

| Axe 2 | Accélérer l'essor des mobilités durables et décarbonées

Action cadre

AC2.A1 - Mettre en œuvre le Plan Métropolitain des Mobilités (P2M) et compléter les dispositifs pour accélérer l'essor des carburations alternatives

► Orientation 3 : Accompagner le développement des carburations alternatives

Contexte et enjeux

Un million de déplacements s'effectuent quotidiennement dans la Métropole du Grand Nancy, dont la moitié d'entre eux font moins de 3 km. Pour répondre aux enjeux de transition écologique et aux évolutions des modes de vie, il est indispensable de remodeler les déplacements sur le territoire.

Le Plan Métropolitain des Mobilités, adopté en novembre 2021, porte des objectifs ambitieux pour garantir des mobilités efficaces, apaisées, décarbonées et solidaires, avec un déploiement progressif sur 15 ans. Il fixe 4 objectifs :

- Offrir des solutions de mobilité multiples et complémentaires, adaptées à tous, en facilitant le passage de l'une à l'autre ;
- Favoriser un meilleur partage de l'espace public avec plus de place pour les piétons et les cyclistes ;
- Permettre aux habitants des territoires voisins d'accéder plus facilement à la Métropole ;
- Retrouver le plaisir de vivre la ville et de s'y déplacer en toute sécurité.

Par ailleurs, la loi Climat et Résilience prévoit l'obligation pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants de créer une Zone à Faible Émissions mobilité (ZFE-m) sur leur territoire à l'échéance du 31 décembre 2024, et la Métropole du Grand Nancy est lauréate de l'appel à projet « ZFE » lancé par l'ADEME en 2018. Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la mise en place en juin 2021 de la circulation différenciée lors des pics de pollution sur le territoire de la Métropole.

Animation Métropole Grand Nancy

Pilotage	Services associés
Direction du Climat et de la Transition Énergétique	Direction des Mobilités Direction Développement économique

Description et finalités de l'action cadre

Cette action cadre doit permettre de compléter les mesures prioritaires dans le P2M sur le report modal en renforçant l'axe de la décarbonation du parc de véhicules roulants. Pour cela, la Métropole souhaite se doter de tous les outils mobilisables, afin de développer une politique robuste permettant d'accélérer l'essor des carburations alternatives, pendant nécessaire des actions engagées sur l'apaisement des déplacements et la diversification des modes de transports à l'échelle métropolitaine.

Mesure 1 : Mettre en œuvre la ZFE-m en accompagnant l'ensemble des usagers dans cette transition

La Métropole du Grand Nancy a engagé la création d'une ZFE-m afin de protéger la santé des populations. Les objectifs que la Métropole fixe à la ZFE-m sont :

- Réduire les émissions de polluants atmosphériques (NO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) pour améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des riverains aux polluants atmosphériques ;
- Favoriser l'émergence d'une logistique urbaine durable sur le territoire ;
- Favoriser l'évolution du report modal vers les mobilités actives et l'usage partagé de la voiture ;
- Co-construire une ZFE-m avec le grand public, les parties prenantes et les territoires voisins.

Les modalités de la ZFE-m s'adresseront à deux publics : les professionnels, avec une attention particulière aux entreprises logistiques et notamment aux entreprises de transport de marchandises, ainsi que les habitants. Pour cela, la Métropole du Grand Nancy engage simultanément une étude de préfiguration d'une ZFE-m et l'identification des mesures compensatoires et d'accompagnement du dispositif. Une fois ces deux études finalisées, la Métropole du Grand Nancy définira les modalités de mise en œuvre (dispositif d'accompagnement, pilotage, etc.) et de suivi de la ZFE-m, avec pour objectif la création d'une ZFE-m pour le 1er janvier 2025.

Pilote	DCTE	Partenaires
--------	------	-------------

Mesure 2 : Déployer une offre de conseil et d'aide à la mobilité

La Métropole souhaite se doter d'un outil d'accompagnement des usagers avec une attention particulière au risque d'exclusion des précaires dans les ZFE. L'objectif, sera de proposer un service permettant de faciliter l'accès aux modes de déplacements alternatifs, auprès de l'ensemble des usagers du territoire. Ce service, permettra de :

- Diffuser de l'information multimodale ;
- Sensibiliser aux mobilités alternatives au travers divers temps d'animation ;
- Conseiller les usagers des transports dans leur choix de modes de déplacements quotidiens et occasionnels
- Proposer et mettre à disposition des services de mobilité pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme (réservation de transports à la demande, services pour les vélos, entretien ou encore location de véhicules intermédiaires, etc...) ;
- Instruire les demandes d'aide à la mobilité qui seront mises en œuvre dans le cadre de la ZFE-m ;
- Animer la gouvernance et assurer la mise en réseau d'acteurs locaux ;

Pilote	DCTE	Partenaires
--------	------	-------------

Mesure 3 : Mettre en œuvre le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques

La Métropole, titulaire de la compétence IRVE, s'est engagée en 2022 dans la formalisation d'une stratégie de déploiement des bornes de recharge au travers de l'élaboration d'un SDIRVE, afin d'accélérer leur déploiement et d'en assurer la cohérence territoriale. Il s'agira à présent de le piloter et de suivre sa mise en œuvre.

Le schéma directeur a pour objectif de planifier les modalités de déploiement des stations de recharge ouvertes au public sur un territoire, tous maîtres d'ouvrage confondus, avec la collectivité comme chef d'orchestre du développement de l'offre à un horizon de temps opérationnel (3 ans) et prospectif (> 5 ans) avec des objectifs précis (nombre de point de charge, puissance) à une maille géographique fine. Le SDIRVE est construit simultanément et conjointement avec celui du SDE 54, pour le territoire départemental.

Pilote	DCTE	Partenaires	SDE 54, Développeurs, Syndicat d'électricité
--------	------	-------------	--

Mesure 4 : Mobiliser les acteurs économiques en faveur d'une conversion des flottes (bioGNV, hydrogène, électrique, etc.)

La Métropole souhaite s'engager dans le plan régional « motorisations à faibles émissions » qui vise à l'accélération de la transition énergétique pour les transports. Il comprend des aides financières pour les acteurs économiques et les collectivités, s'intéresse à la formation professionnelle, et aux véhicules assurant les transports routiers interurbains dont la Région est l'autorité organisatrice, ainsi que sa flotte interne.

En ce sens, la Métropole du Grand Nancy souhaite consolider une stratégie globale de déploiement de stations de carburants propres (électrique, hydrogène, GNV, Bio-GNV, GPL) permettant à la fois d'établir un diagnostic de la situation actuelle, tant technique qu'organisationnelle, de qualifier et quantifier les besoins existants et à venir, et de dimensionner des solutions pouvant y répondre. Cette stratégie devra permettre de préciser le rôle de la Métropole, et d'assurer une vision convergente de l'essor des infrastructures de carburations alternatives (approche multi-énergie). Elle contribuera par ailleurs à faciliter l'adaptation des professionnels, ainsi que des acteurs du transport et de la logistique à la mise en place de la ZFE-m, et s'inscrit dans le cadre du Schéma Logistique Urbain métropolitain, notamment pour le verdissement des flottes.

Pilote	Partenaires	SCALEN (études et enquêtes), Multipôle
--------	-------------	--

Mesure 5 : Poursuivre la décarbonation du parc de véhicules métropolitain et délégataires

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 fixe l'obligation d'acquérir 30 % de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2024, 40 % du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029, et 70 % à compter du 1er janvier 2030. Pour y parvenir la Métropole doit agir sur son propre parc et sur les véhicules des délégataires.

- **La conversion du parc métropolitain** : renouvellement des véhicules les plus anciens vers des nouvelles générations (véhicules moins consommateurs de carburant ou véhicules électriques), ainsi que la conversion des citadines et des petits utilitaires par des véhicules électriques avec un objectif de 40% du parc décarboné en 2030. Par ailleurs l'optimisation du parc est une préoccupation constante des services à poursuivre et amplifier : en favorisant les modes alternatifs pour les déplacements professionnels courts et en renforçant les véhicules partagés en pool pour les plus longs.
- **Concernant la délégation de transport en commun**, le P2M prévoit la décarbonation progressive des lignes 1 à 5. Le nouveau trolley, ligne 1, dont les travaux d'infrastructure débutent en 2023, sera en service pour 2025. Les 60 bus à haut niveau de service des lignes 2 à 4 et de la nouvelle ligne 5 sont planifiées pour être 100% électriques en 2030. Le PCAET quant à lui planifie la conversion du reste de la flotte (130 véhicules) pour un parc 100% électrique en 2036.
- **Le parc de bennes à ordures ménagères**, en délégation lui aussi, doit poursuivre son évolution vers des camions GNV (environ 2/3 du parc aujourd'hui), avec une réflexion pour s'orienter vers un approvisionnement en bioGNV. La métropole reste en veille sur l'évolution des motorisations à l'hydrogène.

En complément au renouvellement du parc, la Métropole continue à sensibiliser et former l'ensemble des utilisateurs de véhicules travaillant au sein de l'administration à l'éco-conduite. L'objectif est que 100% des chauffeurs métropolitains soient formés à horizon 2026.

Pilote	Pôle ressources	Partenaires
--------	-----------------	-------------

Moyens et ressources

Budget de fonctionnement	Budget d'investissement
► Accompagnement à la conversion des véhicules : 6 M€ à horizon 2030 (pour accompagner environ 2000 conversions) ► Fonctionnement de l'offre de conseil en mobilité : 125k€ / an (entre 2.5 ETP) ► Etude plan « motorisations à faibles émissions » Région Grand Est : à estimer	► Moyens de décarbonation du parc métropolitain : 16 M€

Objectifs et indicateurs

Objectifs et impacts	Indicateurs de suivi
► Réduire la pollution atmosphérique ► Baisse de consommation : 2.25 GWh ► Baisse d'émission : 0.75 kteqCO2	► ZFE-m mise en œuvre ► Part de véhicules décarbonés ► Nombre de conseils délivrés ► Nombre de stations / infrastructures ► Volume flotte décarbonée

Calendrier

2023	2024	2025	2026	2027	2028
ZFE : Diagnostic Scénarisation Mesures compensatoires		Mise en place, déploiement, accompagnement			
Préfiguration du service de conseil et aide à la mobilité		Déploiement et animation du dispositif			

Elaboration du SDIRVE	Mise en œuvre et pilotage		Evaluation et actualisation
Evaluation des besoins relatifs à la migration des flottes	Planification territoriale des infrastructures d'avitaillement	suivi du déploiement des infrastructures	
Décarbonation du Parc : Phase 1			Décarbonation du Parc : Phase 2
Décarbonation P2M (Trolley, lignes 2 à 5)			
			Décarbonation réseau complémentaire

Contexte et enjeux

Le schéma régional de développement économique (SRDEII6) de la Région a identifié la logistique comme l'une des 4 filières d'intérêt régional. Le Sud Lorraine, par sa situation centrale en Grand Est, est un pôle économique majeur pour la logistique dans la région, avec une double dimension territoriale : il met en liaison à la fois l'Alsace avec le bassin parisien et le Benelux avec le sillon rhodanien. Par ailleurs, le contexte légal européen et national, notamment à travers la LOM, pousse les entreprises de la chaîne logistique à œuvrer sur le sujet des nouvelles énergies décarbonées, accélérant la migration des flottes de transport vers des véhicules moins émetteurs.

La Métropole et les partenaires économiques du territoire ont déjà engagé plusieurs initiatives permettant de favoriser une décarbonation du transport de marchandise notamment sur l'immobilier logistique, avec le déploiement du centre de Distribution des Marchandises, Espaces de Logistique Urbaine et le projet de marché d'Intérêt local (étude des fonctions en cours). La Ville de Nancy a également travaillé au dynamisme commercial avec des actions de cyclo-logistique, et des circuits de proximité ont été développés tels que « Achetez-grandnancy.fr ». Enfin, la Métropole agit au travers le plan vélo pour favoriser l'intégration du plan national en faveur de la cyclo logistique.

Description et finalités de l'action

Pour garantir une organisation fluide, rationnelle et efficace du transport de marchandises, l'enjeu de l'optimisation de la livraison routière est fondamental. Ainsi des espaces logistiques urbains (ELU), de proximité (ELP) ou encore de Centres de Mutualisation (CDM), devront être aménagés pour assurer une logistique durable du dernier kilomètre. Il convient également de valoriser les modes alternatifs, à faibles émissions (cyclologistique, logistique fluviale...) et de développer l'intermodalité pour le fret, en exploitant au mieux les potentialités qu'offrent les infrastructures ferroviaires et fluviales du territoire.

Afin de permettre une décarbonation des transports de marchandise, il est impératif pour la Métropole de se doter d'un schéma de fret et de logistique urbaine. Ce schéma, qui se concrétisera par une charte impliquant l'ensemble des partenaires, doit permettre de répondre aux nouveaux modes de consommation et renforcer l'attractivité des entreprises. La Métropole se chargera alors de la mise en œuvre de ce schéma.

La mise en œuvre du schéma de logistique métropolitaine doit permettre d'investir collectivement des études d'opportunité puis des chantiers opérationnels, comme le renforcement du maillage des stations d'avitaillement Gaz (BioGNV), et l'anticipation éventuels du déploiement de stations Hydrogène en lien avec le développement d'une stratégie métropolitaine sur ces carburations. Seront aussi intégrés à la réflexion les moyens de recouvrer des capacités logistiques, tels que la transformation d'actifs tertiaires ou commerciaux en bâtiments logistiques, ou l'opportunité de faire une plate-forme mobile via une barge sur le canal de la Marne au Rhin, en analysant les cibles et les moyens du transfert modal entre le routier et le fluvial.

Une attention particulière portera sur l'évolution induite des flux routiers, notamment sur la densification et la fréquence de ces mobilités. Enfin, les opportunités de développer la logistique inverse seront étudiés (mutualisation déchets ; lien avec la politique d'économie circulaire).

Pilote

Direction Développement économique
Direction des mobilités

Partenaires

SCALEN
Acteurs économiques

Moyens et ressources

Budget de fonctionnement

► A définir

Budget d'investissement

► A définir

Objectifs et indicateurs

Objectifs

► Adopter le schéma de logistique urbaine

Indicateurs de suivi

► Part des livraisons effectuées en mode alternatif
► Hausse des infrastructures de recharge

Calendrier

2023	2024	2025	2026	2027	2028
Charte et plan d'actions Logistique Urbaine	Mise en œuvre et suivi		Bilan et mise à jour	Mise en œuvre et suivi	

Contexte et enjeux

L'utilisation partagée des véhicules individuels est un levier majeur pour favoriser la réduction du nombre de véhicules en circulation, tout en offrant une solution plus souple aux usagers, notamment dans les zones mal desservies par le réseau de transport en commun. Covoiturage ou autopartage sont ainsi des alternatives permettant de favoriser la « mutualisation » de véhicules légers.

L'article 124 de la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 prévoit la possibilité d'expérimenter, pendant 3 ans, sur les autoroutes et voies express à réseau routier national et des réseaux départementaux desservant une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m), des voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants, aux véhicules de transports collectifs, aux taxis et aux véhicules à très faible émission. L'objectif est que ces voies (dites 'VR2+') puissent faire l'objet d'études de flux et de demande afin d'être mises en place rapidement et de manière réversible, pour encourager le recours aux mobilités partagées.

La Métropole encourage ainsi l'usage de l'autopartage avec Citiz Lorraine qui, en 2016, représentait un total de 71 364 kilomètres parcourus grâce à l'autopartage, ainsi que la pratique du covoiturage, en mettant à disposition des usagers deux aires de départ ou d'arrivée au niveau du Technopôle de Brabois, sur l'Avenue de Bourgogne. En parallèle, le dispositif TechnoStop, mis en place en 2014 sur le Plateau de Brabois, regroupe trois aires de covoiturage spontané, dont la mise en œuvre s'est faite dans le cadre du PDiE du Technopôle de Brabois

Description et finalités de l'action

La Métropole entend mener des actions en faveur des solutions alternatives et complémentaires à la voiture individuelle. Au-delà du report modal vers les transports en commun et les modes actifs, la Métropole s'engage auprès de ses partenaires à poursuivre le développement du covoiturage, de l'autopartage et de tout autre leviers permettant de regrouper les déplacements et réduire le nombre de véhicules en déplacement des parkings relais à proximité des axes ferroviaires. Ainsi, la Métropole souhaite travailler de concert avec la Multipôle et le Département dans le but d'inscrire cette action à l'échelle du bassin de Mobilités.

Actuellement, l'enjeu se situe au niveau du bassin de vie puisque la moitié des déplacements sur le territoire Métropolitain a pour origine ou destination une commune en dehors de ses limites.

- Les solutions actuelles en matière d'autopartage, telles que Citiz, seront à analyser, notamment sur leur adaptation aux besoins actuels et les évolutions souhaitables : déploiement de nouvelles stations, consolidation de l'offre en matière de véhicules, partenariat avec des utilisateurs potentiels.
- Concernant le renforcement du covoiturage, il s'agira notamment de travailler sur la mise en relation entre usagers du territoire, et plus globalement du bassin de vie. Cela pourra se traduire par des actions d'information/sensibilisation des usagers, mais également en travaillant avec les employeurs dans le cadre du déploiement des plans de mobilité. Il sera par ailleurs nécessaire d'identifier les potentiels besoins de parkings de covoiturage associés, et complémentaires de l'offre « classique ».
- Enfin, concernant le covoiturage spontané, il s'agira, sur la base du retour d'expérience du dispositif TechnoStop, d'identifier les potentiels axes d'intérêts pour déployer de nouvelles lignes.

Pilote

Direction des mobilités / Multipole

Partenaires

Moyens et ressources

Budget de fonctionnement

- A définir

Budget d'investissement

- A définir

Objectifs et indicateurs

Objectifs

- Hausse du taux de remplissage des véhicules de +20%

Indicateurs de suivi

- Nombre de covoitureurs sur les applications locales
- Nombre de réservation des solutions d'autopartage
- Réduction du nombre de véhicules en circulation

Calendrier

2023	2024	2025	2026	2027	2028
Analyse des solutions actuelles et identification des évolutions					
Mise en œuvre des solutions de facilitation					
Promotion des mobilités partagées					

Contexte et enjeux

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose, aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site, d'insérer un volet « mobilités » dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO), menées avec les partenaires sociaux. À défaut d'accord entre les représentants syndicaux et l'employeur sur ce volet mobilité, ce dernier se voit dans l'obligation d'élaborer un plan de mobilité employeur (L. 2242-17 du code du travail, L.1214-8-2 du code des transports). L'objectif est ainsi d'optimiser les déplacements professionnels, de réduire l'impact environnemental de l'entreprise et d'améliorer la qualité de vie des salariés. Actuellement, l'Agence Scalen coordonne six Plan de déplacements interentreprises (PDIE), pilotés par chacune des associations d'entreprises sur les sites d'activités concernés.

Concernant les collectivités territoriales, elles ne sont pas concernées par les NAO, ni soumises à l'obligation de réaliser un PDME. En revanche, dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération de Nancy, si les administrations ne sont pas la cible première de l'action cadre visant à la promotion des plans de mobilité, il est rappelé qu'une circulaire de décembre 2008 du Premier Ministre demande également aux principaux sites administratifs de réaliser un Plan de Déplacement d'Administration.

Description et finalités de l'action

La Métropole souhaite renforcer son action afin de démultiplier les démarches de plan de mobilité à l'échelle du territoire métropolitain. Pour cela, elle compte :

Soutenir le déploiement des plans de déplacement inter-entreprises (PDIE) mis en place par les ATP :

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la Métropole est légitime pour animer, conseiller et faciliter la démultiplication des PDM sur le territoire. Ainsi elle participe déjà à l'animation des Plans de déplacement inter-entreprises (PDIE) et encourage chaque entreprise à rejoindre le PDIE de son secteur. Par ailleurs, la mobilité est un axe prioritaire pour les ATP dans le cadre du projet « Territoire exemplaire ». De ce fait, en 2022, 4 PDIE sont en cours sur les ATP suivantes :

- Technopôle de Brabois - NbTech (depuis 2011)
- Rives de Meurthe (premières actions en 2017)
- Saint-Jacques Activités (lancement en 2021)
- La Grande Sapinière (lancement en 2022)

Les fêtes de la mobilité peuvent constituer des événements phares des PDIEs, démonstrateurs des différentes actions (développement covoiturage, subvention pour achat mode de déplacement doux, concertation sur les modes de déplacements, ...).

Développer les PDIA sur le territoire

La métropole du Grand Nancy héberge de nombreuses administrations qui totalisent un grand nombre de salariés. Un plan de mobilité inter-administrations piloté par la préfecture regroupant les établissements du centre de Nancy est en cours d'élaboration. Sur cet exemple, et dans la lignée de ce qui est entrepris pour les PDIE, le Grand Nancy s'engage à étudier le développement des PDIA à commencer par ses propres sites notamment les bâtiments Kennedy et Chalnot.

Pilote	Développement économique, mobilités	Partenaires	SCALEN, ATP
--------	-------------------------------------	-------------	-------------

Moyens et ressources

Budget de fonctionnement	Budget d'investissement
► PPA SCALEN	►

Objectifs et indicateurs

Objectifs	Indicateurs de suivi
► Déployer un PDIE sur toutes les ATP	► Nombre d'entreprises adhérentes
► Assurer un suivi des Plans de Mobilité	► Nombre de PDM déposés

Calendrier

2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Mise en place avec SCALEN			Animation	
PDIA Métropolitain : Bilan et PA	Animation		Evaluation et ajustements	Animation	