

RENCONTRE MÉTROPOLITAINE MOBILITÉS ACTIVES ET ESPACES PUBLICS

Synthèse des échanges

19 septembre 2019



1. Préambule

La rencontre métropolitaine « modes actifs et espaces publics » s'est tenue **jeudi 19 septembre 2019** au centre Prouvé à Nancy. Cette journée s'est inscrite dans le cadre de la Semaine de la Mobilité et de la Journée internationale de la Qualité de l'Air.

Elle a réuni plus d'une **centaine de personnes** dont les caractéristiques sont les suivantes :

Modalité de déplacement utilisée par les participants pour se rendre à la rencontre :



40% sont venus en transports en commun



25% sont venus en vélo



20% sont venus à pied



15% sont venus en voiture



1 personne est venue en gyroroue

Provenance géographique des participants :



30% habitent dans le centre-ville de Nancy

45% habitent hors centre-ville de Nancy ou dans l'une des 19 autres communes de la métropole

15% habitent dans une commune limitrophe

10% viennent d'une commune située au-delà

Profils des participants présents à la rencontre :



60% sont des agents de la collectivité



10% sont des associations



10% sont des entreprises



5% sont des membres issus d'instances participatives



10% sont des citoyens de la métropole



5% sont des élus

Cette journée d'échanges avait pour objectifs de recueillir différentes pistes d'action visant à améliorer la pratique des mobilités actives dans l'espace public et de contribuer ainsi, plus particulièrement, à l'enrichissement à la fois du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements (PLUIHD) et de la Charte d'aménagement de l'espace public tous deux actuellement en cours d'élaboration.



Quelques mots d'introduction et de présentation de la journée

Intervention de Mme DATI



Vice-présidente déléguée aux transports en commun, aux mobilités, à la circulation, aux infrastructures de transport, et à l'animation de la réflexion prospective sur la participation

Madame DATI a tout d'abord souhaité remercier l'ensemble des participants présents dans le cadre de cette journée à l'heure où s'opère une transition des espaces et de l'écologie au sens large à laquelle chacun doit contribuer pour améliorer son cadre vie au quotidien.

Elle a ensuite rappelé que pour nourrir ce cercle de réflexions et cet espace de propositions autour des mobilités actives et de l'espace public, il est important d'engager un process partagé afin d'essayer de résoudre les différentes problématiques rencontrées à l'échelle de la métropole, voire au-delà, et ce, de manière transversale dans une société qui se transforme.

Ces réflexions doivent prendre en compte à la fois les visions passées et les visions tournées vers l'avenir, qu'elles concernent demain, la semaine prochaine, dans 10 ans, 30 ans, 50 ans, et ce, pour l'ensemble des bassins de vie nancéens. La Métropole est en effet le fruit d'interactions avec les territoires qui l'entourent et les personnes qui s'y déplacent

venant de Reims, de Metz de Strasbourg... C'est plus de 2 millions de déplacements par jour pour ceux qui y viennent travailler.

Madame DATI a fait part du souhait de la Métropole de partager cette réflexion avec l'ensemble des participants présents pour recueillir leur vision sur le sujet et leurs pistes d'améliorations en cette semaine européenne des mobilités, notamment à partir de leur expertise d'usage.

Durant cette démarche, l'ensemble des réflexions seront prises en compte et viendront alimenter le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal d'Habitat et de Déplacements (PLUIHD) en proposant des solutions sur la transition des modes de vie et de mode de ville.

Intervention de Mr CHANUT



*Vice-président délégué à la qualité de l'aménagement des espaces publics
Maire de Seichamps*

Monsieur CHANUT a tenu à rappeler que l'élaboration de la Charte de l'aménagement des espaces publics était actuellement en cours d'élaboration et que cette dernière s'inscrit dans la continuité du volet « déplacements » du PLUI. Cette rencontre métropolitaine constitue ainsi un temps fort pour contribuer à l'enrichissement de cette Charte. L'espace public est un lieu de partage d'expression et d'émotion collective, ce qui en fait ainsi une des priorités de la Métropole de Nancy. L'objectif est de faire de la Charte la garantie que cet espace est et restera profitable à tous aussi bien en termes de bien-être, de santé, de citoyenneté, de transition écologique...

Il a précisé également que cette réflexion était engagée depuis 2017 et que l'année 2019 était notamment consacrée à la mise en place de concertation pour imaginer les espaces publics inspirants de demain.

Cette rencontre constitue donc une belle opportunité pour enrichir la Charte. Cette Charte ne sera d'ailleurs pas figée avec des évolutions et améliorations qui seront apportées au fil du temps.

En conclusion, il remercia à nouveau l'ensemble des acteurs présents pour leur participation.

Intervention de Mr TATON



Directeur de l'agence de développement des territoires Nancy sud Lorraine - SCALEN

Lors de son intervention, Monsieur TATON a proposé une présentation rapide des mobilités actives et de leurs évolutions au cours des dernières années. Bien qu'anciennes, ces pratiques ont longtemps vu leur intérêt décroître durant la période 1950 – 1990 avec la part belle faite à la voiture dans un modèle global de société qui pourrait être synthétisé dans les 3 éléments suivants : maison individuelle, supermarché, voiture.

Avec la prise de conscience environnementale progressive et l'observation de problèmes de santé liés à la sédentarité, ce n'est que dans les années 2000 que l'intérêt pour les modes actifs s'est vu renouvelé avec la mise en place de nouvelles politiques et dispositifs en faveur de leur développement. Cela a ainsi permis de remettre la marche à pied et le vélo au cœur du quotidien des français, même si ces modes

restent encore minoritaires par rapport à la voiture. En parallèle, d'autres modes de déplacements ont vu leur part augmenter comme c'est le cas des transports en commun, le covoiturage, l'électromobilité (assistance électrique) mais aussi des trottinettes, gyropodes etc. qui viennent contribuer à la diffusion de pratiques de mobilités plus actives. L'avènement de ces nouvelles pratiques a pour conséquence de créer de nouvelles problématiques notamment liées aux conflits d'usages, au partage de l'espace public, à la sécurité des usagers ou encore de l'accessibilité à ces services. Enfin, il a également rappelé que si ces mobilités sont facilitées en milieu urbain, elles n'en restent pas moins un enjeu majeur en milieu peu dense qu'il conviendra de traiter pour permettre à chacun d'y avoir davantage accès quel que soit son territoire et ses besoins.



2. **Mobilités actives** : quelle serait la **métropole « active » idéale en 2030?**

Durant cette première séquence, les participants étaient invités à identifier les grands enjeux et perspectives à prendre en compte pour imaginer le Grand Nancy idéal pour les mobilités actives en 2030.

Les débats se sont largement inscrits dans l'idée de fond que le développement des modes actifs contribue à une finalité plus large d'une métropole qui offre une meilleure qualité de vie à ses habitants. **La vision de la métropole « active » du futur est ainsi d'abord celle d'un territoire où l'on vit mieux.** On s'y déplace de manière plus agréable et plus facile. On y respire mieux par la baisse des pollutions automobiles. On vit mieux ensemble par une appropriation plus poussée et conviviale de l'espace public.

2.1. **Une métropole rendue aux modes actifs mais qui n'exclut pas les autres modes**

Un nouveau partage de l'espace public

La métropole « active » du futur aura **remis en cause la place prépondérante de la voiture, notamment par un nouveau partage de l'espace public et une priorité donnée aux modes actifs.**

Quatre groupes ont ainsi spécifiquement exprimé la volonté de voir la place accordée aux piétons renforcée, en particulier sur le centre-ville, à travers deux approches différentes et qui peuvent se combiner :

- une vision axée sur une forme d'éviction de la voiture par la piétonnisation permanente d'une partie des centralités, ou de manière plus modulable, avec l'idée d'une piétonisation partielle, en fonction des moments de la journée et/ou des lieux (écoles...) ;
- un partage de l'espace public pensé pour les modes actifs eux-mêmes avec, par exemple, une vitesse réduite en centre-ville à moins de 20 km/h. Ce partage de l'espace public passe également par une évolution des mentalités et des pratiques de chacun. Dans la métropole active idéale, les usagers ont appris à mieux cohabiter en respectant une hiérarchie des

priorités au plus fragile et par des comportements quotidiens de coopération, sans qu'il soit nécessaire de dédier à chaque mode un espace propre et exclusif.

Suivant cette même logique, le stationnement automobile a fortement été diminué sur l'espace public et dans le centre de la métropole au profit de parcs-relais en périphérie.

La métropole « active » est aussi intermodale

Le sujet de l'intermodalité a été très fortement mis en avant par la plupart des groupes : si la place prépondérante de la voiture est remise en cause, la métropole active s'appuie néanmoins sur l'ensemble des modes de déplacements.

Le lien avec les transports collectifs est ainsi souligné : leur qualité et leur performance est également profitable aux modes actifs. Les visions développées sur la métropole active intègrent ainsi également celles d'un territoire bénéficiant de transports collectifs fiables, fluides, attractifs par leur service mais aussi leur coût avec la question de la gratuité.

Mais surtout, ce sont dans les interfaces entre modes de transports que ce joue cette complémentarité profitable aux modes actifs. Dans cette logique, certains groupes imaginent que dans la métropole active de demain, une carte multimodale permettra de combiner les offres de transport ou encore que seront développés des « hubs multimodaux » intégrant voiture, transports collectifs, modes actifs et comprenant des services (commerces, conciergeries...) visant à rendre cette intermodalité plus pratique et confortable. Cette réflexion est également à conduire selon les participants en prenant en compte les déplacements longue distance, qui supposent l'utilisation du train.

2.2. Une métropole proposant une offre « modes actifs » complète et de qualité

Une métropole proposant des aménagements dédiés aux modes actifs attractifs et sécurisés

Au-delà de son partage, l'aménagement de l'espace public en faveur des modes actifs a été plébiscité par la majorité des groupes dans leur vision de la métropole active idéale. Lors de la discussion collective, c'est d'ailleurs ce levier qui a été identifié comme prioritaire pour progresser sur le sujet. La réduction de l'emprise de la voiture sur l'espace public aura facilité :

- une continuité globale et à grande échelle des aménagements « actifs » (« voie verte », « itinéraires cohérents », « voies facilement roulables ») ;
- une qualité des aménagements offrant un confort et une sécurité de déplacements.

Un territoire équipé en services pour les modes actifs

Plusieurs groupes ont également complété leur vision de la métropole active idéale par le développement d'une offre complète de services associés aux modes actifs allant du stationnement sécurisé aux services d'entretien des véhicules et passant par des services de location ou encore des douches en entreprises. Plus que des services réellement nouveaux, la métropole active du futur semble offrir ces services de manière beaucoup plus élargie qu'à l'heure actuelle.

2.3. Un espace public devenu lieu de vie

Plusieurs groupes ont également insisté sur le caractère « agréable » de la métropole active idéale et de ses espaces publics. Ces derniers ont trouvé **une pleine fonction de « lieux de vie »** et non de seuls espaces de déplacements et de croisements. Ils sont ainsi

- **apaisés et calmes** : le « droit au silence » est ainsi respecté en ville même ;
- **agréables** en étant aménagés comme des lieux de vie et non selon de seules logiques fonctionnelles. Par exemple, la signalétique -si utile soit-elle – peut venir polluer l'espace public : dans la ville active idéale, l'espace public n'est pas qu'aménager, il est aussi ménagé. Inversement, il s'agit d'apporter les équipements répondants aux besoins des usagers de ces espaces : bancs, fontaines, toilettes... La végétalisation contribue également à cela avec de la verdure beaucoup plus présente dans l'espace public et même sur les toits ;
- **conviviaux** comme des espaces de rencontres et d'activités que l'on a envie de fréquenter ;
- **inclusifs** où chacun s'y sent bien : les échanges ont ainsi mis en évidence l'importance d'avoir conscience qu'aujourd'hui la rue reste largement occupée et appropriée par les hommes. Ce constat pose la question de la sécurité sur l'espace public mais aussi plus largement de son appropriation par chacun. Dans la ville active idéale, l'espace public est au contraire pleinement accessible à tous, à tout moment. Cela vaut pour les femmes mais aussi pour les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et, plus largement, toutes les personnes qui peuvent être fragilisées sur l'espace public.

NB : l'ensemble des idées retenues par les groupes sont disponibles en annexe.





Mobilités actives : quelles priorités pour répondre à la diversité des besoins ?

Durant cette seconde séquence, les participants ont été incités à préciser quels pourraient être les enjeux propres à différents personnages aux profils et besoins variés au regard de leurs potentiels axes et modes de déplacement. Voici les principales priorités qui ont été exprimées à l'issue d'un temps d'échange collectif :

En matière de développement des modes actifs dans les centralités urbaines

L'enjeu réside principalement dans la mise en place d'aménagements dans la continuité des travaux déjà réalisés par le passé. Les participants ont ainsi mis en avant le fait qu'il existe à ce jour tout un ensemble d'infrastructures et de services permettant le développement des modes actifs (pistes cyclables, réseau de transport en commun, services de location de vélo ...). Toutefois, pour améliorer leur diffusion, quelques évolutions spécifiques pourraient être envisagées pour tendre vers une métropole plus « marchable » et plus cyclable :

- Redonner une place prépondérante aux modes actifs par rapport à la voiture par l'aménagement afin de proposer des pistes cyclables et des axes piétons sécurisés et continus. Il s'agit non seulement de donner de meilleures conditions de déplacements par les modes actifs mais aussi de contraindre en même temps l'usage de la voiture en réduisant le stationnement, les voies qui lui sont dédiées.
- Prévoir des emplacements spécifiques pour stationner les vélos ou autres engins roulants à proximité des zones commerçantes, des pôles de déplacement, des zones scolaires etc.
- Permettre aux habitants de tester certains modes de déplacement en proposant davantage de service de location de vélo (avec assistance électrique ou sans), de trottinette ...
- Développer des assistances de type électriques, remonte-pente... pour les cyclistes afin de faciliter les déplacements sur les trajets jugés difficiles
- Rendre ces espaces plus agréables en végétalisation davantage, en ajoutant des bancs, des zones de repos, etc.

En matière de développement des modes actifs en périphérie :

Pour favoriser le développement des modes actifs en dehors des cœurs de ville, les participants pensent que le développement d'alternatives à la voiture doit être davantage expérimenté et renforcé afin de changer le rapport des usagers vis-à-vis de ces modes de déplacement. Pour ce faire, l'ensemble des outils multimodaux qui seront proposés se devront d'être davantage performants, fiables et permettre aux usagers de retrouver une liberté presque équivalente à celle qu'ils disent avoir au volant de leur voiture. Ainsi, les participants suggèrent de :

- Développer des infrastructures cyclables et piétonnes continues et sécurisées permettant de relier différents points de la Métropole via les modes actifs en dehors des cœurs de ville. Il s'agit aussi de faire de ces aménagements des lieux de ballade et de loisirs et non seulement de déplacement ;
- Développer davantage l'intermodalité entre transports en commun et modes actifs, mais aussi avec les services d'autopartage, de covoiturage, notamment pour l'accès au centre-ville. Si pour les centralités, les participants considèrent que l'usage de la voiture doit être contraint, pour les déplacements centres-périphéries, le développement des pratiques intermodales et collectives est vu comme la solution. Pour cela, il s'agit de rendre les transports en commun plus attractifs en augmentant leur fréquence, en facilitant le stationnement en voiture ou à vélo à proximité, en élargissant les horaires, en proposant de véritables abris protégeant des intempéries, en développant les trajets et arrêts à la demande le soir ... mais aussi en les combinant davantage avec différentes facilités accessibles à pied ou à vélo (commerces de proximité polyvalents, lieux de recharge des vélos électriques, points de livraison de colis, service de réparation de vélo ...)
- Mieux faire connaître les services de transport en commun et de modes actifs en utilisant d'autres supports que le numérique
- Proposer des incitations financières pour faciliter le changement de comportement (aide à la location ou à l'achat d'un vélo, réductions à faire valoir ...)





3. Mobilités actives : par quelles pistes d'action commencer demain ?

Pour accompagner le développement des mobilités actives sur le territoire de la Métropole de Nancy, les participants ont été invités à réfléchir autour de différents sujets afin de proposer collectivement plusieurs pistes d'action.

Les groupes de réflexion thématiques étaient les suivants :

1. Descendre de sa voiture pour les modes actifs : comment, pourquoi, vers quoi ?
2. Aménager l'espace public en faveur du piéton : comment améliorer la marchabilité de la Métropole (confort, bien-être, convivialité, praticité ...) ?
3. Développer une ville apaisée, partagée et agréable à vivre pour tous : focus sur les déplacements « actifs » des personnes âgées et des enfants
4. Faire de la Métropole une Métropole « cyclable »
5. Partager l'espace public : comment améliorer la sécurité et réduire les conflits d'usages entre les modes ?
6. Articuler les modes actifs avec l'offre de transport en commun
7. Faire le lien entre modes actifs et activités physiques
8. Faire le lien entre modes actifs, nature et biodiversité
9. Nouveaux usages et numérique : comment se les approprier ?
10. Genre et modes actifs dans l'espace public
11. Chronotopie : modes actifs et rythmes de vi(II)es, quelle articulation ?

A l'issue de cette séquence de travail, l'ensemble des propositions ainsi recueillies ont pu être analysées et regroupées autour de 5 grandes familles d'enjeux :



L'ensemble des pistes d'action proposées par les participants durant la journée vous sont présentées de manière synthétique ci-après.

Quelques clés de lecture :

Les actions dites « phares » ont été sélectionnées en fonction du nombre d'occurrence et de la priorisation effectuée par les tables sur les différentes actions proposées à la fois sur les temps d'échange du matin et de l'après-midi.

Le numéro inscrit dans la colonne de droite renvoie à la table thématique à l'origine d'une proposition. Quant au « M », il renvoie aux idées évoquées durant la matinée.

3.1. Aménager et rééquilibrer l'espace public pour les modes actifs

Aménager des espaces publics davantage adaptés aux modes actifs est apparu comme étant la **grande priorité** émise de la part des participants. Constituant le point de départ de nouvelles pratiques, la promotion et la valorisation des modes actifs ne peuvent être faite que si les conditions requises pour ces pratiques sont réunies, à savoir, celles de **permettre à tout un chacun de se déplacer à pied ou à vélo dans un environnement confortable, sécurisant et agréable**. Pour cela, plusieurs pistes d'action ont été imaginées.

Minimiser la place de la voiture sans la faire disparaître

Pour de nombreux participants, il convient dans un premier temps d'aménager l'espace public de façon à **contraindre la place de la voiture** tout en donnant **davantage de place aux modes actifs**. Les principales propositions émises en ce sens proposent notamment que les **places de stationnement dédiées à la voiture deviennent plus limitées** en centre-ville et que certaines voies routières puissent être **transformées en pistes cyclables ou espaces piétons**. Il s'agit ici d'encourager les changements de comportement par la contrainte en hiérarchisant la priorité à donner à chaque usage, à chaque voie. Conscients du fait que certains déplacements ne peuvent se faire sans voiture, il est aussi préconisé que **davantage d'alternatives fiables soient proposées** afin que les usagers puissent changer leurs pratiques. Cela peut se faire à la fois par la mise en place de parkings-relais ou de covoiturage supplémentaires, le renforcement des transports en commun, des solutions de location de vélo, des cheminements doux... permettant aux habitants de se déplacer vers le centre-ville de manière plus active en mettant par exemple à leur disposition.

Pour cela, certains participants proposent qu'une **cartographie des zones « blanches » ou mal desservies** soit réalisée afin d'apporter progressivement des solutions alternatives à la voiture partout et pour tous.

Groupes	Actions phares
1, 4, 5, 8, 11	Supprimer ou réglementer davantage les places de stationnement pour les véhicules pour laisser davantage de place aux modes actifs
1, 4, 5, 8	Hiérarchiser les voies en proposant en priorité des espaces propices aux modes actifs (marche, vélo ...) et ce, le plus en amont possible des projets de construction nouveaux
1,	Développer les parkings-relais et parcs de covoiturage en périphérie pour limiter l'arrivée des véhicules en centre-ville en complément d'un réseau de transport en commun performant

Groupes	Autres actions
6	Cartographier les zones « blanches » non ou peu desservies par un système de transport alternatif à la voiture pour y développer des solutions

Créer un réseau cyclable structurant

La majorité des participants pensent que le développement des modes actifs ne pourra se faire que si les **infrastructures et aménagements propices à leur pratique** sont développés en priorité. Pour cela, il est donc nécessaire selon eux de commencer par la **mise en place d'un réseau cyclable structurant** en renforçant la **continuité des pistes cyclables et leur maillage** à travers l'ensemble de la métropole. Idéalement, l'espace dédié au vélo devra être favorisé via la mise en place de pistes cyclables (bandes cyclables en seconde option). Beaucoup s'accordent à dire que les contre-sens cyclables peuvent s'avérer dangereux, et donc dissuasifs. Ces derniers devront donc être installés en dernier recours, lorsque l'espace public ne permet pas de réaliser un véritable aménagement dédié aux vélos.

Pour certains participants, il serait intéressant de développer ce réseau structurant en privilégiant le principe de « fluidité » à celui de « rapidité » des itinéraires qui seront ainsi créés (tourne à droite, continuité ...). D'autres proposent qu'une « **autoroute à mobilité douce** » pour traverser la ville puisse être imaginée sur les axes clés (espace sécurisé et végétalisé) pour inciter les habitants à se déplacer à vélo dans un cadre agréable.

Ce réseau cyclable structurant devra être accompagné de différentes facilités permettant d'accroître sa pratique tel que l'aménagement de **places de stationnement vélo dans l'espace public ou sécurisées dans des box** sur la base d'un état des lieux identifiant les espaces clés pour les développer.

Groupes	Actions phares
1, 4, 5, 8, 9	Veiller à la continuité des aménagements cyclables.
1, 4, 6, 9	Proposer une offre de stationnement vélo améliorée (sur l'espace public de manière gratuite et dans des box sécurisés).
3, 8	Créer une autoroute à mobilité douce végétalisée permettant de se déplacer sur les axes structurants de la métropole dans un cadre agréable.

Groupes	Autres actions
11	Privilégier le principe de fluidité de la circulation à celui de la rapidité.

Redonner une place centrale aux piétons

Plusieurs pistes d'action ont été proposées afin de faciliter la déambulation des piétons dans l'espace public et leur redonner une place prioritaire. Il s'agit principalement **d'améliorer l'accessibilité et les commodités liées à la marche à pied** pour l'ensemble des publics. Au regard des propositions émises, il s'agit d'abord de rétablir les **éléments fondamentaux** d'un espace public propice à la marge : des **espaces entretenus, équipés et réservés aux piétons**.

Groupes	Actions phares
2	Rendre les trottoirs aux piétons
2	Développer les mobilités non carbonées pour garantir un cadre de vie agréable et propice à la déambulation à pied
2, 8	Veiller au bon entretien des trottoirs (revêtement des sols, racines, ...), à leur accessibilité (cheminements à plat au maximum) et à leur désencombrement (propreté, enlèvement des objets gênants ...)
2	Mettre à disposition des bancs, des toilettes, de l'eau et des zones d'ombres pour faciliter la balade pour tous (sportifs, familles, personnes âgées ...) dans de bonnes conditions

Groupes	Autres actions
2	Développer les zones de rencontre où la vitesse est limitée à 20km/h
2	Proposer une signalétique colorée et artistique des cheminements piétons

Faire de l'espace public des lieux attractifs et confortables

Outre l'amélioration des infrastructures et des services, les participants attendent de la Métropole **l'aménagement d'espaces publics plus conviviaux et plus propices aux modes actifs** à l'image des différents travaux déjà réalisés en ce sens par le passé. Le public préconise ainsi que des **lieux d'activité** soient proposés dans l'espace public afin de donner envie aux habitants de s'y rendre en créant à la fois des **zones de loisirs** (exemple : mettre en place un mur d'escalade, des jeux pour enfants, des activités ludiques, des événements etc.) et **créer des espaces renvoyant à un sentiment « de vacances »** où les habitants peuvent « prendre leur temps », se reposer, profiter « d'une ville au ralenti » ou encore de « **zones calmes, silencieuses** » ou « **zéro tabac** » etc. Ces aménagements devront être accompagnés de bancs, de toilettes ou encore de fontaines à eau à minima. Le mobilier urbain pourra également être pensé pour s'adapter à la fois aux personnes souhaitant se reposer et à la fois aux personnes souhaitant faire du sport, pique-niquer ... Les **installations « multiusages » et « modulables »** sont donc attendues.

La **végétalisation** des espaces est en cela très attendue pour créer ce sentiment de ville apaisée, mais aussi pour protéger les habitants de la chaleur l'été. En complément des plantations qui pourront être installées par les communes et la Métropole, les collectivités pourraient encourager les habitants à **fleurir** leurs propriétés, façades ou encore balcons pour contribuer à rendre la ville plus agréable au regard et à la déambulation.

Certains participants ont également proposé que les **parcs, voire cimetières, soient parfois ouverts la nuit** aux piétons et aux vélos pour prolonger la déambulation. Toutefois, cette dernière proposition ne fait pas l'unanimité en raison des potentielles nuisances qu'elle pourrait occasionner.

Groupes	Actions phares
2, 3, 8	Installer des toilettes, des bancs, des points d'eau et développer des aménagements paysagers agréable au regard et permettant de lutter contre la chaleur (ombre, revêtements naturels ...)
3, 8, 11	Créer des zones calmes, de repos

2	Créer des espaces « vacances » proposant des activités ludiques ou reposantes
---	---

Groupes	Autres actions
1, 3, 11	Ouvrir les parcs (voire cimetières) aux vélos, de jour comme de nuit
7	Installer du mobilier urbain multiusage, modulable tels que des bancs ludiques permettant aussi bien de se reposer, de faire des étirements, de pique-niquer...
3	Interdire de fumer dans tous les parcs

Faire de ces lieux des espaces où l'on se sent en sécurité

Pour accroître l'envie des habitants du Grand Nancy de déambuler dans l'espace public de manière active, de jour comme de nuit, plusieurs principes relatifs à la sécurité des déplacements ont été mentionnés par les participants.

Ainsi, il conviendrait par exemple d'améliorer notamment **l'éclairage public** le long des cheminements actifs afin de « voir » et « être vu », à pied comme à vélo ; de veiller au **bon entretien du revêtement** des sols (nid de poule, racines ...) notamment en cas de période de travaux sur voirie ; de développer des **zones à vitesse réduite** pour favoriser la cohabitation des modes dans des espaces où plusieurs flux se rencontrent.

Plus spécifiquement, nombreux sont ceux qui constatent que **l'espace public n'est pas suffisamment adapté aujourd'hui pour les femmes** en raison du manque d'aménagements permettant un déplacement en toute sécurité (manque d'éclairage, recoins sombres, ...) **mais aussi pour les enfants** notamment sur le chemin de l'école **ou encore pour des personnes vulnérables** comme certaines personnes âgées ou en situation de handicap. En ce sens, il est important que l'espace public soit mieux aménagé pour **prendre en compte les besoins de chacun** dans ses déplacements



actifs en continuant l'aménagement de rampes d'accès, de marquage au sol, des quais à hauteur des bus, des éclairages spécifiques... Ils recommandent également l'aménagement de zones recommandées pour ces différents publics (piétonisation aux abords des écoles sur certains créneaux, création d'itinéraires sécurisants...).

Les participants proposent également que **les usagers soient davantage impliqués** dans la conception des aménagements et des espaces, notamment les **femmes**, les **personnes âgées**, les **personnes à mobilité réduite** ou encore les **enfants** en raison des problématiques spécifiques rencontrées par ces publics. Pour cela, des **balades urbaines** pourraient être organisées en présence des aménageurs pour analyser l'espace public avec leurs regards et partager leur vision des enjeux à prendre en compte.

Enfin, le public demande à ce que chaque projet de modification de l'espace public impactant la mobilité au quotidien puisse « se laisser le temps du retour d'expérience » afin de permettre aux habitants de s'adapter progressivement aux aménagements réalisés et capitaliser les réussites constatées et les points d'améliorations à corriger.

Groupes	Actions phares
10, 3	Intégrer la vision des publics spécifiques via la mise en place de balades urbaines avec les aménageurs (prise en compte des besoins à hauteur d'enfants, de PMR, de personnes âgées ... ou du sentiment d'insécurité vécu par les femmes)
10, 3	Proposer des éclairages adaptés à la déambulation le soir dans l'espace public afin de limiter les recoins sombres, rendre les usagers visibles etc. et faciliter les trajets pour les femmes seules
10	Proposer des itinéraires sécurisés la nuit sur lesquels sont installées des caméras et où sont proposés une liste de commerçants ouverts en soirée
3	Proposer des parcours sécurisés aux abords des écoles avec fermeture temporaire de la circulation
11	Se laisser le temps de l'expérimentation pour adapter l'aménagement ensuite

Groupes	Autres actions
2	Améliorer la sécurité des personnes fragiles sur les trottoirs en période de travaux (évacuation des débris, meilleur balisage des voies sécurisées ...)
3	Continuer les aménagements surélevés des arrêts de bus pour les personnes en fauteuil roulant, les poussettes etc.
10	Sensibiliser les hommes au comportement à adopter en soirée dans l'espace public (ne pas marcher derrière une femme le soir, etc.)

3.2. Communiquer sur l'offre existante et faciliter son appropriation

Aujourd'hui, la Métropole de Nancy propose déjà de nombreux services dédiés aux mobilités parfois encore méconnus du grand public. C'est pourquoi, les participants suggèrent que ces derniers soient mieux valorisés. Ils suggèrent notamment qu'une **démarche d'amélioration de l'image des modes actifs et la déconstruction des mythes soit engagée** : « Il faut montrer que le vélo c'est cool » et que « la voiture n'est pas le seul mode à garantir une liberté de déplacement ».

En complément, d'autres services pourraient voir le jour pour faciliter les déplacements quotidiens de milliers d'habitants, parfois habitués des itinéraires actifs et parfois débutants.

Communiquer sur les services existants et leurs avantages

Parmi les applications et sites d'information permettant aux usagers de moduler leurs déplacements, il apparaît que les alternatives reposant sur les mobilités actives ne semblent pas être suffisamment mises en avant. Les participants préconisent donc que des **itinéraires à vélos** soient **davantage conseillés** et que l'offre autour de la **location de vélos électriques** soit plus valorisée à la fois dans des guides mais aussi sur les applications mobiles existantes. Lors des échanges recueillis durant la matinée de travail, certains ont préconisé aussi de mieux **informer les gens sur l'impact qu'ils ont**

lorsqu'ils se déplacent de manière active. Pour cela, quelques participants suggèrent d'axer les campagnes de communication sur le coût réel des déplacements selon les modes pour les comparer. En complément, au-delà du coût pour l'utilisateur, des informations sur la qualité de l'air et sur la pollution potentiellement évitée grâce aux modes actifs pourraient aussi être diffusées pour sensibiliser la population à l'importance du choix accordé au mode de déplacement utilisé.

Groupes	Actions phares
1	Développer l'offre de vélos électriques et la valoriser davantage
6	Valoriser les autres modes actifs que la marche dans les applications mobiles ou sites proposant des itinéraires
6, 9	Elaborer un guide d'information sur l'offre de transports en commun et de mobilité actives pour favoriser le passage de l'un à l'autre et encourager leur pratique. Ce guide devra être illustré et communicant.
M	Informer sur les impacts des modes actifs, la qualité de l'air et la pollution

Développer de nouveaux services dédiés à la facilitation des déplacements actifs

Que les habitants soient accoutumés de la marche à pied ou au vélo, ou pas du tout, plusieurs services ont été imaginés par les participants pour les **accompagner vers de nouvelles pratiques plus rapides, plus faciles, plus sportives.** Voici un aperçu des idées ainsi recommandées notamment par le groupe centré sur le développement de la pratique physique :

Groupes	Actions phares
6, 3	Installer davantage de casiers pour stocker les affaires encombrantes possédées par des piétons ou cyclistes lors de leurs déplacements afin de faciliter leur déambulation chez les commerçants ou dans l'espace public.
7, 9	Développer une carte interactive croisant les différents lieux de pratiques sportives et le maillage du réseau de déplacements doux, actifs. Cette carte pourrait être agrémentée des propositions suggérées directement par les usagers. Elle permettrait ainsi de faciliter l'accès aux espaces propices à la pratique d'activités physiques et de loisirs.
4	Sur la base des données ouvertes déjà disponibles, améliorer les applications GPS existantes dédiées aux vélos pour faciliter le repérage des nouveaux cyclistes pratiquants dans la ville (exemple : s'appuyer sur google maps)
10	Développer un recueil des itinéraires sécurisés conseillés à utiliser de jour ou de nuit pour faciliter le déplacement des habitants en toute quiétude (femmes, enfants etc.).
9	Créer une Maison du vélo à Nancy dont les missions contribueraient à sensibiliser à la pratique de vélo, conseiller les usagers, délivrer des formations etc.

Groupes	Autres actions
7	Développer une signalétique indiquant les temps de parcours à pied et à vélo et les calories potentiellement dépensées afin d'inciter les habitants à utiliser les

	modes actifs.
7	Réaliser une campagne d'affichage indiquant que la marche et/ou le vélo sont des activités physiques et qu'il convient de les pratiquer chaque jour.
6	Prêter du matériel de déplacement pour tout type de handicap
4	Mettre à disposition des nouveaux cyclistes pratiquants des accessoires (bandes réfléchissantes, catadioptre ...)
9	Former les publics à l'usage des outils numériques pour les accompagner dans la maîtrise des applications leur proposant différents services de mobilité

3.3. Travailler le « vivre et se déplacer ensemble »

En complément des aménagements qui seront réalisés, les participants ont insisté sur la nécessité d'améliorer les comportements de déplacement et le respect du partage de l'espace. Outre la mise en place de voies parfois dédiées à des usages particuliers, parfois mélangées, différentes actions pourraient être mises en place pour faire de la cohabitation apaisée une préoccupation partagée.

Sensibiliser au respect du code de la route et de la rue

Bien que des sensibilisations soient faites dès l'école, le code de la rue et de la route ne sont pas toujours bien respectés dans l'espace public, que la personne soit à pied, à vélo, en voiture etc. Ainsi, il serait intéressant de proposer différents types **d'actions de sensibilisation sur les règles de partage de l'espace public** à la fois au public ayant obtenu le code de la route, car celui évolue régulièrement, mais également envers les personnes ne l'ayant jamais passé soit en leur proposant de simples conseils, soit en les aidant à passer l'équivalent d'un code de la route pour la pratique du vélo et des nouveaux usages.

En ce sens, des **événements** ou **stages de « remise à niveau »** pourraient être proposés à la fois par la Métropole, mais aussi par des associations ou des intervenants pédagogiques certifiés en la matière. En complément, le contrôle et la **sanction** des pratiques irrespectueuses des autres usagers doit être renforcée.

Groupes	Actions phares
4, 5, 9	Proposer un examen similaire au code de la route / de la rue et des stages de remise à niveau régulièrement

Groupes	Autres actions
4	Sanctionner davantage le non-respect des espaces piétons et cyclables, les comportements dangereux etc. par la pédagogie d'abord, et par la sanction ensuite si la situation se reproduit
5	Sensibiliser aux différents modes actifs existants afin d'inculquer plus de tolérance face à tous les modes de déplacement

Proposer une signalétique simple qui facilite le partage de l'espace public

Bien que très utile, la signalisation peut vite devenir envahissante dans l'espace public et rendre les consignes illisibles. Plusieurs participants ont ainsi proposé que des **codes couleurs au sol** puissent



être proposés pour mieux délimiter les espaces dédiés à chaque usage ou voie mixte entre les modes actifs eux-mêmes, mais également entre les modes actifs et les véhicules à moteurs (voitures, bus...). Ces codes couleurs pourraient avoir une signification relative à la vitesse ou au comportement à adapter avec tel ou tel mode de déplacement sur roue (vélo, trottinette, ...) avec ou sans assistance électrique. L'installation de bordures ou poteaux est plutôt perçue comme étant à proscrire, sauf cas particulier, en raison de leur caractère accidentogène (risque de chute, de collision...).

Des **encarts de sensibilisation imagés** pourraient aussi être installés dans l'espace public à destination des personnes pouvant avoir des difficultés de lecture comme par exemple les enfants qui n'ont pas encore appris à lire, des personnes ne comprenant pas le français ou les personnes souffrant de problèmes de vue etc.

Groupes	Actions phares
3, 4	Proposer une signalétique simple et peu consommatrice d'espace public en privilégiant les marquages au sol colorés ou réfléchissants
3	Créer une communication imagée pour les personnes ne maîtrisant pas la langue, la lecture ou ayant des problèmes de vue

Groupes	Autres actions
5	Catégoriser / délimiter les tronçons en fonction de la vitesse par un marquage au sol distinct
5	Adapter la signalétique aux nouveaux usages

Analyser les conflits d'usages et construire des solutions à l'échelle des quartiers

Chaque quartier possède des aménagements dédiés aux piétons, cyclistes et automobilistes qui lui sont propres et avec eux, certains conflits d'usages. Pour mieux comprendre ces problèmes et les résoudre, certains participants proposent que soient réalisés **à l'échelle des quartiers un état des lieux des problématiques conflictuelles et des réunions avec les habitants** afin de trouver des solutions à petites échelles.

Groupes	Actions phares
5	Gérer les conflits à l'échelle des quartiers (état des lieux et recherche de solutions)
4	Inciter à plus de contrôle du respect du code de la route dans l'espace public avec pédagogie voire sanction en fonction de la gravité de la situation

3.4. Promouvoir plus fortement les modes actifs

Lors de la rencontre, les participants ont insisté pour que les changements de comportement vers les mobilités actives soient accompagnés par la **pédagogie** et la **mise en situation**. Les pistes d'action ainsi imaginées visent à proposer des conseils aux personnes déjà convaincues par les modes actifs en les **sensibilisant aux bonnes pratiques à respecter** mais également aux personnes n'ayant pas encore franchi ce cap pour les aider à le faire.

Organiser des rendez-vous mensuels pour promouvoir les modes actifs

Chaque mois, la Métropole, en collaboration avec différentes associations ou structures dédiées à la mobilité pourraient proposer des **temps d'échanges et de sensibilisation** autour des différents types de mobilités existantes pour les **valoriser**, en **présenter les bénéfiques** mais aussi **faire découvrir les nouvelles pratiques** telles que la trottinette, le gyroroue, le roller... ou **les nouveaux services** mis en place petit à petit. Des **discussions thématiques** pourraient aussi être proposées pour encourager l'activité physique, lever les freins au changement de pratiques.

Groupes	Actions phares
7	Proposer un rendez-vous mensuel pour promouvoir les modes actifs et les bienfaits en matière d'activité physique
8	Sensibiliser aux enjeux écologiques et de protection de la biodiversité en lien avec la valorisation des modes actifs

Offrir la possibilité de tester certains modes de déplacement

Pour beaucoup de participants, donner la possibilité aux habitants d'**essayer d'autres modes de déplacements** c'est leur permettre de passer plus concrètement à l'action en leur permettant de comparer réellement les avantages et les inconvénients pour chaque type de transport.

Des **séances d'essais** autour du vélo ou des nouveaux modes de déplacement (trottinettes, gyroroues...) pourraient ainsi être organisées. En complément, des conseils spécifiques pourraient être apportés aux testeurs sur la façon dont ceux-ci pourraient combiner mobilité active et transport en commun ou voiture.

En parallèle, les habitants pourraient bénéficier d'un **trajet gratuit** pour tout essai d'un mode de déplacement de son choix autre que les transports en commun ou la voiture (trottinette, vélo en libre-service, vélo électrique etc.), lequel serait lié à un compte utilisateur.

Groupes	Actions phares
1	Tester le vélo ou les autres mobilités actives sur 1 trajet (essai gratuit ou obtention d'une réduction ou bon d'achat sur un service, chez un commerçant...)
9	Faire découvrir les différents « engins de déplacement personnel » (EDP) aux usagers

Faciliter l'apprentissage des mobilités actives en soutenant la formation

Au regard des différentes initiatives qui existent déjà en la matière, la Métropole pourrait soutenir la mise en place **d'actions d'apprentissage** des bonnes habitudes à prendre à vélo, à la fois pour les enfants (vélo en ville, à l'école – pédibus / vélo-bus, ...) mais aussi les adultes. Par exemple, des sessions de formations visant à **redonner confiance** en la pratique du vélo pourraient être organisées pour les personnes qui n'osent plus en faire pour diverses raisons.

D'autres sessions de formation-sensibilisation pourraient être proposées pour **faciliter l'acceptation des règles de partage de l'espace public** par tous les modes actifs et **accroître ainsi la tolérance** des usagers les uns par rapport aux autres.

Groupes	Actions phares
5, 10, 3	Continuer à développer et promouvoir les pédibus, vélo-bus, etc. pour éduquer les plus petits à adopter les bonnes habitudes
1	Proposer des formations visant à apprendre à faire du vélo en ville
9	Proposer des formations sur l'utilisation des « engins de déplacement personnel » (EDP)
3	Rassurer les parents pour faciliter la mobilité des enfants

Créer des itinéraires à thèmes

Afin d'**encourager la pratique des modes actifs et/ou l'activité physique**, différents **itinéraires de balade** pourraient être développés en lien avec l'office du Tourisme afin de mettre davantage en avant les atouts naturels et écologiques du territoire (parcours fruitiers, maraichage, faune, flore, ...) ou patrimoniaux en proposant notamment aux habitants ou touristes de réaliser ces parcours à pied ou à vélo. Des **applications** permettraient alors de **géolocaliser les sites d'intérêts** sur chaque circuit et de proposer une brève information relative au lieu ainsi visité.

Groupes	Actions phares
7	Créer des circuits pour les pratiquants de course à pied ou de trail avec une application qui délivrerait des informations sur les sites naturels par lesquels passer

Organiser des défis / initiatives notamment en lien avec les entreprises

En entreprise, les besoins de déplacement sont variables. Les participants proposent ainsi que pour les professions qui le peuvent, le **télétravail** pourrait être encouragé quelques jours par mois. Pour faciliter le travail en réunion, des « **troisième lieu** » pourraient voir le jour à proximité des lieux d'habitation afin de regrouper tous les services d'un atelier ailleurs sur le territoire qu'au siège de l'entreprise et à l'échelle d'un quartier.

Il apparaît que certaines règles internes dans les entreprises limitent les possibilités de déplacements en modes actifs, notamment dans une volonté de limiter les risques d'accident, il s'agit d'inviter les entreprises concernées à questionner ces règles. Pour cela, des dispositifs permettant de proposer des **conseils en prévention** pour limiter les accidents semblent indispensables à mettre en œuvre en complément. Des **casques et équipements** pourraient être fournis aux employés souhaitant utiliser ces modes de déplacement. L'installation de **douches** en entreprise est également régulièrement sollicitée. Enfin, le développement d'une **indemnité vélo** plus systématique pourrait être encouragé bien qu'elle soit non obligatoire à ce jour. Certains participants proposent que les **défis** de type « mollet d'or » soient davantage organisés en lien avec les entreprises pour encourager la pratique de tous les modes actifs.

En ce qui concerne les artisans ou commerciaux, des **solutions de location de véhicules propres** pourraient voir le jour. Des accompagnements spécifiques en direction des professionnels doivent être imaginés.

Groupes	Actions phares
11	Encourager les entreprises à moduler les horaires de travail en fonction des rythmes de vie de la ville
11	Développer des lieux de coworking plus proches des lieux d'habitation
M	Encourager le développement de service de location de véhicules professionnels plus propres
M	Accompagner les entreprises dans le développement des modes actifs au travail : formations, guides, distribution d'accessoire, incitation à la mise à disposition de douches ...
3	Organiser les « Mollets d'or » pour la marche et le vélo
M	Systematiser l'indemnité vélo

Créer des partenariats avec les commerçants pour encourager l'achat ou la location de vélo, mais aussi les trajets partagés

Parce que le pouvoir d'achat est un des leviers importants dans l'accompagnement au changement de pratiques et parce qu'investir sur les modes actifs peut entraîner de véritables coûts évités en matière de santé, la dimension financière semble être importante aux yeux des participants pour favoriser la marche, le vélo voire certaines mobilités douces en complément.

Des **aides** pourraient ainsi être proposés lors de l'achat ou la location de vélo – notamment pour les enfants, soit en proposant une **réduction immédiate subventionnée** par les pouvoirs publics, soit en proposant par exemple **des réductions sur le stationnement de son véhicule sur un parking relais, sur son abonnement de transport**, etc. Cette incitation pourrait être aussi proposée aux covoitureurs.

Groupes	Actions phares
3	Encourager les gestes commerciaux / aides publiques (bons de réduction etc.) sur l'achat ou la location de vélo
3	Encourager l'achat de vélo pour les enfants grâce à la mise en place de subventions notamment en direction des familles les moins aisées

3.5. Faire des transports collectifs, l'allié des modes actifs

Créer des pôles d'échanges multimodaux

Plus globalement, il convient de développer des lieux dédiés à l'intermodalité permettant aux habitants des 20 communes de la métropole de se déplacer autrement qu'en voiture, que ce soit en direction du centre-ville ou de périphérie à périphérie, en favorisant l'accès aux modes actifs, notamment par l'intermédiaire premier des transports en commun. Ces **pôles d'échanges** devront permettre à chaque individu de **trouver une ou plusieurs solutions de mobilité** quels que soient l'heure et le motif de déplacement en assurant une meilleure coordination entre ces modes. En somme, ces services devront s'adapter davantage aux rythmes de vie des habitants et des villes et leur garantir un confort quasiment équivalent à celui de la voiture (horaires fiables, horaires adaptés aux zones desservies, ...).

Certains proposent par exemple que soit rendu possible le **transport du vélo dans les trams, les bus ou encore dans les trains** par exemple.

Différents **services du quotidien** pourraient aussi être proposés tels que des bornes de recharges pour les véhicules électriques qui utiliseraient les parkings relais, des garages sécurisés et services de réparation à vélos, des points relais permettant de récupérer des colis etc.

Bien que le **covoiturage** reste centré sur l'usage de la voiture, il n'en reste pas moins un usage plus raisonné que certains participants souhaitent développer « par solidarité avec les problématiques rencontrées à la campagne ». Les aires de covoitages pourraient également être mieux desservies par les transports en commun ou les pistes cyclables afin de favoriser le passage à l'acte.

Le passage à la multimodalité pourrait être facilité par la mise en place d'une **carte de déplacement unique**, laquelle permettrait ainsi d'utiliser à la fois des vélos (et des espaces de stationnement dédiés), des bus, des tramways, le train, et pourquoi pas du covoiturage.

Les participants ont également évoqué l'idée **d'améliorer la desserte ferroviaire du territoire** afin de permettre aux personnes extérieures de venir autrement qu'en voiture. Certains proposent même qu'une ligne TGV directement en provenance de Roissy-Charles-De-Gaulle soit mise en place jusqu'à Nancy.

Groupes	Actions phares
3, 9	Créer une carte unique de déplacements permettant à l'utilisateur de s'abonner à plusieurs modes en simultané (vélos, bus, tram, ...). Cette proposition consiste également à concevoir la mobilité comme un service permettant d'aller d'un point A à un point B quel que soit le mode de transport utilisé, public comme privé. Il repose sur une unification des services de mobilités et une fusion des outils de billettique et d'information multimodale.
6	Proposer des systèmes pour embarquer les vélos dans les bus, tram, train...
11	Améliorer la transition entre vie privée et vie professionnelle en offrant des alternatives à la voiture qui ne soient plus chronophages et à toute heure
11	Faire des transports en commun un système de déplacement fiable et compétitif vis-à-vis de la voiture (priorité aux intersections, augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire, ...)
11	Proposer des services du quotidien dans les futurs pôles d'échanges multimodaux

Groupes	Autres actions
6	Proposer une offre de service de recharge de véhicule électrique
6	Faciliter l'accès aux PMR, poussettes et vélos dans les gares

Annexes

Séquence 1 : Mobilités actives : quelle serait la métropole « active » idéale en 2030 ?

Point-clés	Groupe
Qualité des aménagements urbains pour favoriser la sécurisation des déplacements actifs : stationnements périphériques	1
Prise en compte de toute la chaîne de mobilité permettant l'accès au centre-ville : hubs de service mobilités actives pour le dernier km et piétonnisation du centre-ville	1
Organisation des temps de la ville en parallèle des temps de vie ; fermeture des rues d'écoles à l'heure de l'entrée des classes	1
Réduction de la vitesse (20km/h) en hyper centre pour favoriser le partage de l'espace urbain ; feux clignotants le soir	1
Plus d'espaces pour les mobilités douces	2
Inverser l'ordre des priorités des modes de déplacement : affirmer le principe de priorité des modes de déplacements actifs et transports en commun	2
Centres-villes piétons, TC et modes actifs	2
Gratuité des TC	2
Faciliter le stationnement sécurisé pour les modes doux	2
Parkings-relais à multiplier avec plateformes multimodales (covoiturage, TC...)	2
Accessible à tous	3
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Circulation : voies facilement roulables (vélo, trottinettes, poussettes, fauteuils roulants...) ➤ Proximité services / activités 	
Partage / convivialité de l'espace public entre mobilités actives ; attractivité de la mobilité active	3
Interface entre différents modes de déplacement ; réduire la place de la voiture sans la supprimer	3
Optimiser le lien entre les infrastructures : zone d'activités, contraintes géographiques (pentes...)	3
Performance des TC (fluidité, fiabilité) / sites propres ; gratuité des TC	4
Un système « vélo » plus complet et abouti : aménagements continus, garages sécurisés et stationnements, développement de l'offre de location, d'entretien et de services, mesures incitatives financières (bons d'achats, indemnité kilométrique) ; développement de ce système sur l'ensemble des territoires	4
Piétonner le centre-ville et développer des parkings relais pour favoriser l'intermodalité : réduire le nombre de parkings voitures en ville et développer les TC	4
Prioriser le développement de l'électrique sur les modes doux (la voiture électrique n'est pas l'avenir...)	4
Evolution des mentalités / éducation, sensibilisation	5
Rapprochement des zones (emploi / habitations)	5
Parkings relais / silo parkings en entrée d'agglomération ; redistribution des modes mieux pensée	5
Aménagement des infrastructures pour une meilleure cohabitation ; voie verte, sécurité pour chacun, et fiabilité des solutions intermodales	5
Meilleure qualité de vie et de déplacements (verdure, toits verts ; convivialité et échanges, bancs ; calme, droit au silence)	5
Gouvernance au niveau du bassin de vie : une autorité organisatrice des mobilités, développement avec les usages	6
Utilisation de l'espace public cohérente avec les mobilités que l'on veut favoriser	6
Offrir un service TC et mobilités actives qui donne envie	6
Réduction ou modulation de l'utilisation de la voiture	6
Réduire la place de la voiture en centres-villes dans les espaces publics : prioriser les modes de déplacements actifs	7
Créer des continuités pour les modes actifs (piétons, cyclistes, fauteuils roulants, et le jalonner)	7

Point-clés	Groupe
Faire passer la rue du statut de réseau routier à un espace de vie, en travaillant sur la voirie	7
Provoquer les modes actifs à travers des conditions : sensibilisation, éducation, incitation, contrainte, levier financier, sécurité, confort, logistique...	8
Revoir le zonage fonctionnel et les distances traditionnelles entre vie professionnelle, lieux de vie, services, commerces... Question du rythme des villes : mélanger entreprises, habitat, enseignement, loisirs... Aménager les horaires d'ouverture (travail, écoles supérieures, commerces de proximité)	8
Faire cohabiter les modes : libérer l'espace pour les modes doux, proposer des services autour des stations et gares (bancs et toilettes, conciergeries, point d'eau, application numérique, cartographie...); carte multimodale multiservice unique (parking, TC, services en station)	8
Gestion périurbain / urbain : rendre plus rapide l'intermodalité, plus facile, plus agréable, moins chère	8
Proposer des espaces publics confortables et sécurisants	9
Améliorer l'efficacité des modes alternatifs à la voiture et leur compétitivité	9
Mieux prendre en compte l'usager en l'intégrant dans la réflexion et la mise en œuvre des services, des aménagements	9
Réduire la place la voiture	9
Développer un système écomobile intégré : marchandises, services intermodaux, partage	9
Vision globale des mobilités – chaîne de transport ; complémentarité Choix politique – emprise de la voie : inverser les aménagements actuels, en favorisant les modes actifs Espaces piétons à développer Services associés modes actifs : lieux de stockage, douche en entreprise Itinéraires cohérents piétons et vélos	10
Temps de la ville : horaire, aménagement soirée / jour ; fermeture ponctuelle des voies en faveur des modes actifs	10
Gestion places de stationnement voiture : déposer sa voiture, autopartage, parkings relais TC adaptés aux personnes âgées	10
Education, sensibilisation, civilité : priorité piétons, puis vélos, puis TC, puis voitures	10
Stratégie d'ensemble pour les mobilités : cf PLUI, charte des espaces publics	11
Armature urbaine et verte comme base pour des points de mobilité	11
Un espace public sécurisé et confortable, prolongation naturelle de l'espace privé	11
Equation économique et financière globale (coûts engendrés par les modifications sur l'espace public mais aussi les coûts de santé évités)	11

Séquence 2 : Mobilités actives : quelles priorités pour répondre à la diversité des besoins ?

Point-clés	Groupe
Sécuriser les lieux de stockage des vélos, trottinettes etc.	1
Développer les assistances pour les vélos notamment électriques, remonte-pente, vélo-cargoetc. sur le territoire	1
Sécuriser l'espace public pour favoriser les déplacements actifs	1
Trouver des alternatives en cas d'aléas météorologiques	1
Continuer à développer les infrastructures existantes et renforcer leur sécurisation	2
Combiner davantage les TC avec les modes actifs avec une offre multimodale	2
Proposer des fréquences de TC qui soient incitatives	2
Maintenir / améliorer l'offre de service de TC + développer l'autopartage et les faire connaître autrement que par voie numérique	3
Développer une voie verte périphérique	3
Développer des services autour des arrêts de TC (boulangerie, recharge de trottinettes...)	3
Renforcer l'accessibilité des arrêts de TC et les rendre attractifs (stationnement, abris, sécurité ...)	3
Créer une offre multimodale performante	4
Renforcer les TC pour les usages à horaires décalés sur toute la Métropole	4
Mettre en place un service de véhicules en libre-service	4
Développer des pistes cyclables et l'offre de vélo sur toute la Métropole	4
Reprise en main de l'aménagement des espaces publics par les pouvoirs publics (amélioration du maillage piéton (franchissement, obstacle) et cyclable (continuité ...))	5
Développer des services de livraison à domicile propres	5
Développer une application unique autour des offres de déplacement	5
Développer une flotte de vélo électriques en partage	5
Développer des pistes cyclables pour plus de continuité, plus de fluidité	6
Développer des points de recharge des engins électriques	6
Développer une offre modale diversifiée	6
Développer des applications de parcours en mobilités douces	6
Engager une réflexion commune avec les usagers de tous les modes de transport	7
Prendre en compte dès le départ et au fil des étapes les problématiques d'accessibilité dans les projets de transport en commun (PMR, mal-voyants, non-voyants, etc.)	7
Promouvoir les mobilités actives pour préserver la santé mentale et physique (entraîne moins de maladies, moins d'arrêts de travail etc. => autant de coûts évités par la suite)	8
Renforcer les actions en entreprises autour des déplacements des employés en lien avec la santé et la sécurité au travail (PDIE, flottes de véhicules propres, sécurisation des cheminements d'accès à l'entreprise via des modes actifs, ...)	8
Repenser le système global de déplacement en proposant plus d'intermodalité	8
Partir des besoins des individus pour élaborer les services et les aménagements autour des modes doux (concertation des entreprises, des citoyens etc.)	8
Donner des informations fiables sur les coûts de déplacement de chaque mode de transport et sur la qualité de l'air (identifier des critères de santé)	8
Développer des infrastructures cyclables complètes dans la Métropole et notamment un réseau express vélo	9
Encourager les incitations financières au changement (prime, forfait, aide à l'achat, assurance)	9
Développer les solutions intermodales TC / vélo compétitives	9
Développer les services autour du vélo : location, réparation, stationnement ...	9
Autonomiser les enfants sur leur trajet d'école en proposant des aménagements et services sécurisés pour leur déplacement : pédibus, vélobus, rue fermée aux voitures aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'école, développement d'itinéraires dédiés aux enfants ...	10

Point-clés	Groupe
Développer les arrêts à la demande même entre deux arrêts en soirée	10
Encourager le développement de livraisons à domicile propres et des points de récupération de colis sur le territoire	10
Encourager le développement des mobilités actives en entreprises (indemnité kilométrique, arceaux à vélo, équipements ...) en travaillant sur ce sujet avec les acteurs du territoire	10
Développer des parcs-relais pour les déplacements extérieurs à la Métropole associés à des offres tram / train	10
Développer des magasins de proximité et des magasins polyvalents permettant des déplacements plus courts pour acheter les produits du quotidien	11
Développer une logistique urbaine qui permette à chaque acteur de se déplacer plus facilement quel que soit son secteur d'activité	11
Mener une réflexion pour les artisans qui transportent beaucoup de matériel et ont des difficultés à accéder à des chantiers en centre-ville (stationnement complexe pour les camionnettes) : développer le partage de véhicules utilitaires propres	11
Améliorer la desserte ferroviaire du territoire (de manière prioritaire)	11