les piétons et les cyclistes sont ceux qui consomment le plus dans les commerces de proximité, deux fois plus que les automobilistes.

Sur la question de l'attractivité de la ville évoquée, il pense que l'attractivité d'une ville n'est pas liée au stationnement mais à la sécurité, la qualité de vie, les services de mobilités alternatives qui seront permis avec un meilleur partage de l'espace et un usage plus raisonnable de la voiture.

Il trouve toute de même incroyable que toutes les réactions par rapport à ce sujet de stationnement payant, montrent que la seule mobilité qui est envisagée aujourd'hui est la mobilité en voiture. Il pense que globalement cette mesure va nécessiter de revoir les pratiques de mobilités mais ces enjeux en termes d'environnement, de santé, de qualité de vie nécessitent qu'on modifie nos comportements et c'est la responsabilité des élus.

Madame WUCHER donne son avis sur son quartier – Montaigu. Lors du précédent mandat il avait été demandé à ce que les emplacements soient matérialisés de façon à ralentir la vitesse des voitures et de façon à libérer les trottoirs. Pour elle, c'est une très bonne nouvelle.

Concernant les commerces, ce n'est pas le tarif de stationnement qui est important, c'est le stationnement. Dans le commerce, la première des règles c'est l'emplacement. Un commerce où on ne peut se garer, ce n'est pas possible et encore une fois, comme le dit Monsieur GUYOMARCH, on met trop la voiture au milieu du débat.

Elle est contente d'être dans cette équipe qui n'a pas peur de prendre des grandes décisions et qui a une vision plus large. Il est temps que des élus prennent ces décisions-là. Il est important de changer les comportements. Quand on regarde ce qui est en train de se mettre en place tout autour, on a tout intérêt à étudier ce stationnement payant, et on en reparlera dans un an.

Monsieur GECHTER indique que le parking de L'ATELIER va être payant et pense que les employés et les adhérents iront se stationner sur le parking d'Intermarché, tout comme le public qui viendra en journée à des manifestations.

S'agissant de son quartier – Leclerc – les véhicules personnels des agents de la CRS 39 restent plusieurs jours d'affilé stationnés lorsqu'ils partent en mission et demande s'ils seront soumis aux règles qui régissent le stationnement ou auront-ils des dérogations. Enfin, une famille jarvilloise de quatre personnes qui dispose de quatre véhicules devra payer le stationnement pour deux véhicules et se demande si ce n'est pas discriminatoire puisque ce sont tous des résidents jarvillois.

Monsieur le Maire répond sur le cas de la CRS 39. Il avait rencontré le commandant de la CRS 39 et lui avait fait une proposition et la lui refera mais si on leur garantit le stationnement résidentiel alors qu'ils n'habitent pas la commune, on ne traitera pas le problème du stationnement A un moment, à multiplier les personnes qui vont bénéficier de régimes dérogatoires, on ne traitera pas la situation, on ne fait que la maintenir et cela n'a aucun sens. Il souhaite que la CRS 39 s'approprie la question et puisse apporter une réponse à sa proposition qui était de mettre à disposition un terrain communal quand ils sont en intervention.

S'agissant des commerces, un certain nombre demande cette mesure de stationnement payant et ce que les commerçants demandent c'est une tarification attractive qui garantisse que le stationnement se fera. La question du stationnement sur le parking d'Intermarché interpelle depuis longtemps le Directeur. Il avait d'ailleurs rencontré Monsieur DAMM pour travailler à la mise en place du stationnement en zone bleue mais finalement la commune ne l'a pas accompagné sur cette mesure. Monsieur le Maire a échangé avec lui et sans doute qu'il faudra qu'il mette en place un système de contrôle de son stationnement pour éviter un déport sur son parking.

Les salariés de L'ATELIER pourront bénéficier du stationnement résidentiel puisqu'ils y travaillent et pour les autres il faudra les encourager à utiliser d'autres modalités de transport. S'agissant des parkings du Kiosque ou de l'espace Françoise Chemardin, ceux-ci seront réservés aux utilisateurs.

Au cas par cas, des éléments de réponse sont apportés. Sur le quartier culturel et créatif, les études prévoient d'adjoindre autour de cet espace des parkings.

Monsieur GACHENOT revient sur les propos du Maire. Sur la tarification, telle qu'elle a été présentée, il est bien prévu une tarification à 35 € en stationnement de voirie.

Il répond à Monsieur GUYOMARCH qui ne comprend pas en quoi cela nuit au pouvoir d'achat : aujourd'hui un couple qui a deux véhicules ne paye pas et demain il payera 15 € par mois. C'est donc un coût. En outre, il est agaçant d'entendre dire comment on doit se comporter. Il sait de lui-même quand et comment il doit utiliser son véhicule et n'a pas besoin qu'on lui dise.

Pour répondre à Madame WUCHER, les Municipalités se doivent d'être des facilitateurs pour les commerces et non pas mettre des contraintes.

Monsieur le Maire entend les objections et les inquiétudes mais n'entend pas les propositions. Ne pas voir un problème, ne pas le nommer ne veut pas dire qu'il n'existe pas. On ne peut jouer sur la charge émotionnelle liée au problème de stationnement. La réalité est la suivante, il y a un problème et le Maire propose de voter cette délibération.

Madame WUCHER précise à Monsieur GACHENOT, il n'y a pas de gratuité sur le parking à Nancy. Les petits commerces de Nancy donnent des tickets de parking mais ce n'est pas gratuit, ils les achètent en lot. Elle maintient qu'il est important pour les commerces d'avoir du stationnement.

Adopté à la majorité par :

21 voix pour

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

INFORMATIONS DIVERSES

Avant de lever la séance Monsieur le Maire annonce le départ prochain de Monsieur COURROY.

Il a été la voix, le visage de Jarville-la-Malgrange dans ses aspects communicationnels, et dans sa sympathie aussi, et souhaite le saluer pour le travail qu'il a mené et qu'il ne regrette pas sa décision car c'est une opportunité professionnelle majeure qui s'offre à lui. Il lui souhaite de s'épanouir au cabinet du Préfet des Vosges mais espère qu'il n'en oubliera pas pour autant la ville qui l'a vu le construire professionnellement puisqu'il est arrivé grâce à une socialiste, Martine AUBRY, en tant qu'emploi jeune à la Mairie, chargé à l'époque du site internet de la Ville et de la première identité numérique de la Ville.

La boucle est bouclée puisqu'après avoir travaillé à celle-ci il y a une dizaine d'années, il s'en va sur la nouvelle identité visuelle de la Ville et son nouveau site internet.

Il veut au nom de tous et en son nom personnel le remercier et lui dire que malheureusement il va d'ores et déjà lui manquer.

Séance levée à 02h 00.

Cindy MANGIN
Secrétaire de séance



Vincent MATHERON
Maire de Jarville-la-Malgrange