



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

# PLUi HD DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY

---

## PADD Orientations

---

**Document approuvé - Novembre 2025**



PLUi HD DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY  
PADD | ORIENTATIONS

# Sommaire

LE CADRE JURIDIQUE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)	5
LE PADD, OU COMMENT SE DÉCLINE LE PROJET DE TRANSFORMATION MÉTROPOLITAINE	7
LES DÉFIS - UN PROJET DE TRANSFORMATION MÉTROPOLITAINE POUR RELEVER LES DÉFIS DE L'ATTRACTIVITÉ, DES TRANSITIONS ET DES SOLIDARITÉS	8
• Défi 1 / Le défi de l'attractivité pour une Métropole entreprenante et innovante	8
• Défi 2 / La transition vers un nouveau mode de développement pour relever le défi de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique	10

## OFFRIR UN NOUVEL ÉLAN A L'ATTRACTIVITÉ ET AU RAYONNEMENT DE LA MÉTROPOLE 13

1   RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE	14
• Assurer et renforcer l'accessibilité de la Métropole nancéienne	14
• Penser les mobilités à l'échelle du bassin de Nancy	15
• Favoriser le développement économique et la création d'emplois au sein de la Métropole	16
2   RENOUELER LA STRATÉGIE DE RAYONNEMENT AU SERVICE DE LA PROMOTION DU TERRITOIRE	20
• Accroître le rayonnement des fonctions métropolitaines du Grand Nancy	20
• Renforcer le positionnement de la Métropole du Grand Nancy en tant que pôle commercial métropolitain majeur du Grand Est	21
• Développer le tourisme d'affaires et de loisirs	23
3   VALORISER LES PATRIMOINES NATURELS, HISTORIQUES ET CULTURELS DE LA MÉTROPOLE	23
• Renforcer l'image de la « Métropole-Nature »	23
• Valoriser et mettre en valeur les sites patrimoniaux de la Métropole	24
• Assurer le bien-être des habitants et la bonne santé environnementale du territoire	24
4   PRODUIRE UNE OFFRE RÉSIDENIELLE POUR UNE MÉTROPOLE ACCUEILLANTE	26
• Produire une offre de logement suffisante, adaptée et diversifiée	26
• Renforcer la qualité du parc existant	26
5   CONFORTER LE RÔLE MAJEUR DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION	28
• Poursuivre la valorisation économique et commerciale du cœur métropolitain	28
• Reconquérir une qualité résidentielle dans le centre historique	29
• Aménager un cœur d'agglomération de qualité	29

## **CONFORTER UNE MÉTROPOLE DU BIEN VIVRE ENSEMBLE** 31

- 1 | ENCOURAGER LA VILLE DES PROXIMITÉS : VERS LA METROPOLE DU ¼ D'HEURE 31
  - Répondre aux besoins de proximité 31
  - Favoriser l'usage des modes actifs pour les déplacements de courtes distances 33
  - Favoriser une agriculture périurbaine répondant aux besoins de la population 33
- 2 | PROMOUVOIR UN HABITAT DE QUALITÉ POUR TOUS 35
  - Assurer les équilibres résidentiels 35
  - Poursuivre la recomposition urbaine et l'effort de mixité des quartiers de la politique de la ville (NPRU) 36
  - Adapter l'habitat existant et la production neuve aux besoins spécifiques de la population 36
  - Répondre aux besoins de toutes les populations 37
- 3 | CONSTRUIRE UN PROJET GLOBAL DES MOBILITÉS DE DEMAIN 38
  - Le Plan Métropolitain des Mobilités pour révolutionner les déplacements 38
  - Adapter les services de mobilités aux besoins des usagers 40
  - Favoriser la multimodalité et l'intermodalité 42
  - Prendre en compte les évolutions des usages et des comportements 42

## **S'ENGAGER POUR UNE MÉTROPOLE CONVIVIALE ET VERTUEUSE** 45

- 1 | AMÉNAGER UNE MÉTROPOLE NATURE 45
  - Assurer la préservation et la mise en valeur de la biodiversité au sein de la trame verte et bleue 46
  - Valoriser la nature en ville 47
  - Adapter le développement de la Métropole aux risques et aux nuisances 48
- 2 | PROMOUVOIR LA QUALITÉ URBAINE 50
  - Construire la ville de demain en privilégiant des formes urbaines diversifiées, innovantes et qualitatives 50
  - Rendre la ville agréable en s'appuyant sur le patrimoine, les identités locales et les espaces publics 51
  - Renforcer l'identité de la Métropole par la mise en scène paysagère du territoire et la structuration des franges urbaines 52
- 3 | ENCOURAGER LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE ET BIEN GÉRER LES DÉCHETS 53
  - Gérer le foncier de manière économe 53
  - Réduire les consommations d'énergie et produire des énergies renouvelables 55
  - Informer sur l'état et la capacité des réseaux (Enedis, GRDF, chaleur urbaine, etc.) et anticiper les nouveaux besoins 55
  - Poursuivre le développement des communications numériques 56
  - Limiter la production de déchets à la source et bien les valoriser 57



# PADD | Orientations

## Le cadre juridique du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

■ **Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) exprime la vision stratégique du développement territorial et, conformément à l'article L151 5 du Code de l'urbanisme, définit :**

- 1 | Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- 2 | Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Pour la réalisation des objectifs de réduction d'artificialisation des sols, il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

■ **Par ailleurs, dans le cadre du volet habitat du PLUi tenant lieu de Programme local de l'habitat (PLH), conformément à l'article L302 1 du Code de la construction et de l'habitation, le Programme local de l'habitat définit sur 6 ans les principes et objectifs d'une politique visant à :**

- répondre aux besoins en logements et en hébergement,
- favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale,
- améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées

en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

■ **De plus, le Plan local d'urbanisme tenant lieu de Plan métropolitain des mobilités (ex-Plan de déplacements urbains) poursuit les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du Code des transports.**

Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il vise ainsi à assurer :

- 1 | **L'équilibre durable** entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
- 2 | **Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

- 3 | L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4 | La diminution du trafic automobile ;**
- 5 | Le développement des transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6 | L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7 | L'organisation du stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
- 7 bis | La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville** afin notamment de réduire l'entrée dans la Métropole de certains automobilistes, en particulier les navetteurs, en leur proposant des solutions d'intermodalité. Cette structuration des parkings respectera un principe de hiérarchisation concentrique avec en premier lieu des parkings-relais de grande capacité dans les pôles d'échanges multimodaux du bassin de vie (gares et haltes ferroviaires, points d'arrêts des autocars régionaux), ce qui nécessitera une coopération interterritoriale entre la Métropole, les intercommunalités voisines, la Région et le Département. Un second niveau sera constitué de parking-relais de capacité moyenne à grande, localisés aux portes de la Métropole et connectés aux lignes de transport collectif et aux axes cyclables structurants. Un troisième niveau comptera des parkings-relais intermédiaires internes à l'agglomération, localisés préférentiellement à proximité des nœuds routiers et eux aussi connectés aux réseaux TC et cyclable. Enfin, les parkings de proximité en ouvrage proposeront une offre d'abonnement accrue pour les résidents.
- 8 | L'organisation des conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9 | L'amélioration du transport des personnels** des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 9 bis | L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnels des établissements scolaires** en encourageant ces publics spécifiques à avoir recours aux modes de transport collectifs, partagés et actifs.
- 9 ter | L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau.** La LOM impose d'actualiser ou à défaut de réaliser des diagnostics de sécurité routière des passages à niveau, ce qui incombe aux gestionnaires de voirie et d'infrastructure. Il s'agit enjeu de sécurité ferroviaire et routière qui vise à

intégrer la contrainte du franchissement dans la planification urbaine et les opérations d'aménagement, avec notamment la prise en compte de la croissance des trafics potentiels (véhicules, cyclistes, piétons, etc.) liée au projets urbains.

- 10 | L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11 | La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

## Le PADD, ou comment se décline le projet de transformation métropolitaine

L'agglomération nancéienne a forgé au fil de son histoire une identité singulière, riche d'une architecture, de paysages et d'une esthétique où dialoguent nature et culture. A l'aune des défis du XXIème siècle, en particulier du réchauffement climatique ou de l'érosion de la biodiversité, les Grands-Nancéiens ont largement exprimé lors des réunions publiques ou dans les ateliers de co-production de la ville leur attachement fort à la nature en ville, à l'eau et aux espaces de respirations qui participent au bien-être et au bien-vivre ensemble.

Elément clé du projet de transformation métropolitaine engagé depuis le renouvellement des exécutifs locaux en 2020, cette armature verte et bleue constitue ainsi le socle de base du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUI-HD du Grand Nancy.

Ce document stratégique décline les orientations politiques, leur traduction dans l'espace ainsi que les outils à mobiliser pour construire la ville de demain. Elles se traduisent dans la partie réglementaire, avec une hiérarchisation issue du diagnostic territorial du PLUi HD.

Ce document sera enrichi par d'autres démarches opérationnelles issues du plan d'actions « Biodiversité », notamment l'Atlas de la biodiversité appelé à devenir une référence dans la connaissance des espèces du Grand Nancy et de l'histoire de sa biodiversité, la charte d'aménagement des espaces publics ou encore le Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur (PSMV) du Site Patrimonial Remarquable (SPR) du cœur d'agglomération.

# LES DÉFIS

Un projet de transformation métropolitaine pour relever les défis de l'attractivité, des transitions et des solidarités

## ▲ DÉFI 1 / LE DÉFI DE L'ATTRACTIVITÉ POUR UNE MÉTROPOLE ENTREPRENANTE ET INNOVANTE

*Depuis plusieurs années, le sud de la Meurthe-et-Moselle est affecté par une démographie atone, un déficit chronique d'image et un essoufflement des moteurs économiques qui ne permettent pas au territoire de régénérer suffisamment de richesses. Ces tendances représentent un défi majeur pour la Métropole du Grand Nancy et son bassin de vie, qui disposent néanmoins de solides atouts pour renforcer son attractivité et renouer avec une dynamique positive de l'emploi et de la population. La politique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme constitue à ce titre un levier majeur pour mobiliser les multiples ressources du territoire grand-nancéien au service de la croissance, de l'emploi, de la cohésion sociale et territoriale et par-dessus tout du bien-vivre des habitants de la Métropole.*

*Dans une période de forte concurrence entre les territoires, à l'échelle locale comme nationale ou européenne, le Grand Nancy s'inscrit résolument dans une logique de co-développement avec les acteurs de son bassin de vie afin de retrouver les moteurs essentiels à la dynamique territoriale.*

### **STIMULER LE DÉVELOPPEMENT ENDOGÈNE**

L'emploi est le premier motif d'implantation d'un ménage dans un territoire. Si l'emploi public reste un vivier important dans l'emploi total de l'agglomération, le contexte actuel qui voit les dépenses publiques fortement contraintes n'augure pas de forts développements. En parallèle, l'économie dite présenteielle, constituée de services aux ménages, est directement indexée sur la population présente sur le territoire. Elle a connu une expansion dans les décennies précédentes, notamment liée à l'arrivée des femmes sur le marché du travail et à la hausse globale des revenus. Toutefois, elle n'offre plus de potentialités importantes en dehors des effets de l'évolution démographique qui marque un fléchissement dans le bassin de la Métropole. Le moteur principal de l'attractivité est l'économie productive dont la valeur ajoutée, la création de richesses et d'emplois est conditionnée par sa capacité à conquérir de nouveaux marchés. L'actuelle concurrence avivée des territoires a confirmé la diminution des opportunités d'implantations exogènes quand elles ne sont pas liées à des entreprises déjà présentes sur le bassin. Aussi, **le développement endogène est plus que jamais le premier moteur de l'attractivité économique du territoire**, par la croissance directe des entreprises ou par leurs coopérations économiques et technologiques. Ce développement exige la mobilisation de ressources entrepreneuriales et territoriales, l'innovation, le financement, et notamment la constitution d'un portefeuille foncier et immobilier diversifié, de qualité, et rapidement mobilisable.

### **ATTIRER ET RETENIR LES MÉNAGES**

Au regard du contexte démographique du Grand Nancy mais également de l'ensemble du territoire Sud 54, il s'agit à la fois d'attirer les ménages venant d'autres régions notamment par le développement de l'emploi métropolitain, mais également de mieux les retenir pour assurer une mixité sociale sur notre territoire et limiter une partie de la périurbanisation.

L'opportunité d'un emploi dans l'agglomération n'est que la première étape d'une démarche d'implantation. Car pour beaucoup d'actifs, le choix définitif s'opère selon la conviction de trouver toutes les ressources nécessaires à l'ensemble du ménage. En premier lieu, cela concerne l'emploi du conjoint qui repose sur la diversité des emplois proposés dans le bassin et son proche environnement, mais également toute l'offre territoriale relative aux multiples activités : l'éducation, la santé, le sport, la culture, les loisirs, la vie associative.

Les Métropoles sont des agglomérations qui se doivent d'offrir un haut niveau de service dans ces différents

domaines. Celle du Grand Nancy possède des atouts remarquables, mais l'évolution des pratiques et des attentes imposent de constantes adaptations, voire des réinvestissements importants quand elles concernent la recomposition des fonctions hospitalières et universitaires, ou la modernisation des équipements sportifs.

La Métropole du Grand Nancy et ses institutions partenaires (CHU, Université de Lorraine, etc.) ont engagé de vastes chantiers et élaborent des projets ambitieux à l'instar de Nancy Thermal.

La tension sur les budgets publics impose des choix stratégiques et un partenariat étroit avec le secteur privé. Les impacts de cette modernisation sur le parc immobilier et foncier historique sont également à anticiper pour éviter les effets excessifs de friches. Enfin, la Métropole du Grand Nancy est aussi en première ligne sur le front de la qualité des services offerts aux résidents.

---

### **CONTINUER À ATTIRER LES ÉTUDIANTS ET DÉVELOPPER LEURS OPPORTUNITÉS PROFESSIONNELLES**

---

Si le solde migratoire de l'agglomération est négatif depuis plusieurs années, il reste positif pour les tranches d'âges de 15 à 24 ans. C'est bien évidemment l'important appareil de formation supérieure de la Métropole qui lui vaut cette attractivité ciblée. Il convient néanmoins de distinguer les jeunes lorrains venant poursuivre leurs études à Nancy de ceux qui choisissent de venir du reste de la France ou de l'étranger pour venir suivre une formation remarquable. En effet, si l'évolution de la démographie des jeunes lorrains devrait assurer un maintien de l'effectif universitaire jusqu'en 2030 (fluctuation à la hausse et à la baisse sur la période 2020 / 2030), la baisse attendue de cette catégorie de population laisse entrevoir un fléchissement au-delà. Sachant que les jeunes lorrains représentent environ 75 % des effectifs de l'Université, il revient aux formations remarquables, aux écoles, qui attirent le quart restant, de développer leur attractivité tant par la qualité et la pertinence de leur offre de formation, que par la qualité de l'environnement proposée aux étudiants. Si le logement étudiant a connu sur l'agglomération une période dynamique de création de nouvelles résidences et de réhabilitation d'anciens sites, il conviendra d'accompagner des relocalisations de sites universitaires qui vont modifier les équilibres actuels de l'agglomération, et veiller à un marché privé parfois artificiellement dopé par les avantages fiscaux. Au-delà du temps de la formation, il est établi que le stage, qui occupe une place grandissante dans les cursus, constitue une introduction privilégiée à l'accès à l'emploi.

---

### **DONNER L'ENVIE AUX JEUNES RETRAITÉS DE RESTER ET DE S'INVESTIR DANS LE TERRITOIRE**

---

Le vieillissement attendu de la population âgée nécessite le développement d'une offre de logement adaptée en tous points du territoire métropolitain. La question de l'attractivité se pose particulièrement pour les retraités récents qui, dans une période qui représente désormais plusieurs années, n'hésitent pas à choisir d'autres régions de résidence, à leurs yeux plus attractives, notamment pour des raisons climatiques. La Métropole peut développer des services, des activités et des formes d'habitat susceptibles de leur donner envie de maintenir leur résidence sur notre territoire, voire d'y investir quand ils le peuvent.

---

### **AUGMENTER LE NOMBRE DE TOURISTES**

---

Le secteur du tourisme constitue une priorité de la stratégie de développement économique de la Métropole du Grand Nancy. La crise sanitaire mondiale survenue début 2020 a particulièrement touché le tourisme urbain et le tourisme d'affaires. Les conséquences de cette crise sans précédent sont venues lancer de nouveaux défis pour l'avenir de l'ensemble de la filière touristique française. Les enjeux pour le tourisme de loisirs ont été recentrés sur le développement d'un tourisme durable, appuyé par la digitalisation des offres touristiques, venant reconfigurer l'expérience et la relation client, et le renforcement d'un tourisme de proximité. Secteur crucial pour l'attractivité et le rayonnement du territoire, l'événementiel connaît pour sa part des enjeux de numérisation-hybridation des offres. Dans ce contexte, la réflexion engagée pour une évolution de l'offre touristique du territoire se poursuit pour s'adapter aux nouvelles tendances de consommation, optimiser les perspectives à plus long terme et accroître le potentiel et l'offre touristiques de la Métropole, avec en projet majeur, au cœur d'un nouveau positionnement bien-être de la destination, l'ouverture de Nancy Thermal en 2023.

---

### **RETENIR ET ATTIRER LES INVESTISSEMENTS**

---

Enfin, tous ces défis ne pourront être relevés que si les investisseurs locaux, régionaux ou institutionnels, partagent le désir de faire progresser l'agglomération, et participent activement à la promotion foncière et immobilière, à la production de l'urbain, et à l'innovation entrepreneuriale. La stratégie de la Métropole déclinée dans ses documents de planification et de programmation vise à leur offrir une perspective crédible et ambitieuse.

## DÉFI 2 / LA TRANSITION VERS UN NOUVEAU MODE DE DÉVELOPPEMENT POUR RELEVER LE DÉFI DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

*La stratégie de transformation métropolitaine engagée par le Grand Nancy s'appuie sur une approche globale de l'aménagement et de l'urbanisme au service du bien-être, de la santé, du bien vivre-ensemble des habitants et de la préservation des ressources naturelles.*

*Si ce nouveau mode de développement raisonné s'inscrit dans les cadres nationaux et européens en faveur de la durabilité, de la cohésion et de la qualité de l'aménagement des territoires, c'est bien à l'échelle locale que les réponses aux défis de la transition écologique et de la cohésion sociale et territoriale trouvent les réponses les plus opérationnelles.*

*En ce sens, les documents de planification et d'urbanisme permettent de co-construire avec les acteurs locaux de nouveaux modes de faire et de penser la ville, à la fois dans une perspective de temps long mais en intégrant aussi des mesures d'urgences pour adapter les territoires aux transitions à l'œuvre, qu'elles soient écologiques, énergétiques, économiques, numériques ou géopolitiques.*

*Le PADD du Grand Nancy décline ainsi les orientations stratégiques qui doivent permettre de construire la métropole durable de demain, en s'appuyant sur :*

- un nouveau mode de développement équilibré, plus sobre et mieux maîtrisé, au service de la qualité des aménagements et du cadre de vie.*
- un nouveau mode de faire ensemble, plus transversal, au service de la solidarité entre les communes, les habitants et les usagers.*
- un nouveau mode de penser la ville, plus respectueux de la nature, des trames vertes et bleues et de la biodiversité, non seulement pour répondre aux aspirations des Grands-Nancéiens mais aussi pour adapter la ville au changement climatique, en limiter les effets en soignant nos interactions avec les écosystèmes.*

---

**UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE :**  
**un aménagement au service du bien-être et de la santé des habitants**  
**dans le respect de leur environnement**

---

La vulnérabilité croissante des territoires face aux risques, aux pollutions diverses, à la précarité énergétique, au changement climatique conduisent à repenser les stratégies de développement territorial qui doivent intégrer les dimensions sociales, environnementales et économiques dans une perspective de développement durable, de la protection de l'environnement, du bien-être et de la santé des habitants.

Les problématiques santé-environnement dans les projets d'aménagement et de construction des villes doivent être au plus près des attentes et des besoins des habitants pour bâtir un cadre de vie sain et agréable à vivre

Les collectivités et les professionnels de l'aménagement jouent un rôle dans la création de conditions de vie contribuant à la santé, au bien-être et à une bonne qualité de vie des habitants et usagers.

Chaque politique métropolitaine contribue à son niveau à la construction et à l'aménagement d'un territoire durable, à l'image des actions développées en direction de la lutte contre la précarité énergétique et la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, la gestion économe de la ressource en eau, la politique volontariste en matière de gestion des déchets, ou encore le programme d'actions opérationnel pour lutter contre les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport défi.

---

**UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL COHÉRENT :**  
**une programmation urbaine d'ensemble au service de la solidarité**  
**entre les communes et de l'attractivité de la Métropole**

---

La plupart des grandes métropoles françaises ne sont pas « centripole » mais « multipoles ». L'agglomération du Grand Nancy est née de la volonté de vingt communes d'unir leur destin pour mettre en commun leurs atouts sans pour autant renier la proximité et la nécessaire démocratie locale du quotidien.

Le projet métropolitain du Grand Nancy se situe ainsi à l'interface entre une conception globale du développement territorial recherchant la cohérence et les synergies, avec un souci permanent de prendre en compte des singularités de chacune des communes.

Le PLUi HD de la Métropole du Grand Nancy constitue à ce titre un outil de planification stratégique qui vise à aménager un territoire à la fois pluriel et cohérent, soucieux :

- du principe de subsidiarité, souvent gage d'une meilleure efficacité sur le terrain ;
- de la mise en œuvre d'une programmation urbaine non concurrente, souple et évolutive, s'inscrivant dans une politique intercommunale solidaire ;
- d'une hiérarchisation équilibrée de son développement à partir d'une stratégie foncière maîtrisée et régulée ;
- d'une optimisation de ses équipements publics existants ou futurs.

La multipolarité de la métropole constitue une richesse, au regard de la variété de choix résidentiels offerte à ses résidents, à l'identité singulière qu'elle confère aux communes et quartiers du Grand Nancy, aux opportunités offerts aux entreprises pour implanter leurs développements. Ainsi, l'enjeu est de poursuivre l'aménagement de ces centres-villes pluriels afin d'y maintenir une mixité de fonctions mais aussi favoriser la sobriété énergétique.



BNP PARIBAS

SPECTACLES

RUE CHAZY

Pomme de Pain

BANQUE POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

WC

De Paul

# OFFRIR UN NOUVEL ÉLAN À L'ATTRACTIVITÉ ET AU RAYONNEMENT DE LA MÉTROPOLE

*Métropole « de proximité » d'un vaste territoire sud lorrain d'un peu plus d'un million d'habitants, le Grand Nancy tisse des liens privilégiés avec ses voisins avec lesquels il cultive de fortes interdépendances, accentuées non seulement par le périmètre géographique relativement restreint de la métropole nancéienne, mais aussi par une histoire ancienne de coopération interterritoriale.*

*Qu'il s'agisse de santé, de culture, de créativité, de recherche, d'innovation ou de formation supérieure, le rayonnement des fonctions métropolitaines de l'agglomération nancéienne est essentiel à l'attractivité de ce territoire en mutation. Dans un contexte de consolidation de la nouvelle Région Grand Est, d'affirmation de la métropole européenne luxembourgeoise et de concurrence indéniable entre territoires à l'échelle internationale, les relations et équilibres à forger avec les polarités voisines (Grande-Région transfrontalière, bassin parisien, sillon rhénan) seront déterminants pour l'avenir de la Métropole et de son bassin de vie.*

*Avec 257 000 habitants soit 47% de la population du sud Meurthe-et-Moselle, la Métropole du Grand Nancy connaît une relative stabilité démographique au sein d'un sud lorrain en perte d'attractivité. L'économie fortement présentielle et à dominante publique s'essouffle et l'économie productive, diversifiée mais sans spécialisation, se maintient tout en restant à un niveau relatif inférieur à celui de la région Grand Est.*

*Pour autant, la transformation de la communauté urbaine du Grand Nancy en Métropole en 2016 est venue tout à la fois parachever une coopération initiée en 1959 avec le District urbain, consacrer d'importantes avancées en matière de coopération territoriale – du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain à la Multipole sud Lorraine –, et enfin reconnaître la place et le rôle de l'agglomération nancéienne dans le concert des métropoles de France et du Grand Est.*

*L'ambition déclinée dans la stratégie de développement économique de la Métropole comme dans ce PLUi est d'offrir un nouvel élan à l'attractivité et au rayonnement de la Métropole, à l'appui de ses multiples atouts :*

- des équipements de pointe et des plateformes de recherche technologique (tube Daum, Nancycyclotep, hôpital virtuel de Lorraine, etc.) ;
- des entreprises innovantes ;
- des sites et des équipes de recherche et d'enseignement supérieur ;
- des emplois métropolitains supérieurs en nombre important (au deuxième rang dans le Grand Est) ;
- des alliances, partenariats et réseaux qui projettent le rayonnement intellectuel, artistique et culturel bien au-delà des limites administratives du Grand Nancy.

*Pour atteindre cet objectif, le PLUi HD du Grand Nancy décline les différents leviers susceptibles de :*

- renforcer et faciliter son accessibilité ;
- favoriser le développement économique et la création d'emplois ;
- s'appuyer sur ses grands équipements ;
- affirmer son identité plurielle et construire un territoire urbain accueillant pour les habitants, les entreprises, les étudiants et les touristes ;
- produire une offre résidentielle attractive ;
- conforter le rôle majeur du cœur d'agglomération.

# 1 | RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE

## ASSURER ET RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DE LA MÉTROPOLE NANCÉIENNE

### RENFORCER LA PLACE DU GRAND NANCY AU CŒUR DE LA GRANDE VITESSE EUROPEENNE ET AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ FERRÉE DU SUD LORRAINE

L'arrivée du TGV Est au cœur de l'agglomération nancéienne en 2007 a inscrit la métropole dans le réseau européen de la grande vitesse et doté Nancy d'une connexion directe et performante avec la capitale.

Pour autant, force est de constater que la desserte ferroviaire de la gare de Nancy s'est affaiblie d'année en année depuis 2016, en particulier vers le sud de la France mais aussi en direction de Paris, avec la suppression des trains directs pour Lyon et la Méditerranée, la disparition des trains de nuit, la réduction de l'offre Intercités puis des TGV Ouigo vers Paris.

Par ailleurs, la Lorraine demeure dépourvue de gare d'interconnexion entre le réseau à grande vitesse et les trains régionaux, qui permettrait un accès direct depuis les gares lorraines vers les destinations de l'Ouest et du Nord du pays, mais aussi vers Bruxelles et les grandes métropoles européennes via la LGV Est-européenne.

Vers le sud, les questions de l'accès à la Bourgogne-Franche-Comté, à la Suisse et à l'interconnexion ferroviaire vers la LGV Rhin-Rhône restent posées, avec un risque réel d'enclavement du Sud Lorrain.

Sur le Sillon lorrain enfin, les dynamiques économiques et démographiques justifient un renforcement massif des liens ferroviaires entre 3 métropoles de Nancy, Metz et Luxembourg, via un véritable Réseau Express Métropolitain.

L'ensemble de ces sujets liés aux liaisons ferrées sont d'une importance stratégique majeure pour la Métropole du Grand Nancy et son attractivité.

### SOUTENIR LES PROJETS RÉPONDANT AUX PROBLÈMES DE SATURATION DE L'A31

Axe européen de transport majeur qui cumule les fonctions de transit international, d'échanges inter-régionaux et de desserte locale des principales agglomérations lorraines, l'autoroute A31 compte parmi les autoroutes les plus empruntées d'Europe, avec ses corollaires : saturation, dangerosité, nuisances, pollutions et menaces sur la santé publique.

Parce qu'elle constitue un maillon indispensable de l'offre de mobilités mais aussi du développement économique régional, la Métropole du Grand Nancy se mobilise aux côtés de ses partenaires lorrains pour obtenir de l'Etat des investissements structurants afin de moderniser cette infrastructure.

Cette solution de mobilité globale pour l'espace métropolitain et le sud lorrain doit intégrer toutes les offres de transport, désengorger les entrées de l'agglomération, traiter les liaisons avec les autoroutes A33 et A330, la RN4, la RN57 et la N59, intégrer les ouvrages de protection contre les nuisances et prendre en compte l'indispensable requalification des échangeurs, en particulier celui de Brabois qui impacte le développement du Technopôle Henri-Poincaré et du Centre Hospitalier Régional Universitaire de Nancy.

### ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'AÉROPÔLE GRAND NANCY TOMBLAINE

L'Aéropôle Grand Nancy Tomblaine est un équipement de la Métropole du Grand Nancy destiné aux vols sanitaires et privés (aviation d'affaires, de loisirs et d'école). C'est une plate-forme très importante pour les mouvements sanitaires et les transports d'organes (Samu, Sdis, etc.). Il accueille également des vols de loisirs et d'écoles de pilotage. Il constitue un attrait majeur pour le développement des activités économiques.

Grand Nancy Aéroport a entrepris depuis 2015/2016 d'importants travaux de réhabilitation de ses infrastructures : modernisation de ses installations et extension de la piste qui est passée depuis septembre 2017 de 1 400 à 1 600 mètres, permettant de mettre le site en conformité avec la réglementation européenne, mais également d'augmenter les capacités de l'Aéroport, notamment par temps dégradé.

La Métropole entend accompagner les projets à venir de l'Aéroport :

- développer de nouvelles offres de service, notamment le co-avionage et la mutualisation des services
- poursuivre l'installation de nouvelles entreprises de la filière sur le site.

## **PENSER LES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE NANCY**

La Métropole est le premier pôle de déplacements du Sud Meurthe-et-Moselle : au quotidien, ce sont près de 1 120 000 déplacements qui y sont effectués chaque jour, tous modes confondus. La concentration des pôles d'emplois, de commerces, d'enseignement et de services au sein du Grand Nancy génère quotidiennement de nombreux déplacements entre la Métropole du Grand Nancy et son bassin de vie : 80 000 visiteurs entrent chaque jour dans l'agglomération, quand 30 000 Grands-Nancéiens en sortent.

Appréhender les mobilités à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie constitue un des objectifs du Plan Métropolitain des Mobilités (P2M).

### **AFFIRMER LA PLACE DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY**

L'étoile ferroviaire de Nancy est un atout majeur pour une connexion efficace de la Métropole avec son bassin de vie et les autres territoires du Grand Est. Le réseau ferré qui irrigue aujourd'hui le cœur d'agglomération permettra demain une interconnexion performante avec le réseau « armature » des 5 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) prévues par le Plan Métropolitain des Mobilités et qui prendront le relai de la ligne 1 actuelle, en complémentarité du réseau de bus de proximité dont le maillage sera refondu.

### **REDONNER A LA VOITURE SA JUSTE PLACE**

Au fur et à mesure de l'expansion de l'automobile depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, l'espace public urbain a vu la place des piétons et cycles se réduire au profit de voies toujours plus larges et plus rapides dédiées à l'automobile.

De nombreuses rues et places au sein de la Métropole sont encore souvent organisées au bénéfice de la voiture, souvent au détriment des autres usagers que sont les piétons, les cyclistes ou encore les utilisateurs des transports en communs.

L'enjeu est donc, tout en permettant et garantissant le fonctionnement urbain, de rendre ces voies et ces rues plus lisibles pour les usagers en hiérarchisant le réseau routier existant avec un système de boulevard métropolitain et un anneau de desserte contournant la ville dense, des axes secondaires inter-quartiers permettant de répartir les flux internes à la Métropole et une desserte locale apaisée correspondant au reste du réseau.

L'apaisement de l'hypercentre grâce aux actions de piétonisation engagées participera à un espace public de centre-ville plus qualitatif et respectueux pour les piétons, les cyclistes et usagers des transports en commun.

Par ailleurs les sujets de l'autopartage et du covoiturage, solutions de mobilité partagée, permettront de réduire le niveau de trafic et donc de redonner à la voiture sa juste place.

### **PERMETTRE LA CONVERGENCE DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN EN MATIÈRE DE FONCTIONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT, À L'ÉCHELLE DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORTS**

Le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy, de type SRU, permet l'association des autorités organisatrices de la mobilité du bassin de vie de Nancy, au sein d'une même structure. Ses membres sont la Métropole, la Région, la communauté de communes du Bassin de Pompey, la communauté de communes de Moselle et Madon et la communauté de communes des Pays du Sel et du Vermois.

Il finance et organise le réseau de transport SUB qui propose des dessertes routières entre la Métropole et les communautés de communes du Bassin de Pompey, des Pays du Sel et du Vermois et de Moselle et Madon. En complément, il définit une tarification intégrée acceptée dans plusieurs réseaux (selon les conventions en vigueur) et travaille à la coordination des réseaux de transports de ses membres (Sub, Stan, TED', TER, T'MM, Le SIT). Il renforce la cohérence et la complémentarité des transports en commun et construit l'intégration des services de transports avec l'objectif de faciliter les déplacements des habitants du bassin de vie.

Afin de garantir la cohérence et la continuité des itinéraires dans le bassin de vie, la Métropole mène des réflexions sur la coordination et le développement des offres des différents réseaux de transports collectifs, qui pourrait déboucher sur une intégration à terme.

La Métropole soutient en attendant le développement en parallèle d'une information multimodale à l'attention des usagers des transports en commun et poursuit l'intégration tarifaire et billettique pour faciliter les échanges entre les réseaux et les différents modes.

Elle encourage aussi le renforcement des pôles d'échanges et/ou des P+R capacitaires connectés avec les lignes de transport structurantes afin d'organiser un rabattement des flux efficaces au niveau des grandes entrées de la Métropole nancéienne.

La Métropole participe également à la cohérence du réseau cyclable avec les collectivités voisines, en assurant la continuité des infrastructures, qualitatives, sécurisées et dimensionnées, pour permettre et favoriser le report modal et l'intermodalité.

---

## **FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LA CRÉATION D'EMPLOIS AU SEIN DE LA MÉTROPOLE**

---

Depuis la fin des années 2000, les deux moteurs (productif et présentiel) de la croissance de l'emploi marquent concomitamment une légère baisse dans un contexte démographique devenu atone sur le bassin économique de la Métropole du Grand Nancy. Cette situation révèle une fragilité de l'économie locale qui dispose néanmoins de solides leviers pour renouer avec la croissance démographique, consolider un tissu productif local et soutenir le développement des entreprises au service de l'emploi.

Cette fragilité pose par ailleurs la question de la capacité du territoire à sédentariser les talents mais surtout à trouver des relais de développement et d'attractivité ciblés, différenciants, robustes, intégrant une forte valeur ajoutée locale dans un contexte de compétition économique, de concurrence territoriale et de mobilités accrues sur le marché de l'emploi.

Capitalisant sur les actions structurantes engagées dans le cadre de la stratégie économique de 2015 en matière de développement des filières d'avenir (santé, matériaux-énergie, numérique, industries culturelles et créatives) et de grands projets (Campus santé, Centre Prouvé, Capitale French Tech, Des Hommes et des Arbres...), la Métropole souhaite accélérer sur **un nouveau pacte productif** et porter un projet capable générer des écosystèmes de masse critique, les animer, faire dialoguer les acteurs sur des options stratégiques ciblées en jetant les ponts de nouvelles coopérations locales et de longue portée.

## **MISER SUR LE LOCAL POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS ET RELANCER L'EMPLOI ET LA DÉMOGRAPHIE**

Le Grand Nancy entend faire de la décarbonation, du redéploiement productif et de l'innovation les pierres angulaires de ses actions à venir afin de porter une vision renouvelée de son développement économique : durable, en proximité et en résonance avec les territoires de son bassin économique.

La Métropole place ainsi le local et le développement endogène au cœur de sa démarche afin de :

- **Penser sa stratégie économique en résonance avec les territoires voisins**

La structuration d'une démarche de collaboration territoriale (bassin économique, Région...) et les acteurs de l'écosystème (entreprises, institutions, Université etc.) doit permettre de générer des coopérations nouvelles et renforcées ainsi que des projets économiques notamment à l'échelle de la Meurthe-et-Moselle Sud.

- **Développer l'espace productif local et des écosystèmes de "masse critique"**

Il s'agit de renforcer notre économie locale en ce sens, la rendre plus productive, plus diversifiée en s'appuyant notamment sur des filières-clés avec une valeur ajoutée locale (comme la santé, l'énergie, l'alimentation, les industries créatives) et en organisant des coopérations plus denses entre les territoires.

- **Accélérer les transitions et l'émergence de nouveaux modèles de développement**

Les enjeux de transitions socio-écologique, numérique, énergétique et industrielle commandent de s'adapter rapidement et de manière compétitive à de nouveaux modèles de développement. Les actions de la Métropole et de ses partenaires en matière de développement économique doivent ainsi créer les conditions d'une transition post-carbone de l'économie (transitions énergétique, écologique et organisationnelle) rendant le territoire plus résilient, plus autonome sur des champs économiques d'avenir et peu délocalisables (alimentaire, santé, ENR, recyclage, écologie industrielle...).

## **LE POSITIONNEMENT : UNE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE AU SERVICE DU BIEN-VIVRE ET DU BIEN-ÊTRE**

Dès 2015, dans le droit fil des orientations nationales, régionales (SRDEII) et européennes (H2020), la stratégie de développement économique du Grand Nancy a lancé une démarche de longue haleine sur la construction de filières d'avenir à fort potentiel : l'énergie, les matériaux et les procédés, l'économie numérique, la santé et l'ingénierie de la santé.

De plus en plus d'innovations naissant à l'interface entre les filières (numérique/santé, matériaux/énergie, numérique/industries créatives, matériaux/agro-alimentaire...), la Métropole souhaite structurer une démarche plus horizontale (inter-filières) en positionnant les matériaux et le numérique comme des leviers de développement du territoire sur les marchés d'application porteurs.

Répondant aux objectifs de développement durable, sachant tirer parti des progrès technologiques pour assurer une transition équilibrée vers une économie neutre pour le climat, valorisant la création d'emploi de qualité et faisant du bien-être un fil conducteur bien-être, les orientations économiques de la Métropole visent à faire du territoire :

- **une place forte en santé** : innovation au croisement des domaines santé/matériaux/numérique, bioproduction
- **un laboratoire de l'innovation énergétique** : filières ENR et hydrogène, valorisation des ressources forestières
- **une capitale de la foodtech** : alimentation durable et circuits courts, foodtech
- **une place créative** : métiers d'art, activités de tournages

Ces orientations sectorielles exigent une démarche de développement conjoint des deux piliers du développement économique territorial, à savoir la sphère productive et la sphère résidentielle, cette dernière représentant près de 75 % de l'emploi métropolitain. Ainsi, c'est bien l'articulation des volets productif et résidentiel qui est au cœur d'un développement économiquement et socialement équilibré du territoire. Cette articulation oscille entre une logique d'attractivité et de compétitivité capable de produire des richesses et une logique de proximité s'efforçant de maximiser les effets multiplicateurs locaux.

## LES AXES STRATÉGIQUES

Pour mettre en œuvre ses orientations stratégiques, la Métropole souhaite articuler sa stratégie autour de 4 plans d'actions structurants visant à faire du territoire :

- *Une Métropole partenariale*
- *Une Métropole fabricante*
- *Une Métropole innovante*
- *Une Métropole accueillante*

Les deux premiers axes ne concernent pas directement le PLUi HD qui n'est pas l'outil privilégié pour les mettre en œuvre :

- Le premier axe « une métropole partenariale » concerne la gouvernance et la coopération avec le double objectif d'associer pleinement les partenaires économiques à la gouvernance et à la définition de ses stratégies, et de faire de la coopération territoriale le levier d'un développement équilibré et créateur de valeur partagée.
- Le second axe "une métropole fabricante" vise à être en capacité de proposer des offres immobilières et foncières adaptées à l'activité productive. Elle concerne donc la densification et la diversification du tissu productif, la structuration des filières à haut potentiel pour atteindre une masse critique et l'intensification du développement économique endogène et de l'économie circulaire.

Le troisième axe « une métropole innovante » et surtout le quatrième axe « une métropole accueillante » concernent plus directement le PLUi HD qui dispose de leviers pour :

- développer un territoire d'accueil de l'innovation en proposant un parcours entrepreneurial et résidentiel complet : projets urbains du Technopôle Henri-Poincaré (Maison de l'Innovation Technopolitaine, Hôtel à projets CHRU, IHU, offre immobilière d'entreprise spécialisée), des Rives de Meurthe (Orbor) et de St Jacques 3 - les Bâlins.
- façonner un environnement propice à l'essor de l'activité, à la qualité de l'expérience d'accueil et au rayonnement de ses forces économiques en :
  - Accordant une attention forte à l'accessibilité du territoire qui reste un facteur prépondérant pour la localisation des entreprises que ce soit en matière d'infrastructures de transports, de desserte numérique, pour des connexions de proximité ou de longue portée.
  - Avec le schéma d'accueil des entreprises qui met en place une offre immobilière et foncière (tertiaire, artisanat, activités productives...) lisible, pour répondre aux besoins présents et à venir des entreprises. Une stratégie foncière pour l'activité économique permettra de planifier l'accueil de nouveaux projets économiques endogènes et exogènes

A l'heure de l'objectif du ZAN traduit dans la loi Climat et Résilience d'août 2021, les opérations d'aménagement économique doivent donc se réinventer en tenant compte des limites capacitaires et de celles du périmètre de la métropole. La requalification et la redynamisation de l'immobilier existant et des zones d'activités existantes devront être privilégiées (remobilisation de gisements fonciers dormants [grands comptes, entreprises notamment]). Il conviendra de "sanctuariser" des espaces à vocation économiques pour répondre aux besoins des entreprises.

Le renforcement du potentiel d'accueil du territoire reposera également sur la mise en place d'un Welcome Office proposant une offre complète avec la nouvelle agence de développement économique, en lien avec les grands partenaires et acteurs du territoire.

**Ainsi, pour les activités productives notamment**, afin de maintenir et renforcer son attractivité économique, et pour permettre aux entreprises de s'implanter et de se développer, le projet de la Métropole vise à :

- favoriser le maintien des activités du territoire métropolitain en confortant les ZAE existantes. La mutation des sites à vocation économique vers un développement commercial est à éviter.
- favoriser une offre foncière et immobilière (vente et location) diversifiée et abordable dans la métropole, en complémentarité avec les territoires voisins, pour les entreprises artisanales, les unités de production et industrielles, en particulier les activités de production.

- garantir en parallèle la pérennité du foncier agricole (notamment polyculture-élevage et le maraîchage), l'accueil de nouvelles filières et la modernisation des structures de production de transformation ou de stockage des productions primaires.

Les leviers à activer sont :

- la requalification et la redynamisation de l'immobilier existant et des zones d'activités existantes (réhabilitation, extension, densification), dans le respect d'un principe d'économie d'espaces et d'optimisation et d'économie des espaces immobiliers et fonciers. Les sites de Brabois et la Porte Verte sont les grandes zones d'activités économiques de première génération prioritaires dans le cadre de cette orientation ;
- le développement d'une nouvelle offre foncière économique sur de nouveaux secteurs dans une logique de développement maîtrisé et de gestion économe de l'espace, sous condition d'accès routier et transports alternatifs (transports en commun, vélo, piéton) performants, afin d'accueillir de nouvelles entreprises et de permettre le développement d'entreprises déjà implantées sur le territoire métropolitain.

Cette création de nouveaux parcs d'activités répond à la demande exprimée par les entreprises et les investisseurs pour répondre à leurs besoins à court, moyen et long termes. Il s'agit de moderniser et de conforter des sites existants de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire de la Métropole pour disposer d'un portefeuille foncier diversifié et de qualité. Dans ce cadre, la Métropole portera une attention particulière à la définition d'un programme économique (activités, commerce et agriculture) de qualité, en veillant à la coexistence des filières, à la performance de l'accessibilité routière et en transports alternatifs à la voiture particulière (transports en commun, vélo, piéton). Leur développement s'appuiera sur :

- la poursuite de l'aménagement et de la commercialisation maîtrisée de sites existants (ZAC Plateau de Haye, Savlons, Louvière notamment),
- l'extension mesurée de sites existants (ZI Heillecourt Ouest, Porte Verte, Dynapôle),
- la requalification ou la mutations d'espaces à vocation économique (Klépierre, 7<sup>e</sup> RHC, Bâlins...).

**Pour les activités tertiaires et de services**, afin de maintenir et développer une offre de qualité et alternative, tant dans les sites périphériques qu'en cœur d'agglomération, la Métropole se saisit des opportunités de mutation de sites accueillant déjà ou non des activités économiques. Il s'agit de proposer une offre de locaux tertiaires neufs en l'adaptant à la nouvelle donne du marché (taille, flexibilité, modularité, services, maîtrise des charges) :

- moderniser et rationaliser les actifs immobiliers existants de la Métropole (Plateforme SVS, Centre de Vie, ateliers artisanaux, Bâtiments ORBOR) et des équipements structurants (Parc des expositions, Aéroport),
- développer et valoriser de nouvelles solutions immobilières adaptées sur des thématiques fortes (Santé / Sciences du Vivant / Industrie notamment) pour des entreprises en phase de développement.
- des opportunités de mobilisation d'une partie du parc immobilier public désaffecté, sous réserve d'une stratégie partagée et déclinée dans le temps et d'une remise à niveau du parc immobilier public désaffecté ou obsolète,
- des espaces hybrides (coworkings, Fablabs, ateliers de fabrication numérique), tiers lieux répondant au travail indépendant comme à la start-up innovante,
- des locaux mixtes alliant bureaux et ateliers correspondant aux besoins de sociétés innovantes en développement (plateaux technologiques, de prototypage, démonstrateurs industriels ou salle blanches).

La Métropole doit aussi favoriser la mise en place de lieux dédiés à l'innovation de type incubateurs, pépinières, hôtels d'entreprise, offrant ainsi une chaîne complète de solutions immobilières capables de répondre à la demande des chercheurs et entrepreneurs en matière d'innovation, aussi bien pour les startups, qu'il faut accompagner et maintenir sur le territoire à tous les stades de leur développement, que pour les entreprises plus anciennes. Cette offre immobilière doit être déployée sur l'ensemble de l'agglomération pour favoriser les synergies entre tous les acteurs : étudiants et chercheurs / startups / entreprises existantes.

## 2 | RENOUVELER LA STRATÉGIE DE RAYONNEMENT AU SERVICE DE LA PROMOTION DU TERRITOIRE

La Métropole du Grand Nancy offre une grande diversité et densité de services et de ressources : ressources scientifiques, universitaires, culturelles, patrimoniales, environnementales, etc. Elle structure un large bassin de vie à l'échelle du Sud Lorrain et s'inscrit dans des réseaux immatériels qui lui confèrent un rayonnement jusqu'à l'international.

Son ambition est :

- de maintenir et accroître son rayonnement avec son bassin de vie ;
- d'affirmer et renforcer son positionnement stratégique européen, transfrontalier et international.

---

### ACCROÎTRE LE RAYONNEMENT DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES DU GRAND NANCY

---

#### ACCOMPAGNER LA MODERNISATION DES GRANDES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

La Métropole dispose de fonctions de commandement (sièges sociaux et directions régionales) et de grands équipements d'échelle métropolitaine : l'Université, les pôles santé, hospitalier et clinique, etc. Des mutations sont à l'œuvre avec des projets de restructuration, de recomposition, de modernisation, de relocalisation. La Métropole souhaite donc anticiper et accompagner ces mutations de grande ampleur.

##### *– Permettre à l'Université de conserver sa place d'excellence nationale*

L'Université de Lorraine est labellisée ISITE sous le nom de Lorraine Université d'Excellence. L'agglomération est la troisième cité universitaire française par sa densité étudiante (et Nancy est le quatrième pôle français (hors Paris) d'écoles d'ingénieurs).

Pour permettre son développement et sa modernisation, l'Université a besoin de s'adapter à de nouvelles modalités d'enseignement et de recherche, de développer des services correspondant à une vie étudiante en pleine évolution, d'inscrire l'Université dans la cité par une ouverture de celle-ci au territoire. Le projet porté par la Métropole du Grand Nancy permet une réorganisation foncière, une sensible évolution immobilière et la possibilité de mixités fonctionnelles.

##### *– Accompagner le Centre hospitalier régional universitaire de Nancy dans son projet d'établissement et de restructuration immobilière*

Le Centre hospitalier régional universitaire va connaître d'ici le milieu des années 2020 des évolutions considérables. Il s'agit pour lui de s'engager de façon volontariste vers une amplification d'une offre de soin orientée vers l'ambulatoire et vers un renforcement de l'efficacité par un rapprochement physique de l'ensemble des fonctions sur le Plateau de Brabois. Par ailleurs, des éléments réglementaires conduisent à la nécessité de la réhabilitation lourde d'une partie de son bâti.

Ce programme, dans son ensemble, implique un travail concerté pour établir un projet concernant à la fois l'immobilier, les espaces publics, la gestion des flux de circulation, l'offre de services au personnel et aux patients.

##### *– Redynamiser le Technopôle Henri-Poincaré*

Le Technopôle Henri-Poincaré permet de créer des synergies entre l'université, le monde de l'entreprise, de la recherche et la Métropole. La Métropole y affirme sa volonté d'en faire le lieu privilégié de l'écosystème d'innovation mais aussi d'y restructurer l'armature urbaine grâce à de nouvelles polarités connectées aux mobilités et s'appuyant sur l'armature verte de grande qualité, véritable troisième réseau de ce site. La Métropole souhaite accompagner son évolution pour moderniser l'offre immobilière et répondre aux nouveaux besoins des entreprises et des startups et de proposer une nouvelle offre de services aux usagers du site.

Sa situation géographique et les typologies de ses usagers en font un site privilégié pour développer et favoriser les mobilités actives connectées au réseau de transport en commun, participant ainsi à l'apaisement des espaces publics.

### **– Nancy Thermal, un complexe d'envergure au service de l'attractivité métropolitaine**

Le quartier Artem / Nancy Thermal est localisé au cœur du territoire métropolitain et constitue un espace de projet majeur ayant engagé sa mue au début des années 2000. Il est ainsi animé par une dynamique soutenue de renouvellement urbain dont celui du complexe Nancy Thermal.

Depuis 2023, la Métropole dispose d'un complexe thermal modernisé et innovant au service de l'attractivité du territoire, qui entend renouer avec l'histoire thermale engagée dès le début XXe siècle. Un large éventail d'activités et de prestations thermales, sportives, ludiques, de bien-être et de santé, a été déployé à destination de tous. Le complexe thermal s'articule autour de trois principaux espaces : le centre Thermal qui comprend également les secteurs ThermaSport et ThermaSanté. ; l'espace Bien-être autour de la piscine ronde entièrement rénovée ; et le complexe aqua-ludique et sportif, qui comprend l'ancienne piscine olympique couverte et qui propose une offre de plein air moderne et adaptée à tous.

Le secteur est voué à être investi par une grande diversité des publics - familles, étudiants, chercheurs, curistes et excursionnistes - aux attentes et façons de pratiquer la ville plurielles (modes de déplacement, hébergements, services attendus, appropriation des espaces...), qui orientent la dynamique de projet urbain et les projets futurs situés à proximité.

### **S'APPUYER SUR LES AUTRES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN, MOTEURS D'UNE MÉTROPOLE FORTE ET RAYONNANTE**

La Métropole du Grand Nancy entend promouvoir ses autres secteurs de développement :

- **Le quartier d'affaires des Rives de Meurthe**, un espace de 300 hectares environ entre Meurthe et canal, représente une des plus importantes opérations de reconquête urbaine de la Métropole. Entamé au milieu des années 1980, le chantier sera bientôt achevé. En son cœur, le Technopôle Renaissance, un pôle d'excellence en génie urbain et numérique, complété récemment par une pépinière culturelle et créative, a pris forme. Ce site d'activités accueille le bâtiment totem Lorn'Tech (ORBOR) qui a à la fois une vocation d'accélération et d'hébergement de start up et de mutualisation d'espaces.
- **Les Plaines Rive Droite** constituent, au regard de son potentiel foncier, le principal espace de développement de la Métropole et représente, par ses usages, un espace de transition entre secteurs urbains et ruraux. Il accueillera très prochainement un programme d'aménagement urbain orienté sports et loisirs, avec une offre d'accompagnement commerciale et de services. Situé à proximité de la ville dense, ce secteur intégrera pleinement le développement des transports en commun et du vélo, participant ainsi à la préservation des continuités écologiques et au développement d'une ville apaisée.
- **Nancy Centre Gare** reste un marqueur du territoire et un site particulièrement attractif par sa centralité (bureaux, hébergement touristique, services/commerce).

### **RENFORCER LE POSITIONNEMENT DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY EN TANT QUE PÔLE COMMERCIAL MÉTROPOLITAIN MAJEUR DU GRAND EST**

Le projet de la Métropole vise à renforcer son positionnement en tant que pôle métropolitain majeur de la région Grand Est. Pour atteindre cet objectif, elle entend maîtriser le développement de son armature commerciale et maintenir l'équilibre et la complémentarité de son offre, entre cœur d'agglomération et pôles périphériques.

### **CRÉER LES CONDITIONS OPTIMALES DE DYNAMISATION ET MODERNISATION DE L'OFFRE COMMERCIALE**

La Métropole du Grand Nancy doit être en capacité de conforter sa position de pôle commercial majeur de la région Grand Est.

À l'heure où les autres grandes agglomérations de la Région modernisent leurs pôles commerciaux, et dans un contexte très évolutif qui voit le commerce électronique concurrencer de plus en plus le commerce classique, l'appareil commercial a besoin de se renouveler pour trouver une nouvelle dynamique et mieux répondre aux attentes des chaland, tant s'agissant de l'offre de produits, des marques, que des services et des animations proposées.

La Métropole du Grand Nancy souhaite ainsi créer les conditions d'implantation les plus adaptées aux nouveaux concepts urbains et nouvelles tendances de consommation. Dans ces conditions, elle entend développer accompagner les mutations vers une offre novatrice.

## **ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN PAR UNE ARMATURE COMMERCIALE ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE**

L'armature commerciale de la Métropole du Grand Nancy est bien hiérarchisée et maîtrisée. Elle se traduit par un maillage commercial du territoire s'inscrivant dans différentes échelles : pôles de rayonnement métropolitain, pôles intermédiaires, pôles de proximité et une offre commerciale diffuse.

Le projet entend maintenir une armature commerciale hiérarchisée et adaptée aux évolutions urbaines et inscrire le développement commercial en cohérence avec le développement urbain du territoire métropolitain selon un principe d'intégration urbaine et de qualité environnementale. Les règles sont adaptées à chaque niveau de l'armature.

De plus, en lien avec le Programme alimentaire territorial du sud Meurthe-et-Moselle, la Métropole souhaite promouvoir la diversification de l'offre commerciale « alternative » tels que les commerces éphémères, la vente directe de produits locaux ou issus de circuits de proximité, les ateliers de transformation avec surface de vente, etc.

Les « drives », permettant le retrait de commandes passées sur Internet, se développent de façon rapide sur le territoire. La Métropole souhaite encadrer ce développement en interdisant l'implantation des drives isolés, sans surface de vente à proximité, qui ont un impact sur l'armature commerciale (excepté dans certains cas spécifiques tels que celui du Technopôle Henri-Poincaré).

## **FACILITER LES MUTATIONS DE L'ARMATURE COMMERCIALE EN PRÉSERVANT L'ÉQUILIBRE ENTRE LE CŒUR MÉTROPOLITAIN ET LES PÔLES PÉRIPHÉRIQUES**

### ***→ Conforter le rayonnement commercial de l'hypercentre***

Le rayonnement métropolitain est très lié au développement du commerce de l'hypercentre marchand de Nancy. Celui-ci joue déjà un rôle majeur dans l'armature commerciale, reposant sur la diversité de son offre, la qualité de son cadre urbain, son accessibilité par tous les modes de déplacements.

Premier pôle commercial de la Métropole, le cœur de Métropole doit voir sa fonction de pôle commercial majeur confortée. Le projet d'extension du centre commercial Saint-Sébastien participe à cet objectif.

Le projet de la Métropole favorise les conditions d'attractivité de l'hypercentre nancéien en consolidant les linéaires de centre-ville tout en favorisant la mixité des activités commerciales avec le tertiaire et/ou l'habitat en étage. Il conviendra par ailleurs d'optimiser la logistique urbaine et de renforcer la politique d'accessibilité jusqu'à l'hypercentre.

L'attractivité de l'hypercentre sera confortée par des mesures d'apaisement du secteur, en élargissant la place du piéton et des modes de déplacements doux.

### ***→ Moderniser et développer les pôles commerciaux périphériques***

Les trois polarités de périphérie (Porte Verte à l'Est de l'agglomération, Porte Sud/Roberval/Révilleux et Porte Ouest – Grande Sapinière) demeurent de grandes destinations commerciales attractives à l'échelle de zones de chalandise larges, départementales, voire régionale, et concourent au rayonnement de la Métropole. Toutefois, certaines sont vieillissantes et renvoient une image parfois peu qualitative. La Métropole souhaite accompagner leur mise en valeur par une plus grande qualité architecturale et urbaine, pouvant intégrer une évolution vers plus de mixité et de densité urbaine, et y incorporer d'autres formes de mobilité.

La réflexion sur l'évolution de ces zones périphériques peut conduire à la réduction de leur emprise foncière, notamment par la mise en oeuvre de projets de recomposition urbaine et la reconversion de friches commerciales dans une optique de mixité des fonctions (habitats, bureaux, etc.) tout en veillant à leur bonne accessibilité.

---

## DÉVELOPPER LE TOURISME D'AFFAIRES ET DE LOISIRS

---

Le tourisme représente un levier de rayonnement et d'attractivité majeur pour le territoire de la Métropole.

En effet, en 2019, ce sont plus de 3 millions de visiteurs qui ont été accueillis, générant plus de 1,2 million de nuitées marchandes. Le cadre stratégique en matière de développement touristique posé par la Métropole et mis en œuvre par son opérateur DESTINATION NANCY identifie 4 axes prioritaires :

- Densifier l'offre, afin de proposer davantage de produits attractifs à destination des cibles loisirs et week-end
- Renforcer la promotion touristique du territoire.
- Améliorer l'accueil des visiteurs.
- Moderniser les outils d'accueil et de promotion, au service de l'expérience touristique et de l'image de la destination.

En capitalisant sur les atouts patrimoniaux et culturels de la Métropole et avec l'ouverture de Nancy Thermal, nouvel attracteur métropolitain, il convient notamment d'améliorer l'accueil des visiteurs en optimisant notamment une offre d'hébergement diversifiée dans le cadre d'un schéma de l'hébergement touristique prenant en compte les nouveaux modes de consommation et attentes.

## 3 | VALORISER LES PATRIMOINES NATURELS, HISTORIQUES ET CULTURELS DE LA MÉTROPOLE

La qualité et la diversité des paysages naturels et urbains constituent un des atouts majeurs de la Métropole. C'est à la fois un marqueur fort de son identité, une condition de la qualité du cadre de vie des Grands-Nancéiens et le socle de l'attractivité du territoire.

Dès lors, la préservation de ces paysages naturels et urbains étroitement imbriqués et la valorisation de ces patrimoines constitue une priorité forte de la Métropole du Grand Nancy.

---

## RENFORCER L'IMAGE DE LA « MÉTROPOLE-NATURE »

---

Afin d'offrir un cadre naturel agréable et harmonieux aux Grand-Nancéiens mais aussi à ses visiteurs, la Métropole du Grand Nancy souhaite valoriser son potentiel paysager et environnemental et renforcer son image de « métropole nature ».

La Métropole du Grand Nancy bénéficie d'une formidable diversité paysagère, notamment à travers ses quatre grandes entités fondatrices :

- les plateaux, avec la relation ville-forêt (Plateau de Haye, de Malzéville, de la Sapinière et de Brabois) ;
- les coteaux, avec les noyaux villageois ;
- la vallée alluviale de la Meurthe, avec la ville historique, (post-) industrielle ou moderne ;
- les plaines agricoles, avec la ville résidentielle (pavillonnaire) et commerciale.

Ces grands paysages sont des espaces vécus et pratiqués par les Grands Nancéiens mais aussi par les habitants du bassin de vie élargi de l'agglomération. Ainsi, la Métropole souhaite concilier leur protection avec leur mise en valeur et « en lumière », en lien étroit avec la politique départementale des Espaces naturels sensibles et celle de la conservation de la nature de l'Union européenne (au travers le réseau européen Natura 2000).

A ce titre, le plateau de Malzéville, la forêt de protection du massif de Haye, la vallée de la Meurthe et le réseau des Espaces naturels sensibles, ainsi que les mares de Saulxures-lès-Nancy et Tomblaine sont particulièrement remarquables.

---

## **VALORISER ET METTRE EN VALEUR LES SITES PATRIMONIAUX DE LA MÉTROPOLE**

---

À cet écrin de verdure s'associent de nombreux sites patrimoniaux marqueurs de l'identité du Grand Nancy. Le projet entend préserver et valoriser le patrimoine architectural et paysager, les sites bâtis remarquables et les identités locales de la Métropole qui témoignent de son histoire, comme la Chartreuse de Bosserville ou le parc de la Pépinière mais aussi les autres sites inscrits ou protégés tels que le vallon et le château de Fléville-devant-Nancy, le parc de l'Abiétinée, le domaine de Montaigu, le Jardin botanique Jean-Marie Pelt.

Le projet entend également préserver et valoriser son patrimoine castral non protégé au titre des monuments historiques, constitué notamment d'une ceinture de parcs en périphérie de l'agglomération, qui sont autant de sites remarquables, associant souvent un parc de qualité à des châteaux ou maisons de maître : châteaux d'Art-sur-Meurthe, de Saulxures-lès-Nancy, de Chambrun, de Montauban, de Mme de Graffigny, du Montet et son parc boisé, de Remicourt, les domaines de Brabois et de l'Asnée, etc. ainsi que le patrimoine nouveau et art déco.

---

## **ASSURER LE BIEN-ÊTRE DES HABITANTS ET LA BONNE SANTÉ ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE**

---

L'environnement est un déterminant majeur de la santé humaine, qu'il s'agisse de qualité des milieux (air, eau, etc.), de nuisances véhiculées (bruit, insalubrité, etc.) ou de variations climatiques.

Désireuse d'assurer la santé, la qualité de vie et le bien-être de ses habitants, la Métropole souhaite activer différents leviers à travers ses choix de planification et d'aménagement du territoire.

## **PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LIMITER L'EXPOSITION DES PERSONNES AUX POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES**

La pollution de l'air est l'une des premières préoccupations environnementales, avec des conséquences importantes notamment sur la santé des plus fragiles. Ainsi, la Métropole du Grand Nancy souhaite réduire l'exposition des habitants aux pollutions existantes et limiter les émissions de polluants en tentant de se rapprocher des valeurs limites fixées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Pour atteindre cet objectif, elle veille à éloigner les habitants des sources de pollution avec :

- des choix adaptés d'organisation urbaine et de mobilités,
- une prise en compte de la qualité de l'air et des enjeux sanitaires associés dans les projets urbains et d'aménagement du territoire : localisation appropriée des sites de développement (éloignés des grandes infrastructures génératrices de pollutions), architecture des bâtiments permettant de mieux faire écran à la pollution atmosphérique et de permettre un abaissement important des niveaux d'exposition à la pollution de l'air, éloignement des équipements accueillant un public sensible des activités polluantes, etc.
- une nature en ville plus présente car elle permet la circulation de l'air et la dispersion des polluants.

De plus, le secteur routier étant l'un des principaux secteurs contribuant à la pollution atmosphérique, la Métropole souhaite créer une Zone à Faibles Emissions (ZFE) qui permettra de limiter la circulation des véhicules afin d'améliorer la qualité de l'air. Dans l'attente de sa mise en œuvre en 2025, un premier outil a été mis en place depuis juin 2021 : la circulation différenciée. Lors des pics de pollution prolongés, pour circuler sur le territoire du Grand Nancy, il est obligatoire de disposer d'une vignette Crit'Air. De plus, la Métropole entend poursuivre ses investissements pour encourager les modes de déplacement actifs (vélo, marche, etc.) et les transports en commun.

### **LUTTER CONTRE LE BRUIT EN VILLE**

Trafics quotidiens des voitures, des trains, logistique urbaine, activités, travaux publics, etc. les sources de bruits dans la rue sont nombreuses et ont un impact sur la qualité de vie.

La métropole souhaite dynamiser sa politique basée à la fois sur la prévention, le traitement des bruits à la source et la résorption des situations les plus critiques en s'appuyant sur son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

### **OFFRIR PLUS DE NATURE EN VILLE**

La présence de nature et de végétation en ville a un impact sur la pollution atmosphérique, sur la régulation de la température en ville et notamment sur le phénomène d'îlots de chaleur urbains, sur la biodiversité, sur la qualité des sols, sur la vie sociale en favorisant la pratique des modes actifs, du sport, des jeux...

Lever complémentaire des actions souhaitées et présentées précédemment, et face à la demande sociale croissante, la Métropole souhaite donc offrir plus de nature en ville aux habitants en plaçant au cœur de la fabrique urbaine, aménager une ville durable et résiliente en veillant à un développement urbain plus respectueux de la santé humaine, plus riche en aménités urbaines et en harmonie avec les écosystèmes vivants.

### **VEILLER A UNE BONNE QUALITE ET USAGE DES SOLS**

La pollution des sols peut être liée à la présence d'un site industriel, d'activités artisanales, de la présence de décharges anciennes où étaient stockés des déchets polluants, de l'épandage de produits chimiques, de remblayages, etc.

Du fait qu'un sol pollué peut avoir des conséquences sanitaires non négligeables sur les habitants, et dans un contexte de réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels et de renouvellement urbain, le changement d'usage de ces sols doit interroger sur leur compatibilité avec l'usage prévu. Ainsi, dans le cadre d'un projet d'aménagement, la Métropole entend évaluer l'impact des pollutions sur les futurs occupants et poursuivre ses projets de phytoremédiation pour décontaminer les sols.

### **AMÉLIORER LA QUALITÉ D'HABITER**

Les logements constituent un espace où se conjuguent un ensemble de sources de risques pour la santé : isolation, pollution de l'air intérieur, densité d'occupation des logements, espaces extérieurs, bruit, etc.

Dans l'objectif d'améliorer la qualité d'habiter des grands nancéiens, la métropole souhaite poursuivre une politique ambitieuse de rénovation de l'habitat afin d'améliorer le confort thermique, la qualité de l'air intérieur et l'isolation acoustique.

## 4 | PRODUIRE UNE OFFRE RÉSIDENIELLE POUR UNE MÉTROPOLE ACCUEILLANTE

### **PRODUIRE UNE OFFRE DE LOGEMENT SUFFISANTE, ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE**

L'ambition portée par le Grand Nancy est de retrouver une dynamique démographique et de conforter son attractivité résidentielle dans un contexte de développement atone et de vieillissement de la population. La volonté est d'adapter la politique de l'habitat aux enjeux démographiques actuels tout en déployant une stratégie ambitieuse pour accueillir demain une nouvelle population en lien avec la dynamique d'emploi. Le Grand Nancy vise ainsi à maintenir un rythme de construction de logements en nombre suffisant pour faciliter les parcours résidentiels au sein de la Métropole mais aussi accueillir de nouveaux habitants en répondant aux enjeux de la transition écologique (gestion économe du foncier et limitation de l'étalement urbain dans la logique du zéro artificialisation nette, remise sur le marché de logements vacants, etc.).

Ainsi, afin de répondre aux besoins actuels et pour accompagner les stratégies de développement de la Métropole, cette dernière a pour objectif de produire un peu plus de 1 000 logements par an.

Avec cette production de nouveaux logements, l'objectif de la Métropole est de favoriser les parcours résidentiels de toutes les catégories de ménages en tenant compte des attentes et du niveau des ressources de ces derniers, en proposant des produits à coûts abordables, en locatif, privé ou public, et en accession à la propriété, notamment pour retenir les familles qui quittent le Grand Nancy pour des territoires périphériques. Elle entend également favoriser dans les opérations de taille importante, une mixité de statuts d'occupation, une mixité générationnelle et de types de logements (diversité de formes urbaines, de produits et de taille).

Dans la continuité des actions menées dans les Programmes locaux de l'habitat (PLH) précédents et par le Programme Métropolitain de l'Habitat, la Métropole accompagnée de ses partenaires (EPFGE, Solorem, bailleurs sociaux, etc.) souhaite mobiliser des outils permettant de produire, d'une part, le volume foncier nécessaire pour répondre à l'objectif quantitatif de production annuelle de logements neufs (politique foncière proactive mais ajustée au contexte immobilier et à la régulation / phasage de la production) et, d'autre part, à l'objectif qualitatif de diversification de l'offre à des coûts compatibles aux ressources des différentes catégories de ménages cibles.

### **RENFORCER LA QUALITÉ DU PARC EXISTANT**

#### **ACCOMPAGNER LA REQUALIFICATION DU PARC PRIVÉ EXISTANT**

Le parc de logements privés représente aujourd'hui 80 % des résidences principales de la Métropole. Il est composé majoritairement de logements en copropriétés (plus de 60 000 logements) et une part non négligeable de maisons individuelles (15 000 logements).

Afin de conforter son attractivité résidentielle, l'accompagnement de la requalification du parc privé existant, caractérisé par son ancienneté (un tiers de ces logements a été construit entre 1949 et 1975 avant la première réglementation thermique de 1975), est un enjeu pour la politique de l'habitat. En effet, le parc privé joue un rôle majeur dans le fonctionnement du marché immobilier : c'est un parc tremplin qui accueille non seulement des étudiants mais aussi des ménages en migrations professionnelles ou aspirant à l'accession à la propriété. Le marché de l'ancien en collectif comme en individuel permet à 4 à 5 % de ménages de réaliser chaque année leurs parcours résidentiels au sein de la métropole dans des conditions financières plus attractives que le neuf.

Ainsi, dans la continuité des actions menées dans les PLH successifs, l'objectif de la métropole est de mettre en place une politique très volontariste pour optimiser l'attractivité du parc privé existant en mobilisant et redéployant les outils nécessaires pour que ce parc joue à plein, en complémentarité de l'offre nouvelle, son rôle d'accueil et de diversité dans la réponse aux besoins.

C'est ainsi que seront redéployés les OPAH-RU qui accompagneront les Opérations de Revitalisation du Territoire

(comme sur le centre-ville de Nancy) ou viendront en complémentarité des opérations de restructurations urbaines liées à l'évolution d'équipements hospitaliers et universitaires (par exemple sur le quartier Saint-Pierre René II Bonsecours à Nancy). Seront également développées les actions d'accompagnement des rénovations des logements en copropriétés et en secteurs pavillonnaires anciens.

### **AIDER À POURSUIVRE LA RÉHABILITATION DU PARC SOCIAL**

Dans la Métropole du Grand Nancy, malgré les politiques d'envergure déjà engagées par les bailleurs sociaux pour améliorer le parc HLM, une part de ce parc répond encore difficilement aux objectifs de performances énergétiques. Ainsi, la Métropole du Grand Nancy souhaite continuer à apporter son soutien à la stratégie de réhabilitation qui sera portée par les bailleurs sociaux puisqu'elle garantit les emprunts des bailleurs pour la réalisation de leurs travaux de construction et de réhabilitation. Il s'agit notamment d'encourager la rénovation thermique, mais aussi d'améliorer l'accessibilité des immeubles et des logements et d'adapter les logements au vieillissement et au handicap.

### **MOBILISER LE PARC PRIVÉ VACANT**

Le taux de logements vacants est en hausse sur le territoire de la Métropole du Grand Nancy. Ce dernier est passé de 7,2 % en 2007 à 8,9 % en 2012, puis à 9,3 % en 2018 (soit 13 798 logements), soit une hausse de 2,1 points en 10 ans. Concentrés géographiquement sur les communes de Nancy (et notamment en cœur d'agglomération) et Vandœuvre-lès-Nancy, plus de 80 % des logements vacants relèvent du parc privé. Il s'agit principalement des typologies T1-T2 situées dans des immeubles collectifs anciens qui sont le plus touchées.

La Métropole du Grand Nancy poursuit son engagement dans la remise sur le marché des logements vacants. L'identification des causes de la vacance permet la mobilisation des leviers nécessaires et adaptés au contexte pour atteindre cet objectif : restructuration de certains îlots, mesures incitatives, acquisition par des bailleurs sociaux, mesures coercitives, etc. Elle souhaite ainsi s'inscrire dans une démarche vertueuse de reconquête ambitieuse de la vacance avec un objectif de remise sur le marché d'environ 2 550 logements inoccupés depuis plus de 2 ans d'ici 20 ans.

### **LUTTER CONTRE L'HABITAT INDIGNE ET NON DÉCENT**

Le parc privé potentiellement indigne en 2017 représente 1,4 % du parc privé. Ce taux est inférieur au taux mesuré au niveau départemental de 2,8 % (source Anah).

Déléataire des aides à la pierre depuis 2005, la Métropole déploie des dispositifs opérationnels sur le parc privé pour repérer et lutter contre l'habitat indigne et non décent. Elle souhaite poursuivre ces missions selon les textes en vigueur et moyens mobilisables pour contribuer à améliorer la connaissance et favoriser la résorption de l'habitat indigne et non décent.

La création du Pôle de lutte contre l'habitat indigne et non décent (PDLHIND) a permis de structurer véritablement la politique de lutte contre l'habitat dégradé à l'échelle du département. Le Grand Nancy est membre du comité de pilotage du PDLHIND et participe également aux comités techniques non-décence et habitat indigne.

## **5 | CONFORTER LE RÔLE MAJEUR DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION**

Le cœur métropolitain, par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, économique, culturel, financier, politique, social, etc.), sa capacité à proposer des biens et des services, l'intensité des interactions urbaines et sociales et des flux qu'il maximise, joue un rôle structurant dans l'organisation spatiale de la Métropole du Grand Nancy où se mêle une dimension métropolitaine, de bassin de vie et de proximité.

Le cœur d'agglomération a fait l'objet d'une démarche de révision-extension de son Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) du Site patrimonial remarquable (SPR) et a été approuvé en décembre 2019. Ce dernier vise un objectif de protection et de mise en valeur patrimoniale mais intègre et contribue aussi à une politique urbaine globale à l'échelle de la Métropole, notamment dans ses composantes sociales et économiques.

Afin de conforter le rôle majeur du cœur d'agglomération, la Métropole entend contribuer à son affirmation, attractivité et développement, sa cohésion globale et sa reconnaissance.

---

### **POURUIVRE LA VALORISATION ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE DU CŒUR MÉTROPOLITAIN**

---

#### **CONSOLIDER L'OFFRE COMMERCIALE**

Le projet de la Métropole du Grand Nancy vise à s'inscrire dans le maintien et la promotion d'une singularité commerciale, en impulsant la montée en gamme de l'offre et l'accueil d'enseignes à haute valeur ajoutée et en promouvant des concepts commerciaux innovants et des fonctions commerciales adaptées au cœur de ville.

La Métropole entend également :

- articuler le développement de l'offre commerciale avec l'offre résidentielle dans l'objectif de renforcer l'attractivité et de favoriser le renouvellement de l'une et de l'autre ;
- accompagner les mutations de l'armature commerciale, en ciblant les secteurs ou segments fragilisés et en contribuant le cas échéant à moyen ou long termes à la structuration de nouvelles polarités commerciales de proximité.

#### **DÉVELOPPER ET PROMOUVOIR DES PRODUITS IMMOBILIERS SINGULIERS**

Le marché de l'immobilier d'entreprises est évolutif et très diversifié à l'échelle de la Métropole du Grand Nancy. Il apparaît une demande significative pour de l'immobilier de petites surfaces (de 50 à 200 m<sup>2</sup>).

Le projet développe et promeut, en cœur d'agglomération, des produits immobiliers singuliers. Ces derniers s'inscrivent dans une offre globale à l'échelle du cœur d'agglomération et du territoire métropolitain et permettent le maintien et le développement des activités de services présentes dans le centre mais fragilisées par des fonctionnements contraints. Le projet permet d'accueillir de nouvelles activités tertiaires et d'accompagner les mutations des grandes fonctions métropolitaines.

## **RECONQUÉRIR UNE QUALITÉ RÉSIDENIELLE DANS LE CENTRE HISTORIQUE**

L'ambition métropolitaine est de conforter l'attractivité globale du cœur de son agglomération par une offre résidentielle urbaine de qualité, attractive, adaptée à des critères modernes d'habitabilité et valorisant un patrimoine remarquable.

Cette offre doit être complémentaire aux programmes résidentiels qui se développent en périphérie immédiate du centre tels que Nancy Centre Gare ou les Rives de Meurthe. Elle doit permettre de valoriser le potentiel important que représente la vacance du parc de logements et de poursuivre les démarches de réhabilitation en traitant notamment des situations de mal-vivre résidentiel.

Une telle offre doit être diversifiée et innovante et répondre aux demandes multiples, selon les âges, les pratiques de vie et les moyens financiers des personnes désirant vivre en centre-ville. Elle doit viser à contribuer à la promotion d'un mode alternatif de développement en traitant des questions énergétiques spécifiques dans l'habitat ancien, en faisant la promotion de la mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle. Elle doit être également respectueuse des spécificités patrimoniales.

## **AMÉNAGER UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION DE QUALITÉ**

### **PRÉSERVER ET RENFORCER L'IDENTITÉ PATRIMONIALE DU CŒUR HISTORIQUE**

Le patrimoine urbain et architectural exceptionnel de la Métropole du Grand Nancy, témoin de l'histoire de la cité ducale et son agglomération, la positionne comme une destination touristique majeure du Grand Est.

La Métropole entend préserver et renforcer son identité patrimoniale autour des trois villes historiques (Ville Vieille médiévale, Ville Neuve de Charles III et ville du XVIII<sup>e</sup> siècle) et de son ensemble de places : Stanislas, Alliance et Carrière classées au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le projet permet une valorisation globale du patrimoine, une place plus grande aux piétons et aux cyclistes avec des itinéraires touristiques renforcés, etc.

### **AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES ESPACES PUBLICS DANS LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION**

Le projet de la Métropole vise à favoriser la diversité des usages et donc à mieux partager l'espace public pour développer la convivialité et donc l'attractivité du cœur d'agglomération. Il s'agit de penser la place des modes actifs et la juste place de la voiture.

Le traitement de la mobilité interpelle directement celui de l'aménagement des espaces publics. Ainsi, la Métropole souhaite améliorer le traitement de l'espace public en prenant en compte le fonctionnement urbain et les patrimoines nancéiens.

Le développement et la valorisation de la nature en ville ainsi que la mise en valeur de l'eau sont également des orientations importantes pour l'évolution du cœur d'agglomération.



# CONFORTER UNE MÉTROPOLE DU BIEN VIVRE ENSEMBLE

*L'accélération des échanges dans nos sociétés contemporaines a bouleversé nos comportements et nos façons de vivre la ville. Cette évolution a favorisé l'émergence de nouvelles pratiques et aspirations citoyennes avec une volonté forte de retrouver un ancrage de proximité dans la ville : lien social, commerces de quartier, mobilités actives, circuits-courts, etc. Ainsi, l'ambition d'une métropole attractive et rayonnante passe aujourd'hui par une attention particulière à ces nouvelles tendances sociétales.*

*Cette seconde partie du Projet d'Aménagement et de Développement Durables se concentre sur les orientations qui visent à rapprocher les politiques publiques des habitants, à renforcer la qualité de leur cadre de vie et à répondre à leurs besoins de proximité en matière de commerces, d'équipements et de services.*

*Pour cela, la Métropole porte un projet qui promeut qualité et intensité des liens entre les habitants : le « bien vivre » s'accompagne d'une recherche du « bien-être », c'est-à-dire de l'épanouissement personnel des habitants. Cette orientation invite alors à mieux prendre en compte les pratiques et les usages des citoyens dans la ville, ainsi qu'à répondre aux besoins de chacun à chaque étape de sa vie en matière d'habitat, de mobilité et de consommation.*

## 1 | ENCOURAGER LA VILLE DES PROXIMITÉS : VERS UNE MÉTROPOLE DU ¼ D'HEURE

Un cadre de vie de qualité, apaisé et ouvert à tous est un facteur de bien-être pour ses habitants et d'attractivité pour la Métropole. Cette ambition s'inscrit dans le concept de « ville des proximités » : il s'agit d'améliorer les services rendus à la population, de renforcer la qualité de vie dans les quartiers, d'adapter à la fois la forme urbaine et l'offre d'équipements et de services afin que ceux-ci soient accessibles à tous. Cette proximité est autant physique (accessibilité facilitée aux différents lieux de la Métropole) que sociale (renforcement des liens sociaux dans les quartiers, mixité, intimité). Pour réussir cette ambition, le projet s'appuie sur l'armature urbaine à toutes les échelles, de l'échelle du quartier à l'échelle métropolitaine, et à l'occasion de nouveaux projets, il vise à renforcer les polarités existantes de l'armature urbaine ou à en créer de nouvelles si le besoin est présent. Il porte ses actions tant sur l'habitat, le développement économique, les équipements et les services que sur les déplacements et notamment par l'affirmation et le développement des mobilités actives pour lesquelles des plans vélo et piéton sont à l'étude.

### RÉPONDRE AUX BESOINS DE PROXIMITÉ

#### ENCOURAGER LA PRODUCTION DE LOGEMENT À PROXIMITÉ DES COMMERCES, SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

Disposer d'une offre commerciale, de services et d'équipements à proximité de son lieu d'habitation et facilement accessible contribue à l'attractivité de la métropole. Ainsi, produire une grande partie des besoins en logements dans l'enveloppe urbaine, là où sont localisés les commerces, les services, les équipements et les dessertes notamment en transports collectifs permet de construire une métropole des proximités. Le projet de la Métropole vise cet objectif.

### **DISPOSER D'UNE OFFRE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ FACILEMENT ACCESSIBLE**

Le bien vivre ensemble et la qualité de vie se définissent aussi par des commerces, des équipements et services faciles d'accès. C'est pourquoi, le projet de la métropole consiste à :

- maintenir, conforter ou renforcer les centralités urbaines et les polarités réparties sur toute l'agglomération qui répondent aux besoins quotidiens des habitants et participent à l'animation urbaine ;
- accompagner le développement urbain d'une offre de commerce, d'équipements et services adaptée aux besoins des habitants, au besoin et à l'occasion de projets urbains.

### **PRIVILÉGIER LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LE TISSU URBAIN**

La Métropole veut favoriser la mixité des fonctions dans la mesure où elles peuvent cohabiter avec les autres usages de la ville. Ainsi, elle favorise une offre immobilière et foncière diversifiée et à coût abordable pour les entreprises souhaitant s'implanter en tissu urbain.

En revanche :

- elle oriente les activités dites « génératrices de nuisances » (dont certaines Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) sur des sites dédiés ;
- elle s'attache à prioriser son offre foncière à destination des activités de transport et de logistique et de grande industrie vers les sites d'activités appropriés au regard des impacts pour les riverains

Au-delà des services aux personnes et aux entreprises, le projet maintient voire développe l'implantation en tissu urbain des entreprises artisanales, des petites unités de production, des industries créatives, en proposant une offre immobilière accessible et adaptée à leurs besoins (villages d'entreprises, parcs artisanaux, hôtels d'entreprises, espaces logistiques urbains, tiers lieux, etc.).

### **ACCROÎTRE LE NIVEAU DE SERVICES DANS LES SITES D'ACTIVITÉS PÉRIPHÉRIQUES**

La Métropole du Grand Nancy souhaite favoriser ou conforter le niveau de services aux entreprises (restauration, déplacements, crèches, conciergerie, etc.) en partenariat avec les associations d'entreprises ou associations ATP et sur les « Territoires Entrepreneurs » des quartiers de la politique de la ville.

### **ADAPTER LES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS AUX ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES ET CULTURELLES**

L'agglomération nancéienne est un pôle culturel, touristique, sportif et de loisir régional majeur grâce à la présence de nombreux équipements, dont certains sont gérés par la Métropole. Elle est particulièrement bien dotée en matière d'équipements culturels de renommée, prisés pour la qualité de leur programmation. De grands équipements sportifs et de loisirs, accueillant des manifestations d'envergures nationales ou internationales, participent aussi au rayonnement métropolitain de l'agglomération.

La Métropole du Grand Nancy souhaite consolider le niveau et la qualité des services et équipements, les adapter aux besoins de la population, notamment pour répondre au déficit en matière d'équipements ludo-sportifs.

#### ***– Prendre en compte les nouvelles pratiques sportives et de loisirs***

Les évolutions sociales et démographiques ont un impact important sur les pratiques sportives. Toutes les enquêtes menées depuis le début des années 2000 placent le bien-être, la santé et les rencontres en tête des motivations à la pratique sportive. La recherche du bien-être et d'un équilibre personnel, l'affirmation de la sociabilité dominant l'entrée dans la pratique sportive. Ces attentes se situent désormais loin devant la recherche de performance ou de compétition. La Métropole du Grand Nancy entend prendre en compte l'évolution des pratiques sportives en lien avec les tendances sociétales.

L'espace urbain est le théâtre de l'émergence de nouvelles pratiques sportives. Souvent considérées comme des marqueurs de la culture contemporaine, ces pratiques transforment l'espace public urbain en espace récréatif et ludique. La Métropole souhaite s'adapter aux nouvelles tendances qui se dessinent et prendre en compte ces pratiques dans l'aménagement des quartiers.

### **– Mettre en réseau et mutualiser les équipements sportifs de proximité**

Les équipements sportifs de proximité offrent un bon maillage de l'agglomération nancéienne. Aujourd'hui, la rationalisation des coûts oblige la Métropole à optimiser la gestion d'un certain nombre d'équipements de proximité dont certains méritent d'être remis aux normes ou encore réhabilités, voire à mutualiser certains d'entre eux avec plusieurs communes.

Le projet accompagnera ces évolutions.

---

## **FAVORISER L'USAGE DES MODES ACTIFS POUR LES DÉPLACEMENTS DE COURTES ET MOYENNES DISTANCES**

---

Parce qu'elle est sobre et durable, la ville des proximités est un enjeu majeur et transversal de la politique globale d'aménagement du territoire. Par conséquent, la Métropole souhaite que le système de mobilité de son territoire réponde aux enjeux de la ville des proximités afin de conforter et d'améliorer la qualité de vie des habitants et usagers. Elle accorde ainsi dans le Plan Métropolitain des Mobilités une attention particulière aux modes actifs pour les déplacements de courtes distances (moins de 2 km) en proposant des parcours simples et sécurisés au sein des pôles de proximité. Il s'agit ici de faciliter la mobilité des piétons et des cyclistes en poursuivant la mise en réseaux d'espaces publics agréables et commodes (accès piétons directs, possibilité de stationner son vélo, etc.).

---

## **FAVORISER UNE AGRICULTURE PÉRIURBAINE RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION**

---

L'agriculture et la sylviculture, qui exploitent respectivement 22 % et 24 % du territoire, se présentent comme des activités aux multiples facettes qui structurent les espaces. Elles sont d'abord le lieu d'une activité économique qui contribue localement au maintien d'un emploi non délocalisable et au développement de filières de production. Elles ont également un rôle social en s'ouvrant vers les usagers pour permettre la création d'espaces publics, de loisirs ou pédagogiques, tout en conférant une identité paysagère particulière au territoire. L'agriculture et la sylviculture permettent également de s'intéresser au territoire d'un point de vue environnemental.

Leur développement dans une optique de durabilité et de qualité permet à la Métropole d'affirmer ses objectifs : le maintien d'une économie productive, la protection de sites naturels, la prévention des risques, la maîtrise de l'étalement urbain, la protection des continuités écologiques et de la biodiversité, la lutte contre le changement climatique, la mise en place de services environnementaux.

La Métropole souhaite donc pérenniser l'agriculture et la sylviculture dans toutes leurs dimensions et accompagner les exploitations agricoles et sylvicoles vers une multifonctionnalité adaptée aux besoins du territoire et de ses habitants. L'objectif est de garantir l'équilibre spatial en améliorant la prise en compte des exigences de bon fonctionnement des espaces urbains, des espaces naturels et des activités économiques issues de ses ressources : productions agricoles et sylvicoles, ressources eau, etc.

## **GARANTIR UNE INTÉGRATION RÉUSSIE DES ACTIVITÉS AGRICOLES ET SYLVICOLES DANS LE TISSU PÉRIURBAIN**

La multifonctionnalité des espaces agricoles et forestiers comme lieux de production et de vecteur de lien social et de loisirs est valorisée.

Une attention particulière est portée aux différentes logiques d'implantation territoriale et patrimoniale en matière de localisation, d'accessibilité, de cohabitation avec les autres fonctions de la ville, d'intégration urbaine et paysagère, et notamment pour traiter spécifiquement la question de l'implantation des bâtiments d'exploitation au regard des zones d'habitat périurbain (Règlement sanitaire départemental - RSD, Installation classée pour la protection de l'environnement - ICPE, etc.).

Le projet métropolitain vise aussi à préserver puis de renforcer le potentiel de production maraîchère du territoire, très intégré à la ville, et dont l'érosion sur la dernière période est importante. À cet effet, une préservation des structures existantes, même en cessation d'activité, est recherchée.

L'objectif est également d'assurer le bon fonctionnement des espaces agricoles et forestiers existants en garantissant la circulation et l'accès aux terrains exploités (maintien de conditions techniques favorables à l'exploitation des espaces agricoles, forestiers, notamment le passage d'engin agricole) tout en assurant au mieux les multiples usages (aménagement, loisirs, paysages, lutte contre les risques naturels prévisibles, etc.).

→ *Transumance des moutons sur le Plateau de Malzéville*



Enfin, l'agriculture et la forêt participent nécessairement au maintien de la biodiversité et de certains habitats, notamment les zones humides en milieu alluvial. Le projet entend favoriser le maintien des prairies permanentes (estimées à 45 % de la surface agricole utile), en portant une attention particulière aux besoins et au devenir des exploitations qui nécessitent des surfaces importantes de pacage ou d'herbage.

### **FAVORISER LA DIVERSIFICATION ET LES PROJETS DE VALORISATIONS PÉRENNES (vente directe, transformation de produits, tourisme à la ferme, tourisme équestre, etc.)**

Forte d'un patrimoine d'environ 40 exploitations agricoles, dont 10 constituent ou hébergent un centre équestre, ainsi que d'une filière polyculture élevage encore bien présente, la Métropole entend accompagner la pérennité et les éventuelles mutations souhaitées par les exploitations de son territoire.

La proximité des habitants de la Métropole avec les espaces agricoles et de production est un atout à utiliser et à faire valoir par les exploitants. Il s'agit donc d'accompagner le secteur agricole vers une diversification de ses activités et dans la création de projets de valorisation pérennes en lien avec les consommateurs soucieux de la qualité des produits : vente directe, transformation de produits, tourisme à la ferme, tourisme équestre, etc.

En plus d'asseoir les systèmes d'exploitation et de rendre plus résilientes leurs structures économiques, cette diversification participe à la construction d'une marque, voire d'une identité locale et à créer de la valeur ajoutée localement.

Le projet métropolitain met en avant l'économie de proximité en accompagnant de nouvelles filières (déchets organiques, laine, foin, etc.), de nouveaux modes de production (bio, et de commercialisation agricole). Pour cela, il favorise l'évolution et la mixité des aménagements (bâti, entrepôts, accès, réseaux, etc.) spécifiques à ces activités : circuits-courts, auto-cueillette, lieux de vente collectifs, lieux de transformation des produits, plateformes collectives de distribution (marché de gros, etc.).

La Métropole contribue ainsi à répondre aux nouvelles demandes sociétales liées aux questions alimentaires. Pour assurer une offre continue, elle est aussi attentive aux nouveaux besoins liés à cette diversification de l'économie agricole tels que les hébergements touristiques, la restauration à la ferme, les activités de loisirs à la ferme dont la pédagogie auprès des jeunes publics, le tourisme (équestre) itinérant, etc.

Enfin, la Métropole entend faciliter les efforts de modernisation et de diversification des exploitations en matière énergétique, en facilitant notamment l'implantation de dispositifs alternatifs de production ou de récupération d'énergie.

## 2 | PROMOUVOIR UN HABITAT DE QUALITÉ POUR TOUS

### ASSURER LES ÉQUILIBRES RÉSIDENTIELS

Le Grand Nancy a développé depuis 2005 une politique de répartition de la production de l'offre HLM dans l'agglomération s'appuyant sur un principe de solidarité intercommunale. En effet, les 20 communes participent à la dynamique de développement et de rééquilibrage du parc locatif social. Ainsi, en 2002, 57 % du parc HLM était situé en Zone urbaine sensible (ZUS). À périmètres constants en 2015, le taux est de 44 %. Un effort important de rattrapage a été fait par les communes disposant d'un parc de logements sociaux insuffisant au regard de la loi SRU depuis 2005. Le Projet de Rénovation Urbaine multi site de l'agglomération, mené de 2004 à 2016 a contribué à ce résultat. En 2017, les 16 communes soumises à la loi SRU disposaient toutes d'au moins 20% de logements locatifs sociaux. L'ambition de la Métropole est de poursuivre son engagement pour porter une solidarité intercommunale avec la participation des 20 communes à la production du logement locatif social et au rééquilibrage territorial. De surcroît, la Métropole entend réaffirmer sa volonté de maintenir son parc social (au sens SRU) à hauteur de 26 %. Au regard de l'accélération des ventes HLM (en moyenne 140 par an au cours des 5 dernières années) et du déconventionnement des logements privés à venir, elle souhaite maintenir une production de logements sociaux dynamique pour maintenir le taux d'agglomération dans une logique de rééquilibrage territorial.

En parallèle, elle se fixe également pour objectif de renforcer l'accession abordable à la propriété pour offrir des produits logement adaptés aux familles.

### FAVORISER LA MIXITÉ RÉSIDENTIELLE ET GÉNÉRATIONNELLE DANS LES OPÉRATIONS NEUVES

À travers son projet, la Métropole du Grand Nancy poursuit sa politique volontariste et permet de décliner, de manière opérationnelle, le principe de mixité à l'échelle de l'agglomération :

- mixité fonctionnelle des nouveaux sites de développement ;
- mixité résidentielle, en veillant à proposer différents types de produits logements en location (public/privé), en HLM (PLUS/PLAI accompagnant ainsi la mise en œuvre de la loi pour le Droit au logement opposable) ou en accession, individuel / intermédiaire / collectif, etc. ;
- mixité générationnelle en favorisant les parcours résidentiels et en veillant à l'accessibilité des bâtiments et des logements ;
- mixité sociale en veillant à ce que tous les ménages, quels que soient leurs revenus, puissent accéder à un logement, et ceci dans les différentes parties de l'agglomération.

### METTRE EN ŒUVRE DES PRINCIPES PARTAGÉS AVEC TOUS LES PARTENAIRES EN MATIÈRE D'ATTRIBUTIONS DE LOGEMENTS SOCIAUX EN COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS DE PRODUCTION

La stratégie d'échelle métropolitaine sur les attributions de logements dans le parc HLM doit permettre de concilier le droit au logement à l'objectif de mixité sociale.

Ainsi, le projet de la Métropole du Grand Nancy vise à :

- développer une offre nouvelle, HLM et privée, qui s'inscrit dans le prolongement des politiques mises en œuvre depuis trois décennies ;
- décliner de manière opérationnelle les principes identifiés dans le Document d'Orientations Stratégiques ;
- mettre en place des outils favorisant l'accès et le maintien dans le logement en s'appuyant sur le Fonds de Solidarité Logement.

## **METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE CONCERTÉE DE VENTE DE LOGEMENTS HLM**

La vente de logements HLM encouragée par l'État vise d'une part, à accélérer la constitution de fonds propres par les organismes de logement social pour financer la production de nouveaux logements ou la rénovation des logements existants et d'autre part, à favoriser la mixité sociale et notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. La Métropole reste vigilante pour que la vente des logements HLM n'entraîne pas de diminution de l'offre dans certaines communes au regard de la loi SRU. La concertation avec les bailleurs est poursuivie pour promouvoir une politique de « bonne gestion » des copropriétés issues de ces ventes.

---

## **POURSUIVRE LA RECOMPOSITION URBAINE ET L'EFFORT DE MIXITÉ DES QUARTIERS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (NPRU)**

---

Trois quartiers de la politique de la ville ont été retenus dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) sur la période 2015-2025 :

- deux quartiers d'intérêt national : le Plateau de Haye à Nancy/Maxéville et les Provinces à Laxou ;
- un quartier d'intérêt régional : Haussonville-les Nations à Nancy et Vandœuvre-lès-Nancy.

Le Nouveau projet de renouvellement urbain (2017-2025) du Grand Nancy permet au sein de ces quartiers une intervention majeure sur l'habitat et de poursuivre la rénovation urbaine de ces quartiers en :

- favorisant la mixité fonctionnelle et consolidant le potentiel de développement économique et commercial ;
- intervenant sur les équipements publics (rénovation, reconstruction, création) ;
- renforçant l'ouverture des quartiers et la mobilité des habitants ;
- augmentant (ou renforçant) la diversité de l'habitat (statuts, typologie de logements et de bâtiments) pour favoriser les parcours résidentiels et permettre un rééquilibrage du parc social à l'échelle de l'agglomération ;
- mettant en place des principes partagés visant à favoriser la mixité sociale au sein du parc HLM, en s'appuyant notamment sur une convention intercommunale d'attribution.

En lien avec le projet sur le secteur d'Haussonville – Les Nations, mais en dehors de tout financement ANRU dans le cadre du N.P.R.U., la Métropole du Grand Nancy souhaite s'engager très fortement auprès de la ville de Vandœuvre-lès-Nancy pour l'accompagner dans sa volonté de réinscrire les Nations dans un projet de centre-ville :

- parachever le projet de renouvellement urbain et contribuer à plus de mixité sociale
- valoriser la concentration d'équipements publics : Mairie, Médiathèque, Parc des Sports, Salle des fêtes, Centre Culturel, etc.
- constituer une polarité urbaine d'intérêt métropolitain,
- Intervenir sur une restructuration forte du centre des Nations :
  - préserver un maximum des 700 emplois actuellement recensés sur le site
  - renforcer sa vocation de pôle médical
  - valoriser son offre commerciale de proximité

---

## **ADAPTER L'HABITAT EXISTANT ET LA PRODUCTION NEUVE AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DE LA POPULATION**

---

Au regard des enjeux de neutralité carbone d'ici 2050 et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la métropole du Grand Nancy souhaite accompagner les mutations à l'œuvre dans le cadre de sa politique habitat en veillant en premier lieu à la qualité du parc existant, qu'il soit public ou privé, concernant la rénovation énergétique et l'adaptation au changement climatique.

---

## RÉPONDRE AUX BESOINS DE TOUTES LES POPULATIONS

---

La Métropole applique le principe et les valeurs de solidarités en direction de tous es habitants et usagers du Grand Nancy en leur apportant des réponses adaptées.

### PROPOSER UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ET D'ADAPTATION DU PARC DE LOGEMENTS NEUFS OU EXISTANTS EN FAVEUR DES SENIORS

Les projections de l'INSEE soulignent une forte progression des personnes âgées de 70 à 84 ans sur le territoire du Grand Nancy. Les personnes de plus de 60 ans devraient représenter plus d'un habitant sur 4 en 2030.

Ainsi, la Métropole du Grand Nancy souhaite promouvoir la production d'habitat innovant répondant aux besoins évolutifs du vieillissement, favoriser le développement d'une offre de logements intergénérationnels en lien avec les réflexions de la ville du quart d'heure et poursuivre sa politique d'adaptation des logements, de soutien à domicile (parc privé et public) et développer des solutions adaptées (logement inclusif, etc.).

### POURSUIVRE L'ADAPTATION DANS LE PARC EXISTANT ET LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La loi handicap du 11 février 2005 a posé un ensemble de dispositions nouvelles aux communes et EPCI. Celles-ci visent principalement le champ de l'accessibilité ainsi que les principes du respect de cheminement et de continuité des parcours des personnes handicapées (déplacement, logement etc.).

Dans ce cadre, la Métropole du Grand Nancy, qui s'appuie depuis 2005 sur la délégation de compétences des aides de l'Anah, s'engage à poursuivre la mobilisation de ses ressources et outils spécifiques pour adapter le parc ancien, poursuivre la production de logements neufs adaptés et encourager l'habitat inclusif.

### ADAPTER L'OFFRE DES LOGEMENTS ÉTUDIANTS À L'ÉVOLUTION DE LA GÉOGRAPHIE UNIVERSITAIRE, EN LIEN AVEC L'ARMATURE URBAINE ET NOTAMMENT LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

La recomposition géographique des pôles d'enseignements supérieurs dans la Métropole risque de modifier la logique résidentielle des étudiants. Cette situation amène le CROUS à réinterroger sa stratégie patrimoniale pour mieux répondre à l'évolution des besoins. Toutefois dans cette recomposition globale, la présence des étudiants devrait être préservée en cœur d'agglomération, acteurs incontournables de la vie de la cité. Au-delà de la question du volume global de l'offre, et afin de ne pas déstabiliser le fonctionnement du marché du parc existant, il convient de porter une attention particulière à la diversification du parc au regard des nouveaux usages et modes d'habiter : coliving, habitat intergénérationnel, accueil des chercheurs, des étudiants étrangers au regard de la qualité de l'offre à préserver.

Parallèlement, et afin de prévenir la surproduction de logements dédiés aux étudiants sur le territoire, la Métropole reste vigilante sur la pertinence du développement des résidences-services privés.

### FAVORISER L'ACCÈS AU LOGEMENT AUTONOME DES JEUNES EN VEILLANT AU MAINTIEN DU PARC DESTINÉ AUX JEUNES EN INSERTION

L'offre existante sur le Grand Nancy s'organise principalement autour des 574 places réparties dans les Foyers de jeunes travailleurs dédiés aux jeunes en insertion professionnelle.

La Métropole du Grand Nancy désire apporter des réponses adaptées aux besoins de ce public grâce à de nouvelles constructions, mais aussi par la recherche et l'adaptation d'outils pour favoriser l'accès des jeunes au logement locatif public et privé qui ont des besoins plus spécifiques.

### FAVORISER L'ACCÈS DES MÉNAGES LES PLUS FRAGILES À UN LOGEMENT ADAPTÉ

Pour l'accueil de ménages fragiles les plus exclus du marché du logement qui cumulent des difficultés financières et d'insertion, la Métropole s'engage à poursuivre la production de logements adaptés, en s'appuyant sur la solidarité intercommunale de façon à assurer une plus grande diversité géographique des implantations.

### MAINTENIR LE NIVEAU DE L'OFFRE D'HÉBERGEMENT ET DE LOGEMENTS ACCOMPAGNÉS

La Métropole étant bien pourvue en places d'hébergement pour les personnes en difficultés, les enjeux, comme le relève le Plan départemental d'action pour le Logement et l'hébergement des personnes défavorisées, sont avant tout d'ordre qualitatif, notamment sur la prise en charge de ses publics.

La demande de logements accompagnés est en progression depuis 2012 et l'on constate une grande diversité des situations des personnes en grandes difficultés. Il s'agit de répondre à cette demande en proposant une offre de logement accompagnés tant en structures collectives (pensions de familles, résidences sociales, résidences accueil...) que dans le parc diffus en s'appuyant sur le développement de l'intermédiation locative.

### CONTRIBUER À L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE EN LIEN AVEC LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT

Le schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage co-piloté par l'État et le Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle, permet d'identifier les capacités de chaque territoire en matière :

- d'aires d'accueil permettant aux voyageurs des séjours tout au long de l'année sur le territoire ;
- d'aires de grands passages, nécessaires aux déplacements importants de caravanes en été ;
- de terrains familiaux.

Le projet porté par la Métropole doit permettre la réalisation des objectifs territorialisés sur la Métropole.

## 3 | CONSTRUIRE UN PROJET GLOBAL DES MOBILITÉS DE DEMAIN

Les pratiques de mobilités des ménages comme des entreprises connaissent des évolutions considérables depuis quelques années. A la faveur de l'augmentation des coûts liés à l'usage de la voiture, d'une sensibilité croissante pour les enjeux climatiques et environnementaux mais aussi d'une prise de conscience des bienfaits de l'activité physique sur la santé, de nouveaux usages se développent : mode actifs et partagés, électromobilité, etc.

Parce que les problématiques de mobilités constituent une priorité majeure pour les Grands-Nancéiens et qu'elles participent directement à la qualité de vie et à l'attractivité du territoire, le Grand Nancy s'engage à accompagner ces évolutions, à la fois en coordonnant les politiques locales de transport et d'urbanisme et en articulant le développement urbain aux infrastructures de mobilité durable.

À travers le Plan métropolitain des Mobilités (P2M), le Grand Nancy a posé une ambition forte pour réinventer les mobilités dans le Grand Nancy et s'inscrire dans une transformation urbaine plus large.

### LE PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS POUR RÉVOLUTIONNER LES DÉPLACEMENTS

Au terme d'un travail approfondi alliant concertation, réflexions stratégiques en matière de mobilités et de prospective financière et budgétaire, le conseil métropolitain a voté le 25 Novembre 2021 le **Plan Métropolitain des Mobilités (P2M)**. Ce dernier constitue un **changement radical de paradigme dans la manière de penser les mobilités**, en abordant en toute coordination l'ensemble des modes de déplacements.

Que ce soit pour étudier, travailler, se cultiver, se détendre, se rendre dans un commerce ou pour se soigner, **ce sont chaque jour un million de déplacements qui sont réalisés dans le Grand Nancy**, autant de trajets à pied, à vélo, en voiture ou en transports en commun qui impactent fortement les modes de vivre, de penser et d’appréhender le territoire métropolitain et son bassin de vie.

L’apaisement de la circulation, l’amélioration de la qualité de vi(II)e, l’accès de chacun aux services et plus globalement le renouvellement des manières de concevoir l’aménagement des espaces publics correspondent à une aspiration profonde de nos concitoyens.

Le P2M répond à ces aspirations avec **une vision stratégique et prospective à 15 ans, à l’échelle du Grand Nancy et de son bassin de vie**, visant à activer tous les leviers (tarification, infrastructures nouvelles, stationnement, partage de l’espace urbain, etc.) pour développer l’intermodalité et le report modal, réduire les émissions de gaz à effet de serre et accompagner les évolutions sociétales.

#### **Les objectifs opérationnels du Plan Métropolitain des Mobilités du Grand Nancy :**

- Atteindre en 2030 une part modale du vélo entre 12 et 14 % (contre 3 % aujourd’hui) ;
- Renforcer la pratique de la marche à pied en visant une évolution de la part modale de 36 % à 38-40 % ;
- Augmenter la part modale du transport en commun de 11 % à 15-16 % en 2030 ;
- Réduire l’utilisation de la voiture individuelle de 50 % à 30-35 % de part modale.

Avec un **déploiement progressif dans le temps**, le P2M se traduira par :

- **Cinq lignes de transports en commun structurantes pour une nouvelle armature métropolitaine**, dont 20 km de sites propres supplémentaires à ceux de la ligne 1 actuelle – qui sera remplacée à compter de 2024 par un trolleybus électrique IMC ;
- **Un réseau dense de lignes complémentaires connectées aux lignes armature** et de lignes de proximité ;
- **Un plan vélo complet avec 200 kilomètres de pistes cyclables sécurisées** à l’horizon 2026, mais aussi une augmentation de l’offre de vélos en libre-service, une offre d’électromobilité, des infrastructures de stationnement s’intégrant dans un « système vélo » complet ;
- **Un plan piétons visant à renforcer la marchabilité du territoire**, notamment via le développement de la piétonisation, des zones apaisées, la sécurisation des parcours et la reconquête des sentiers urbains et péri-urbains ;
- **Une juste place pour la voiture** pour aller vers un usage raisonné de l’automobile particulière, avec une refonte de la politique de stationnement sur l’espace public et en ouvrages (autour de nouveaux parkings de proximité et parkings-relais P+R notamment), le soutien aux solutions de mobilité partagée ;
- **Des innovations et des outils digitaux au service des mobilités**, notamment via un nouveau système de transport innovant, **Urbanloop**, dont un premier tronçon se déploiera sur le Nord du secteur des Rives de Meurthe ;
- **Un schéma de logistique territorial** pour optimiser la logistique urbaine ;
- **Une tarification plus simple et plus solidaire**, dans la continuité de la gratuité pour tous sur le réseau Stan les week-ends et de la gratuité pour les résidents de moins de 18 ans ;
- **Des lieux candidats comme démonstrateurs de la transformation de la ville**, par et pour tous les citoyens ;
- **La poursuite des réflexions engagées avec les partenaires lorrains**, notamment dans le cadre du Grenelle des Mobilités en Lorraine pour peser dans les débats sur les grandes infrastructures de transports, qu’elles soient routières et autoroutières (A31, A33, A330), fluviales, cyclables ou ferrées, pour garantir une bonne desserte de la métropole nancéienne.

---

## **ADAPTER LES SERVICES DE MOBILITÉS AUX BESOINS DES USAGERS**

---

Le projet de la Métropole a pour objectif la mise en œuvre de services de mobilités adaptés afin de satisfaire l'ensemble des besoins de déplacements.

### **FACILITER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DANS LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY**

Face à l'accroissement du nombre de déplacements au sein du territoire, la Métropole souhaite mieux organiser les circulations en assurant une place pour chaque mode de transport.

La nécessaire transition écologique et la lutte contre l'insécurité routière se sont imposées comme des priorités des instances métropolitaines. Il convient alors d'adapter les vitesses de circulation à l'environnement traversé. Dans les espaces d'urbanité intense, la vitesse des véhicules motorisés est réduite afin de mieux partager la voirie avec les autres modes, et notamment les plus vulnérables.

Les mobilités sont facilitées dans leur diversité et les alternatives à l'usage de la voiture individuelle sont promues. Cet objectif passe par un maillage adapté aux usages et déplacements de proximité. De plus, afin de tenir compte de l'expansion du cœur d'agglomération, le projet prévoit l'élargissement de l'anneau de desserte et l'optimisation de l'offre de stationnement accessible depuis ce dernier. La desserte vers les autres secteurs, par les transports en commun ou facilement accessibles par les modes doux dans une logique de ville des courtes distances, est améliorée.

### **RENDRE ATTRACTIFS LES MODES ACTIFS (VÉLO, MARCHÉ) POUR UNE MÉTROPOLE APAISÉE**

L'ambition d'une métropole apaisée passe par le développement et la promotion des modes actifs (vélo et marche à pied). Le Grand Nancy souhaite que ces modes atteignent une part significative dans les déplacements. À ce titre, la Métropole souhaite entreprendre la sécurisation et la mise en continuité des parcours, des leviers fondamentaux permettant de réduire la prégnance de l'automobile dans les usages quotidiens.

Le Grand Nancy souhaite que ces itinéraires vélo soient hiérarchisés. Ceux-ci doivent répondre d'une part à une logique d'itinéraires structurants permettant de relier les pôles urbains entre eux et de desservir les pôles générateurs de déplacements, et d'autre part favoriser des liaisons interquartiers (maillage du réseau) et de proximité (premier maillon du déplacement).

La montée en puissance actuelle de la pratique du vélo montre des appétences nouvelles de la part de la population, notamment au sujet de la location de vélos électriques ou du stationnement sécurisé. Le développement des aménagements n'est qu'une des composantes de la politique cyclable et, pour développer la pratique, un ensemble de services aux cyclistes doit être apporté. Concernant le stationnement, l'ambition portée est celle de pouvoir répondre à tous les cyclistes en continuant à développer l'éventail des solutions et leur déploiement à travers l'espace public. Ce déploiement se fait en lien avec les usages, les lieux de vie, en intermodalité avec les autres modes et singulièrement le réseau de transports en commun.

La Métropole entend s'appuyer sur l'ensemble des ressources que sont la Maison du Vélo, le monde associatif ou les acteurs économiques du cycle et de la cyclologistique.

La marche est, dans les parties denses de la Métropole, le moyen de déplacement le plus efficace et le plus durable qui soit. Réaffirmer la place du piéton tant en lui assurant des continuités et en lui simplifiant le franchissement des intersections, qu'en lui accordant des itinéraires verts et ombragés sont des ambitions majeures pour la Métropole.

### **RENFORCER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN AUTOUR D'UNE ARMATURE FORMÉE DE LIGNES STRUCTURANTES**

L'ambition est de conforter une métropole multipolaire, composée de centralités denses où s'agrègent équipements et services, notamment via le développement d'une offre de transports collectifs structurante reliant ces polarités. La reconquête de la clientèle à la suite de la crise sanitaire et son augmentation constitue un enjeu majeur pour que la Métropole puisse mener à bien des projets d'importances liés à l'apaisement de la circulation et à la piétonnisation du cœur historique de Nancy par exemple. Par ailleurs, l'arrêt de l'exploitation du matériel roulant de la ligne 1 en mars 2023 nécessite de repenser le réseau.

Le futur réseau de transports en commun desservira l'ensemble du territoire métropolitain en s'appuyant d'une part sur plusieurs lignes structurantes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui constitueront un « réseau armature » et, d'autre part, en complémentarité de ces lignes, sur d'autres services qui irrigueront le territoire pour permettre à tous les habitants de trouver une solution adaptée à leur besoin.

La Métropole n'écarte pas la possibilité d'évoluer à moyen long terme vers un réseau structuré autour d'une ligne de tramway devenant tram-train pour aller desservir les territoires voisins au nord et au sud.

### **PROPOSER DES SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS DIVERSIFIÉS EN OPTANT POUR L'INNOVATION ET LA MULTIMODALITÉ DANS LES SECTEURS LES PLUS DIFFICILES À DESSERVIR**

Les lignes structurantes du territoire métropolitain ne constituent pas la seule réponse aux besoins de mobilité des habitants et à l'ambition de desservir l'ensemble de l'agglomération. En effet, la structure des déplacements étant composite (déplacements domicile-travail, de proximité, d'achats), la réponse apportée ne doit donc pas être unique mais doit offrir un éventail de possibilités en misant notamment sur l'innovation et en s'appuyant sur les savoir-faire universitaires de son territoire.

Ainsi, le projet Urbanloop de véhicule autonome sur rail est développé depuis 4 ans par 4 écoles d'ingénieurs de Nancy, en lien avec l'Université de Lorraine. Détenteur du record du monde de la plus faible consommation au kilomètre UrbanLoop entend démontrer sa capacité à relever le défi de la transition énergétique du transport en commun électrique, intelligent et autonome. L'objectif est de déployer en 2025 un démonstrateur de ce système de transport au sein de la Métropole du Grand Nancy répondant à des besoins identifiés de déplacement, en complément du réseau de transport existant. Une étude a été lancée en avril 2021 pour connaître les implantations possibles de boucles UrbanLoop sur la Métropole, confortant ainsi son potentiel d'innovation.

Ainsi, la Métropole souhaite proposer au travers son projet différents services de déplacements accessibles, connectés, complémentaires et adaptés à la structure du territoire ainsi qu'à la diversité des besoins : centralité urbaine, polarités secondaires, espaces de plus faible densité.

### **TRAVAILLER SUR LES RYTHMES URBAINS POUR OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Pour inventer une ville apaisée moins dépendante de l'usage de l'automobile, l'articulation des services de mobilités avec les temporalités urbaines constitue aussi un autre levier à actionner. Il s'agit par exemple d'agir sur l'amplitude horaire ou de proposer des alternatives lorsque les services de transports collectifs ne sont pas disponibles. Il peut également être intéressant d'informer et de sensibiliser les citoyens et usagers des principaux pôles générateurs de déplacements sur l'intérêt des horaires décalés, notamment concernant les flux domicile-travail.

### **FAVORISER L'ACCÈS AUX SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE LA MÉTROPOLE AUX PERSONNES PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ (PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE / PMR)**

Conséquence de l'inadaptation de l'environnement urbain aux personnes à mobilité réduite (handicap durable, personnes âgées, difficultés temporaires), la problématique de l'accessibilité constitue un enjeu de solidarité qui relève du principe d'universalité de l'accès aux services urbains et de continuité de la chaîne des déplacements au sein d'une métropole apaisée. Conformément à l'esprit de la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, le projet de la Métropole prend la pleine mesure de cet enjeu.

Ainsi, elle désire agir autant sur l'adaptation des espaces publics que sur l'amélioration des transports collectifs, et ce de manière complémentaire. Les actions consistent à mettre en accessibilité les espaces publics et la voirie (cheminements urbains signalés et sécurisés), et à aménager des places de stationnement réservées. Parallèlement, l'ensemble des transports en commun sont adaptés afin de pouvoir être accessibles et de transporter les Personnes à Mobilité Réduite.

---

## **FAVORISER LA MULTIMODALITÉ ET L'INTERMODALITÉ**

La multimodalité, qui permet à l'usager d'orienter facilement son choix modal par rapport aux contraintes et aux temporalités de son déplacement, et l'intermodalité, qui offre à l'usager la possibilité de passer d'un mode à un autre lors d'un même déplacement, sont des outils essentiels à la transition vers des comportements de mobilité plus durables.

Avec son projet, la Métropole souhaite simplifier les parcours quotidiens, y compris ceux dépassant le périmètre métropolitain administratif, et permettre aux usagers de s'approprier le bouquet de mobilité en renforçant la complémentarité entre les différents modes.

### **PENSER L'INTERMODALITÉ AUTOUR DU RÉSEAU ARMATURE DE TRANSPORT EN COMMUN**

Aux principales portes d'entrée de l'agglomération, qu'il s'agisse des grands axes routiers ou des gares, la complémentarité entre les différents modes de transport (transports collectifs, vélo, marche, voiture, voiture partagée) et la coordination des différents réseaux (Stan, Sub, TER, TGV) favorisent la constitution de pôles d'échanges intermodaux.

Le Plan Métropolitain des Mobilités vise à renforcer cette intermodalité, avec pour objectif d'offrir une meilleure qualité de services, une capacité de transport augmentée et une logique de développement pour desservir encore mieux les quartiers et les territoires.

### **PENSER L'INTERMODALITÉ À L'OCCASION DES PROJETS URBAINS**

Les incidences des projets urbains sur les flux de déplacements et la manière dont ceux-ci peuvent s'opérer efficacement par plusieurs modes sont de plus en plus prises en considération.

Les projets urbains d'envergure doivent, par leur conception, intégrer et faciliter les pratiques intermodales (marche, vélo, transports collectifs, voiture, si possible partagée, etc.).

### **ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX**

Les grands projets résidentiels, économiques, commerciaux et les équipements et services rayonnant, qu'accueille la Métropole, engendrent d'importants flux se répercutant sur les infrastructures et les réseaux de transport collectif.

Le territoire de la Métropole connaît actuellement une réorganisation spatiale de ses grands équipements d'enseignement et de santé, avec une perspective de regroupement de ceux-ci dans la décennie à venir, particulièrement, sur les sites du Technopôle Henri-Poincaré en position excentrée du cœur métropolitain, avec notamment le regroupement du CHRU sur Brabois.

Aussi, l'ambition du projet de la Métropole est de :

- veiller à poursuivre le développement d'une ville cohérente, adaptant les projets urbains à l'offre et aux besoins de déplacements ;
- prioriser l'implantation des pôles générateurs de flux sur des sites déjà desservis par les transports collectifs et accompagner, au travers du réseau de transports collectifs, l'implantation des grands équipements.

---

## **PRENDRE EN COMPTE LES ÉVOLUTIONS DES USAGES ET DES COMPORTEMENTS**

Le territoire de la Métropole du Grand Nancy est affecté par les évolutions contemporaines des modes de vie telles que l'apparition de nouveaux services de mobilité, l'économie du partage ou encore l'augmentation du recours au commerce en ligne. La Métropole entend les prendre en compte.

### **PROPOSER UN BOUQUET DE MOBILITÉ COMPLET, FACILEMENT ACCESSIBLE, DURABLE ET CONNECTÉ**

Dans le but de renforcer son attractivité et compléter l'offre en transport public déjà présente, la Métropole souhaite que les usagers puissent bénéficier de plusieurs options de mobilité tout en maintenant un niveau de

service de qualité et en soutenant le développement de nouvelles formes de mobilité durable, par exemple l'électromobilité, le partage de véhicules entre particuliers et professionnels, les nouveaux engins de déplacement personnels (motorisés ou non), etc. Ce bouquet de mobilité (ou MaaS pour Mobility as a service) permet de combiner, dans le temps et dans l'espace, modes de déplacements traditionnels et nouveaux services de mobilité afin d'offrir à l'utilisateur un réel choix d'offres alternatives à la voiture individuelle (services vélos, partage de véhicules, services de transport à la demande, etc.).

En parallèle de l'offre de transports, la question de l'accès des citoyens aux différents modes est tout aussi cruciale. Cet accès recouvre à la fois les questions de tarifs et les moyens d'obtenir et de détenir les titres de transports. Sur le même calendrier que celui des infrastructures et des services, les tarifs ainsi que les outils de ventes du réseau Stan doivent engager une véritable mutation portée par la révolution numérique. La Métropole souhaite aussi accompagner la promotion de ces nouvelles pratiques de mobilité d'un dispositif d'information réactif et adapté aux évolutions des systèmes de communication.

Ce projet se décline bien entendu au niveau des différents Plans de Déplacements Inter-Établissements (PDIE) du territoire, existants ou à venir. La Métropole apporte également son soutien et son expertise aux entreprises et organismes souhaitant mettre en place un plan de mobilité pour leurs salariés.

### **FAIRE DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT UN LEVIER D'ACTION EN FAVEUR DU CHANGEMENT DES PRATIQUES DE MOBILITÉ**

Le stationnement, qu'il soit public ou privé, représente un enjeu central de la mobilité puisque l'usage de la voiture ne peut être dissocié des possibilités de stationnement aux points de départ et d'arrivée. Pour accompagner le report modal, une stratégie globale et cohérente du stationnement à toutes les échelles depuis les portes d'entrée de la Métropole jusqu'au cœur de ville est nécessaire pour optimiser l'offre de stationnement en lien avec les autres modes de déplacements proposés, notamment de manière à inciter à laisser sa voiture en périphérie et emprunter les autres modes de déplacement (transports en commun, modes actifs...) vers la destination finale.

Ainsi, le stationnement qu'il soit en ouvrage et sur voirie, notamment par son offre et sa réglementation, conditionne et distingue les pratiques de chaque type d'utilisateur : le stationnement des pendulaires a vocation à être limité tandis que celui des résidents et des chaland est facilité. Il s'agit donc d'un outil essentiel dont les multiples nuances permettent de susciter des changements durables de comportements de mobilité tout en maintenant attractivité et accessibilité. Le principe est de structurer l'offre de manière hiérarchisée et concentrique avec des parkings-relais à l'extérieur de la Métropole, en lien avec les pôles d'échanges multimodaux, des parkings-relais aux portes de la Métropole connectés au réseau TC et vélo, des parkings de proximité en ouvrage avec une offre accrue pour les abonnés, notamment pour les résidents. Ces parkings sont à mettre en lien avec les projets d'aménagements Vélo et TC qui pourraient impacter l'offre de stationnement de surface actuelle, avec une nécessaire extension des zones payantes afin de favoriser la rotation des véhicules.

### **ASSURER UN SYSTÈME DE DISTRIBUTION DES MARCHANDISES EFFICACE ET PERFORMANT**

Le transport de marchandises est essentiel au dynamisme commercial mais il génère toutefois des nuisances en milieu urbain (bruit, pollution, stress). La Métropole doit viser une bonne organisation des conditions d'approvisionnement du territoire tout en prenant en compte les évolutions des modes de consommation, indissociables du développement du commerce en ligne. En effet, les particuliers sont désormais régulièrement des destinataires de livraison. Les logiques de distribution de marchandises doivent donc évoluer, notamment à travers de nouveaux services : stocks déportés, livraisons de nuit, sas de livraisons, consignes, etc.

La problématique du dernier kilomètre, et même du dernier mètre, devient de plus en plus prégnante. Aussi pour définir une politique de logistique urbaine adaptée à la transition écologique en phase avec les ambitions de la future zone à faibles émissions (ZFE), la Métropole souhaite valoriser les modes alternatifs, à faibles émissions (cyclologistique, logistique fluviale...) et développer l'intermodalité pour le fret, en exploitant au mieux les potentialités qu'offrent les infrastructures ferroviaires et fluviales du bassin nancéien.

L'aménagement d'espaces logistiques urbains ou encore de centres de mutualisation sont autant d'autres solutions à explorer pour assurer une logistique durable du dernier kilomètre.



# S'ENGAGER POUR UNE MÉTROPOLE CONVIVIALE ET VERTUEUSE

*Distingué par le label « Métropole Nature » dans le cadre du concours national « Capitale Française de la biodiversité » en 2017, le Grand Nancy jouit d'un capital naturel qui le place parmi les toutes premières « métropoles vertes » françaises engagées pour préserver, mettre en valeur et promouvoir la biodiversité.*

*Pour autant, l'ampleur du défi écologique et sociétal qui est devant nous pousse la Métropole du Grand Nancy à porter cette ambition à un tout autre niveau, pour s'engager résolument dans la voie de la sobriété, de la transition environnementale et de la justice sociale.*

*Devenir cette Métropole vertueuse et résiliente passe par une gestion responsable de l'espace en luttant contre l'étalement urbain, par une sobriété énergétique accrue en réduisant la consommation d'énergies fossiles, par une amélioration de la qualité de l'air en intensifiant nos efforts collectifs pour réduire les émissions de polluants, par une recherche d'exemplarité en développant les énergies renouvelables et en réduisant la production de déchets.*

*Chacune des actions engagées en ce sens doivent contribuer à l'effort global contre le réchauffement climatique, mais aussi répondre aux aspirations des Grand-Nancéiens en matière de bien-être et de bien-vivre, de nature en ville, de qualité urbaine et de lien social. Le projet développé à travers le PLUi HD s'appuie ainsi sur le patrimoine, les paysages, les identités plurielles, les savoir-faire et les talents d'innovation et de créativité que recèle le Grand-Nancy pour relever l'ensemble de ces défis.*

## 1 | AMÉNAGER UNE MÉTROPOLE NATURE

Depuis plusieurs décennies, le Grand Nancy a orienté son travail sur l'environnement autour de la valorisation de la nature en ville et de la biodiversité. Le ratio espaces de nature et de loisirs ouverts au public (forêt publique, Natura 2000, ENS, sites classés, parcs, jardins, coulées vertes, squares) par habitant s'élève à 125 m<sup>2</sup> et 85 % des logements sont situés à moins de 5 minutes à pied d'un espace de nature ou d'un espace vert accessible au public. Ces atouts constituent de formidables arguments pour une « métropole nature », dans l'optique de la qualité de vie et d'attractivité du territoire.

Pour répondre désormais à un objectif plus global de qualité environnementale, mais aussi de qualité de vie et d'attractivité, l'ambition est d'aménager une métropole responsable et durable en réduisant son empreinte environnementale, en luttant notamment contre l'érosion de la biodiversité et en réduisant les pressions humaines sur le fonctionnement des écosystèmes.

L'approche de l'urbanisme est également renouvelée pour intégrer le climat, l'énergie, le cycle de l'eau, la biodiversité, le paysage, etc. au travers de la Trame verte et bleue métropolitaine et de la gestion des risques dans les actions de planification et d'aménagement.

→ Continuité écologique sur les coteaux d'Houdemont



→ Parc de Brabois



## ASSURER LA PRÉSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DE LA BIODIVERSITÉ AU SEIN DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Le développement d'une stratégie globale de préservation et de mise en valeur de la biodiversité au sein de la Trame verte et bleue (TVB), réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques comprenant des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, a pour objectif d'assurer, pour le futur, un territoire écologiquement fonctionnel et de pérenniser ses nombreux services environnementaux et sociétaux.

Pensée comme une base, une ossature territoriale, la TVB constitue une composante fondamentale dans les réflexions urbaines à venir. La Métropole s'implique à une échelle plus large, permettant d'assurer une continuité du réseau écologique terrestre et aquatique avec les territoires limitrophes.

Le déploiement d'une Trame verte et bleue métropolitaine permet aussi la cohabitation de différents usages et fonctions (fonctions écologiques, de loisirs, de détente, climatique, d'agriculture urbaine, etc.).

### PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

La Métropole protège et met en valeur les espaces nécessaires à la pérennité de la TVB, et en premier lieu :

- les réservoirs de biodiversité reconnus par des classements ou inventaires : les six espaces naturels sensibles (ENS), le site d'importance communautaire « plateau de Malzéville » répertorié au titre de Natura 2000, les six zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF I), la forêt de Haye, les mares de Saulxures (Arrêté préfectoral de protection de biotope), le site classé du château de Fléville avec son parc et le vallon nord ;
- les réservoirs complémentaires identifiés localement, à savoir les cours d'eau et leur ripisylve ainsi que les zones humides identifiées comme des zones naturelles d'intérêt majeur dans le cycle de l'eau.

### RENFORCER LE BON FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE EN PÉRENNISANT DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

La vallée de la Meurthe, le Grémillon, le Prarupt, le sillon du Fonteno constituent les grands corridors écologiques de la sous-trame humide du territoire métropolitain. Ces derniers sont également préservés afin d'assurer la pérennité et le développement des échanges entre les principaux réservoirs de biodiversité et ainsi jouer un rôle dans le maintien durable des espèces faunistiques et floristiques au cœur de la Métropole du Grand Nancy.

→ Plan d'eau de la Méchelle à Nancy et Tomblaine



→ Parc de la Pépinière à Nancy



La même logique est appliquée aux autres entités du réseau écologique. L'objectif est également de porter une attention au fonctionnement écologique de la sous-trame thermophile du territoire, qui héberge notamment un réseau exceptionnel de pelouses sèches calcaires, dont la spécificité et la fragilité sont des préoccupations partagées à la fois par le SRADDET du Grand Est et le SCoTSud54.

L'armature verte et bleue est donc protégée et renforcée dans le projet, qu'elle se matérialise sous forme de la préservation d'espaces à seuil critique suffisant, du maintien de linéaires ou de la sauvegarde de zones relais dites « en pas japonais ».

### **RECONQUÉRIR LES SECTEURS DE FORTE COUPURE ÉCOLOGIQUE**

Les enjeux en matière de continuités écologiques sont majeurs au sein du territoire métropolitain, mais aussi avec les territoires voisins. Afin de maintenir et restaurer la densité du maillage écologique, la Métropole a l'ambition de :

- limiter au strict nécessaire l'érosion et la fragmentation de la Trame Verte et Bleue dans les grands espaces et dans un contexte de développement urbain maîtrisé ;
- se réapproprier certains secteurs de son territoire qui présentent une forte coupure dans les continuités écologiques métropolitaines. Les sites identifiés sont la Porte verte, le passage sud Meurthe, le nœud autoroutier sud A33-A330 et la traversée A33.

Le projet identifie par ailleurs des zones dites « de reconquête » en faveur de la biodiversité, où la restauration de la fonctionnalité écologique est particulièrement recherchée notamment dans le cadre des projets de requalification ou de développement urbains.

---

### **VALORISER LA NATURE EN VILLE**

---

La nature en ville remplit des rôles multiples tels qu'une armature verte et bleue de proximité, un cadre de vie de qualité, un confort urbain et des liens sociaux facilités grâce aux espaces de respiration, de calme et de récréation, un complément aux espaces vivriers, productifs (autoproduction alimentaire), une valorisation du patrimoine et du paysage, une adaptation de la ville au changement climatique par le maintien et le développement de zones de respiration (îlots de fraîcheur, épuration de l'air) dans la ville.

La Métropole a la volonté de répondre à la demande sociétale de plus de nature en ville, d'offrir des relations quotidiennes à la nature, de renforcer la conscience environnementale des habitants et la résilience des espaces urbanisés vis-à-vis des effets du changement climatique. Ainsi, la richesse et la diversité de la nature en ville est préservée et la multifonctionnalité de l'armature verte et bleue est renforcée en mettant en valeur ses fonctions de biodiversité, d'espace de loisirs et lieux d'aménités.

### **GARANTIR UN MAILLAGE FIN DE LA VILLE AGGLOMÉRÉE PAR LA NATURE EN VILLE**

La Métropole souhaite apporter un haut niveau d'aménité urbaine grâce à la nature en ville au travers de la large palette existante constituée de parcs urbains, cœurs d'îlots verts, vergers conservatoires ou partagés, jardins familiaux, espaces de loisirs, équipements de plein air. Elle veille à offrir un espace de nature de proximité pour le plus grand nombre des habitants de la métropole et à favoriser leur accessibilité et leur appropriation.

La Métropole a l'ambition de créer des parcours urbains de nature en ville de qualité et d'améliorer les connexions ville-nature, notamment en reconquérant et végétalisant les espaces publics ou les espaces délaissés ou en connectant les corridors écologiques avec les continuités piétonnes et cyclables.

### **RENFORCER LA PRÉSENCE DE L'EAU DANS LA VILLE ET SA PÉRIPHÉRIE**

Constituant la trame bleue, l'eau et sa présence sur le territoire métropolitain sont notables. Le projet renforce donc la présence de l'eau dans la ville sous des formes variées (fontaines, bassins, mares, accès à la Meurthe et ses affluents, aux canaux, etc.).

→ Aménagement piéton et cyclable av. Collignon à Nancy



→ Parc des Étangs à Saulxures-lès-Nancy



Forte de son savoir-faire en matière de prévention des inondations et de son implication dans la gestion écologique des milieux humides ou aquatiques (mares, ruisseaux périurbains), la Métropole entend valoriser ce patrimoine qui héberge plus de la moitié de la biodiversité locale.

La présence et la valorisation de l'eau et des ouvrages de gestion des eaux claires sur les zones d'activités est un enjeu majeur dont la Métropole souhaite se saisir : le Grémillon dans Porte verte, l'Embanie dans le Dynapôle Ludres-Fléville-devant-Nancy, le Frocourt dans la Porte Sud, le futur bassin éco-ludique de cœur Plaines rive droite, etc.

### **FAVORISER LE RECOURS AUX TECHNIQUES DITES « ALTERNATIVES » DE GESTION DES EAUX PLUVIALES**

Étant consciente que le changement climatique affecte le cycle de l'eau, la Métropole veut assurer un développement en respectant le cycle dans son ensemble et renforçant la cohérence entre les projets urbains, la politique de gestion de l'eau et la protection des milieux aquatiques. Face aux conséquences de l'artificialisation des sols, et dans la ligne du concept de « ville perméable », elle souhaite lutter contre le ruissellement des eaux pluviales par le recours aux « techniques alternatives » telles que la végétalisation des sols et l'emploi de matériaux infiltrants. Cette rétention des eaux pluviales participera à une gestion intégrée de l'eau prenant en compte les fonctions hydrauliques, écologiques, de loisirs et paysagères.

---

## **ADAPTER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE AUX RISQUES ET AUX NUISANCES**

---

### **PRÉVENIR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES PRÉVISIBLES**

La Métropole du Grand Nancy est concernée par plusieurs risques naturels (inondation, mouvement de terrain, minier ferrifère, affaissement lié à la dissolution du sel et des sondages salins, sismique et radon) et industriels et technologiques (les sites SEVESO des établissements SEVEAL, STORENGY et NOVACARB ; les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ; le stockage de gaz ; le transport de matières dangereuses) engendrant des contraintes pour son développement urbain.

Ainsi, elle s'engage dans la protection des biens et des personnes afin de réduire leur exposition aux risques avec un encadrement de l'urbanisation dans les secteurs soumis aux risques en assurant l'adéquation entre les possibilités de construire et les risques identifiés selon les réglementations en vigueur.

En outre, elle garantit l'implantation d'activités et infrastructures à risque dans des localisations judicieuses et adaptées au contexte urbain. Elle renforce aussi la préservation et la gestion des zones submersibles et des ruisseaux qui permettent de lutter contre le risque inondation et qui rendent des services environnementaux.

La Métropole entend également poursuivre l'information et la sensibilisation aux risques naturels auprès de sa population et des acteurs économiques, associatifs, etc. du territoire.

→ Le Grémillon à Essey-lès-Nancy



### RÉDUIRE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX POLLUTIONS ET AUX NUISANCES

Concernée par de nombreux sites et sols pollués, la Métropole poursuit la dépollution de ces derniers, notamment lors de projets de renouvellement urbain, et veille à la compatibilité entre les nouveaux usages envisagés et la qualité des sols retrouvée. En parallèle, à titre préventif, la Métropole continue d'informer la population métropolitaine de l'existence de sites et sols pollués.

Les flux de circulation empruntant le réseau routier, et principalement le réseau autoroutier et les grands axes métropolitains traversant les zones urbaines, génèrent des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Le projet de la Métropole poursuit l'application du Plan de protection de l'atmosphère du territoire métropolitain en veillant à la mise en place du programme d'actions défini en 2015, notamment en densifiant la ville pour réduire les déplacements, en privilégiant dans les programmes d'aménagement les modes actifs et les transports collectifs, en développant le chauffage par la biomasse dans des unités de fortes puissances.

Le réseau routier, le réseau ferroviaire, la desserte aérienne avec l'aéroport Grand Nancy Tomblaine constituent les principales sources de nuisances sonores importantes. La Métropole prend en compte les nuisances sonores dans les futurs programmes urbains s'inscrivant dans des secteurs de contrainte et milite pour la poursuite des actions engagées en faveur de la réduction des nuisances sonores telles que la mise en place de protections phoniques à Vandœuvre-lès-Nancy et Maxéville.

Le territoire métropolitain est concerné par le passage d'infrastructures électriques. La métropole informe la population et s'assure de la compatibilité des projets urbains avec la présence des ouvrages de transport d'énergie électrique.

## 2 | PROMOUVOIR LA QUALITÉ URBAINE

### CONSTRUIRE LA VILLE DE DEMAIN EN PRIVILÉGIANT DES FORMES URBAINES DIVERSIFIÉES, INNOVANTES ET QUALITATIVES

#### DÉVELOPPER DES FORMES URBAINES GARANTISSANT LE BIEN-ÊTRE DES HABITANTS ET CONCILIANTE INTIMITÉ ET LIEN SOCIAL

L'enjeu de la convivialité est central. Les formes urbaines et les espaces publics sont des vecteurs de liens et de solidarité. Ainsi, afin de garantir le bien-être de sa population, la Métropole promeut au travers de son projet la prise en compte de la qualité et mixité urbaines, le développement des formes d'habiter qui correspondent à tous les publics : familles, étudiants, personnes âgées, etc. De plus, les évolutions sociétales sont anticipées en permettant des formes d'habiter novatrices.

#### PROMOUVOIR UNE ORGANISATION URBAINE DÉVELOPPANT DES ESPACES DE RESPIRATION ET LEUR MISE EN RÉSEAU

Face à l'urgence climatique et afin de promouvoir un cadre de vie sain, il est impératif d'intégrer les enjeux environnementaux au centre du projet de territoire.

Ainsi, la Métropole souhaite favoriser une organisation urbaine qui offre un cadre de vie agréable aux citoyens, notamment en s'appuyant sur le maillage vert existant, en le préservant et renforçant. Support d'aménités urbaines, la Trame Verte et Bleue est au centre de cette action.

Au-delà des enjeux en matière de biodiversité, la mise en réseau des espaces naturels emblématiques de la Métropole a un objectif social (cadre de vie, loisirs, rencontres) et économique (attractivité, image). Les plateaux de Haye, de Brabois, de Ludres et de Malzéville et la vallée de la Meurthe constituent le socle patrimonial naturel commun de la Métropole, composé de paysages aquatiques, forestiers et ouverts.

Les espaces de nature plus ordinaire, notamment sur les coteaux, ainsi qu'un maillage fin de parcs urbains comme le Parc Richard Pouille, le Parc de Brabois, le Parc Sainte Marie ou la Pépinière complètent ce réseau vert. Les espaces verts de proximité sont autant de lieux de respiration, de rencontres, de calme et de loisirs pour les citoyens. L'objectif est de permettre à la majorité des habitants de disposer à moins de cinq minutes à pied (ou à dix minutes en poussette ou pour les personnes à mobilité réduite) d'un espace naturel ou d'un parc urbain.

En lien avec l'objectif précédent, le projet permet aux continuités écologiques de se muer en supports des mobilités apaisées afin d'améliorer l'accès aux espaces de nature dans l'optique de promouvoir les richesses faunistiques et floristiques en adaptant ou régulant la fréquentation des sites remarquables.

#### FAVORISER L'APPROCHE BIOCLIMATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

En parallèle aux actions touchant l'organisation urbaine, le projet de développement vise un fonctionnement plus économe en énergie qu'auparavant. La sobriété énergétique, la préservation des ressources et la qualité de l'air sont autant de préoccupations qui sont intégrées au projet. Cette ambition se traduit par des approches innovantes pour les opérations d'urbanisme à usage d'habitat et d'activités (constructions et réhabilitations), en promouvant notamment l'architecture bioclimatique.

Le projet doit contribuer à l'atteinte de objectifs « énergie climat » de la Métropole à l'échelle des quartiers, des rues voire des opérations d'urbanisme, dans le double but de lutter contre les îlots de chaleurs urbains (différents procédés peuvent être associés : gestion des eaux pluviales et création de points d'eau, végétalisation des façades et des toitures, utilisation de matériaux de construction adaptés, etc.) et de préserver l'intégrité et l'efficacité des cœurs d'îlot végétalisés.

L'accent sera porté sur la morphologie urbaine, l'occupation du sol et les caractéristiques thermiques des surfaces et activités pour diminuer, à titre d'exemple, l'exposition des populations vulnérables aux canicules ou bien l'impact d'une modification de forme bâtie sur le degré confort perçu.

## **INTÉGRER PLUS DE QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE DANS LES SITES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EXISTANTS ET FUTURS**

Les pôles d'activités périphériques existants et projetés participent à l'excellence économique de la Métropole. À ce titre, le Grand Nancy promeut dans son projet le renforcement de l'accessibilité et de la desserte multimodales des zones d'activités économiques et leur qualité, tant au niveau du bâti que de la composition urbaine des zones, afin de renforcer leur attractivité et d'y maintenir tous les types d'emplois, productifs et résidentiels.

---

## **RENDRE LA VILLE AGRÉABLE EN S'APPUYANT SUR LE PATRIMOINE, LES IDENTITÉS LOCALES ET LES ESPACES PUBLICS**

---

### **VALORISER LE PATRIMOINE DES CENTRES-BOURGS TRADITIONNELS**

Nancy est entourée d'une couronne de bourgs historiques plantés sur les pentes des plateaux ou à proximité de la Meurthe, souvent construits autour de châteaux, d'églises anciennes, prieurés reliés entre eux par des jardins avec murs, de vergers et vignobles abandonnés et de zones boîtées. Ces derniers participent à l'identité urbaine de la métropole. Ils sont le reflet de l'histoire des communes. Le projet préserve et valorise le patrimoine paysager, architectural et urbain identitaire de ces centres-bourgs anciens traditionnels.

Dans cet objectif, l'évolution d'un bâti risquant de banaliser ces lieux ou de leur porter atteinte n'est pas souhaitable. L'adaptation au besoin des familles actuelles doit se faire de façon douce comme cela est étudié pour le cœur historique d'agglomération. L'activité dans sa diversité traditionnelle (commerces de proximité, école, activité économique artisanale) y sera également préservée et encouragée.

### **FAVORISER DES ESPACES PUBLICS ATTRACTIFS ET QUALITATIFS**

Les paysages urbains et les espaces publics qui les composent sont des éléments centraux de l'image de la Métropole et de sa qualité de vie. Pour le rayonnement et l'attractivité de la Métropole, il est nécessaire de développer une approche globale qui intègre le bâti à son environnement proche et qui prenne en compte les modes de vie des citoyens. L'attractivité des espaces publics est un enjeu tant à l'échelle des proximités qu'à l'échelle métropolitaine.

Ainsi, le projet favorise l'aménagement d'espaces publics attractifs et qualitatifs. Plus largement, afin de répondre à l'objectif d'une « métropole apaisée », l'aménagement des espaces publics est adapté à l'intensité de la vie urbaine. La charte des espaces publics en cours d'élaboration constituera un cadre de référence pour les futurs aménagements.

### **PARTAGER L'ESPACE PUBLIC**

Une voirie et des espaces publics justement partagés entre les différents modes de transports sont garants d'une meilleure qualité urbaine et de relations apaisées entre les usagers. La Métropole souhaite ainsi mettre en place des actions répondant à ces enjeux d'apaisement. La limitation des vitesses, les aménagements en faveur des transports collectifs, la matérialisation de cheminements piétons ou la création d'itinéraires cyclables sécurisés permettent de donner plus de place aux modes actifs en entraînant parfois la réduction du stationnement automobile en surface. Ces actions, en contribuant à une meilleure compréhension de l'espace public par l'utilisateur, améliorent ainsi la sécurité routière.

---

## **RENFORCER L'IDENTITÉ DE LA MÉTROPOLE PAR LA MISE EN SCÈNE PAYSAGÈRE DU TERRITOIRE ET LA STRUCTURATION DES FRANGES URBAINES**

---

### **ACCOMPAGNER DES DYNAMIQUES DE MISE EN VALEUR DES « PORTES D'ENTRÉE » MÉTROPOLITAINES AU GRÉ DES OPPORTUNITÉS DE PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

Les portes d'entrée métropolitaines constituent des lieux à la fois symboliques et structurants. Elles jouent un double rôle d'interface entre les infrastructures de desserte et le tissu urbain mais également entre la campagne et la ville. Ce sont aussi des axes économiques majeurs qui concentrent très souvent les activités commerciales. Longtemps développées sans réelle recherche de cohérence architecturale et paysagère, les portes d'entrée métropolitaines souffrent d'un manque de lisibilité et de qualité urbaine.

La Métropole souhaite accompagner leur mise en valeur par une plus grande qualité architecturale et urbaine. De plus, elle désire les faire évoluer vers plus de mixité urbaine et y incorporer d'autres formes de mobilités.

### **VEILLER À LA QUALITÉ DES INTERFACES VILLE-CAMPAGNE ET VILLE-FORÊT AINSI QU'AUX CONTINUITÉS DES USAGES ET FONCTIONS**

Localisés en périphérie, les paysages d'interface sont souvent au contact des zones d'activités, d'équipements ou d'habitat pavillonnaire et constituent des espaces de transition entre le milieu urbain et les milieux naturel et agricole. Ces espaces constituent un capital de richesse écologique pour la Métropole.

La préservation du caractère et de la diversité des paysages d'interface constitue un des axes du projet.

La métropole souhaite impulser des orientations qualitatives afin de mieux inscrire les projets d'urbanisation dans leur environnement urbain et paysager. Ainsi, au gré des opportunités, l'objectif est de connecter et intégrer la trame agro-écologique métropolitaine à la trame urbaine, faisant des franges urbaines des espaces de projets communs et assurer ainsi un cadre de vie de qualité articulant nature, agriculture et urbanité. Dans les futurs projets de développement, des objectifs qualitatifs sont également recherchés.

### **PRÉSERVER LES CÔNES DE VUE, PANORAMAS ET PERSPECTIVES MAJEURS SUR LES COTEAUX, LA VALLÉE DE LA MEURTHE ET LES GRANDS PAYSAGES ENVIRONNANTS**

Les cônes de vue, panoramas et perspectives donnant sur les entités fondatrices du paysage métropolitain sont préservés et valorisés. Les enjeux paysagers à l'échelle des projets urbains et dans les opérations d'aménagement à venir, notamment en tenant compte des points de vue depuis et en direction des grands sites, sont pris en compte ainsi que la topographie dans la composition des projets.

### 3 | ENCOURAGER LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE ET BIEN GÉRER LES DÉCHETS

Le projet de transformation métropolitaine engagé par le Grand Nancy vise à imaginer et à construire une métropole durable, une ville des proximités pour tous à la hauteur des attentes de la population en matière de qualité de vie et de réduction des distances de déplacements, en même temps qu'elle réponde au défi de la transition vers un nouveau mode de développement.

Il s'agit ainsi d'intégrer plus fortement encore les enjeux environnementaux et la qualité urbaine dans les projets de développement résidentiels, économiques et commerciaux : sobriété foncière, sobriété énergétique, accessibilité renforcée par les transports en communs et modes actifs, déplacements doux facilités au sein des sites urbains, articulation de qualité avec son environnement voisin, etc.

Deux grandes orientations sont fixées pour aménager et développer la métropole : continuer à penser la fabrication de la ville sur elle-même en privilégiant le renouvellement urbain et gérer le foncier de manière économe. Les densités urbaines sont optimisées dans les objectifs fixés par le SCoTSud54 et dans le respect d'un cadre de vie de qualité pour les Grands-Nancéiens.

#### GÉRER LE FONCIER DE MANIÈRE ÉCONOME

Le développement de la Métropole du Grand Nancy et le processus d'étalement urbain s'est produit principalement sur la période 1950-1980. Depuis les années 1990, les deux-tiers du développement de l'agglomération ont été réalisés en renouvellement urbain.

Aujourd'hui, le renouvellement urbain représente toujours pour le territoire métropolitain un potentiel de développement. Les disponibilités foncières en milieu urbain, les sites à restructurer, les opportunités de densification lui permettent de garantir un développement territorial harmonieux en recherchant la proximité à toutes les échelles.

La Métropole du Grand Nancy souhaite donc inscrire le développement de son territoire dans les objectifs nationaux de zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici 2050 avec une réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à court terme (d'ici 2030) et une réduction du rythme d'artificialisation à moyen et long terme (de 2030 à 2050).

La priorisation du développement dans « l'enveloppe urbaine » (zone urbanisée) et la mise en œuvre du principe de la ville des proximités, ou ville du ¼ d'heure, qui privilégie une organisation urbaine favorisant le rapprochement entre les quartiers habités, les transports en commun, les services et équipements, les commerces, conduira la Métropole à gérer le potentiel foncier de manière économe et optimisée dans les années à venir. C'est donc une urbanisation compacte qui est recherchée.

D'ores et déjà, la métropole affiche l'objectif de poursuivre son développement avec un objectif de réduction d'au moins 300 Ha de zones dites A Urbaniser (AU) inscrites dans les documents d'urbanisme en vigueur et plus de 90 % de renouvellement urbain. Le Grand Nancy vise une forte ambition de lutte contre l'artificialisation des sols, et affiche un objectif chiffré de consommation potentielle d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) d'environ 130 ha à horizon 2043.

→ Berger Levrault, rue des Glacis à Nancy



→ Île-de-Corse à Nancy



De plus, la préservation des espaces non imperméabilisés et la désimperméabilisation représentent des enjeux forts pour la gestion du risque inondation mais aussi pour protéger les sols et restaurer leurs fonctionnalités. La Métropole du Grand Nancy souhaite donc apporter une attention toute particulière quant à la limitation de l'imperméabilisation des surfaces dans tout projet d'aménagement ou d'infrastructures.

### **PRIVILÉGIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN**

#### ***- Urbaniser les espaces non bâtis situés dans le tissu urbain dans le respect des objectifs de respiration urbaine et de l'armature verte et bleue***

La Métropole mobilise dès que possible les disponibilités foncières dans son tissu urbain, en veillant à ce que ces dernières ne présentent pas un intérêt écologique majeur et ne remplissent pas la fonction d'espaces de nature en ville pour la population. Les densités urbaines sont optimisées dans les objectifs fixés par le SCoTSud54 et dans le respect d'un cadre de vie de qualité pour les grands nancéiens. Elle souhaite un juste équilibre entre densification douce et raisonnée et la préservation d'un cadre de vie de qualité pour chacun.

#### ***- Poursuivre le renouvellement urbain des friches et des quartiers en mutation***

Le secteur de Marcel Brot, le site Kléber, la friche RFF-SNCF du sillon du Fonteno constituent d'importants « morceaux de ville » en mutation ou en friche. Il en va de même du quartier de l'Avenue de Strasbourg, avec les mutations hospitalières envisagées d'ici le milieu des années 2020. La Métropole poursuit le développement du territoire métropolitain en s'appuyant sur ces sites, à l'instar des projets Rives de Meurthe et Nancy Grand Cœur.

#### ***- Densifier, moderniser et régénérer les sites économiques existants***

Comme précisé dans les orientations relatives au maintien et au renforcement de l'attractivité économique, les sites économiques de première génération constituent un gisement foncier important pour le développement de futures activités pour peu que des solutions de réorganisation foncière et de densification soient mises au point. Les sites de Brabois et de la Porte Verte sont les grandes zones d'activités économiques prioritaires dans le cadre de cette orientation.

### **CONCILIER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LA GESTION ÉCONOME DES RESSOURCES ET DES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES**

Les objectifs de la métropole en faveur du renforcement de l'armature territoriale et d'un mode de développement plus raisonné et durable permettront dans les années à venir de :

- limiter la consommation d'espaces non urbanisés et participer à la réduction de l'impact du développement urbain sur les activités économiques agricoles et sylvicoles ;
- gérer durablement son empreinte environnementale, dans le respect des ressources naturelles.

Pour atteindre cet objectif, la Métropole :

- souhaite adapter sa capacité de développement aux ressources naturelles en définissant, au titre du SCoTSud54, les limites intangibles à l'urbanisation afin de préserver la vocation agricole, forestière ou naturelle des territoires ; en préservant des coupures à l'urbanisation, dont celles identifiées et protégées au titre du SCoT, pour le maintien des espaces de respiration périurbains et les corridors écologiques qu'elles supportent ; et en réduisant l'impact de l'urbanisation et de la concentration des activités humaines sur le milieu environnant : l'air, l'eau, le sol, la biodiversité.
- s'engage à préserver des terrains spécifiques pour maintenir la diversité des productions (maraîchage et horticulture y compris en milieu urbain, vergers et arboriculture en particulier sur les coteaux, viticulture expérimentale, centres équestres, etc.) et accroître le potentiel alimentaire local par la création d'espaces vivriers urbains (jardins partagés, familiaux, etc.) ;
- avec le constat que l'urbanisation engendre des difficultés fonctionnelles pour les exploitations, fait le choix de limiter la fragmentation et le mitage des espaces agricoles pour garantir des surfaces cultivées suffisamment cohérentes et étendues et permettre le bon fonctionnement des systèmes d'exploitation ;
- souhaite favoriser une agriculture et une sylviculture rentables, mais respectueuses de l'environnement en articulant les besoins des exploitations avec les enjeux de biodiversité. Les espaces agricoles et forestiers comprennent des milieux et des espaces propices à la biodiversité : les infrastructures agro-écologiques.

Concernant spécifiquement le potentiel foncier économique, les secteurs de Coeur Plaines rive droite, Plaines Flageul, Saint-Jacques, le Bedon et Neuf-Pont constituent les principales réserves foncières pour le développement de zones d'activités économiques et commerciales sur le territoire métropolitain. La Métropole entend concilier l'objectif du renforcement de l'attractivité économique et celui de la maîtrise de la consommation d'espace en densifiant les projets de développement économique et en garantissant des programmes de qualité. Elle veille également à la cohabitation des activités économiques avec les autres usages de la ville.

---

## RÉDUIRE LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE ET PRODUIRE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

---

La Métropole du Grand Nancy entend s'engager de manière volontariste au service de la transition énergétique et de la lutte contre le réchauffement climatique, en activant un ensemble de leviers pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre, à commencer par **son nouveau Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** qui permet de disposer depuis 2022 d'un plan d'actions complet et cohérent pour tendre vers une Métropole bas carbone et à énergie positive dans les années à venir. **La création d'une « COP territoriale » visant à fédérer l'ensemble des acteurs** et agir collectivement au service de cette même cause renforce cette dynamique locale.

Parmi les autres leviers disponibles pour atteindre cette sobriété énergétique, l'aménagement urbain figure parmi les plus efficaces. C'est pourquoi le projet souhaite agir sur la densité urbaine en logements, commerces et emplois, ainsi que sur la mixité des fonctions afin de permettre de diminuer les trajets des habitants et le nombre de déplacements. Le recours au gaz naturel dans les transports publics, le raccordement des bâtiments du Grand Nancy au réseau d'énergie électrique durable, la promotion de l'électromobilité, etc. constituent des exemples d'actions à encourager et à étendre.

Cette ambition de réduire la consommation d'énergie s'accompagne également de limiter la dépendance énergétique de la Métropole et donc d'une volonté de produire davantage d'énergies renouvelables et de récupération. Suite au plan de soutien aux énergies renouvelables lancé en 2004 et à la mise en place du cadastre solaire à partir de 2018, la mise en place d'un Schéma Directeur des Energies va permettre à la collectivité de construire une projection de mix énergétique aux horizons 2030 et 2050 en intégrant les hypothèses de maîtrise de la demande, mais également de développement du photovoltaïque et de l'hydrogène sur le territoire, ainsi que les capacités des différents réseaux.

Il s'agira favoriser le développement d'installations de production d'énergie dans les bâtiments existants, dans les nouveaux programmes de construction, aux sein des zones d'activités économiques et commerciales, en milieu agricole (méthanisation, ombrières photovoltaïques, etc.), etc. Les implantations d'équipements de production d'énergies renouvelables et de récupération doivent être favorisées lorsqu'ils sont compatibles avec le caractère dominant de la zone. La production privée est encouragée.

---

## INFORMER SUR L'ÉTAT ET LA CAPACITÉ DES RÉSEAUX (ENEDIS, GRDF, CHALEUR URBAINE, ETC.) ET ANTICIPER LES NOUVEAUX BESOINS

---

À l'image de la plupart des infrastructures (réseaux d'assainissement, d'eau potable, de voirie, etc.), la création et l'entretien des réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz, chauffage urbain) nécessitent des investissements importants sur le long terme. Il est donc important d'anticiper les besoins en développement, renforcement et renouvellement de ces réseaux, et d'optimiser les coûts liés.

---

## ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES BESOINS EN ÉNERGIE ET LE RACCORDEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION (ENR&R)

---

D'ici 2030, la demande énergétique locale va évoluer, en raison de la mutation des modes de vie et du changement climatique, l'essor des véhicules électriques et roulant au gaz naturel véhicule (GNV), l'urbanisation, le développement des énergies renouvelables (EnR), etc. Ces évolutions affecteront nécessairement les réseaux de distribution et notamment d'électricité. C'est pourquoi le projet de la Métropole est de prendre en compte le plus en amont possible ces évolutions et d'assurer les conditions d'entretien et de développement des réseaux énergétiques :

- en visant la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- en favorisant les réductions des consommations en énergie et le développement de l'autoconsommation, pour réduire les risques de saturation et les surcoûts de renforcement des réseaux existants ;
- en anticipant les besoins d'installation de postes, d'armoires de coupure ou d'enfouissement des réseaux ;
- en identifiant les conditions d'implantation des constructions par rapport aux voies, emprises publiques et limites séparatives.

### **METTRE EN COHÉRENCE AMÉNAGEMENT ET RÉSEAUX ÉNERGÉTIQUES EN OPTIMISANT L'EXISTANT PUIS EN PLANIFIANT LEUR FUTUR DÉVELOPPEMENT**

Les réseaux énergétiques sont des infrastructures intimement liées à l'organisation du territoire. Leur pertinence économique dépend de la densité du bâti et de la mixité des fonctions urbaines qui sont définies et mises en œuvre. L'étalement urbain génère en effet une dispersion des consommations et des besoins d'extension des réseaux énergétiques, alors qu'une organisation plus compacte du tissu urbain permet de concentrer les besoins en énergie et de limiter les longueurs de réseau.

C'est pourquoi le projet de la Métropole consiste à promouvoir des formes urbaines économes en foncier et en énergie. Il s'agit également de planifier l'approvisionnement énergétique des futures :

- en intégrant la stratégie de développement des réseaux de chauffage urbain de la Métropole ;
- en conditionnant l'urbanisation en fonction des réseaux de distribution existants ;
- en fixant des objectifs de densité renforcés dans les zones à urbanisation future à proximité des réseaux existants ;
- en développant les réseaux intelligents et le stockage de l'énergie dans une logique de complémentarité avec les réseaux existants (électricité et gaz).

### **PROMOUVOIR LA MIXITÉ D'USAGE À L'ÉCHELLE D'UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT**

Les besoins des acteurs du territoire (ménages, entreprises, équipements publics, industries, etc.) peuvent être complémentaires, avec des besoins importants en journée pour les entreprises et des besoins importants le soir pour les ménages.

C'est pourquoi le projet de la Métropole est d'encourager la mixité fonctionnelle : elle permet d'optimiser la taille des installations et d'assurer la stabilité du fonctionnement des réseaux dans le temps. Elle rend également possible la création de réseau de chaleur : la récupération et la valorisation des énergies perdues (chaleur issue des processus de production, de la climatisation, des équipements publics, etc.) pouvant être récupérée et réinjectée dans le réseau de distribution à destination d'autres consommateurs.

### **POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES**

La Métropole du Grand Nancy ambitionne de réduire fortement la fracture numérique en développant une couverture de qualité en très haut débit en cohérence avec les besoins de la population, des entreprises et des administrations.

L'objectif étant d'assurer une couverture numérique performante et en faire bénéficier l'ensemble des acteurs du territoire.

La Métropole du Grand Nancy s'inscrit ainsi dans la stratégie nationale de développement du numérique : Plan France Très Haut Débit qui vise à accélérer et généraliser le déploiement de la fibre optique partout sur le territoire à l'horizon fin 2025.

Elle a notamment répondu à l'appel à projets lancé par le gouvernement « France Très Haut Débit - Réseaux d'initiative publique ».

---

## **LIMITER LA PRODUCTION DE DÉCHETS À LA SOURCE ET BIEN LES VALORISER**

---

Dans le cadre de son Programme local de prévention des déchets (PLPD), la Métropole du Grand Nancy s'est engagée dans la réduction de sa production de déchets. Le projet permet d'atteindre l'ambition affichée dans son programme d'actions. Celle-ci prévoit en particulier de réserver les emplacements nécessaires aux équipements et ouvrages relatifs à la gestion des déchets, permet de moderniser le réseau de déchetteries en autorisant leur agrandissement et de nouvelles implantations pour optimiser le maillage actuel.

La Métropole poursuit en parallèle sa politique de sensibilisation des habitants contre le gaspillage alimentaire, de l'apprentissage du tri, du développement des filières de réemploi et de recyclage à partir du réseau des déchetteries, de la gestion des bio-déchets.



**métropole**  
**GrandNancy**

**SCALEN**  
Les Ateliers du Bras Vert • 49 Bd d'Austrasie  
CS 20 516 • 54008 NANCY Cedex  
Tél. : 03 83 17 42 00  
contact@agencescalen.fr  
[www.agencescalen.fr](http://www.agencescalen.fr)