

PROJET DE PIETONISATION DU CENTRE VILLE DE NANCY RAPPORT DE CONCERTATION PREALABLE

SOMMAIRE

1. Introduction

- 1.1 Présentation du projet de piétonisation
- 1.2 Les modalités de la concertation
- 1.3 Le calendrier de la concertation

2. Le bilan de la concertation

- 2.1 Bilan quantitatif
- 2.2 Bilan qualitatif
- 2.3 Réponses du maître d'ouvrage aux questions et remarques par thème

3. Les suites à donner à la concertation

ANNEXES :

- 1. Compte rendu de la réunion publique du 21 mars 2022
- 2. Compte rendu de la réunion publique du 23 mars 2022
- 3. Liste des commerçants et partenaires rencontrés

1. Introduction

1.1 Présentation du projet de piétonisation

Le projet de piétonisation de la Ville de Nancy vise à transformer le centre-ville pour le rendre plus agréable, plus convivial, plus attractif et plus dynamique. Il vise également à améliorer le cadre de vie des riverains et des visiteurs, en réduisant les pollutions ainsi que les nuisances sonores, en offrant un environnement sécurisé et apaisé.

Une phase d'expérimentation de piétonisation a été mise en place au cours de l'été 2021, du 10 juillet au 24 août. Elle a consisté à fermer certaines rues du centre-ville les soirs et les week-ends à la circulation automobile, et ce, à l'aide soit de barrières, soit de bornes escamotables. Cette expérimentation temporaire a fait l'objet d'une évaluation, dont les résultats ont été restitués aux partenaires. Deux réunions publiques ont également été organisées au cours du mois d'octobre 2021.

Forts des enseignements que cette préfiguration de piétonisation a pu apporter, notamment en matière de gestion des accès, la Municipalité souhaite désormais pérenniser le dispositif de piétonisation du centre-ville, et ce à l'horizon de l'été 2022.

Cette pérennisation de la piétonisation aura ainsi pour conséquence de requalifier l'espace public afin de faciliter la déambulation des piétons, des clients du centre-ville et des touristes.

La piétonisation du centre-ville vise trois objectifs forts :

1. un meilleur partage de l'espace public, avec plus de place pour les piétons et les cyclistes, ce qui rejoint l'ambition métropolitaine exprimée dans le nouveau plan métropolitain des mobilités (voté en novembre 2021)
2. la végétalisation de la ville, avec comme objectif la plantation d'une cinquantaine d'arbres
3. la valorisation du patrimoine architectural, historique et paysager d'un plateau piétonnier qui se déploie de part et d'autre de places classées au Patrimoine Mondial de l'Unesco pour leur valeur universelle exceptionnelle

Ces objectifs se mettront en œuvre en deux grandes étapes : une première phase de travaux aura lieu pour rendre effective la piétonisation à l'été 2022 ; une seconde phase de travaux se poursuivra jusqu'en 2024 et comprendra notamment la plantation d'arbres et certains aménagements.

Suite à la première phase de travaux, les rues concernées seront classées comme aires piétonnes, de manière pérenne et permanente et soumises à la réglementation suivante :

- L'aire piétonne donne la priorité aux piétons, qui pourront occuper et s'approprier la totalité de l'espace-rue, grâce à la libération de l'espace entraînée par la suppression de tous les obstacles, en particulier le stationnement.
- La circulation automobile et deux roues motorisées de transit sera interdite, seuls certains usagers, appelés ayants-droits, pourront accéder à la zone piétonne.

- Les deux-roues, motorisés s'ils sont ayants-droits et non motorisés ainsi que les Engins de Déplacement Personnel motorisés, pourront y circuler à allure du pas, soit 5 km/h.

Pour ce faire, des bornes escamotables seront installées à chaque entrée et sortie de zone. Celles-ci seront accompagnées de colonnes de contrôle, permettant aux ayants-droits d'abaisser les bornes soit à l'aide de télécommandes, soit par lecture de la plaque d'immatriculation du véhicule, soit en utilisant le visiophone qui les mettra en relation avec un opérateur disponible 24h/24h et 7j/7j.

Le projet de piétonisation de la Ville de Nancy concerne une zone allant de la Porte de la Craffe à la rue Saint-Nicolas (croisement avec la rue du Docteur Schmitt). Cette zone comprend ainsi trois secteurs :

1. Gambetta (à partir de la rue Saint-Dizier), rue des Dominicains et rue du Pont Mouja
2. « Petite » Grande Rue, Gustave Simon (à partir de la rue Saint-Dizier), rue Callot, place Vaudémont, rue du Maure qui Trompe, Pierre Gringoire, et rue du Moulin
3. « Grande » Grande Rue, rue St-Michel partie basse, rue des États, rue de Guise, rue du Petit Bourgeois et une partie de la rue des Loups.

Ce troisième secteur fait aujourd'hui l'objet de trois options de périmètre. Ces trois options, présentées de la plus restreinte à la plus étendue, ont été soumises à la concertation préalable.

La partie qui varie en fonction de l'option ne concerne que le secteur n°3 de la Ville Vieille.

Quel que soit le périmètre retenu, ce projet de piétonisation permettra, aux côtés de la rue Saint-Dizier qui est, historiquement, la voie permettant de relier la Ville Vieille et la Ville de Charles III, de renforcer le lien entre Ville Vieille et Ville Neuve et donc de contribuer à la dynamique du centre-ville et à sa structuration.

1.2 Les modalités de la concertation

Compte-tenu de son importance, le projet de piétonisation et de réaménagement du centre-ville est soumis à la procédure dite de la « concertation préalable » définie par l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation répond à un objectif de participation du public au choix du périmètre définitif de piétonisation et à l'élaboration du projet d'aménagement associé, en recueillant l'ensemble des avis et propositions des usagers.

La concertation préalable s'est ouverte à l'issue du conseil municipal du 20 septembre 2020 :

« A l'heure des enjeux de transition écologique, la Ville de Nancy doit engager un travail de fond pour mieux organiser le partage de l'espace public entre la voiture, le piéton et le cycliste tout en laissant une nouvelle place à la nature et l'eau en ville »

Au cours de l'été 2021, le projet de piétonisation a été expérimenté sous la forme d'un chemin piéton allant de la Porte de la Craffe à la rue Saint-Nicolas. Une évaluation de ce dispositif provisoire a été réalisée et a fait l'objet d'une restitution auprès des partenaires, commerçants et des riverains en octobre 2021.

Les enseignements tirés de cette évaluation ont globalement confirmé un accueil positif du projet de la part des commerçants, des riverains et usagers du secteur.

Début 2022, élus et services municipaux ont poursuivi les rencontres avec l'ensemble des acteurs concernés par ce projet : partenaires de la Ville, commerçants, riverains et professionnels travaillant en centre-ville.

A cet égard, les réunions suivantes ont été organisées :

- Six réunions avec les partenaires de la Ville (CCI, Vitrines de Nancy, CMA, Associations de commerçants) ;
- Deux réunions publiques avec riverains et commerçants, les 21 et 23 mars 2022, en présence du maire-président Mathieu KLEIN maire de Nancy et président de la Métropole du Grand Nancy, d'élus métropolitains et municipaux et des services métropolitains et municipaux ;
- Trois réunions avec les associations de commerçants (une pour chaque secteur), les 8, 9 et 29 mars 2022, en présence des élus et des services municipaux ;
- Deux réunions avec chacun des ateliers de vie de quartier concernés, les 17 et 22 mars 2022, en présence des élus et des services municipaux.

Les élus municipaux ont également été à la rencontre de commerçants directement auprès de leurs commerces afin d'échanger sur le projet, répondre à leurs questions et recueillir leur avis.

Enfin, l'avis des usagers, directement ou indirectement concernés par le projet de piétonisation, a pu être exprimé par courrier, sur une plateforme en ligne, ainsi que sur les registres mis à disposition à l'Hôtel de Ville de Nancy et dans les mairies de quartier du 28 mars au 11 avril 2022.

Les documents présentés lors de ces réunions et consultables en ligne ou en mairie pendant la période de concertation étaient composés de :

- Une présentation du contexte, des enjeux et des objectifs du projet
- Le déroulé et les modalités de la concertation en cours
- La présentation des trois options de périmètre de piétonisation
- Les premiers visuels des potentialités d'aménagement de l'espace public
- Les principes d'accès et de circulation au centre-ville et aux parkings
- Les mesures de stationnement sur voirie et en ouvrage
- Une foire aux questions sur les principes d'accès des ayants-droits et autres aspects évoqués lors des réunions publiques

1.3 Calendrier de la concertation

Septembre 2020 - Ouverture de la concertation

> Délibération en Conseil municipal du 28 septembre 2020

Eté 2021 - Expérimentation

> Chemin piéton de la Porte de la Craffe à la rue Saint-Nicolas

Octobre 2021 - Restitution évaluation du chemin piéton estival

Janvier à avril 2022 - poursuite de la concertation

> Rencontres partenaires, commerçants, riverains, AVQ...

> 21 et 23 mars : réunions publiques

> 28 mars au 11 avril : concertation grand public en ligne et en mairies

9 mai 2022 - Conseil municipal

> Bilan de la concertation et choix des options (périmètre, fonctionnement, aménagements...)

Mai à juillet 2022 - Travaux

> Pose des bornes

> Aménagement des entrées et sorties de zone piétonne

Eté 2022 - Ouverture de la zone piétonne

2. Bilan de la concertation

2.1 Bilan quantitatif

A l'occasion des deux réunions publiques les 21 et 23 mars 2022, au total plus de 200 personnes sont venues assister à la présentation du projet, ont posé des questions et ont fait part de leur avis sur le projet de piétonisation.

Que ce soit de manière individuelle ou collective, plus de 50 commerçants ont été rencontrés par l'équipe municipale.

La plateforme en ligne a, quant à elle, enregistré 119 commentaires, dont 47 commentaires sur la page dédiée à l'option 1 de périmètre, 11 commentaires sur la page de l'option 2 et 61 commentaires sur la page de l'option 3.

Les registres en mairie ont comporté 16 commentaires, dont 13 commentaires dans celui placé à l'Hôtel de Ville, 1 commentaire à la mairie de quartier Saint-Pierre René II, et 2 commentaires à la mairie de quartier d'Haussonville. Les registres placés dans les mairies de quartier de Mon Désert et du Haut du Lièvre n'ont comporté aucun commentaire.

Sept courriers postaux ont été reçus de la part d'habitants, de l'école Saint Jean Baptiste de la Salle, d'un commerçant de la rue Gambetta, de l'association EDEN ou encore du collectif Les Nancéiens.

Enfin, une pétition a été adressée au Maire regroupant 474 signataires du secteur de la Ville Vieille, de la Porte de la Craffe à la place Saint-Epvre, et composés de 33 commerçants, 156 riverains, 28 salariés travaillant dans le périmètre et 257 usagers.

2.2 Bilan qualitatif

Les avis et questions reçus lors des différentes rencontres ont mis en lumière une différence d'opinion entre les commerçants et les riverains, ainsi qu'entre les commerçants entre eux en fonction du type de commerce. Ainsi, si les riverains et les commerces de type bars-restaurants se sont exprimés en majorité en faveur de la piétonisation, les commerces indépendants et détaillants ont exprimé davantage de craintes et d'inquiétudes. Celles-ci sont en lien avec un contexte particulièrement difficile (sortie de crise sanitaire, de manifestations) qui a affecté de manière plus ou moins importante certains commerces du centre-ville.

Les principaux questionnements des commerçants rencontrés portaient sur :

- Les solutions de stationnement mises en place pour accompagner la suppression des places sur voirie concernées au sein de la zone piétonne ;
- Le plan de circulation du centre-ville et l'accès à leurs commerces et aux parkings
- Les modalités d'accès pour les livraisons ;
- Les animations et aménagements prévus afin d'animer la zone piétonne en hiver.

Les réponses à ces préoccupations sont développées au chapitre suivant.

Les comptes rendus des deux réunions publiques sont joints en annexe du présent rapport.

Parmi les 140 commentaires reçus (en ligne, dans un registre, ou par courrier), 96 d'entre eux ont exprimé un avis favorable au projet de piétonisation. Et certains invitent même le maître d'ouvrage à être plus ambitieux dans le choix du périmètre concerné.

En effet, il a été 22 fois mentionné de « piétonniser un périmètre plus large », incluant notamment la place de la Carrière, la place Saint-Epvre, ou encore la rue Saint-Dizier.

Les 44 autres commentaires ont exprimé un avis défavorable au projet de piétonisation ou une réserve.

2.3 Réponses du maître d'ouvrage aux commentaires en ligne et registres

Périmètre de la piétonisation

« Complètement d'accord avec cette proposition que j'aimerais voir encore plus étendue. », « Il faut bien sûr choisir l'option 3, qui n'est malgré tout pas si audacieuse ! », « C'est un projet qui va enfin faire respirer les rues du centre-ville. Qui laisse de la liberté aux enfants pour se défouler en sortie des écoles. », « Etape importante vers une ville apaisée et attractive. Une valorisation du patrimoine architectural historique de la ville. », « Je suis favorable à l'option N°3 (piétonisation large). Je pense qu'il serait pertinent d'intégrer la place Saint-Epvre où certains se font largement plaisir à faire des pointes d'accélération très dangereuses et bruyantes », « Je fais 3,5km à pied pour aller au travail dont au moins 2km de cette zone 3. Moins de voiture, moins de bruit, moins de danger, moins de pollution. Bref, j'adhère. ».

Les options de périmètre présentées sont un compromis entre d'une part une volonté forte d'apaiser le cœur de ville, de valoriser le patrimoine historique et d'offrir un meilleur cadre de vie aux habitants et aux visiteurs, et la nécessité de préserver des voies d'accès et de desserte pour les véhicules et les transports en commun d'autre part.

Ainsi, la rue Saint-Dizier, le cours Léopold ou encore les rues attenantes à la place Charles III répondent aujourd'hui et répondront également dans les années à venir, à des enjeux importants en matière de desserte en transports en commun, essentielle pour offrir aux usagers une alternative solide à l'usage de la voiture pour rejoindre le centre-ville.

Ces rues ne font pour ces raisons pas partie du périmètre piéton envisagé à ce stade.

La place Carrière quant à elle, représente aujourd'hui le seul point d'accès au parking Vaudémont (200 places) et environ 200 places de stationnement sur voirie sur son pourtour. La piétonisation de cette place nécessiterait de trouver une alternative pour ces 400 places, ce qui est près de 4 fois supérieur à l'impact stationnement des options de périmètre dans le projet présenté.

N'ayant pour l'heure pas de solutions à cette perte massive qui impacterait fortement aussi bien les visiteurs que les riverains, il n'est raisonnablement pas envisageable de piétonniser la place de la Carrière à ce stade.

Une réflexion est cependant engagée afin de favoriser la traversée à pied entre la place Stanislas et la place Joseph Malval en améliorant les entrées et sorties sur la place de la Carrière, ancienne rue Neuve.

Stratégie de déplacements issue du Plan Métropolitain des Mobilités

La piétonisation du cœur de ville s'inscrit plus largement dans le cadre du plan métropolitain des mobilités, et répond à un enjeu de transition écologique. Ce nouveau plan de déplacement, voté en conseil métropolitain le 25 novembre 2021, a pour objectif de réorganiser l'ensemble des modes de déplacements sur le territoire et de répondre aux attentes des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers des transports en commun.

Circulation en centre-ville

« Ma crainte concerne le trafic automobile Place Carnot, trop lourd déjà, qui empirera avec la piétonisation voisine. », « Vous cherchez à faire fuir les voitures en complexifiant l'accès au centre-ville, quand vous pourriez autoriser la circulation aux riverains seuls? », « La circulation centre-ville et bus est très mal conçue et cela ne s'arrange pas. »

Les études réalisées sur les reports de circulation montrent que la mise en place de la piétonisation d'une partie de l'hyper-centre de Nancy, quel que soit le scénario considéré, peut être prise en charge par un réseau viaire qui est à la fois robuste et résilient.

Pour autant, ces projections n'excluent pas une incompressible phase d'adaptation et de nouvelles habitudes à prendre pour les usagers.

Transports en commun (offre, desserte, motorisation, gratuité)

« Je suis très favorable à un développement des espaces piétons et vélos en centre-ville afin de gagner en qualité de vie. Toutes ces questions doivent toutefois avoir une cohérence avec le développement des transports en communs silencieux, non-polluants et dotés d'une fréquence renforcée. », « Il manque encore un effort sur les transports en commun et inter

urbain », « Les transports en communs doivent bien entendu améliorer leurs services avec une plus grande fréquence des lignes et des chauffeurs nettement mieux payés. », « les transports en communs ne sont pas fiables (grèves incessantes, mauvaises dessertes, sécurité, ponctualité..) »

L'accessibilité du centre-ville en transport en commun est fonction à la fois du type de matériel roulant, de la fréquence de passage, et de la politique tarifaire mise en œuvre.

Des efforts importants ont été réalisés récemment afin de renforcer l'accessibilité du centre-ville de Nancy, grâce à la gratuité des transports en commun le week-end, mise en œuvre depuis novembre 2020.

Depuis mars 2022, cette mesure a été étendue, pour les moins de 18 ans, à l'ensemble de la semaine.

Cette accessibilité sera renforcée, dès 2024, par la mise en place d'un nouveau trolleybus électrique, qui permettra de transporter jusqu'à 5000 voyageurs supplémentaires par jour sur la ligne 1, dans ces conditions de confort améliorées.

A long terme, de nouveaux parkings relais sont prévus (2,5 millions d'euros devraient y être consacrés) notamment à la Porte Verte, à Villers Campus Sciences, à Maxéville Pont Fleuri, tout comme aux entrées de la Métropole au niveau de communauté de communes des Terres toulouses, Moselle et Madon et du Bassin de Pompey.

Réseau cyclable

« De nombreuses pistes cyclables finissent en cul de sac ou sont dangereuses. Le tout doit être raisonné globalement dès le départ afin d'éviter d'ajouter des petits bouts qui feront perdre la cohérence d'ensemble. », « Il manque encore en complément de cette piétonisation des axes cyclables sécurisés pour les trajets quotidiens. »

Le schéma directeur cyclable métropolitain prévoit la desserte du centre-ville via un réseau structurant qui bordera le périmètre du centre-ville. L'accès au centre-ville se fera à partir de cet anneau via un réseau plus fin jusqu'aux portes du secteur piétonnier (notamment via le traitement de l'axe Saint Jean/Saint Georges). A partir de là, c'est le piéton qui sera prioritaire, les cyclistes pouvant y circuler également mais sans priorité (et donc sans aménagement spécifique). De plus, cette zone ne nécessite pas d'aménagements spécifiques en raison d'un trafic motorisé très limité.

D'ici 2025, deux axes structurants vélos seront déployés en périphérie du centre-ville, à travers Charles III et l'axe 26^{ème}R/Ile de Corse/Tapis vert.

Saisonnalité / réversibilité, notamment Ville Vieille

« La vieille ville se prête à mon sens au mieux à une piétonisation estivale et dominicale annuelle. Par contre laisser la grande rue piétonne au mois d'octobre de novembre, janvier, février et mars n'apporte rien à personne, ni les touristes, ni riverains ni les commerçants. »

Si la mise en place d'une piétonisation saisonnière ou temporaire peut permettre de maintenir une certaine forme d'activité aux moments les moins propices de certains jours de la semaine et/ou de certains mois de l'année, elle amène cependant d'autres problématiques, telles que :

- Une perte de lisibilité et de compréhension du dispositif pour les usagers (riverains et visiteurs)
- Une complexification de gestion (modification du plan de circulation, de la réglementation, des panneaux de signalisation, des modalités de stationnement, de l'actualisation des plateformes d'itinéraires en ligne, etc.)
- Une perte d'appropriation de l'espace-rue par les piétons qui, par l'alternance des réglementations, n'intègrent pas pleinement le nouveau dispositif. La zone piétonne ne serait dès lors pas utilisée à son plein ; et les nouvelles habitudes de vie, seraient plus difficiles à prendre par les usagers.

Il est donc préférable de rendre ce dispositif de piétonisation le plus stable possible, et de chercher à pallier l'effet de creux saisonnier en utilisant d'autres moyens, tels que les animations, ou encore les aménagements.

A ce titre, les animations du centre-ville seront renforcées, notamment en dehors de la saison estivale, des Fêtes de St Nicolas et des périodes de soldes, en particulier durant la période hivernale.

Solutions de stationnement

Pour les résidents

« Le stationnement résident est pour moi le point essentiel. Tant que celui-ci n'a pas de réelle solution le projet n'a aucun sens. 115 places supprimées dans l'option 1 alors qu'il n'a que 35 places créées Léopold. Les parkings souterrains sont sous utilisés car trop chers 80€/mois contre 14€ en résident dans la rue. Les parkings gérés par la ville de Nancy proposent des tarifs avantageux ce qui n'est pas le cas des parkings Indigo. Il faut trouver une solution. »

Afin d'accompagner la suppression de places de stationnement en voirie sur lesquelles les riverains peuvent se stationner avec leur abonnement résident, un certain nombre de mesures sont prévues, offrant une diversité de solutions alternatives :

- La modification de la réglementation des places au nord du Cours Léopold et autour de la porte Désilles, passant de la tarification T6 (longue durée) à la tarification T2 (courte durée) afin de favoriser la rotation et la disponibilité de ces places ;
- La création de 40 places supplémentaires sur le Cours Léopold.
- Une négociation est en cours avec le concessionnaire de parkings Indigo, afin de créer un abonnement spécifique aux riverains au parking Carnot, moins onéreux que l'abonnement classique.

Pour les visiteurs / clients des commerces

« Impossible de déposer 3 enfants à différentes activités (plein centre et à côté) s'il faut comme suggérer utiliser le parking de la manufacture de s'arrêter faire quelques courses rapides chez commerçants du quartier. »,

Les visiteurs du centre-ville seront orientés en priorité dans les différents parkings en ouvrages qui bordent la zone piétonne, et ce en fonction de leur provenance, afin de limiter le trafic induit

par la recherche de place sur voirie. Pour ce faire, le jalonnement dynamique et les panneaux de signalisation seront adaptés.

La durée de gratuité des parkings les moins occupés sera augmentée les samedis, passant de 30 minutes à 1 heure, voire 2 heures. Le système de chèque parking (distribué par les commerçants lors d'un achat dans un commerce du centre-ville et contribuant au paiement de son ticket de parking) sera quant à lui renouvelé et amélioré.

De plus, des places « minutes » seront créées aux abords de la zone piétonne, dont la réglementation de très courte durée permettra d'assurer une rotation des places afin que celles-ci ne soient pas utilisées sur une longue période. Ainsi, les clients des commerces de la zone piétonne pourront toujours réaliser une course rapide, sans pour autant se garer dans un parking en ouvrage.

Par ailleurs, une application mobile est en cours de développement afin de faire mieux connaître aux usagers du centre-ville la disponibilité en temps réel des places de parking dans les parkings en ouvrage.

Pour les personnes à mobilité réduite

« Des places de parking handicapés seront elles prévues à proximité de la zone? Si c'est le parking de la manufacture c'est trop loin! »

Les places de stationnement réservées aux PMR situées au sein de la zone piétonne seront relocalisées à son abord, au plus près de l'emplacement actuel.

Par ailleurs, l'accès à la zone piétonne est autorisé aux personnes dotées d'une carte mobilité inclusion pour une durée de 45 minutes.

Partage de l'espace public

Cohabitation piétons-cyclistes

« Les voies cyclables doivent être dédiées aux cycles et non partagées avec les piétons pour une bonne cohabitation. », « Le vœux d'un partage des zones piétons entre piétons et 2 roues ne marchera pas. La place Stanislas est piétonne et vélos et trottinettes ne roulent pas à 5km/h. Comment faire respecter cette limitation? Des accidents de plus en plus fréquents ont lieu sur les trottoirs. Zone piétonne pour les piétons seuls. »

La circulation des vélos au sein des aires piétonnes a été autorisée dans le code de la route en 1998. Ceci étant, ceux-ci doivent donner la priorité aux piétons et respecter une vitesse de 5 km/h. Les préconisations des services de l'Etat en matière d'aménagement des aires piétonnes sont de ne pas dissocier les zones de circulation des piétons de celles des cyclistes. En effet, les aménagements cyclables dédiés inciteraient les cyclistes à prendre de la vitesse et à ne pas suffisamment prendre garde aux piétons. La possibilité donnée aux piétons de déambuler sur toute la largeur de l'espace-rue permet naturellement de faire ralentir les cyclistes et de faire augmenter leur vigilance.

Autorisation accès deux-roues motorisés

« Je suis bien conscient que le dispositif physique de contrainte d'accès ne peut pas empêcher les motos sans gêner également les vélos, poussettes, fauteuils roulants... Mais sur le principe, je ne vois pas de raison pour les autoriser. Et une verbalisation des contrevenants pourrait être faite. »

La zone piétonne sera accessible à un certain nombre d'ayants-droits, notamment les riverains. Si ceux-ci se déplacent en deux-roues motorisés, ils pourront accéder à la zone piétonne au même titre que s'ils se déplaçaient en voiture. Les deux-roues, motorisés s'ils sont ayants-droits et non motorisés, pourront y circuler à allure du pas, soit 5 km/h.

Livreurs à vélo

« Le vélo est une bonne chose en ville. Cependant les livreurs à vélo prennent toute la place et sont devenus prioritaires. Il faudrait réglementer leur passage sur ces zones piétonnes et aussi leur stationnement. Ils doivent pouvoir travailler mais aussi respecter ces zones. »

La pratique des livreurs à vélo est une situation relativement nouvelle, qui s'est accrue de manière très rapide ces deux dernières années. La Ville de Nancy, ainsi que de nombreuses autres villes françaises, compte un nombre important de livreurs à vélos ou à scooter. Cela pose les problématiques de leur stationnement lors de l'attente de la prise en charge d'une commande, et de leur circulation, qui ne respecte pas toujours les règles du code de la route.

La Ville de Nancy a pris contact avec les responsables régionaux des deux grands groupes de livraison, afin de leur faire part de ses observations et chercher ensemble des solutions aux deux problématiques énoncées ci-dessus. Un groupe de travail, composé des services du commerce, de la mobilité et de la police municipale, a été créé pour notamment identifier des zones de stationnement appropriées et pour sensibiliser les livreurs au respect du code de la route.

Accès des personnes âgées et à mobilité réduite

*« Penser aux personnes à mobilité réduite et aux aînés qui ont des difficultés à se déplacer »,
« Les premières victimes sont les personnes en situation de handicap ; surtout celles dont le handicap n'est pas reconnu par la société. Fibromyalgie, maladie de Lyme, et tant d'autres ne donnent pas droit à des cartes d'invalidité, pourtant celles-ci ont de grandes difficultés à parcourir quelques mètres à pied d'autant plus avec une charge. »*

Afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite au sein de la zone piétonne, notamment si elles ne sont pas bénéficiaires d'une carte mobilité inclusion leur donnant accès à la zone avec leur véhicule pour une durée de 45 minutes, il est prévu d'améliorer et de renforcer la desserte de la navette électrique Citadine.

Aménagements de l'espace public

Revêtement pavé gênant piétons et cycles

« Qui n'a pas été déstabilisé par une dalle de granit rue des Doms ou St Nicolas ou un pavé vers l'arc Héré? Ses surfaces sont superbes mais sous le climat lorrain de telles surfaces ne

sont pas pratiques pour marcher. », « Les aménagements prévus montrent un usage important des pavés qui rendent la circulation à vélo inconfortable. »

Le périmètre du projet de piétonisation se trouve au sein du périmètre concerné par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du site patrimonial remarquable de Nancy. Ce document d'urbanisme, révisé en 2019, fixe les orientations en matière d'aménagement et de choix des matériaux afin d'assurer la qualité esthétique et la cohérence avec le patrimoine architectural présent.

Ainsi, tout projet d'aménagement de l'espace public au sein du secteur sauvegardé, et c'est le cas pour ce projet de requalification liée à la piétonisation, doit respecter ces orientations et être soumis préalablement aux services de l'État, et notamment aux Architectes des Bâtiments de France, pour approbation. L'utilisation de revêtement en pavés, comme l'utilisation de béton désactivé, fait partie de ces orientations d'aménagement, participant ainsi du maintien du caractère historique et patrimonial du cœur de ville.

Par ailleurs, ce type de revêtement offre également l'avantage de présenter une meilleure perméabilité du sol que le revêtement bitumineux, favorisant ainsi l'écoulement et l'infiltration naturelle de l'eau de surface.

Enfin, l'accès aux vélos est autorisé dans le périmètre piéton, mais ils doivent rouler au pas (5 km/h).

Végétalisation peu suffisante

« Nancy est très, trop minérale. Le projet annonce la plantation de 50 arbres. Sur un périmètre qui va de la ville vieille à St Nicolas, c'est peu ! », « Il me semble exagéré de parler de végétalisation avec seulement 50 arbres. »

Les projets d'aménagement et la mention du nombre d'arbres plantés dans les documents de la concertation, permettent de rendre compte des potentialités liées à la libération de l'espace offerte par la piétonisation. Des études plus approfondies seront menées pour déterminer avec précision les lieux qui pourront accueillir un arbre planté au sein de la zone piétonne.

Dans le sens de la volonté municipale d'améliorer la « nature en ville », la végétalisation est un aspect fondamental de ce projet, tant pour y apporter de l'agrément, de la biodiversité, que de développer des points de fraîcheur. Aussi, dans le cas où la plantation d'arbres en pleine terre ne sera pas possible pour des raisons techniques, d'autres formes de végétalisation seront mises en place, à savoir des ensembles de plantation en bacs ou en pots.

Report trafic Jacquard / Source

« La rue de la source va être envahie de voitures ainsi que la rue Jacquard, pourtant dotée d'un panneau qui interdit les voitures des non-résidents », « La proposition 3 propose que la rue Jacquard devienne la rue dédiée à la circulation. Franchement, ne faites pas ça... Cette rue est normalement interdite aux voitures non résidentes pour plusieurs raisons : Petite rue, sans trottoirs, les sons font échos et elle reçoit déjà les camions du Crous... Elle n'est pas faite pour la circulation. »

Conscients de la configuration exiguë de la rue Jacquard et de la rue de la Source, ces craintes liées au report de trafic engendré par le périmètre de l'option 3 sur ces rues seront prises en compte dans le choix final de périmètre.

Places dépose / minute aux abords de la zone piétonne et des écoles

« Des places arrêt minute doivent être créées au plus près de nos commerces pour que nos clients puissent se garer facilement », « Nous demandons l'accès rue René d'Anjou / rue des Loups afin de garantir une dépose minute pour nos enfants ».

Des places « minutes » seront créées aux abords de la zone piétonne, dont la réglementation de très courte durée permettra d'assurer une rotation des places afin que celles-ci ne soient pas utilisées sur de longues durées. Ainsi, les clients des commerces de la zone piétonne pourront toujours réaliser une course rapide, sans pour autant se garer dans un parking en ouvrage.

Les besoins en dépose-minute de l'école Saint-Jean Baptiste sont bien pris en compte dans la définition du projet final de piétonisation.

3. Suites à donner à la concertation

Les remarques exprimées au cours de cette consultation du public ont été étudiées et analysées ; elles ne remettent pas en cause les objectifs généraux du projet (piétonniser une partie du centre-ville de manière pérenne), ni ses caractéristiques (principales modalités de fonctionnement).

Les principales conclusions que l'on peut tirer de cette concertation sur le projet de piétonisation du centre-ville sont les suivantes :

- Globalement des avis favorables de la part des riverains et du grand public, qui expriment le souhait de disposer d'un centre-ville apaisé, avec davantage de végétalisation ;
- Un questionnement de la part des commerçants, en particulier en lien avec les possibilités de stationnement et d'accès à leur commerce en automobile ;
- Un questionnement de la part des personnes âgées et à mobilité réduite pour leur déplacement à l'intérieur de la zone piétonne ;
- Une remarque vis-à-vis de la suppression des places de stationnement en surface et des mesures de compensation possibles (au niveau tarifaire et nombre de places résidents) ;
- Des interrogations sur les modalités de fonctionnement des aires piétonnes (contrôle d'accès, livraisons, dépose minute).

Le maître d'ouvrage va donc proposer, sur ces bases, un périmètre de zone piétonne, des solutions de stationnement, d'accès au centre-ville et une programmation des animations et aménagements de l'espace public au Conseil municipal du 9 mai 2022 pour délibération.

**ANNEXE 1 : Compte rendu de la réunion publique Léopold Ville Vieille
Concertation Piétonisation (21/03) – Salle Chepfer**
Mission Participation et Instances de quartier

Présence des élus :

- Mathieu Klein
- Isabelle Lucas
- Thomas Souverain
- Patrick Hatzig
- Morand Perrin
- Franck Muratet
- Charlotte Marrel
- Charles Thomassin
- Mohamed El Ghazili
- Areski Sadi
- Ousmae Samb
- Mounir El Harradi
- Dahman Richter
- Estelle Mercier
- Laurent Watrin
- Annette Mathieu
- Olivier Rouyer

OBJECTIFS :

- Présenter le projet, comment il s'est construit.
- Répondre à vos questions, entendre vos avis

PRÉSENTATION DIAPORAMA :

Présentation des principes du projet de pérennisation de la piétonisation :

- Zone apaisée pour une appropriation de tout l'espace-rue par les piétons (de façade à façade)
- Les ayants droit pourront toujours accéder à la zone piétonne
- Fermer physiquement les rues à l'aide de bornes escamotables avec totems de contrôle pour la gestion des accès
- Au cours de l'expérimentation de l'été 2021, des télécommandes ont été distribuées aux ayants-droits. Cette année, seront ajoutés un système de lecture de plaque d'immatriculation et un visiophone, où les demandes d'accès seront traitées par un opérateur disponible 24h/7j
- Nouveaux aménagements de voirie : en fonction de la configuration de la rue et des besoins en requalification, il s'agit de revoir l'aménagement de l'entrée ou sortie de zone piétonne, voire de requalifier le linéaire de la rue, d'ajouter de la végétalisation chaque fois que cela sera possible, ainsi que du mobilier.

Présentation des 3 options de périmètre (voir diaporama)

Principes d'accès et de circulation issue du P2M :

- Accès organisé autour d'un anneau de desserte qui entoure le centre-ville avec orientation vers le-s parking-s les plus proches en fonction de sa provenance, grâce à l'adaptation des panneaux de jalonnement dynamiques et statiques (panneaux affichant les parkings et le nombre de place déjà en place)

- Projet de création d'une application qui donnera en temps réel le nombre de places disponibles des parkings
- Au niveau du stationnement, il y a 8000 places de parking en ouvrage (+ 2000 hyper centre), l'analyse de l'occupation de ces parkings sur plusieurs périodes a permis de constater qu'ils ne sont saturés qu'en de rares occasions, à savoir notamment les week-ends de grands événements tels que le Livre sur la Place ou encore les fêtes de Saint-Nicolas ;
- Au niveau du stationnement, il est prévu notamment d'instaurer le tarif T2 sur les places sur voirie situées au nord du cours Léopold pour favoriser la rotation des véhicules et par conséquent d'améliorer la disponibilité des places pour les riverains. Les véhicules stationnement sur de longues durées seront dès lors orientés vers le parking de la Manufacture qui a un étage non occupé. Il faut ajouter que le prix du parking des Manufacture est moins chère au mois que de payer chaque jour 5€ à l'horodateur ;
- Projet de mettre en place plus d'arrêts minute aux abords de la zone piétonne pour les clients des commerces ;
- Pour les jours et week-end de grande affluence, lorsque les parkings sont saturés, il sera possible d'utiliser les parkings du rectorat et de la cité administrative ;
- Concernant les parkings en ouvrage, des études sont en cours pour renouveler et améliorer le système des chèques parking distribué par les commerçants à leurs clients, d'une valeur aujourd'hui de 1€ ;
- Réflexion sur l'augmentation de la durée de gratuité (de 30min à 1h ou 2h pour les parkings les moins fréquentés) ;
- Pour les parkings privés, une négociation est en cours avec Indigo pour instaurer un abonnement résident.

Les aménagements :

- Travail sur l'amélioration des entrées/sorties de la zone piétonne, travail qualitatif de visibilité et de réelle délimitation avec les autres rues ;
- Empêcher la circulation sur les trottoirs, par l'utilisation de la végétalisation et du mobilier, et éviter la multiplication de bornes ;
- Ces aménagements seront réalisés par étapes, avec tout d'abord la réalisation des ports d'entrée et de sortie d'ici à l'été 2022, puis les aménagements de requalification de voirie entre 2023 et 2025.

Les ayants-droits :

- Pendant 30 min : tous riverains et commerçants
- Pendant 45 min : PMR
- Aux livraisons aux horaires habituels (6-11h) avec cas particuliers 24h/7j (pharmacie, transports de fonds)
- Sociétés, le temps de leur intervention (travaux, dépannages, professions sanitaires, etc.)
- Services publiques (train touristique, la navette Citadine, agents municipaux, etc.)
- Et autres cas particuliers (taxis, groupe La Poste, etc.)

Concertation en ligne sur les options de périmètre sur [PARTICIPEZ.NANCY.FR](https://participez.nancy.fr) du 28 mars au 11 avril.

TEMPS D'ÉCHANGE ET DE DISCUSSION :

Q : Collecte du recyclable, est-ce la même chose que ce qui prévu à partir de demain ? C'est à dire marché longtemps jusqu'aux poubelles ? Les camions pourront donc passer ?

Thomas Souverain : Oui la borne sera visible, c'est déjà le cas avec des bandeaux. Pour les déchets ça ne changera pas.

Q : Les bornes seront-elles fluorescentes ? / Avez-vous déjà essayé d'utiliser le parking ... pendant la foire ? C'est impossible ! / Comment fait-on si l'on fait des travaux ? Pour évacuer les encombrants.

Mathieu Klein : Les travaux pourront se faire tranquillement sans gêner la circulation car il n'y en aura plus, il y aura donc un accès le temps de la décharge des matériaux et/ou des travaux.

Q - Pour les personnes de 80 ans +/-, leur vie va être impactée car leurs fréquentations ne sont pas prêtes à tourner longtemps pour trouver une place j'ai donc peur de perdre ma vie sociale

Patrick Hatzig : Personne ne se gare sur la Place de l'Arsenal, du moins pas moi. Ensuite, il y a la navette électrique qui circule sur votre secteur, et je l'espère elle va prendre une nouvelle dimension avec cette piétonisation. Il suffit donc de garer votre véhicule dans les parkings et d'utiliser les TC. Pour les PMR il est possible de faire appel à un service à la demande. Il y aura une nouvelle ambiance sur cette place, plus apaisée, et cela pourra peut-être vous plaire. Nous sommes amenés à nous revoir pour constater le fonctionnement.

Mathieu Klein : Pour les personnes qui ont des difficultés de déplacement, l'accès est de 45 min.

Q - Commerçante Tabac Presse Grande Rue : Nous avons 2 CDI, un CDD (voir + 1), je pense que nous allons perdre 30 à 40% de notre clientèle qui s'arrête en voiture. Est-ce qu'il a donc été envisagé des mesures compensatoires par rapport à cette perte de chiffre d'affaire ? Certes je peux retrouver une nouvelle clientèle mais cela va prendre du temps et les salaires n'attendent pas, j'envisage déjà des licenciements.

Areski Sadi : La période pendant laquelle vous aurez besoin d'un accompagnement, le temps de renforcer la clientèle, est en réflexion. Il est possible que dans ces 30-40% il y ait des ayants droit qui continueront d'y avoir accès, les bornes sont là pour faciliter ce type de consommation. Enfin, il y aura une nouvelle clientèle, et n'oubliez pas que vous êtes dans une zone UNESCO, une nouvelle clientèle viendra peut-être à vous sachant qu'ils pourront déambuler librement.

Q - Votre réponse ne répond que très peu à ma question et est peu réaliste. Les personnes âgées ne feront pas cet effort et la nouvelle clientèle dont vous parlez mettra du temps à venir et l'accompagnement dont vous parlez n'est pas concret. Quel est donc la réponse la plus concrète ? Y aura-t-il des mesures compensatoires qui me permettront de compenser le manque à gagner. Nous avons essayé de nous améliorer (service, cadre, ambiance, horaire) et cela s'est traduit dans le CA. Si demain on met des freins pour venir consommer chez nous cela va poser problème. Aujourd'hui nous sommes prêts à ouvrir la piétonisation tous les WE de l'année pour voir. La piétonisation pourrait se faire à partir de 10-11 h ? Cela permettrait un juste milieu.

Mathieu Klein : Je suis attaché au dynamisme commerçant de la Ville - Vieille Ville. Nous vous accompagnerons donc, mais au sujet de la perte du CA, il faudra en parler le moment venu. L'accès aux commerces demain sera facilité car aujourd'hui il est très difficile de se garer Grande Rue et/ou Place de l'Arsenal, c'est la raison pour laquelle j'ai demandé de travailler sur des places de dépose minute gratuites 30 min et non éloignées des commerces de la Grande Rue. Nous réfléchissons à la même chose pour d'autres secteurs. Il s'agit donc d'entourer la zone piétonne de déposes minute. À cela s'ajoutera la nouvelle clientèle, évidemment.

Q : Les travaux vont-ils préserver le patrimoine ? (pavés historiques) / Quelle place pour les vélos ? Mobilités douces / Est ce qu'on a réfléchi à sensibiliser les automobilistes par rapport aux piétons sur la zone ?

Morand Perrin : Dans la zone piétonne, les vélos doivent rouler au pas (possible de les laisser à l'entrée de la zone) et à l'avenir cela supposera de faire un travail sur le stationnement des vélos.

Mathieu Klein : Pour déposer des affaires chez soi, vous pouvez stationner légalement 30 min devant chez vous. Il existera également des places de stationnement résident en proximité. Les accès au garage sont possibles 24h/24 et 7J/7. L'idée n'est donc pas de nuire, mais d'embellir et de faciliter, à chaque situation nouvelle il existe donc des réponses adaptées.

Q - Commerçante : Comment faire si un client vient chercher une commande lourde dans un commerce et qu'il n'est pas commerçant ni résident ? Des animations sont-elles prévues lorsqu'il n'y aura plus de circulation et que certaines rues ou places pourraient donner l'impression de coupes gorges.

Areski Sadi : Pour le retrait de colis, cela fait partie des ayants droits. Dans une zone piétonne il est plus facile de créer des animations, d'autant que les propositions d'animations déposées à la Ville sont nombreuses.

Q : Comment est anticipé le surcroît de circulation automobile due à la piétonisation sur le Cours Léopold et la Place Carnot ? Y aura-t-il une mise en place de signalétique protégeant les piétons ? Sera-t-il possible de stopper le stationnement actuel et gênant à l'intérieur du cours Léopold, notamment le week-end ?

Q : Est mentionnée une dépose minute rue des loups, que je ne vois pas dans les options présentées ? Place de l'Arsenal, pourquoi en faire un espace de jeu sachant qu'il y a la Pépinière à proximité ? Combien de places allez-vous offrir aux riverains, notamment lors de la foire, sachant que Léopold est 6 semaines sans stationnement, car certaines personnes travaillent en dehors de Nancy et ont besoin de ces places ?

Q : Y a-t-il beaucoup de places qui vont être créées ? Car on voit beaucoup de suppression.

Mathieu Klein : les suppressions de stationnement varient selon les options de piétonisation (1)39 places, (2)82 places et (3)94 places. 35 places nouvelles sont déjà créées, en plus de cela il existe 680 places de stationnement en ouvrage proche de l'hyper centre qui en dehors des grandes animations ne sont jamais saturées. Il faut une meilleure signalisation des places disponibles. L'offre de stationnement au centre de Nancy est supérieure aux villes de strate équivalente et doivent donc être mieux utilisées. Certes il existe des freins au parking en ouvrage (sécurité, propreté, envie, etc.) mais on travaille à son attractivité, par exemple, le système de livraison au coffre, conciergerie. La concertation doit aussi permettre d'identifier des nouveaux services. Il faut donc trouver des solutions sans remettre tout le projet en question.

Q : Il faudrait monter une commission pour parler du stationnement. Durant les estivales, période de très forte attractivité, on ne trouve plus de places après 18h, et donc obligé d'aller stationner aux Trois Maisons. Il faudrait du stationnement au plus près de la piétonisation. Quant aux mobiliers urbains, les bancs, il faudrait l'adapter au patrimoine et l'architecture. Ensuite, aujourd'hui avec la circulation et les terrasses, le commerce, il est difficile voire impossible de s'approprier les espaces publics, il n'y a plus de place vierge pour la libre expression des habitants, l'appropriation culturelle du patrimoine

Mathieu Klein : Nous proposons à la concertation et à l'étude ensuite le développement de zones de stationnement de courte durée à proximité immédiate et directe de la zone piétonne,

notamment près de l'école Saint Jean-Baptiste de la Salle. Des pistes sont donc posées, d'autres seront issues de la concertation, tout sera mis en œuvre pour faciliter l'accès à la zone piétonne de tous les publics. Par ailleurs, il faut prendre soin de notre patrimoine, nous avons une proposition de l'école d'art pour traduire "notre histoire" dans le mobilier urbain. Nous avons déjà progressé devant la cathédrale, où des bancs s'intègrent mieux à leur environnement.

Q : Il est présenté une sortie rue des États ? Y aura-t-il un sens de circulation permettant la sortie et l'entrée des garages en heure de pointe ?

Thomas Souverain : la rue des États n'a pas encore de sens défini car nous sommes en période de concertation. Il y a plusieurs études, notamment un maintien en circulation de certaines rues pour les écoles, que les parents puissent déposer leurs enfants avec un travail de sécurité à effectuer également, et pour les commerces de proximité également. Enfin l'accès aux domiciles sera garanti si des stationnements sont à proximité.

Q : Quel mix de mobilités est proposé, notamment pour les vélos aux abords de la zone piétonne ? Si l'on veut venir en voiture à Nancy, il n'existe pas de stationnement gratuit qui permet de prendre le relais à vélo, il conviendrait donc de développer des Vélo Stan Lib de manière beaucoup plus large pour relier le centre-ville avec les autres quartiers.

Morand Perrin : Le déploiement des stations Vélib est un problème ancien, il est vrai qu'à Nancy cela peut manquer car imaginées d'abord pour couvrir l'hyper-centre car ces vélos sont adaptés uniquement aux petites distances. La réflexion est ouverte pour une meilleure inter-modalité.

Patrick Hatzig : Tout le monde ne veut pas forcément prendre un vélo depuis la périphérie, c'est pourquoi nous allons développer les transports en commun en accès direct des parkings relais. D'autre part, il faut limiter le trafic de transit dans le centre de Nancy par le développement d'un réel anneau de desserte.

- Concertation à poursuivre en ligne et en mairies !

**ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion publique Centre-Ville Charles III
Concertation Piétonisation du centre-ville (23/03) – Salle Raugraff**
Mission Participation et Instances de quartier

Présence des élus :

- Mathieu Klein
- Thomas Souverain
- Areski Sadi
- Franck Muratet
- Charlotte Marrel
- Morand Perrin
- Mohamed El Ghazili
- Dahman Richter
- Estelle Mercier
- Evelyne Beaudeau
- Lionel Adam
- Bora Yilmaz
- Véronique Ernest
- Marc Tenenbaum
- Bora Yilmaz
- Valérie Jurin

OBJECTIFS :

- Présenter le projet, comment il s'est construit.
- Répondre à vos questions, entendre vos avis

PRÉSENTATION DIAPORAMA :

Présentation des principes du projet de pérennisation de la piétonisation :

- Zone apaisée pour une appropriation de tout l'espace-rue par les piétons (de façade à façade)
- Les ayants droit pourront toujours accéder à la zone piétonne
- Fermer physiquement les rues à l'aide de bornes escamotables avec totems de contrôle pour la gestion des accès
- Au cours de l'expérimentation de l'été 2021, des télécommandes ont été distribuées aux ayants-droits. Cette année, seront ajoutés un système de lecture de plaque d'immatriculation et un visiophone, où les demandes d'accès seront traitées par un opérateur disponible 24h/7j
- Nouveaux aménagements de voirie : en fonction de la configuration de la rue et des besoins en requalification, il s'agit de revoir l'aménagement de l'entrée ou sortie de zone piétonne, voire de requalifier le linéaire de la rue, d'ajouter de la végétalisation chaque fois que cela sera possible, ainsi que du mobilier.

Présentation des 3 options de périmètre (voir diaporama)

Principes d'accès et de circulation issue du P2M :

- Accès organisé autour d'un anneau de desserte qui entoure le centre-ville avec orientation vers le-s parking-s les plus proches en fonction de sa provenance, grâce à l'adaptation des panneaux de jalonnement dynamiques et statiques (panneaux affichant les parkings et le nombre de place déjà en place)
- Projet de création d'une application qui donnera en temps réel le nombre de places disponibles des parkings

- Au niveau du stationnement, il y a 8000 places de parking en ouvrage (+ 2000 hyper centre), l'analyse de l'occupation de ces parkings sur plusieurs périodes a permis de constater qu'ils ne sont saturés qu'en de rares occasions, à savoir notamment les week-ends de grands événements tels que le Livre sur la Place ou encore les fêtes de Saint-Nicolas ;
- Au niveau du stationnement, il est prévu notamment d'instaurer le tarif T2 sur les places sur voirie situées au nord du cours Léopold pour favoriser la rotation des véhicules et par conséquent d'améliorer la disponibilité des places pour les riverains. Les véhicules stationnement sur de longues durées seront dès lors orientés vers le parking de la Manufacture qui a un étage non occupé. Il faut ajouter que le prix du parking des Manufacture est moins chère au mois que de payer chaque jour 5€ à l'horodateur ;
- Projet de mettre en place plus d'arrêts minute aux abords de la zone piétonne pour les clients des commerces ;
- Pour les jours et week-end de grande affluence, lorsque les parkings sont saturés, il sera possible d'utiliser les parkings du rectorat et de la cité administrative ;
- Concernant les parkings en ouvrage, des études sont en cours pour renouveler et améliorer le système des chèques parking distribué par les commerçants à leurs clients, d'une valeur aujourd'hui de 1€ ;
- Réflexion sur l'augmentation de la durée de gratuité (de 30min à 1h ou 2h pour les parkings les moins fréquentés) ;
- Pour les parkings privés, une négociation est en cours avec Indigo pour instaurer un abonnement résident.

Les aménagements :

- Travail sur l'amélioration des entrées/sorties de la zone piétonne, travail qualitatif de visibilité et de réelle délimitation avec les autres rues ;
- Empêcher la circulation sur les trottoirs, par l'utilisation de la végétalisation et du mobilier, et éviter la multiplication de bornes ;
- Ces aménagements seront réalisés par étapes, avec tout d'abord la réalisation des ports d'entrée et de sortie d'ici à l'été 2022, puis les aménagements de requalification de voirie entre 2023 et 2025.

Les ayants-droits :

- Pendant 30 min : tous riverains et commerçants
- Pendant 45 min : PMR
- Aux livraisons aux horaires habituels (6-11h) avec cas particuliers 24h/7j (pharmacie, transports de fonds)
- Sociétés, le temps de leur intervention (travaux, dépannages, professions sanitaires, etc)
- Services publiques (train touristique, la navette Citadine, agents municipaux, etc)
- Et autres cas particuliers (taxis, groupe La Poste, etc.)

Concertation en ligne sur les options de périmètre sur [PARTICIPEZ.NANCY.FR](https://participez.nancy.fr) du 28 mars au 11 avril.

TEMPS D'ÉCHANGE ET DE DISCUSSION :

QUESTIONS

Q : Le projet de piétonisation porté par la Ville est très sympathique mais pas très ambitieux. Vu l'augmentation phénoménale des coûts de l'énergie aujourd'hui, il convient de limiter fortement l'impact de la voiture en ville (pollution en moins, convivialité, apaisement) via l'usage par les automobilistes des axes périphériques. En référence, la ville de Pontevedra (Galice, Espagne, 83 000 habitants) où le piéton est roi et le chiffre d'affaire des commerçants en progression (baisse de 90 % de la circulation automobile en hyper centre, prix européen de la mobilité !) alors même que le projet avait rencontré une forte réticence des commerçants.

Q : La piétonisation de la rue Gambetta est incompréhensible. Comment faire pour rentrer chez soi venant de la gare, alors qu'en heures de pointe la circulation rue Saint Nicolas est très dense (on continuera à tourner une demi-heure avant de rentrer chez soi).

Q : Une commerçante (Réjan) opposée au projet réclame auprès de la Ville des éléments chiffrés permettant de démontrer que la piétonisation fonctionne bien (activité commerciale déjà fortement éprouvée par la crise sanitaire et les manifestations sociales récurrentes...)

Q : Un commerçant indépendant n'est pas opposé au projet mais déplore la méthode et le côté hâtif de l'expérimentation. Selon lui, le projet doit être mieux préparé, réfléchi, ce qui nécessite de prendre son temps.

→ Cela va engendrer de la pollution sur les rues adjacentes

→ Pourquoi intégrer la rue Gambetta alors que celle-ci n'a pas fait l'objet d'expérimentation ?

→ Les touristes en provenance de la capitale vont-ils faire le tour de la ville pour pouvoir stationner ?

Q : Favorable au projet de piétonisation mais inquiet au sujet de la suppression des places de stationnement et l'impact sur le tarif des abonnements.

Q : Un commerçant opposé à la piétonisation car le centre-ville est inadapté à cela.

→ La rue Saint Jean est dans un état délabré, la rue des Ponts aussi.

→ La piétonisation à Metz a plutôt renforcé Aulny

→ Comment les clients vont-ils acheter du mobilier lourd ?

→ Nous n'avons pas été concertés

→ Les flyers d'invitation ont été distribués en catastrophe

→ Souhait d'une rencontre avec le développeur du centre-ville.

Q : Une commerçante de la rue du Pont Mouja plutôt favorable au projet mais, mentionne l'état des parkings environnants :

→ Clients souvent bloqués parking Saint Dizier (bouchons permanents à partir de 15h rue du Pont Mouja)

→ Étroitesse des places de stationnement du parking du marché.

→ Quelles avancées sur Vaudémont, caserne Thiry, Rectorat, Cité administrative ? Toujours rien.

Q : Le projet de piétonisation ne rassure pas, ne présente pas les avantages/inconvénients. Il pénalise fortement le chiffre d'affaire des commerçants et contribuera à la baisse de leur future retraite.

Q : Quels moyens sont envisagés pour l'efficacité des bornes de contrôle, il y a un risque de générer des files d'attente aux entrées.

→ Quel coût en personnel pour traiter les demandes des usagers,

→ Et en cas de grève, ne risque-t-on pas une paralysie du système ?

Q : Un riverain favorable à ce dispositif. Il convient en effet de prendre en considération les évolutions sociétales et environnementales, il nous faut un centre-ville fort, attractif et apaisé. Cependant la problématique de livraison nécessite un gros travail de réflexion.

Q : L'expérimentation de la piétonisation n'a pas permis de mesurer l'amélioration de la qualité de la vie.

→ L'usage de l'auto-partage n'est pas mentionné dans le projet.

Q : En considérant que 70 % des clients du centre-ville viennent de l'extérieur de Nancy, pourquoi cette précipitation, pourquoi ne pas refaire les tests ?

- Quelle campagne de communication prévue ?
- Quid de la végétalisation du Cours Léopold (depuis 2010!)

Q : D'après une commerçante de la rue des Dominicains, la gratuité des transports en commun ne règle rien car la clientèle, essentiellement de l'agglomération nancéienne, souvent CSP+, se déplace en voiture, pas d'usage des parkings en ouvrage (climat anxiogène).

Q : l'AVQ Léopold Ville Vieille accueille favorablement le projet de piétonisation, garantie de progrès pour la qualité de vie du centre-ville. En référence, la Ville de Rennes a construit le plateau piétonnier le plus dense de France, alors qu'une réticence assez forte s'exprimait au départ.

Q : Une commerçante de la rue Stanislas dénonce le faible niveau de concertation et d'écoute et de dialogue.

Q : Piétonner la rue Gambetta interroge le sens de circulation des rues car la clé de la réussite du projet réside dans la qualité de l'acheminement des flux.

Q : Propositions d'un commerçant de la Vieille Ville :

- Construction d'un parking aérien en lieu et place du bâtiment de l'ENSIC (une fois détruit)
- Mise en place des navettes d'acheminement vers les parkings
- Aménagement du secteur Citadelle.

RÉPONSES

Areski Sadi :

Le projet de piétonisation ne consiste certainement pas à torpiller votre chiffre d'affaires. Nous devons faire des concessions les uns les autres sans opposition entre les riverains et les commerçants. Un rapport parlementaire indique que retrouver le dynamisme en centre-ville passera par la mise en œuvre de moyens permettant aux personnes de s'y promener de façon sécurisée.

- Je rencontrerai le commerçant « aux gros volumes ».
- S'agissant de l'état de la rue Saint Jean, la Ville et la Métropole sont attentifs.

Mathieu Klein :

Nous ne suivons pas les opposants, mais nous sommes disposés à travailler sur les impacts générés. C'est un accompagnement de la puissance publique des conséquences préalablement mesurées et objectivées et devant aboutir à des solutions concrètes et opérationnelles.

- Il y a des chemins plus rapides depuis la gare jusqu'à la rue Saint Nicolas sans passer par la rue Gambetta.
- Les clients devant retirer des marchandises pourront accéder à la zone piétonne
- Nous proposerons autant de rencontres possibles pour affiner les solutions opérationnelles.
- Sur le sens de la circulation, il conviendra d'organiser une réunion avec la métropole
- Nous pouvons raisonnablement affirmer que ce dispositif va favoriser une meilleure dynamique du Centre-ville. Il faut se souvenir que la piétonisation de la place Stanislas avait suscité des réticences, pour les résultats observables aujourd'hui.

Marie Brigeot :

- Le fonctionnement des bornes de contrôle sera optimal grâce à l'ensemble des équipements des totems (télécommande, lecteur de plaque d'immatriculation et visiophone)

→ Par ailleurs les clients des hôtels disposeront d'un système de code d'identification à la réservation, leur permettant d'accéder à la zone pour déposer personnes ou bagages à l'hôtel concerné

→ Les bornes seront placées en retrait, permettant à un véhicule lourd ou léger de se tenir devant la borne sans obstruer la circulation de la voie adjacente.

Franck Muratet

→ Sur la stratégie commerciale, il convient de prendre en considération tout l'environnement dans lequel on évolue (sécurité, risques de collision récurrents, nuisances sonores, pics de chaleur et de pollution, etc.)

→ Quelques chiffres sur les aspects économiques : 4900 établissements commerciaux, soit 24000 emplois sur la métropole. En 2013, une étude de SCALEN indiquait que les Pôles d'activité périphériques à Nancy ont vu leur chiffre d'affaire progresser au détriment du cœur d'aglo.

→ En 2021 l'évolution fulgurante du e-commerce a modifié la relation au commerce traditionnel

→ Sur les tests, il y a toujours une période d'ajustement. On ne change pas les habitudes en 3 semaines.

→ Sur la méthode : lister les difficultés, les traiter, travailler avec les corps intermédiaires (associations, chambre de commerce etc.)

Mathieu Klein :

En conclusion de cette réunion :

→ Nous réaffirmons très clairement la tenue d'autres rencontres.

→ Sur les 3000 places en surface recensées dans la ville, le dispositif de piétonisation va générer la suppression de 156 places maximum dans l'option de périmètre la plus étendue. A noter que la ville dispose d'un nombre de places de stationnement supérieur à la moyenne nationale (5600), mais celles-ci sont très mal utilisées, d'où un travail très important sur le jalonnement dynamique et la promotion des parkings

→ La piétonisation du centre-ville est un projet au long cours qui s'inscrit dans une dynamique de transformation urbaine qui va se poursuivre entre ALSTOM, les hôpitaux par exemple et qui vise le gain de nouveaux habitants et donc de nouveaux clients pour les commerçants.