



Partageons le Grand Nancy

N93
Avril 2021

MÉTROPOLY

grandnancy.eu



**RETROUVEZ TOUTE L'ACTUALITÉ
DE LA MÉTROPOLE**
sur www.grandnancy.eu

 @metropolegrandnancy

 @metropolegrandnancy

 @Grand_Nancy

 Métropole du Grand Nancy

 Métropole du Grand Nancy

**métropole
GrandNancy**

Métropoly #93 - Avril 2021

Directeur de la publication : Mathieu KLEIN / **Rédacteur en chef :** Jean-Christophe ERBSTEIN / **Ont collaboré à ce numéro :** Valentine BAUDON, Philippe BOHLINGER, François CREUSOT, Élise FRISONI, Chloé MARCHAL, Cécile MOUTON, Clara TONTI, Aurélie VION / **Illustrations :** Shebam / Paul FILIPPI / **Crédits photos :** Mathieu CUGNOT et L'Œil Créatif / **Maquette et mise en page :** Service communication de la Métropole du Grand Nancy / Charline CHAMBRE / **Impression :** Berger-Levrault Toul / **Dépôt légal :** n° 280. Imprimé sur papier 100 % recyclé. Numéro ISSN 2607 – 995 X

CITEO





SOMMAIRE

page

04

ENTRETIEN AVEC MATHIEU KLEIN

page

06

SANTÉ

page

08

UN BUDGET ENGAGÉ ET RESPONSABLE

page

10

AGISSONS ENSEMBLE POUR LA JEUNESSE

page

12

DOSSIER : LES MOBILITÉS, ON EN PARLE ?

page

30

L'ÉTÉ À LA PLAGE DES DEUX RIVES

page

32

L'AVENIR DU QUARTIER ALSTOM SE DESSINE ENSEMBLE

page

33

LA RENAISSANCE DE LA CULTURE

page

34

TRIBUNES



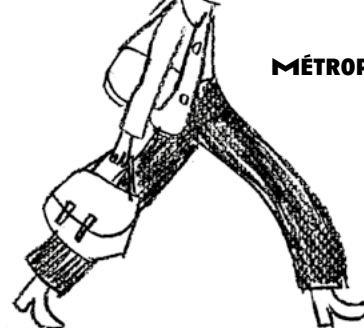


Les mois à venir seront décisifs

Tout en insistant sur la nécessaire accélération de la vaccination massive pour sortir de la crise sanitaire, Mathieu Klein se projette dans l'avenir de notre territoire, qu'il souhaite attractif et apaisé.

Interview





CONSTRUIRE ENSEMBLE UNE VILLE PLUS APAISÉE

— **Un an après le premier confinement, nombre de Grandes Nancéiennes et de Grands Nancéiens n'ont pas l'impression de voir le bout du tunnel. Quel message leur transmettez-vous ?**

Je les comprends. Nous avons toutes et tous besoin de retisser des liens familiaux, amicaux ou professionnels. Seule l'accélération de la vaccination massive nous permettra de sortir de la crise. C'est pourquoi l'État doit tenir ses engagements en matière d'approvisionnement en doses de vaccins. Sur ce point, je resterai vigilant.

— **Que fait la Métropole pour limiter les conséquences de la crise sanitaire dans son territoire ?**

Le budget métropolitain qui a été adopté le 25 mars dernier témoigne d'une volonté d'agir, avec 164 millions d'euros d'investissement. Les conséquences sont dramatiques, notamment en matière d'emploi, de baisse des revenus ou de chiffre d'affaires. Les commerces, les restaurants et les établissements culturels sont particulièrement en souffrance. Plus que jamais, le principe de solidarité doit nous guider, avec notamment la poursuite des exonérations de loyers pour les entreprises hébergées dans des sites métropolitains ou du plan de soutien au commerce. Dans le même temps, nous préparons la reprise avec un soutien accru aux entreprises grâce au levier de la commande publique. Nous continuons également à venir en aide aux plus fragiles, à travers le Plan de lutte contre la pauvreté, et une attention particulière sera portée aux 18-25 ans.

— **Justement, quelles sont les actions concrètes en direction des jeunes ?**

Le 22 avril, les élus métropolitains ont adopté la délibération consacrée au Plan jeune. Il s'agit d'un signe fort, pour les 18-25 ans qui constituent la force de notre Métropole, avec notamment la présence de 51 000 étudiantes et étudiants dans le territoire. La crise sanitaire a fragilisé nombre d'entre eux, qu'ils soient étudiants, apprentis, stagiaires ou sans emploi. Dans ce

contexte, nous proposons un plan en urgence qui sera adapté en fonction de l'évolution de la situation. En mobilisant plus de cinq millions d'euros, nous sommes l'une des premières Métropoles de France à s'engager d'une manière globale pour la jeunesse. Nos actions touchent tous les domaines de la vie quotidienne des jeunes : formation, emploi, logement, alimentation, soins, mobilités ou encore culture. Dans le même temps, une démarche a été engagée avec l'association France urbaine afin de mettre en place des expérimentations en s'appuyant sur les métropoles.

— **L'urgence sanitaire a-t-elle éclipsé celle du climat ?**

Au contraire. Les mois à venir seront décisifs pour agir ensemble. Nous allons en effet engager une COP territoriale en complémentarité avec la Conférence sur le climat qui se tiendra à Glasgow en novembre 2021. Nous poursuivons également notre action à travers un nouveau Plan Climat Air Énergie, notamment avec la mise en place de la vignette Crit'Air dès le mois de juin. Le projet de quartier écologique sur le site d'Alstom constitue également un indicateur fort pour accompagner la transition écologique. Enfin, nous allons réfléchir à la manière de nous déplacer autrement et de faire évoluer nos pratiques. Cela concerne l'ensemble des Grandes Nancéiennes et des Grands Nancéiens, ainsi que les 100 000 personnes qui viennent quotidiennement dans la Métropole. Les Assises de la Mobilité qui débutent sont l'occasion d'échanger et de partager pour construire ensemble une ville plus apaisée.



SANTÉ

CHRU

L'ÉTAT S'ENGAGE POUR LE PLAN DE MODERNISATION DU CHRU



Après de longues années d'efforts et de négociations, le plan de modernisation du CHRU de Nancy va enfin pouvoir être engagé, à la suite des annonces d'Olivier Véran, ministre de la Santé, le 19 mars dernier.

Le Gouvernement a pris l'engagement de maintenir les 300 postes qui étaient menacés ainsi que la capacité en lits. Une participation financière de 420 millions d'euros sera mobilisée, soit 70 % de l'investissement global, et un tiers de la dette de l'établissement hospitalier sera repris. Les 598 millions d'euros qui seront investis permettront de lancer très prochainement une vaste opération de restructuration urbaine à l'échelle de la Métropole et de la Ville de Nancy, avec le réaménagement de l'hôpital de Brabois, où les locaux seront modernisés, et la création d'un vrai pôle mère-enfant. Par ailleurs, un hôpital de proximité sera maintenu dans le centre-ville de Nancy.

Au-delà des aspects de santé, ce projet est une véritable opportunité en matière d'innovation et de développement économique, au rayonnement large. L'affirmation du Technopôle de Brabois comme un campus d'innovation et de santé liant l'université, les laboratoires, les entreprises et les start-up permettra l'émergence d'un écosystème performant à l'échelle régionale. *« La crise sanitaire a confirmé la fierté et l'attachement des Grands Nancéiens pour leur hôpital public », conclut Mathieu Klein, « le CHRU de Nancy est un acteur majeur de santé pour la métropole et pour la région. »*

**UNE OPPORTUNITÉ
EN MATIÈRE D'INNOVATION
ET DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE**



Bertrand Kling,
vice-président délégué à la santé

Accompagner au mieux le déploiement de la vaccination

3

QUESTIONS À
BERTRAND KLING

QUE FAIT LA MÉTROPOLE POUR ENCOURAGER LA VACCINATION CONTRE LA COVID-19 ?

La Métropole prend un maximum de mesures pour limiter au mieux l'expansion de l'épidémie. Avec Muriel Colombo, conseillère déléguée à la santé, notre rôle consiste surtout en la coordination des différents partenaires que sont la Préfecture, l'Agence régionale de santé, le CHRU de Nancy, le Département, et bien entendu les professionnels de santé et la communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS). Nous avons été la première collectivité à ouvrir des centres de vaccination, et ce, en nombre conséquent. Grâce à des moyens humains, matériels (comme la mise à disposition de locaux) et logistiques, la Métropole souhaite continuer à accompagner le déploiement de la vaccination.



« La première collectivité à ouvrir des centres de vaccination »

POURQUOI EST-IL IMPORTANT DE SE FAIRE VACCINER ?

On le voit bien, toutes les précautions ne suffisent pas à enrayer la crise. Pour lutter contre la Covid-19 et ses variants, et tant qu'aucun traitement n'existe, la seule perspective scientifiquement prouvée est pour le moment la vaccination de masse.

QUE FAIT LA MÉTROPOLE EN DIRECTION DES PLUS FRAGILES ?

Pour faciliter la vaccination auprès des personnes rencontrant des difficultés de mobilité, nous avons mis en place deux dispositifs : l'intervention à domicile des équipes de vaccination et un système de transport à la demande gratuit grâce à un partenariat avec Keolis. La Métropole a également passé un contrat permettant de recevoir 100 000 masques en 24 h qui pourront être redistribués aux communes. Plus globalement, le Grand Nancy agit en faveur des solidarités, dans le cadre notamment du Plan de lutte contre la pauvreté avec le programme Logement d'abord. Des dispositifs d'aide aux impayés de loyers et de factures d'énergie pour les plus précaires et à destination des étudiants ont également été mis en place.

UN BUDGET

ENGAGÉ ET RESPONSABLE

Pour le premier budget de la mandature, la Métropole est confrontée à une situation inédite liée à la crise sanitaire. Tout en accompagnant les plus fragiles et en préparant la relance économique, le Grand Nancy va continuer à investir pour construire un territoire écologique, attractif et apaisé, sans pour autant augmenter la fiscalité.

*Décryptage par Vincent Matheron,
vice-président en charge des finances.*

Quelles sont les conséquences de la crise sanitaire sur les finances de la Métropole ?

— Les équilibres financiers sont fragilisés par une baisse de nos recettes, liée à la fermeture de nos établissements, à la diminution de nos services (transports, piscines, musées) et au ralentissement de l'activité économique. Dans le même temps, nos dépenses augmentent pour venir en aide aux plus fragiles et soutenir les entreprises en difficulté. La perte s'élèvera à 13,5 millions d'euros en 2021.

La Métropole va-t-elle poursuivre ses actions de soutien ?

— C'est notre responsabilité d'assurer ce rôle d'amortisseur social de la crise en nous mobilisant notamment pour le Plan de lutte contre la pauvreté, en prenant en compte les impayés de loyers et les factures d'énergie à travers le Fonds de solidarité logement, ou encore en prêtant une attention particulière aux 18-25 ans dans la précarité. Nous devons également accompagner les acteurs de la vie économique, culturelle et sportive. On peut citer des exonérations de loyers pour les entreprises hébergées dans des sites métropolitains, le plan de soutien au commerce ou encore notre participation au fonds régional « Résistance ».

Dans ce contexte de crise, pourquoi la Métropole maintient-elle un haut niveau d'investissement ?

— En 2021, les investissements s'élèveront en effet à 164 millions d'euros, avec une augmentation de 10 millions d'euros par rapport à 2020. C'est un choix responsable pour aider les entreprises par le biais de la commande publique. Autres leviers : la nouvelle agence de développement économique, qui sera opérationnelle au second trimestre 2021, et un contrat de relance et de transition écologique métropolitain, qui sera signé cette année.

Justement, la transition écologique est-elle toujours une urgence ?

— Plus que jamais. Une COP territoriale sera engagée, en complémentarité avec la Conférence sur le climat à Glasgow en novembre 2021. La Métropole poursuivra son action à travers un nouveau Plan Climat Air Énergie (vignette Crit'Air dès le mois de juin, gratuité des transports en commun les week-ends

ou poursuite de l'aménagement du réseau cyclable). Parmi les nouvelles réalisations marquantes en 2021, la plantation de 400 arbres, la nouvelle alimentation en eau dans la Meurthe, une charte forestière pour la forêt de Haye et le soutien à l'association Des Hommes et des Arbres. Enfin, une réflexion est lancée pour créer un « Rungis local » afin de favoriser les circuits d'alimentation courts.

Le développement de l'attractivité est également l'un des axes forts du mandat. Comment cela se traduit-il dans le budget ?

— L'attractivité de notre territoire passe par le soutien au développement universitaire et à la recherche. Nous accompagnerons ainsi la fin de l'aménagement du campus Artem et la rénovation de logements étudiants. Sur le plan de l'innovation, le bâtiment Totem de la French Tech East sera inauguré, et nous lancerons la construction de la Maison de l'Innovation Technopolitaine sur le plateau de Brabois. L'attractivité, c'est aussi la poursuite du projet Nancy Thermal, la nouvelle orientation de Nancy Quartier Gare, le lancement de la réflexion sur Alstom, l'aménagement de l'ÉcoQuartier Biancamaria à Vandœuvre-lès-Nancy et de la ZAC du Bois-la-Dame à Tomblaine. Au cœur des enjeux de solidarité, la rénovation urbaine se poursuivra aux Provinces à Laxou ou à Vand'Est Étoile à Vandœuvre-lès-Nancy. Enfin, un grand pôle de loisirs estival va voir le jour cet été à la Méchelle, au bord de la Meurthe.

Les Grandes Nancéiennes et les Grands Nancéiens tendent à une Métropole apaisée. Comment y parvenir ?

— Nous allons mettre en place un plan ambitieux prenant en compte toutes les mobilités, du vélo à la piétonnisation du centre-ville de Nancy, en passant par les transports en commun et la circulation automobile. À ce titre, nous achèverons cette année le contournement de Malzéville. Enfin, nous poursuivons ensemble nos efforts pour une ville plus agréable à vivre, avec notamment le recrutement de vingt agents de terrain.

La fiscalité des ménages et des entreprises va-t-elle augmenter ?

— Il n'y aura aucune hausse. Il est essentiel de pouvoir préserver le pouvoir d'achat des ménages, notamment ceux qui subissent les effets de la crise sociale et économique. Il n'est pas question non plus d'alourdir la pression fiscale pour les acteurs de l'économie.

Quels sont les leviers de la Métropole ?

— Les dépenses de fonctionnement continueront à être maîtrisées, tout en renforçant les pistes de mutualisation. Par ailleurs, des partenariats financiers seront recherchés pour chacun de nos projets. Enfin, la Métropole, en première ligne dans la gestion de la crise sanitaire, reste vigilante sur les mesures d'accompagnement que l'État s'est engagé à lui fournir.



Vincent Matheron,
vice-président en charge des finances

**Préserver
le pouvoir
d'achat des
habitants**

AGISSONS ENSEMBLE POUR LA JEUNESSE !

Le 22 avril, les élus métropolitains ont adopté un Plan d'actions de cinq millions d'euros pour répondre aux conséquences de la crise sanitaire chez les jeunes. Exemples de ces mesures de soutien qui touchent tous les aspects de la vie quotidienne.

Se déplacer plus facilement

Ne pas disposer d'un moyen de déplacement est un frein pour suivre une formation ou postuler à un travail. En lien avec ses communes et l'association Conduite Vers l'Emploi, la Métropole va renforcer ses aides à l'obtention du permis de conduire. Trente jeunes bénéficieront ainsi d'un accompagnement personnalisé. Par ailleurs, en plus de la gratuité des transports en commun les week-ends, une tarification adaptée aux jeunes va être proposée en juin.



Mieux se loger

Disposer d'un logement avec un loyer modéré et des services adaptés fait partie des priorités des jeunes. La Métropole travaille à des solutions avec ses partenaires, dont le Crous Lorraine. Une aide d'un million d'euros est apportée pour la rénovation des chambres de la Résidence universitaire de Monbois à Nancy. Le Grand Nancy travaille également avec l'Université de Lorraine à la refondation du campus des Aiguillettes à Villers-lès-Nancy. Une attention particulière est portée à une meilleure accessibilité des logements aux personnes en situation de handicap. Par ailleurs, une étude est lancée pour la création d'une auberge de jeunesse au centre-ville de Nancy.



« À travers ce Plan ambitieux qui mobilise plus de 5 millions d'euros, la Métropole engage les moyens pour accompagner chaque jeune qui en a besoin et ne laisser personne sur le bord de la route. »

— Chaynesse Khirouni, Présidente de la Maison de l'Emploi et de la Mission Locale du Grand Nancy, et vice-présidente du Grand Nancy déléguée à la transition écologique, l'urbanisme, au foncier, l'énergie, l'agriculture et l'alimentation.

Préserver sa santé

Beaucoup de jeunes renoncent aujourd'hui à des soins ou à des achats de première nécessité pour des raisons financières. La Métropole décline de nombreuses actions pour les aider à préserver leur santé, mentale ou physique. Parmi celles-ci, la prise en charge par la collectivité d'une formation «Sentinelle» (premiers secours en santé mentale) afin de détecter les comportements suicidaires chez les étudiants ou le soutien à l'épicerie solidaire étudiante Agoraé pour lutter contre la précarité alimentaire.



DANS LE GRAND NANCY

1 habitant sur 5 est un jeune de 18 à 29 ans

51 000 étudiants sont accueillis dans le territoire

Le taux de pauvreté des moins de 30 ans s'élève à 33,1 %

La culture pour toutes et tous

Le coût des activités culturelles peut parfois être un frein. La Métropole se mobilise pour l'accès de tous les jeunes aux arts et à la culture. Outre la gratuité des musées pour les moins de 26 ans, elle octroie chaque année 350 000 euros aux associations et établissements culturels du territoire. Dans ce cadre, elle a sollicité ces derniers afin qu'ils proposent de nouvelles actions : chantiers d'insertion, accès privilégié aux publics éloignés de la culture... Cet engagement va permettre de créer un fonds de solidarité des institutions culturelles en direction des étudiants, doté de 40 000 euros.

Trouver le chemin de l'emploi

La crise complique l'obtention d'un premier poste ou d'un stage et accroît le chômage des jeunes. Pour leur permettre d'accéder à des emplois du secteur public et peut-être ainsi susciter des vocations, le Grand Nancy accueillera 50 apprentis et plus de 200 jobs étudiants en 2021. Il renforcera également le déploiement du plan national #1jeune#1solution en facilitant la mise en place de la Garantie Jeunes pour 905 jeunes en 2021 et en poursuivant son soutien au Pôle d'entrepreneuriat étudiant de Lorraine (PeEL) de l'Université de Lorraine, qui accompagne chaque étudiant dans la création de son activité et son entreprise.



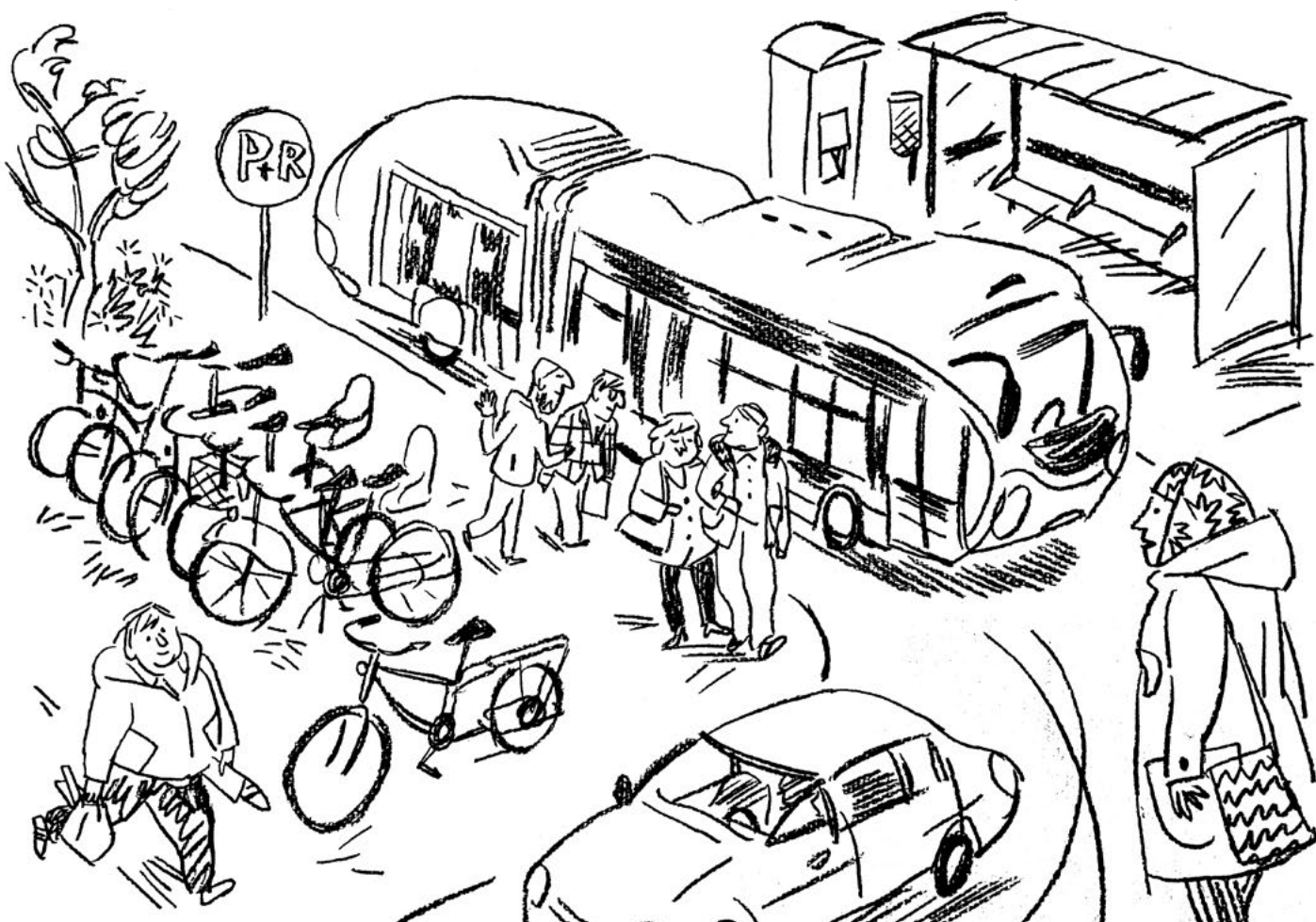
LIENS UTILES

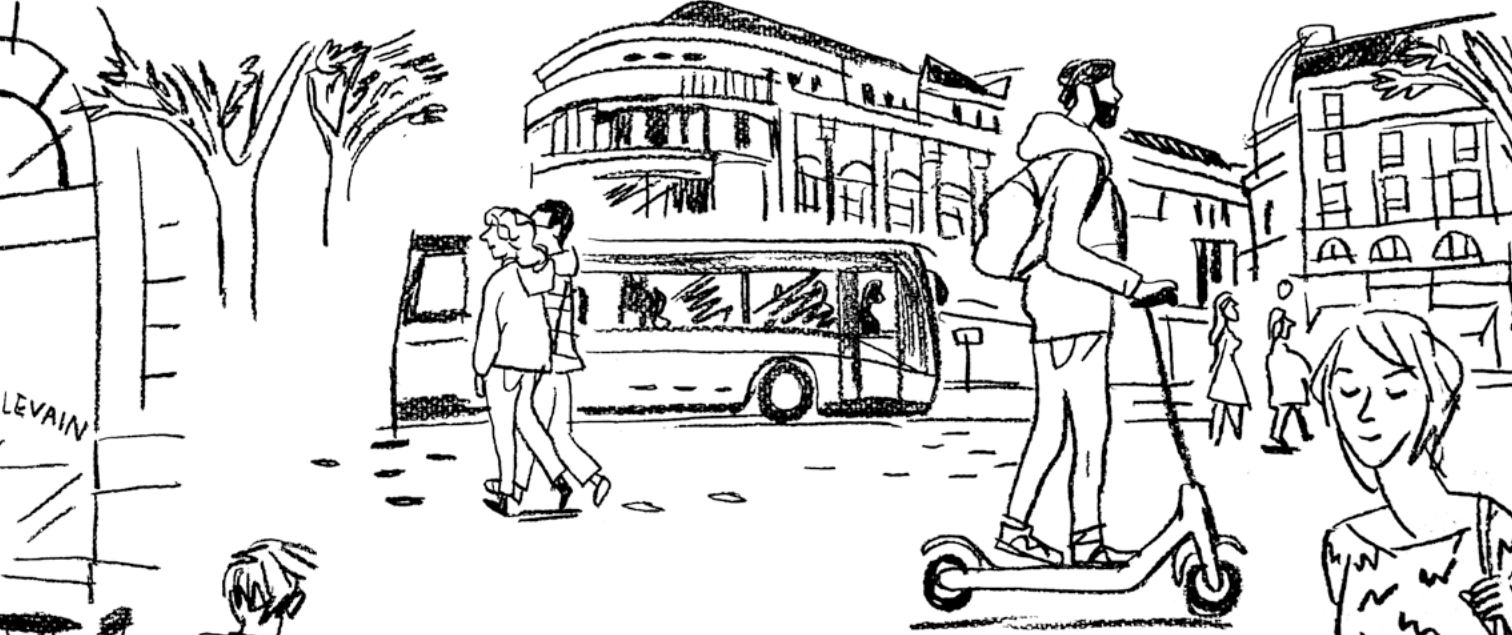
www.grandnancy.eu

www.univ-lorraine.fr

www.crous-lorraine.fr

www.mde-ml-grand-nancy.org





L'avez-vous remarqué ? Depuis quelque temps, vous vous déplacez un peu différemment dans la Métropole.

La crise sanitaire a en effet bousculé les habitudes : télétravail, baisse de fréquentation dans les transports en commun, davantage de vélo, de marche. Et ce n'est qu'un début ! Pour construire ensemble une ville plus apaisée et écologique, la Métropole organise les Assises de la Mobilité. Objectif ? Imaginer ensemble un bouquet de mobilités, en accompagnant le changement de nos pratiques. Ainsi, chacune et chacun d'entre nous pourra construire son itinéraire dans la ville selon ses besoins et ses envies. Comment ces Assises vont-elles se dérouler ? Vous pourrez vous exprimer, partager et échanger sur une plateforme numérique qui sera disponible ce printemps. Un temps fort de débat est fixé fin juin. Ce dossier de *Métropoly* doit contribuer à faire évoluer nos pratiques quotidiennes pour une ville plus apaisée.





PAROLE D'EXPERT



Après avoir dirigé la Mission de préfiguration du Grand Paris et présidé la filière digitale de la RATP, Pascal Auzannet est consultant en stratégie, management et mobilités. La Métropole lui a commandé un rapport d'évaluation des mobilités. Décryptage.

PASCAL AUZANNET

TENDRE VERS LA « VILLE DU QUART D'HEURE »

Quelles sont les grandes tendances en matière de mobilités dans les métropoles françaises ?

— Les habitantes et habitants aspirent aujourd'hui à une ville apaisée et à un meilleur cadre de vie. Cela passe par une régulation de l'espace public pour limiter l'étalement urbain, en prenant en compte conjointement les enjeux de mobilités et d'urbanisme.

L'objectif est de favoriser la densité urbaine tout en privilégiant les modes actifs : vélo, marche, trottinette, etc. Polluante et fortement consommatrice d'espace, la voiture doit être limitée dans le centre-ville.

La crise sanitaire a-t-elle eu un impact sur les habitudes de déplacement ?

— Il y aura un avant et un après. Les tendances nationales sont claires : 30 % des personnes interrogées souhaitent réduire leur usage des transports collectifs. Les reports se font en majorité sur les modes actifs : le vélo (8 %), la marche (19 %), la trottinette (2 %). L'autre constat porte sur le lissage des heures de pointe grâce au télétravail. Un risque est pourtant à anticiper, celui d'un report trop important sur la voiture (16 %). C'est pourquoi il est important de travailler sur un mix de mobilités.

Justement, comment met-on en place ce mix de mobilités ?

— Tout repose sur une analyse systémique des modes de déplacement. Il faut actionner tous les leviers en même temps : inciter au télétravail, aux horaires décalés, proposer des itinéraires qui permettent de fluidifier le trafic. Il est également important de mettre en place un plan vélo, avec des pistes cyclables sécurisées et de nombreuses stations de libre-service. Au sein de la Métropole, 60 % des déplacements sont inférieurs ou égaux à 3 km. C'est ce qu'on appelle la « ville du quart d'heure ». Le potentiel de transfert modal est très important, et cela vaut la peine de marcher ou de faire du vélo. Enfin, pour gérer les 100 000 personnes qui viennent quotidiennement, il est indispensable de mettre en place des parkings-relais en périphérie.





Composer un bouquet de solutions de mobilité

3

QUESTIONS À
PATRICK HATZIG

*Patrick Hatzig,
vice-président en charge des mobilités*

POURQUOI CES ASSISES DE LA MOBILITÉ ?

Un plan métropolitain des mobilités doit se préparer à partir d'études techniques, d'observations sur les flux de mobilités, mais aussi avec l'ensemble des citoyens du Grand Nancy et même au-delà, à l'échelle du bassin de vie. Chacun pourra s'exprimer sur ses usages des mobilités, partager ses idées, ses questionnements et ses propositions. Cette grande consultation associera le tissu socio-économique, les entreprises, les associations ou encore les universitaires pour imaginer ensemble les déplacements de demain dans le Grand Nancy et son bassin de vie, tout en faisant évoluer les pratiques.



« Créer les meilleures conditions de déplacement »

QUEL SERA L'ESPRIT DU PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS ?

L'esprit de ce plan est de traiter l'ensemble des usages liés aux déplacements : transports en commun, vélo, piétonnisation, stationnement... Nous souhaitons composer un bouquet de solutions de mobilité qui réponde à tous les usages. La Métropole ne doit plus être considérée avec les limites administratives de chaque commune, mais nous devons partir de la densité urbaine réelle, des flux de déplacements, des pôles d'échanges et des projets à venir pour créer les meilleures conditions de déplacement.

LE RENOUVELLEMENT DU TRAMWAY EST-IL TOUJOURS D'ACTUALITÉ ?

Pour renouveler le tramway, il faudrait déjà qu'on en ait un. En effet, la ligne 1 est assurée par un trolleybus guidé qui arrivera en bout de course en 2023. Nous aurons donc un réseau de transition avec les lignes structurantes Tempo 1, 2, 3, 4, dont les capacités seront nettement renforcées en privilégiant une priorité aux feux et en aménageant vingt kilomètres de sites propres sur les Tempo 3 et 4. Cependant, une étude sera réalisée en collaboration avec la Région Grand Est sur l'opportunité d'un tram-train venant du nord de l'agglomération jusqu'à Roberval en complément de la ligne 1.

CARNETS DE VOYAGES + QUOTIDIENS



Voiture, train, vélo, bus, marche... Elles sont cinq femmes à se déplacer tous les jours dans la Métropole. Par choix ou par nécessité, elles utilisent un moyen de transport. Retrouvez leurs histoires respectives au fil des pages de ce dossier.



Véronique Khiari vient tous les jours en voiture



Véronique Derdaine prend le train



Manuella Pineau a opté pour le vélo



Julie Petitdemange a choisi les transports en commun



Sylviane Cugnot privilégie la marche

CARNETS DE VOYAGES QUOTIDIENS

RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE

La voiture reste un moyen de déplacement indispensable pour de nombreux usagers. L'objectif est de tendre vers une ville apaisée en offrant des solutions de stationnement adaptées aux habitants et aux 100 000 personnes qui viennent quotidiennement dans la Métropole. Témoignage de Véronique Khiari, qui habite Gerbécourt-et-Haplemont dans le Saintois et utilise sa voiture pour venir travailler dans la Métropole.



—Véronique Khiari habite dans le Saintois.



« Je prends ma voiture tous les jours pour me rendre à mon travail. Je suis directrice de trois agences bancaires, situées à Vandœuvre-lès-Nancy et Jarville-la-Malgrange. Je prends donc l'autoroute A330, qui est souvent bouchée. Je ne sais jamais à l'avance si je vais mettre 20 minutes ou une heure... Même s'il y a des inconvénients à circuler en voiture, je ne pense pas que je changerai de mode de transport du fait de mon métier.

« Aucun moyen de transport »

Dans la journée, je suis assez nomade, je dois pouvoir être présente dans les trois agences en cas de problème et je ne veux pas être dépendante d'un mode de transport. Pour mes collaborateurs ou les personnes qui ont des horaires de bureau, les parkings-relais peuvent être une bonne idée, à condition qu'ils soient bien pensés. L'autre problème est que, dans mon village, nous n'avons aucun moyen de transport.

« Nous possédons trois voitures »

Aujourd'hui, dans notre famille, nous possédons trois voitures : la mienne, celle de mon mari, qui travaille aussi dans la Métropole, et celle de ma fille aînée, qui est à l'école d'infirmières. Avec ses stages et ses horaires, parfois de nuit, elle ne peut pas prendre les transports en commun. On se dit souvent que c'est quand même fou de ne pas parvenir à covoiturer entre nous, on sait que trois voitures représentent un coût financier énorme et que ce n'est pas bon pour la planète. La solution serait des connexions entre nos villages et la Métropole. Nous avons d'ailleurs lancé il y a quelque temps une pétition pour demander la réouverture de la gare de Ceintrey. »

DES PARKINGS-RELAIS,
À CONDITION QU'ILS
SOIENT BIEN PENSÉS

PAROLE D'ÉLU



Pierre Boileau

« ORGANISER LA CONTINUITÉ DES OFFRES DE MOBILITÉ »

« La Métropole partage le constat avec la Multipole Sud Lorraine de la saturation des infrastructures de transport, notamment à l'entrée de Nancy, que ce soit au nord, au sud ou à l'est. Avec les 13 intercommunalités voisines, nous poursuivons plusieurs objectifs : organiser la cohérence et la continuité des offres de mobilité en facilitant l'intermodalité, consolider un bouquet de services accessible à tous les habitants en tous points du territoire. Nous devons permettre à tous de se déplacer dans les meilleures conditions à moindre coût. En réduisant l'usage de la voiture individuelle au maximum, nous pourrions lutter contre la saturation routière à l'entrée du Grand Nancy. Cela nécessite de trouver des réponses pour les secteurs peu denses, qui ont le plus recours à la voiture. Enfin, nous aimerions réactualiser la partie mobilité de l'enquête ménages qui date de 2012, afin de mieux connaître les comportements et les usages des modes de déplacement. »

— Pierre Boileau, vice-président en charge des relations avec les territoires voisins



FOCUS

Demandez votre vignette Crit'Air !

Avez-vous déjà votre vignette Crit'Air ? À compter du 1^{er} juin, elle sera obligatoire pour la mise en place de la circulation différenciée pendant les pics de pollution prolongés. Celle-ci sera instaurée dès le deuxième jour de la procédure d'alerte lors d'un épisode de pollution, entre 6h et 20h. Dès à présent, les transports du réseau Stan sont gratuits à partir du deuxième jour du pic de pollution. Un outil de plus pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons, et ainsi préserver notre santé.

Achetez dès maintenant votre vignette sur www.certificat-air.gouv.fr ou contactez le numéro vert : 0 800 97 00 33 (appel gratuit du lundi au vendredi de 9h à 17h).

CARNETS DE VOYAGES QUOTIDIENS

AU DÉPART DU
TRAIN

Nombreux sont les usagers qui débarquent chaque matin de la gare de Nancy en utilisant l'un des moyens de transport les plus écologiques. Des réflexions sont en cours avec la Région pour le rendre encore plus performant. Depuis dix ans, Véronique Derdaine fait l'aller et retour tous les jours entre Frouard et Nancy.

« Lorsque nous cherchions à acheter une maison, l'accessibilité en transport en commun figurait au cahier des charges. Depuis dix ans que nous habitons à Frouard, je rejoins chaque jour mon travail en train.

« Pas besoin de se garer »

Généralement, nous faisons trajet commun avec mes filles, qui sont scolarisées à Nancy. En cinq minutes de voiture à peine, nous rejoignons la gare, après quoi dix minutes de train me suffisent pour gagner les locaux de l'APEC situés boulevard Joffre, où je travaille comme conseillère client. Le train a plusieurs avantages non négligeables : pas besoin de se garer, pas de stress lié à la conduite et mes filles sont autonomes... Sans compter que prendre le train, c'est polluer moins !

« Voyage debout »

Le seul hic, les horaires ! Si, le soir, je peux me permettre de partir du bureau dix minutes tout juste avant le départ du train, le matin, c'est une autre histoire... Avec un départ toutes les trente minutes et les cours des filles débutant à 8h, nous n'avons d'autre choix que de prendre le train de 7h26... Cela nous fait quitter notre domicile à 7h15, pour seulement dix minutes de trajet ! De plus, ce train est tellement prisé que nous voyageons fréquemment debout... Il nous est même arrivé de ne pas pouvoir y monter. Je serais donc tout à fait favorable à une augmentation de la fréquence aux heures de pointe. Pour autant, j'imaginerais difficilement recourir à un autre mode de déplacement. Je suis souvent assez chargée, et l'idée de faire la route à vélo ne me tente pas... Je suis contrainte d'utiliser ma voiture quand il y a grève, mais ce n'est jamais de gaieté de cœur. »



— Véronique Derdaine
habite Frouard.

UN DÉPART TOUTES
LES 30 MINUTES
ENTRE FROUARD
ET NANCY

PAROLE D'ÉLU



François Werner

« LE TRAIN À HYDROGÈNE N'EST PAS UNE UTOPIE »

« Dans le cadre du déploiement du train à hydrogène par la Région et de l'appel à projets lancé par l'État en direction des territoires, Christophe Choserot, en sa qualité de conseiller à la Région Grand Est, et moi-même avons été missionnés par Jean Rottner pour réfléchir à la constitution d'une filière d'hydrogène locale et examiner la faisabilité du transport décarboné dans le territoire... lequel est tout sauf une utopie ! Métropole et Région œuvrent par ailleurs, à travers une étude cofinancée, pour améliorer l'offre de transport proposée aux habitants des zones périphériques au Grand Nancy. Ce travail d'optimisation suppose, d'une part, de connecter plus efficacement le réseau ferré aux autres transports en commun, et, d'autre part, d'opérer le bon phasage entre les différentes gares du réseau. »

— François Werner, vice-président en charge de l'attractivité et vice-président de la Région Grand Est



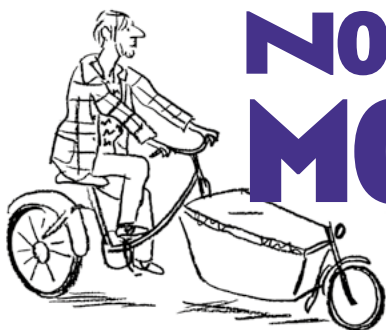
FOCUS

Tous les abonnements sur la même carte

L'intermodalité, vous connaissez ? Il s'agit de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ; par exemple, prendre un train puis un bus pour travailler, se former ou se distraire. Cette intermodalité est une réalité pour les usagers du TER qui se rendent dans la Métropole avec la carte SimpliCités, qui permet de bénéficier de tous ses abonnements sur la même carte. Celle-ci est également valable pour le réseau Sub qui relie la Métropole à trois intercommunalités du nord et du sud.

CARNETS DE VOYAGES QUOTIDIENS

FAVORISER LES NOUVELLES MOBILITÉS



Vélo, trottinette ou tripode : rapides et écologiques, ces modes actifs devraient être privilégiés dans les déplacements de moins de trois kilomètres. Pour favoriser cette pratique, la Métropole va déployer un plan vélo ambitieux. Manuella Pineau raconte comment sa petite famille a troqué sa seconde voiture pour un vélo à assistance électrique.

« Ma nouvelle affectation professionnelle nous a amenés à remplacer notre seconde voiture par un vélo à assistance électrique. Nous mûrissions cette décision depuis longtemps, car nous n'avions déjà qu'une seule voiture avant la naissance de nos deux enfants. Pour nous, c'est avant tout un choix écologique, mais aussi de bien-être.

« Être bien équipé »

Nous résidons à Saint-Max. Mon mari, Alexandre, est enseignant-chercheur sur le campus de Brabois et, à ce titre prend régulièrement le tram. Mais il a parfois besoin d'une voiture pour des réunions tardives, des cours matinaux ou ses entraînements de roller-hockey. Pour ma part, j'utilisais la voiture pour me rendre sur mon ancien lieu de travail, à Champenoux. Mon recrutement en 2020 comme coordinatrice action culturelle à la médiathèque départementale à Laxou nous a permis d'envisager différemment nos déplacements.

Le vélo électrique nous a été livré quelques jours avant ma prise de fonction, le 1^{er} septembre ! Il a fallu que je prenne mes marques, que je trouve le meilleur itinéraire. J'ai eu quelques appréhensions au début, principalement en raison de la cohabitation parfois difficile avec les piétons. Je me suis aussi fait peur en hiver, car les pistes n'étaient pas déneigées. Dans tous les cas, le secret, c'est d'être bien équipé : sac à dos, poncho, pantalon de pluie, etc.

« Des alternatives »

Sur mon lieu de travail, j'ai la chance d'avoir un local où ranger mon vélo, un vestiaire et la possibilité de prendre une douche. En cas d'intempéries, j'ai aussi des alternatives comme le bus ou ma voiture personnelle.

Mon mari a testé le vélo, mais il aurait besoin d'une assistance électrique plus puissante, car la montée au plateau de Brabois est ardue ! »



— Manuella Pineau habite Saint-Max.

●●
**ENVISAGER
DIFFÉREMMENT
NOS
DÉPLACEMENTS**
●●



»» FOCUS ««

Une signalisation phosphorescente pour les cyclistes

Comment circuler à vélo la nuit dans les zones faiblement éclairées ? La Métropole expérimente une nouvelle signalisation au sol phosphorescente sur les berges du canal à Nancy. Mise au point par une entreprise française, cette technologie a été récompensée par l'ADEME dans le cadre du programme « Route du Futur ». Visible à plus de 80 mètres, cette peinture offre plus de 10h de visibilité dans l'obscurité sans aucune consommation d'électricité ou émission de CO₂. Enfin, elle permet de lutter contre la pollution lumineuse en limitant l'usage des lampadaires.



PAROLE D'ÉLUE



Laurence Wieser

« 200 KM DE PISTES SÉCURISÉES »

« Notre politique cyclable est en pleine mutation dans le cadre du Plan Métropolitain des Mobilités (P2M). Il inclut notamment un plan vélo ambitieux avec l'objectif de réaliser 200 kilomètres de pistes sécurisées d'ici la fin du mandat. Nous sommes jusqu'à l'automne dans une phase d'échanges avec les associations, les communes et tous nos partenaires institutionnels comme les territoires voisins. Ensemble nous identifions les itinéraires clefs, analysons les usages, les besoins en service ou en équipement et envisageons les perspectives de développement des modes doux de déplacement. Nous avons d'ores-et-déjà choisi de pérenniser les pistes provisoires expérimentées durant le confinement, comme celle de la rue Jeanne d'Arc ou avenue de la Libération à Nancy, par exemple. »

— Laurence Wieser, conseillère déléguée aux mobilités actives

CARNETS DE VOYAGES QUOTIDIENS

TRANSPORTS EN COMMUN

UN RÉSEAU PLUS EFFICACE ET SOLIDAIRE

Le réseau de transports en commun va être repensé avec Keolis afin d'être plus efficace et solidaire pour les habitants des vingt communes du Grand Nancy. Quatre lignes structurantes seront ainsi mises en place pour répondre aux besoins quotidiens des usagers. Habitante du quartier Rives de Meurthe, Julie Petitdemange emprunte les transports en commun depuis plusieurs années.



— Julie Petitdemange habite le quartier Rives de Meurthe à Nancy.

« Cela fait partie de ma routine, c'est devenu une habitude. Je ne me déplace que comme ça, et rien que pour mes trajets domicile-travail, cela représente 40 minutes par jour ! Avec mon pass Mobilités en poche, je vais partout où j'ai besoin d'aller, que ce soit pour des déplacements professionnels ou des déplacements personnels.

« Se déplacer sans contraintes »

En arrivant à Nancy, j'ai choisi de ne pas avoir de voiture pour des raisons financières, mais aussi écologiques. Il y a vraiment un aspect très utile qui correspond à mon mode de vie urbain. Mes déplacements sont réguliers, avec de petites distances que je ne ferais pas à pied. Je n'ai aucune contrainte liée à un véhicule (stationnement, entretien, frais divers) et je gagne en facilité grâce au réseau Stan qui dessert bien les différents

endroits de la ville. J'ai d'ailleurs la chance d'être à proximité de plusieurs lignes et de pouvoir faire aisément des changements en ville.

« Des fréquences plus soutenues »

Je pense que je ne perds pas de temps dans mes trajets, au contraire. On est parfois soumis à des imprévus, mais, par rapport au nombre de trajets que j'effectue, on peut dire que, globalement, ça se passe bien ! À mon sens, il faudrait améliorer la qualité de l'offre et du service en misant sur des fréquences encore plus soutenues aux heures scolaires. Et pourquoi pas étendre, par exemple, la gratuité pour réduire encore un peu plus l'usage personnel de la voiture ? »



**JE N'AI AUCUNE
CONTRAINTE LIÉE
À UN VÉHICULE**



PAROLE D'ÉLU



Éric Da Cunha

« DES DESSERTES AMÉLIORÉES »

« Le Plan Métropolitain des Mobilités (P2M) part d'un constat simple : proposer aux usagers des solutions alternatives à la voiture individuelle. Il y a une vraie attente des habitants à ce sujet. Concrètement, il ne s'agit pas de supprimer la voiture, mais bien de prendre en compte la question de la cohabitation des divers moyens de déplacement. Pour cela, nous avons besoin d'un aménagement pratique qui facilite la mixité des usages et encourage davantage de mobilité dès l'entrée dans la Métropole. Cela passe notamment par une extension du réseau Stan sur les quatre lignes avec des dessertes améliorées, ou encore un quadrillage des entrées de la Métropole avec des parkings-relais. Il faut saisir cette opportunité de concilier développement durable, nouvelles mobilités et bien-être des usagers. »

— Éric Da Cunha, vice-président en charge du domaine public, Maire de Laneuveville-devant-Nancy



FOCUS

Le week-end, c'est gratuit !

Prendre un bus gratuitement le week-end : c'est désormais entré dans les habitudes des usagers. Depuis quatre mois, cette mesure de solidarité permet de rendre les transports en commun accessibles à toutes et à tous. C'est aussi une manière d'agir pour la planète : moins de circulation, donc moins de pollution. Vous accédez également plus facilement aux commerces du cœur d'agglomération et aux zones d'activité, et ça, c'est bon pour l'économie. Enfin, cela vous permettra peut-être de découvrir, le temps d'un week-end, les transports en commun, seul ou en famille. Et vous convaincre de les emprunter la semaine.

CARNETS DE VOYAGES QUOTIDIENS

TOUT SIMPLEMENT LA
MARCHE

Pratiquée par toutes et tous, gratuite et ne nécessitant pas de place de stationnement, la marche est le mode de transport universel ! La Métropole va agir en faveur d'une politique d'aménagement pour les piétons, en développant la piétonnisation et des zones apaisées. Sylviane Cugnot habite à Maxéville. À 66 ans, elle effectue la quasi-totalité de ses déplacements à pied.

« Je marche le plus souvent possible, dès que j'en ai l'occasion. J'ai commencé il y a deux ans. Je cherchais une activité pour profiter de l'extérieur qui serait aussi une démarche à la fois sportive et de bien-être. Je suis à un âge où il faut conserver un certain niveau d'activité pour préserver sa santé : la marche est idéale pour cela.

« Une régularité bénéfique »

Aujourd'hui, j'essaie de faire en moyenne 5 kilomètres par jour. Je me fixe cet objectif pour essayer de maintenir un niveau constant et, finalement, je l'atteins facilement. Pour mes déplacements du quotidien, je me rends compte que les distances se font plutôt rapidement. Bien sûr, ce n'est pas toujours le même rythme de marche, mais c'est bénéfique pour moi. C'est une manière de joindre l'utile à l'agréable, à la fois une activité saine et un moyen de déplacement.

« Piétonniser, une bonne idée »

Il y a déjà un certain nombre de zones bien adaptées, les voies vertes notamment. C'est une très bonne idée de piétonniser certains axes en centre-ville. Il ne faut pas oublier en plus de végétaliser certains secteurs. Cela pourra rendre les déplacements à pied encore plus attractifs et agréables. »



— Sylviane Cugnot
habite Maxéville.



JE N'AI AUCUNE
CONTRAINTÉ LIÉE
À UN VÉHICULE



➤ FOCUS ◀

Résorber les discontinuités

Le saviez-vous ? Les Grandes Nanciennes et Grands Nanciens sont en grande partie des piétons. La marche représentait en effet 36 % dans la répartition des modes de déplacement avant la crise sanitaire, soit l'une des plus fortes en France. Cela tient notamment à la densité urbaine du territoire. Le plan piéton que la Métropole étudie actuellement intègre les enjeux de la piétonnisation du centre-ville de Nancy et des zones apaisées, mais également la prise en compte des discontinuités des itinéraires, tout comme pour le vélo. Enfin, une attention particulière sera portée à la dimension ludique de la marche, comme la balade.



PAROLE D'ÉLUE



Charlotte Marrel

« UN ENJEU ÉCOLOGIQUE ET SOCIÉTAL »

« L'objectif de la piétonnisation du centre-ville est de réussir à développer un projet qui permette un meilleur partage de l'espace public, au sein duquel le piéton pourra retrouver toute sa place. La première phase du projet s'articule dans une concertation avec les services de la Métropole, les habitants et les commerçants afin de comprendre les problématiques de terrain et de construire ensemble un aménagement réaliste mais ambitieux. Dès le mois de juin, dans le cadre des Assises de la Mobilité, une zone piétonne sera expérimentée du bas de la rue Gambetta jusqu'à la rue du Pont-Mouja, en passant par la rue des Dominicains. Cette préfiguration durera tout l'été et sera évaluée à la rentrée. Il s'agit d'une approche globale incluant la circulation, le stationnement et les livraisons. »

— Charlotte Marrel, adjointe au Maire de Nancy, en charge des mobilités

LES MOBILITÉS DE *DEMAIN*

URBANLOOP CIBLE UN RECORD DU MONDE

**CETTE INNOVATION
POURRAIT RÉVOLUTIONNER
LES DÉPLACEMENTS EN VILLE.**



Urbanloop dans les starting-blocks

Ce 28 mai, les capsules biplaces d'Urbanloop vont tenter d'homologuer la plus faible consommation énergétique au kilomètre pour un véhicule autonome sur rail. L'événement se déroulera à Tomblaine, sur le circuit d'un kilomètre construit ces derniers mois sur le site de l'aérodrome de Nancy.

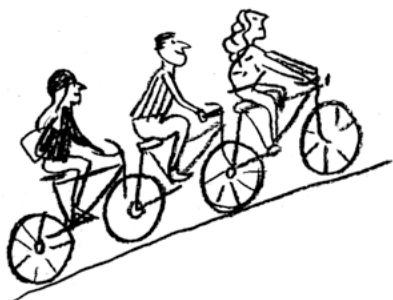
60 km/h en moyenne

Au-delà de la performance technique, le directeur de projet d'Urbanloop, Jean-Philippe Mangeot, entend démontrer que cette innovation écologique pourrait se substituer avantageusement à la voiture en ville. Cet enseignant-chercheur à l'Ensem (École nationale supérieure d'électricité et de mécanique de Nancy) imagine de premières applications concrètes pour les modules circulant à 60 km/h de moyenne grâce à un rail électrifié basse tension. Ils pourraient desservir des parkings-relais, des campus, des sites touristiques, etc.

Intelligence artificielle

Que de chemin parcouru pour ce projet dont l'innovation réside « dans un système de boucles intelligentes, ou "loop", pilotées par une intelligence artificielle », livre Jean-Philippe Mangeot. Soutenue par l'Université de Lorraine, la Métropole, la Région Grand Est et Bpifrance, cette solution est née il y a quatre ans dans le cadre d'un projet pédagogique de l'Ensem. Elle a rapidement agrégé autour d'elle plusieurs écoles d'ingénieurs lorraines. Cette année, le ministère des Transports devrait autoriser l'installation de premières infrastructures en zone urbaine, à l'air libre bien à l'abri sous un tube en polycarbonate, ou de manière semi-enterrée ou encore en tunnel.

Cédric Laurent,
enseignant-chercheur et
porteur du projet



VRAM SUR LA BONNE PISTE

**GRAVIR
LA PENTE DE BRABOIS
SANS EFFORT
À VÉLO**



Gravir sans effort une pente raide comme celle du plateau de Brabois : voilà qui séduirait plus d'un cycliste... Avec le VRAM (Vélo Rail à Assistance Motorisée), cela sera sans doute possible un jour. L'idée est née dans la tête d'étudiants ingénieurs de l'Ensem qui ont imaginé en 2017 une sorte de remonte-pente à la demande, accessible quel que soit le type de vélo.

Prototype à plus grande échelle

Projet pédagogique au départ, cette innovation prend aujourd'hui de l'ampleur : « Nous avons réalisé un premier prototype qui fonctionne très bien », indique Cédric Laurent, enseignant-chercheur et porteur du projet, « nous souhaitons en créer un autre à plus grande échelle, soit dans les locaux de l'Ensem, soit à l'extérieur en connexion avec la boucle d'Urbanloop pour pouvoir faire des essais ». Le projet bénéficie du soutien de l'Incubateur Lorrain ainsi que de l'Université de Lorraine, qui travaille actuellement à l'extension du brevet à l'international.

Premiers essais à Nancy ?

« Techniquement, nous sommes prêts, mais pour que l'innovation se concrétise, nous devons trouver l'écosystème industriel qui pourra se charger de la fabrication à grande échelle, des éventuelles homologations, de l'installation et de la maintenance », explique Cédric Laurent. Plusieurs industriels se sont déjà montrés intéressés. « L'une de nos exigences est que la première mise en application s'effectue dans le bassin de Nancy. »

L'ÉTÉ À LA PLAGE DES DEUX RIVES

Les beaux jours arrivent, et vous rêvez de soleil, de sable, de jeux et de baignade... Plus besoin de partir loin, Les Deux Rives ouvrent, dès le 15 juin, entre Nancy et Tomblaine. Découverte en avant-première de ce pôle de loisirs, d'activités et de détente, à deux pas du centre-ville.

Visite guidée des différents espaces...



La hutte, le village olympique

Un espace d'initiation à différentes pratiques en lien avec les établissements sportifs situés à proximité.

La prairie,

un moment de détente au bord de l'eau

Un lieu entièrement dédié à la détente où transats et zone de rafraîchissement feront souffler un air de vacances sur la Métropole. Un restaurant et une zone de pique-nique y seront aménagés afin de profiter d'un bon repas au bord de l'eau. On y trouvera également des terrains de pétanque et une scène.

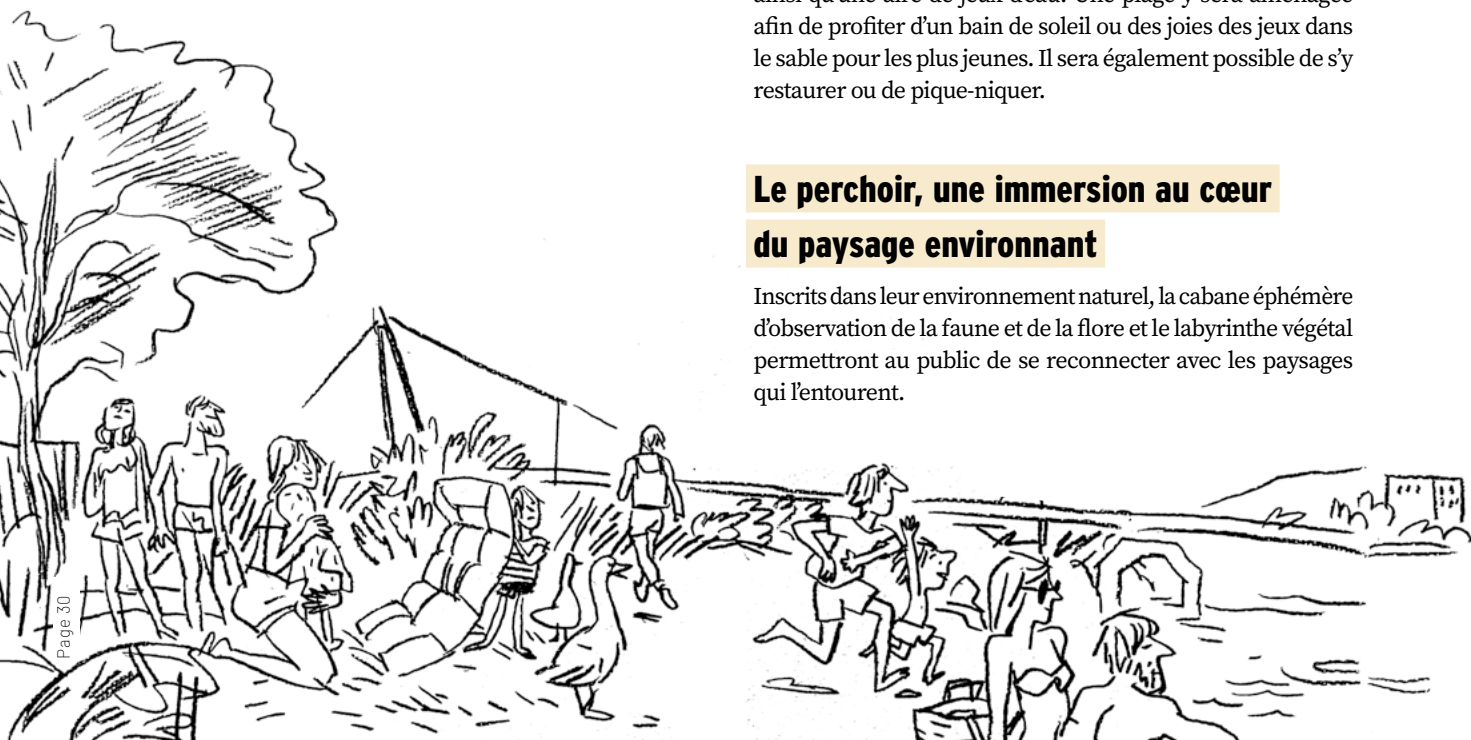


L'oasis, se rafraîchir en pleine ville

Le complexe aquatique proposera deux zones de baignade ainsi qu'une aire de jeux d'eau. Une plage y sera aménagée afin de profiter d'un bain de soleil ou des joies des jeux dans le sable pour les plus jeunes. Il sera également possible de s'y restaurer ou de pique-niquer.

Le perchoir, une immersion au cœur du paysage environnant

Inscrits dans leur environnement naturel, la cabane éphémère d'observation de la faune et de la flore et le labyrinthe végétal permettront au public de se reconnecter avec les paysages qui l'entourent.





Un pôle de loisirs, d'activités et de détente

L'île bucolique, un espace naturel au milieu de l'eau

On y trouvera un espace de détente conservant la configuration naturelle de l'île.

La balade sur l'eau, à la découverte des richesses de la rivière

À bord d'une barge électrique, les plus aventuriers pourront partir à la découverte des secrets de la rivière dans un parcours dessiné autour des deux îles.

La balade terrestre, des animations artistiques au fil de l'eau

Une escapade à pied ou à vélo sur les berges de la Meurthe ponctuée d'animations artistiques pour s'évader et explorer la faune et la flore.



« LE PROJET DE TOUTES ET TOUS »

« Ce qui nous tient particulièrement à cœur, c'est que Les Deux Rives deviennent le projet de tous les Grands Nancéiens. Des jeunes, des animateurs, des responsables d'association participent en effet à la conception et à la réalisation du site. D'un côté, nous offrons une prestation de services, et, de l'autre, ce sont les acteurs locaux qui investissent le projet et le font vivre. Par ailleurs, cet espace naturel constitue une véritable opportunité. Il est bien placé et permet un accès facile en tram, bus ou à vélo. Et pour ceux qui viendront de plus loin, les parkings des stades Marcel-Picot et Raymond-Petit sont à proximité. »

— Hervé Féron, vice-président en charge du sport, des grands équipements et événements, Maire de Tomblaine

ALSTOM

L'AVENIR DU QUARTIER ALSTOM SE DESSINE ENSEMBLE

Les habitants du Grand Nancy ont été invités à dessiner les contours de cet écoquartier dans lequel s'imbriquera la future Cité judiciaire.

La friche Alstom engage sa mue. Le site de 3,4 ha, entre la Meurthe et le canal de la Marne au Rhin, va évoluer vers un écoquartier hébergeant également la future Cité judiciaire. Le projet se bâtit pas à pas, avec les habitants, dans l'esprit de la démarche participative que la Métropole initie sur trois autres sites du secteur Rives de Meurthe, l'ancien faubourg industriel de 300 ha, à l'est de l'agglomération. Entre février et mars, le Grand Nancy, propriétaire de la friche Alstom depuis 2003, a invité les riverains à participer à une conférence en ligne et deux balades urbaines. Quels futurs usages imaginez-vous ? Comment y organiser les mobilités ? Quelle place donner à la nature ? Ensemble, ils ont posé les grands principes d'aménagement du futur écoquartier.

Dans le même temps, les Grandes Nancéiennes et Grands Nancéiens sont invités à faire leurs remarques et propositions sur le projet de déménagement de la Cité judiciaire du quartier Blandan vers le quartier Alstom. Le ministère de la Justice a en effet lancé une concertation publique du 29 mars au 7 mai sur ce projet attendu à l'horizon 2026.



« CONSERVER L'IDENTITÉ DU SITE »



« LA VILLE DU QUART D'HEURE »

« Nous devons reconnecter le quartier à son environnement et au centre-ville en nous inscrivant dans la logique de la ville du quart d'heure, une échelle de temps qui permet d'accéder, à pied ou à vélo, aux principales fonctions urbaines (logement, emploi, bien-être, loisirs, commerces, etc.) ».

— Chaynesse Khirouni, vice-présidente en charge de la transition écologique



« La concertation sur le futur écoquartier Alstom, organisée avec l'agence In Situ, a mobilisé plusieurs centaines de riverains. Ils ont exprimé leur volonté de conserver l'identité à la fois industrielle, culturelle et populaire du site. Nombre d'entre eux imaginent préserver des bâtiments, des façades, mais aussi des graffs. »

— Stéphanie Gruet, conseillère métropolitaine déléguée à la participation et à la coopération citoyenne



Culture : opération renaissance

3

QUESTIONS À
HOCINE CHABIRA

*Hocine Chabira,
vice-président en charge
du projet culturel métropolitain*

POURQUOI UN PROJET CULTUREL MÉTROPOLITAIN ?

La culture et ses acteurs sont très présents dans différentes politiques publiques portées par la Métropole : cohésion sociale, soutien à la vie étudiante, développement économique, etc. En cela, elle représente bien un enjeu transversal fondamental. À travers l'écriture d'un projet culturel métropolitain partagé avec les communes – lesquelles demeurent pleinement compétentes en la matière – et les acteurs culturels et artistiques, nous souhaitons faire avancer cette idée. Nous mettons notamment en place des espaces d'échange et de partage d'expériences, à l'image de la Conférence des élus à la culture de la Métropole installée récemment. Inventer collectivement ce projet culturel, c'est une manière de faire prendre conscience du destin commun qui unit les habitants du territoire métropolitain.



« Fédérer la culture autour d'une dynamique de reprise »

COMMENT S'ORGANISE LA REPRISE DANS LES ÉTABLISSEMENTS DE LA MÉTROPOLE ?

L'activité ne s'est jamais arrêtée, bien au contraire ! Le Conservatoire régional a vu ses cours maintenus et son action culturelle perdurer à travers des captations vidéo. Le Muséum-Aquarium et le Jardin botanique ont mis en place des visites virtuelles destinées aux scolaires. Le Muséum-Aquarium a également transféré sur Twitch ses conférences mensuelles. Plébiscitées, certaines de ces actions pourraient être pérennisées. Pour le reste, et bien que nous militions, sur la base de plusieurs études, pour une reprise précoce, celle-ci ne devrait pas intervenir avant l'été, pour une saison plus dense qu'à l'accoutumée.

DE QUELLE MANIÈRE ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU TERRITOIRE ?

Dans ce contexte dramatique pour le spectacle vivant, nous intensifions les collaborations avec les acteurs locaux et diversifions l'offre proposée aux habitants avec, notamment, un nouveau lieu de baignade et de loisirs à la Méchelle ou encore la création d'un théâtre de verdure au Jardin botanique. Autant d'espaces qui pourront accueillir les artistes et contribueront à la reprise de leurs activités. Par ailleurs, nous étendons aux artistes disposant d'un local professionnel l'aide au loyer dont bénéficient déjà les restaurateurs et les entreprises. Enfin, nous réfléchissons aux manières d'inciter le public à retourner dans les lieux de culture.

Agir pour de nouvelles mobilités

Améliorer la qualité de vie des habitant.e.s du Grand Nancy est au cœur de notre ambition. C'est pourquoi dès l'automne nous avons engagé une véritable révolution des transports en rendant le Réseau Stan gratuit pour toutes et tous, du vendredi minuit au dimanche minuit, tous les week-ends de l'année.

Avec cette première mesure forte en matière de mobilités, nous amorçons une nouvelle dynamique dans notre façon de nous déplacer et pour notre territoire. Nous avons en effet la conviction que le libre accès à notre réseau est un formidable atout.

Un atout pour l'usage du transport public et en faveur de la transition écologique. Parce qu'instaurer la gratuité permet d'inciter chacun.e à transformer ses habitudes et à changer ses modes de déplacement.

Un atout pour l'attractivité des quartiers et leurs commerces. En cette période difficile pour nos indépendants, l'accessibilité du centre-ville et de tous les pôles de notre agglomération est un enjeu majeur et une condition essentielle de la relance économique.

Un atout pour les familles et leur pouvoir d'achat.

En facilitant ainsi les déplacements, en permettant de (re)découvrir nos communes, la gratuité des transports est également l'opportunité de mieux vivre la ville et de se la réapproprier. Elle est ainsi une première étape vers une Métropole plus fluide et plus apaisée et s'inscrit dans un ensemble de politiques convergentes en matière de mobilités. Stationnement, circulation, pistes cyclables et cheminements piétons, c'est tout le réseau de transports en commun et toutes les manières de se déplacer qui seront repensés et mis en débat avec les citoyen.ne.s.

Transformer la ville et les usages que nous en avons, faciliter la vie, constituent ces défis du quotidien que nous nous sommes engagés à surmonter. C'est le sens de notre engagement à votre service et la raison de notre action en faveur de nouvelles mobilités.

Groupe pour une Métropole Démocratique, Durable et Solidaire.

De la solidarité à la liberté

Pas de liberté sans toit : 300 000 personnes n'ont pas de domicile. Pas de liberté le ventre creux : 5,5 millions de personnes bénéficient d'aide alimentaire. Pas de liberté sans revenu : 5,3 millions de personnes pauvres. Pour retrouver son énergie et son autonomie, pour reprendre le pouvoir sur sa vie, il faut d'abord dormir en sécurité, manger à sa faim, avoir un revenu.

Notre Métropole déploie une politique de solidarité pour empêcher la chute des plus fragiles et relever ceux qui tombent :

- Ce sont des moyens humains avec une coordination des acteurs de la solidarité sur le territoire : les vingt CCAS, le département, l'État et les associations de luttent contre la précarité.
- C'est la signature d'une convention avec l'État dans le cadre du plan de lutte contre la pauvreté, trois axes seront prioritaires. La solidarité alimentaire doit faire en sorte que, sur le territoire de la Métropole, toute personne en détresse puisse se nourrir correctement.
- C'est la mise en place de stratégies, pour lever les freins à l'emploi ou à la formation, par un accompagnement afin de trouver rapidement les modes de garde permettant aux bénéficiaires de prendre un nouvel élan et d'être acteur de sa vie.
- C'est réduire la fracture numérique pour que chacun puisse maîtriser cet outil indispensable aujourd'hui afin d'accéder à ses droits, trouver un emploi, s'instruire.

Notre territoire est riche de sa diversité d'acteurs institutionnels, associatifs, de citoyens qui sont autant de volonté et d'intelligence qu'il nous faut mettre en ordre de bataille pour faire face à la crise qui vient. Allons plus loin, plus vite : le groupe Socle a soumis au vote des élus métropolitains un vœu solidaire pour demander l'extension du RSA aux jeunes de 18 à 25 ans. Les jeunes sont les plus touchés par la crise. Nous savons les discussions, les projets, les réflexions pour la mise en place d'un revenu « universel », « d'existence », qu'importe son nom, c'est une nécessité. Combien de temps faudrait-il pour tomber d'accord et ensuite légiférer ? Combien de jeunes allons-nous maintenir dans la précarité, l'incertitude du lendemain avec cette épée de Damoclès au moment où ils ont besoin de sérénité pour s'insérer dans notre société. Le RSA pour les 18-25 ans, ce doit être ici et maintenant. La crise sanitaire est encore là, et la crise économique et sociale explose à sa suite. Tirons ensemble les leçons de ces bouleversements, pour construire un monde solidaire et protecteur de l'humain et de la planète.

Bonne année fraternelle.

Groupe SOCLE

Budget 2021 : 1^{er} avertissement avant la hausse d'impôts

Le premier exercice budgétaire 2021 de la nouvelle majorité soulève de nombreuses questions et laisse entrevoir à ce stade, les prémices d'une dégradation des finances de la Métropole.

En raison de la récession économique en 2020 liée à la crise sanitaire, la Métropole du Grand Nancy doit composer avec une situation économique et financière inédite et qui bouleverse ses propres orientations budgétaires.

En outre, le libre exercice des compétences des collectivités est de plus en plus contraint par des marges de manœuvre qui se réduisent en raison d'une diminution croissante des dotations d'Etat depuis 2014.

Pour autant, le Grand Nancy, 1^{er} financeur de la période post- crise covid, a le devoir de présenter une orientation budgétaire permettant aux acteurs du territoire et à ses habitants d'entrevoir une action forte et responsable favorisant un retour à l'attractivité et au développement des projets faisant rayonner notre Métropole au cœur de la Région Grand Est.

Pourtant les chiffres présentés dans ce budget en demi-teinte permettent d'en douter. Alors que les conditions de financement par l'emprunt sont particulièrement favorables et qu'elles auraient pu nous permettre de dégager des marges de manœuvre, la majorité fait le choix d'abandonner un programme d'investissement et augmente les dépenses de fonctionnement (+ 4,2 % alors que l'annonce de la majorité était de - 2 %).

Pire, après compilation des recettes et des dépenses du budget 2021, l'épargne brute recule et passe de 78 millions d'euros en 2020 à 59 millions en 2021. Avec la dégradation de notre niveau d'épargne, notre endettement s'accroît. C'est un mauvais début qui ouvre la porte à de probables hausses d'impôts dans un proche avenir.

Un bon niveau d'épargne et une dette réduite auraient dû permettre de préparer la Métropole à mener le chantier majeur des mobilités. A l'inverse, l'arrêt du projet du nouveau Tram, sans solution alternative et avec la perspective d'une offre BHNS dégradée et conduite sans un travail préparatoire collectif traduisent une volte face à ce projet pourtant voté par une très large majorité dont Mathieu Klein en 2019.

Les élus du groupe Grand Nancy Perspectives, Jean-François Husson (Président), Pierre Boileau, Alain Boulanger, Anne-Mathilde Costantini, Valérie Debord, Jean-Pierre Dessein, Anne-Sophie Didelot, Jean-Pierre Ehrenfeld, Nathalie Engel, Michel Fick, Laurent Garcia, Bernard Girsch, Carole Grandjean, Philippe Guillemard, Laurent Hénart, Alain Liesenfelt, Jean-François Midon, Marc Ogiez, Éric Pensalfini, Maurizio Petronio, Véronique Ravon, Dominique Renaud, Didier Sartelet, Catherine Vieux-melchior, François Werner

Un nouveau groupe majoritaire au service des territoires, sans exclusive.

Élus métropolitains, membres de la majorité métropolitaine et attachés à la défense des territoires, nous souhaitons, à la faveur de la création d'un nouveau groupe dénommé « Majorité et Territoires », apporter une contribution active aux débats en cours dans le cadre de la nouvelle gouvernance et aider à l'épanouissement d'un projet collectif qui s'appuie résolument sur les communes.

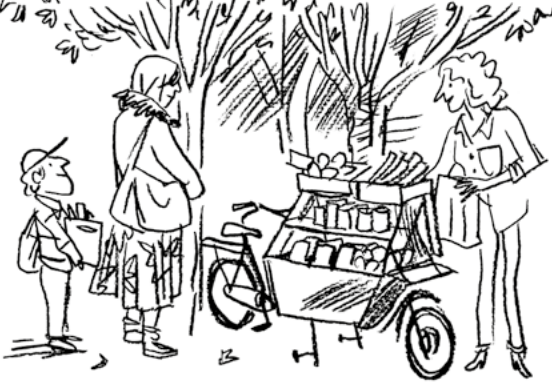
En effet, nous pensons, plus que jamais, que le développement d'une métropole comme le Grand Nancy ne peut se faire qu'en s'appuyant sur l'expérience et la connaissance des enjeux locaux qu'ont les élus, les habitants et les forces vives de nos territoires. À ce titre, nous pensons pouvoir enrichir les réflexions et le travail autour des grands enjeux (mobilités, développement durable, développement économique, aménagement, rénovation urbaine...) à travers une vision multipolaire de la Métropole qui place les communes au centre des décisions.

Notre groupe sera animé des mêmes valeurs de gauche, solidaires et écologistes, que celles que nous avons en partage avec Mathieu Klein tout en proposant une méthodologie qui permettra de maintenir l'équilibre entre toutes les communes métropolitaines afin de garantir le succès des politiques publiques pour l'avenir de notre territoire.

Ainsi, conformément à cette démarche constructive, nous avons récemment proposé un vœu en conseil métropolitain afin de plaider auprès de l'État, de la Région Grand Est et de la SNCF pour obtenir la desserte du territoire Grand Nancéen par les futures lignes de train Intercités de nuit et Train Auto-Couchettes qui doivent être créées.

La conjugaison des crises sanitaire et climatique a démontré la nécessité de repenser nos mobilités en privilégiant, pour les liaisons européennes notamment, des modes de transport écologiques, moins coûteux et desservant les cœurs de villes. Nous souhaitons donc que le Grand Nancy, territoire européen, bénéficie pleinement de ces nouveaux axes de liaison qui renforceront son attractivité et son développement.

Régine Komorowski - Présidente, Manu Donati - vice-président, Stéphane Hablot, Nancy Marchetti, Danielle Ackermann, Bruno Damoiseaux, Claude Grauffel, Nadine Piboule



**Art-sur-Meurthe
Dommartemont
Essey-lès-Nancy
Fléville-devant-Nancy
Heillecourt
Houdemont
Jarville-la-Malgrange
Laneuveville-devant-Nancy
Laxou
Ludres
Malzéville
Maxéville
Nancy
Pulnoy
Saint-Max
Saulxures-lès-Nancy
Seichamps
Tomblaine
Vandœuvre-lès-Nancy
Villers-lès-Nancy**



**métropole
GrandNancy**



grandnancy.eu

