



..... *Livre blanc*

CŒUR D'AGGLOMÉRATION

MÉTROPOLE DU
GRAND NANCY

JUIN 2016

| aduan

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME
DE L'AIRE URBAINE NANCÉIENNE

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Du centre-ville au cœur d'agglomération
Les objectifs et le contenu du Livre Blanc

1. PORTRAIT DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Point méthodologique

Chiffres-clés

Une centralité structurant l'espace communautaire

Le cœur d'agglomération dans l'organisation spatiale du Grand Nancy

Un cœur en renouvellement urbain

Fonctions et équipements : biens et services rares

La population du cœur d'agglomération

Un poids stable mais qui s'érode dans la population nancéienne

Une population impactées par le phénomène universitaire

Une population dont les besoins sociaux ont évolué

Des habitants davantage locataires de leur logement, mobiles dans leur parcours résidentiels

Des résidents moins dépendants de la voiture

Les mobilités en lien avec le cœur d'agglomération

Un quart des déplacements de l'agglomération

Des déplacements des non-résidents principalement liés à d'autres motifs que le travail ou les études

Un faible usage de la voiture chez les résidents actifs et étudiants du cœur d'agglomération

Une forte corrélation entre utilisation de la voiture et possibilité de stationnement

Un poids économique très important

Le cœur d'agglomération : premier pôle économique de l'agglomération

5 domaines de spécialisation le caractérisent

Le cœur d'agglomération : premier pôle commercial de l'agglomération

Synthèse spatiale des intensités urbaines

2. LES USAGES DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Le résident

Le chef d'entreprise/le commercialisateur/l'investisseur

Le chaland

L'actif (salarié)

Le touriste/le visiteur

Le jeune

Le senior (et PMR)

Synthèse spatiale des usages

3. QUELLES STRATÉGIES PARTAGÉES POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU CŒUR MÉTROPOLITAIN ?

Introduction

Du centre-ville au cœur d'agglomération

Bien plus qu'un centre, défini par sa position géographique, la centralité urbaine s'appréhende aussi par :

- ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, social, etc.)
- sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures
- l'intensité des interactions urbaines et sociales et des flux qu'elle maximise (population, emplois, déplacements, étudiants, etc.)
- une origine historique témoignant d'un patrimoine commun et d'une identité partagée par l'ensemble des habitants de l'agglomération, voire au-delà (Musée Lorrain).

Dans son histoire urbaine, le centre-ville de Nancy est assis sur un socle territorial compris entre ses portes, soit environ 400 ha. Il a cependant évolué jusqu'au canal et la voie ferrée, pour s'inscrire dans un périmètre plus large, le rôle et le statut du centre se modifiant lui-même en fonction des évolutions de sa propre périphérie.

Ainsi le renouveau du quartier Meurthe-Canal (rebaptisé Rives de Meurthe en 2003) a constitué un enjeu bien plus large que la simple reconversion d'un quartier en difficulté. Il s'est en effet agi aussi de modifier l'image de la ville, en étendant son centre par une série d'actions portant sur « la globalité du dynamisme urbain » (nouvelles résidences, nouvelles activités tertiaires, nouvelle accessibilité).

Par ailleurs, dans les documents de planification, le centre-ville de Nancy est appelé à devenir un cœur d'agglomération du fait, d'une part, des interactions entre ses différentes composantes, organisées par une intercommunalité aux compétences de plus en plus intégrées, et d'autre part, de l'évolution des modes de vie.

Cette requalification a en effet été actée à la fin des années 2000 en figurant comme l'une des sept orientations générales du PADD du PLU de Nancy, adopté en 2007.

Le centre-ville doit en effet participer de manière importante au rayonnement de la Métropole du Grand Nancy par la mixité de ses fonctions, la confrontation des usages sur le même espace, les échanges sociaux et économiques, ses lieux emblématiques de l'expression publique, etc.



Le cœur d'agglomération, un espace de plus de 400 ha.

Les objectifs et le contenu du Livre Blanc

Le Livre Blanc s'inscrit dans un contexte dynamique pour la Métropole du Grand Nancy et la Ville de Nancy : le lancement des premiers programmes de l'éco-quartier Nancy Grand Cœur, la révision extension du secteur sauvegardé de Nancy, l'annonce d'un site ATP supplémentaire sur le centre, l'élaboration en cours du premier PLU intercommunal, la révision du projet d'agglomération dans une perspective renouvelée de rayonnement métropolitain à l'heure du passage en Métropole.

Le Livre Blanc prend donc en compte la singularité du centre-ville, espace dense et complexe, qui joue un rôle capital pour l'ensemble de l'aire urbaine et sa population. Il porte une analyse globale sur les réflexions stratégiques, de planification et d'urbanisme, pour une mise en cohérence des différentes démarches.

Portrait : état des lieux et spécificités

Le document rassemble d'abord dans un portrait, les éléments de diagnostic du cœur d'agglomération, qui constituent un socle d'informations partagées sur ce qui périmètre, différencie ou singularise le centre de l'agglomération par rapport au reste du territoire nancéien et grand nancéien :

- population, profils sociodémographiques, pratiques de mobilité, activités économiques, trame viaire, équipements, densité, patrimoine, etc.

Il localise également les lieux en mutation qui entraîneront une évolution des usages et des comportements (mobilité, fréquentation) dans un objectif prospectif.

Usages : les acteurs de la ville et leurs pratiques

Le Livre Blanc analyse ensuite, de façon complémentaire, le centre d'agglomération sous l'angle des usages.

Les premiers usagers sont naturellement les habitants, et tous ceux qui ont un motif de fréquentation des mêmes espaces : actifs et chefs d'entreprise, chalands, professionnels de la distribution de marchandises, lycéens et étudiants, touristes et visiteurs occasionnels.

Le document porte ainsi une attention particulière à ceux qui témoignent de l'attractivité et de la participation du privé à l'évolution de la ville, à savoir les promoteurs et les investisseurs, ainsi qu'à deux catégories d'usagers : les personnes âgées et handicapées, et les jeunes.

Il est à noter que les usagers n'ont pas été interrogés, mais que les services (municipaux, communautaires, associatifs) qui sont à leur contact ont été sollicités lors de deux ateliers animés par l'Aduan (juillet 2015). Ce travail esquisse une démarche de consultation qui pourrait être récurrente et permettrait aux services de redéfinir régulièrement les attentes des usagers.

Ce choix méthodologique révèle la densité, la mixité, la diversité et l'intensité des usages dont le cœur d'agglomération fait l'objet, ainsi que ses atouts et faiblesses en termes d'attractivité et de marketing.

La définition des pratiques, des attentes, et des espaces vécus par ces différents usagers permet également d'apporter une lecture diversifiée et croisée de l'espace urbain et des fonctionnalités qu'il propose.

Cette clé de lecture nous a paru adaptée pour aborder de manière collective (Communauté urbaine, Ville, associations, conseil citoyen) l'articulation des politiques publiques et des multiples interventions.

Politiques publiques et stratégiques

Le Livre Blanc prolonge la réflexion vers une mise en cohérence des interventions publiques.

Il identifie pour ce faire les lieux potentiels de conflits ou de problématiques d'usages concomitants à concilier. Il renvoie aux politiques publiques ou démarches des collectivités qui génèrent de la programmation urbaine, des animations et des interventions de promotion/prospection et de marketing sur le cœur d'agglomération.

.....

1.

PORTRAIT DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

.....

Point méthodologique

Afin de disposer d'un fondement d'observation de données infra-communales, le centre d'agglomération est étudié à partir de l'agrégation de six IRIS entiers (mailles statistiques élémentaires de 2 000 habitants) de l'Insee, plus un demi-IRIS qui se trouve à cheval. Les données sont celles du recensement de l'Insee 2012 (recensement) et 2015 (Sirene), tandis que les calculs relatifs à la mobilité sont issus de la base des zones fines de l'Enquête ménages déplacements de 2013, qui recouvrent peu ou prou l'agrégat d'IRIS.



Le périmètre d'étude du cœur d'agglomération

Chiffres-clés

Insee RP données infracommunales 2012

		Grand Nancy	Nancy	Cœur d'agglomération
POPULATION	Population	256 043	105 067	16 944
	<i>En % du Grand Nancy</i>		41,03 %	6,62 %
	Population de moins de 20 ans	58 375	22 346	3 726
	<i>En % de la population totale</i>	22,8 %	21,3 %	22,0 %
	Population de 60 ans ou plus	55 015	18 693	2 682
	<i>En % de la population totale</i>	21,5 %	17,8 %	15,8 %
	Indice de jeunesse	106	120	139
LOGEMENT	Logements	141 236	67 530	10 928
	<i>En % du Grand Nancy</i>		47,81 %	7,74 %
	Part des maisons individuelles	26,6 %	13,4 %	10,9 %
	Part des logements vacants	9 %	10,7 %	11,0 %
	Résidences principales	126 916	59 263	9 474
	<i>En % du Grand Nancy</i>		46,69 %	7,46 %
	Part des logements d'une pièce	12,5 %	16,9 %	20,1 %
	Part des logements de 5 pièces et plus	25,4 %	17,6 %	11,6 %
	Part des logements de moins de 40 m ²	18,2 %	25 %	28,2 %
	Part des logements de plus de 100 m ²	21 %	16,6 %	11,6 %
	Population hors ménages	11 439	4 928	968
	<i>En % de la population totale</i>	4,5 %	4,7 %	5,7 %
	Population des ménages	244 604	100 139	15 976
	<i>En % de la population totale</i>	95,5 %	95,3 %	94,3 %
	Ménages emménagés depuis moins 2 ans	19,7 %	25,2 %	26,1 %
	Ménages emménagés depuis plus de 10 ans	39 %	30,4 %	25,7 %
	Part des propriétaires	40,5 %	30,7 %	23,7 %
	Part des locataires HLM (louée vide)	20,2 %	14,1 %	16,1 %
	Logement avec au moins un parking	51,7 %	43 %	41,7 %
	Logement avec au moins une voiture	71,8 %	65,3 %	63,9 %

FAMILLE	Population de 15 ans ou plus	218 463	92 326	15 312
	Part de la population de 15 ans ou plus vivant seule en %	27,1 %	35,6 %	41,8 %
	Part de la population de 15 ans ou plus vivant hors ménage en %	5,1 %	5,2 %	6,3 %
	Part des ménages d'une personne	47 %	56,7 %	63,8 %
	Part des couples avec enfant(s)	18,2 %	12,3 %	8,6 %
	Population des familles monoparentales	30 448	11 857	1 613
	Part des familles monoparentales	9,2 %	7,8 %	6 %
	Part des familles de 3 enfants ou plus de moins 25 ans	8,5 %	7,8 %	7,5 %
	Part des célibataires	48,8 %	60,3 %	67,7 %
	Part des divorcés	8,5 %	7,8 %	6,4 %
SCOLARISATION - DIPLÔMES	Population des 2 ans ou plus	250 775	103 230	16 732
	Population scolarisée	75 198	35 788	6 949
	Taux de scolarisation	30 %	34,7 %	41,5 %
	Taux de scolarisation des 25-29 ans	18,7 %	23,8 %	29,6 %
	Population des 15 ans ou plus non scolarisée	172 680	66 467	9 673
	Part des sans diplômes	14,6 %	13,2 %	9,9 %
	Part des diplômés de l'enseignement supérieur	35,5 %	43,8 %	52,8 %
POPULATION ACTIVE	Population de 15 à 64 ans	177 933	78 349	13 303
	Population active de 15 à 64 ans	118 452	50 717	7 933
	Taux d'activité de la population résidente de 15 à 64 ans	66,6 %	64,7 %	59,6 %
	Population active occupée	100 297	42 420	6 744
	Taux de chômage au sens du recensement	15,3 %	16,4 %	15 %
	Part des cadres des professions intellectuelles supérieures dans la population active occupée	23,9 %	29,4 %	36,7 %
	Actifs non-salariés de 15 ans ou plus	10 054	4 942	1 016
	Travailleurs Indépendants	5 238	2 622	525
	Part des actifs occupés de 15 ans ou plus travaillant dans la commune de résidence	34,2 %	52,5 %	58,6 %
	Part de la voiture, camion dans les déplacements domicile-travail	63,4 %	52,1 %	38,8 %
	Part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail	18,3 %	20,8 %	21,3 %

Une centralité structurant l'espace communautaire

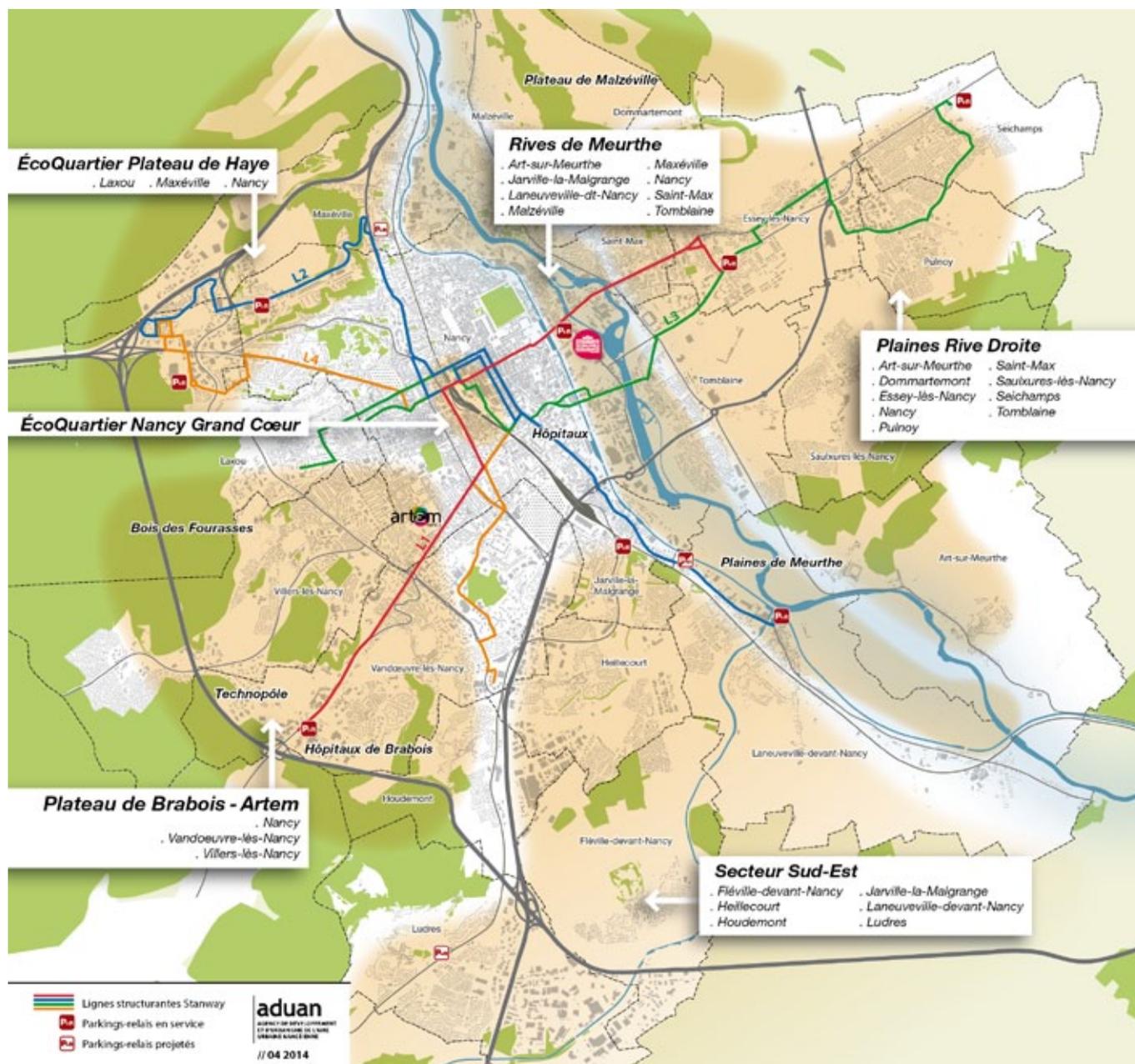
Le cœur d'agglomération dans l'organisation spatiale du Grand Nancy

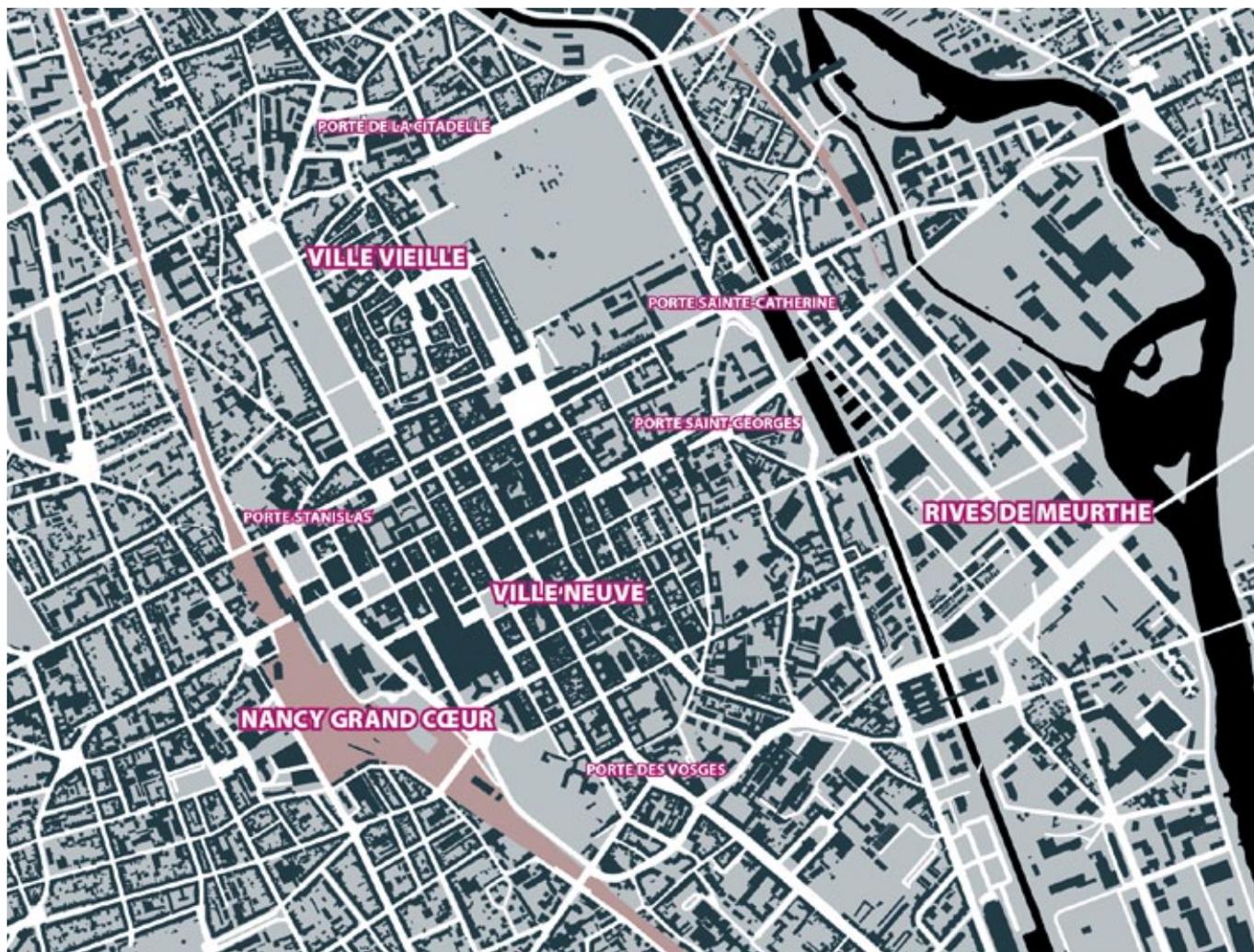
L'histoire urbaine de la Ville de Nancy confère encore au cœur d'agglomération ses spécificités inscrites dans son espace : densité du bâti et du parcellaire, trames hétérogènes, traces en creux des fortifications (boulevard du recteur Senn) et des cours d'eau (rue de la source), composition exceptionnelle des espaces 18^e, patrimoine riche préservé (Renaissance, Art Nouveau, etc.) territoire encadré par ses portes et par le sillon ferré et le canal, dépression contrainte au Nord par le tracé orthoclinal de la Moselle...

Toutes ces spécificités fabriquées par l'histoire impactent encore aujourd'hui le cœur d'agglomération.

Le noyau de la future ville de Nancy s'est en effet établi en prenant en compte les conditions paysagères fortes marquées par le relief collinaire et la présence de l'eau : bords de Meurthe, terrains marécageux, nombreux ruisseaux et étang Saint-Jean recueillant les eaux de ruissellement venues du Plateau de Haye.

Les infrastructures de communications routières, fluviales, ferrées ont particulièrement eu un rôle structurant à l'échelle de la ville et de l'agglomération. À l'origine, la cité s'est organisée et développée en s'accrochant sur les principaux axes de communication, en particulier la route fréquentée qui relie Metz à Saint-Nicolas de Port, et qui suit le sens de la vallée sur la rive gauche. Sur elle se greffe perpendiculairement la «route du sel» qui vient de l'Est (Dieuze/Marsal).





Une trame urbaine serrée.

Certains chemins se sont transformés, au fil des siècles, en rues ou avenues. Certains axes se sont renforcés, redressés, structurant la ville centre, reliant celle-ci aux communes de première couronne et, au-delà, vers les autres grandes villes.

Les voies de communication suivent originellement le sens de la vallée de la Meurthe, au plus simple, au plus court, à plat, parallèlement à la rivière, contournant les principales difficultés : les reliefs et franchissements de rivières. L'extension de la cité vers l'est a été depuis l'origine rendue difficile par la nature du secteur (vaste zone marécageuse en bordure de la Meurthe) et par les difficultés de franchissement de la rivière puis du canal (ouvrages). Les franchissements actuels (ou passages « obligés ») dictent les schémas de circulation et d'urbanisation.

La cité se développera au fil des siècles, dans une trame urbaine dense, au sein de ces fortifications (Cité Ducale et Ville Vieille, Ville Neuve de Charles III...) gardée par les portes (Citadelle, Sainte-Catherine, Saint-Georges, des Vosges, Stanislas).

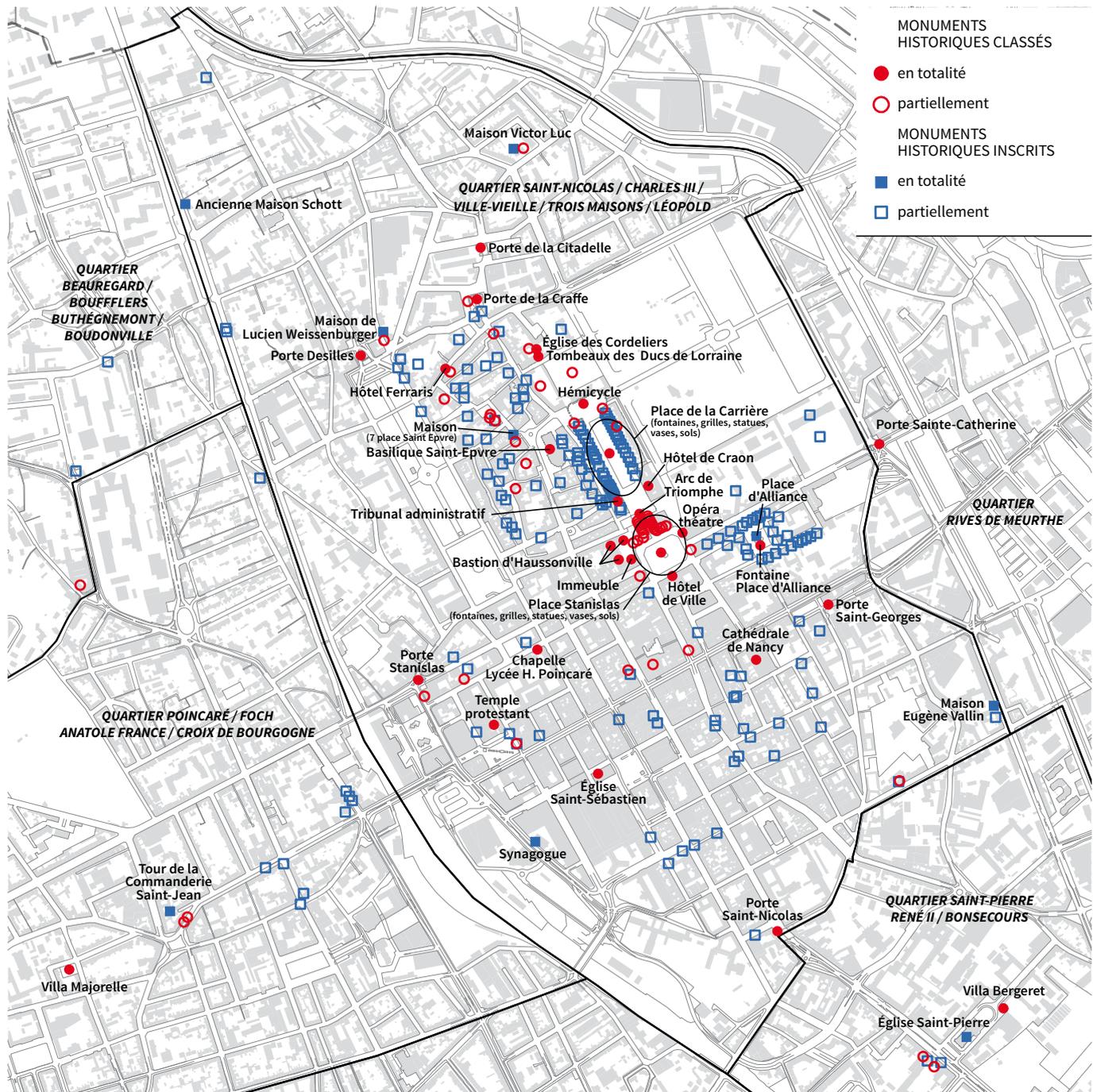
Afin de répondre au développement démesuré des faubourgs de la ville médiévale extra-muros, le duc Charles III décide déjà à la fin du 16^e siècle, d'étendre la ville et de construire une « Ville Neuve ». La structure urbaine en damier des nouvelles rues, ainsi que leurs largeurs, répondent aux nouvelles

exigences en termes de salubrité, de circulation et de sécurité souhaitées, en permettant la circulation de l'air et de la lumière, assainissant les habitations.

C'est seulement à partir de la seconde moitié du 19^e siècle, une fois la cité ducale libérée de son enceinte (fortifications et mur d'octroi) et accueillant les « optants » à partir de 1872, que Nancy va connaître une étape importante de son développement urbain :

- développement à vocation industrielle entre Meurthe et canal à l'est,
- développement de quartiers à vocation résidentielle à l'ouest, au-delà de la nouvelle ligne de chemin de fer, jusqu'aux reliefs du plateau de Haye sur lesquels elle bute
- développement des communes de l'agglomération avec l'avènement de la civilisation de l'automobile
- urbanisme de zoning, de dalle (nouveau quartier Thiers), avec l'érection d'une inner city symbole de modernité.

C'est à l'issue de cette période que la « nappe urbaine » du fond de plaine rejoint les différents noyaux villageois de la périphérie immédiate.



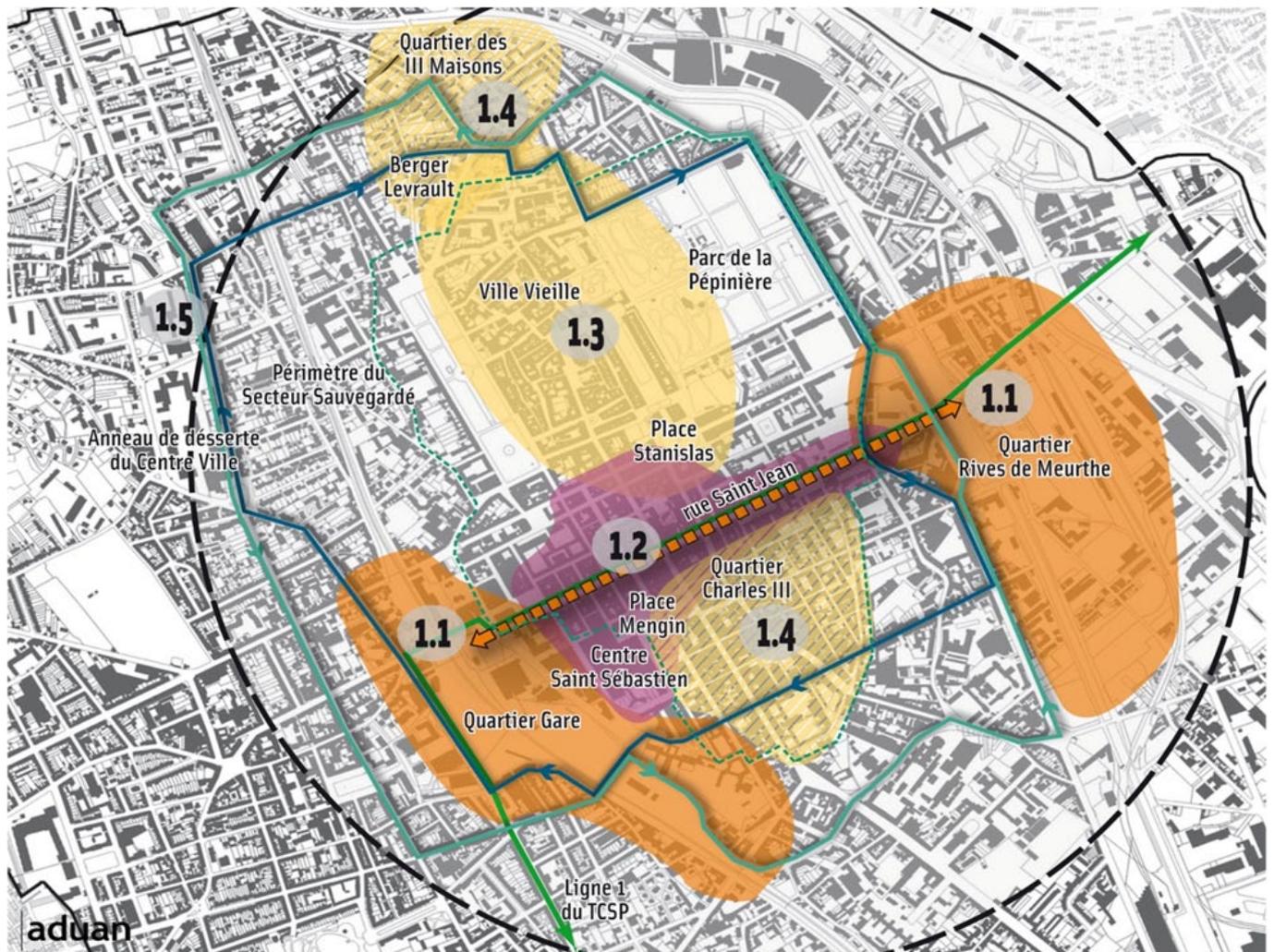
Les monuments historiques du cœur d'agglomération

Cette stratification de la ville dans le temps long en fait un quartier historique au bâti et au patrimoine remarquables, où plus de 240 monuments historiques sont classés ou inscrits à l'inventaire. Cette servitude d'utilité publique vise à protéger les édifices remarquables de par leur histoire ou leur architecture.

Ces dernières décennies, faute d'espace sur son territoire communal, la Ville de Nancy et son cœur procèdent à un urbanisme de renouvellement, de reconstruction de la ville sur elle-même suite au vieillissement du parc résidentiel (quartier Saint-Sébastien, Bd Joffre, Saint-Thiébaud dans les années 1970/80) ou au changement de vocation industrielle

ou militaire (site CGFTE, îlot Paul Daum, îlot des Fabriques, Berger Levrault, quartier Meurthe Canal, ZAC Stanislas, ZAC Nancy Grand Cœur, caserne Molitor Artem... dans les années 1990/2020).

Le projet Nancy Grand Cœur, qui a été labellisé écoquartier, va transformer dès 2017 ce secteur avec la construction de 700 logements diversifiés, en mixité d'usages avec des bureaux et des commerces de proximité, notamment autour d'une nouvelle place (Alexandre I^{er}), sur le site de l'ancienne prison.



Les espaces de projets - PLU de Nancy, 2008

Un cœur en renouvellement urbain

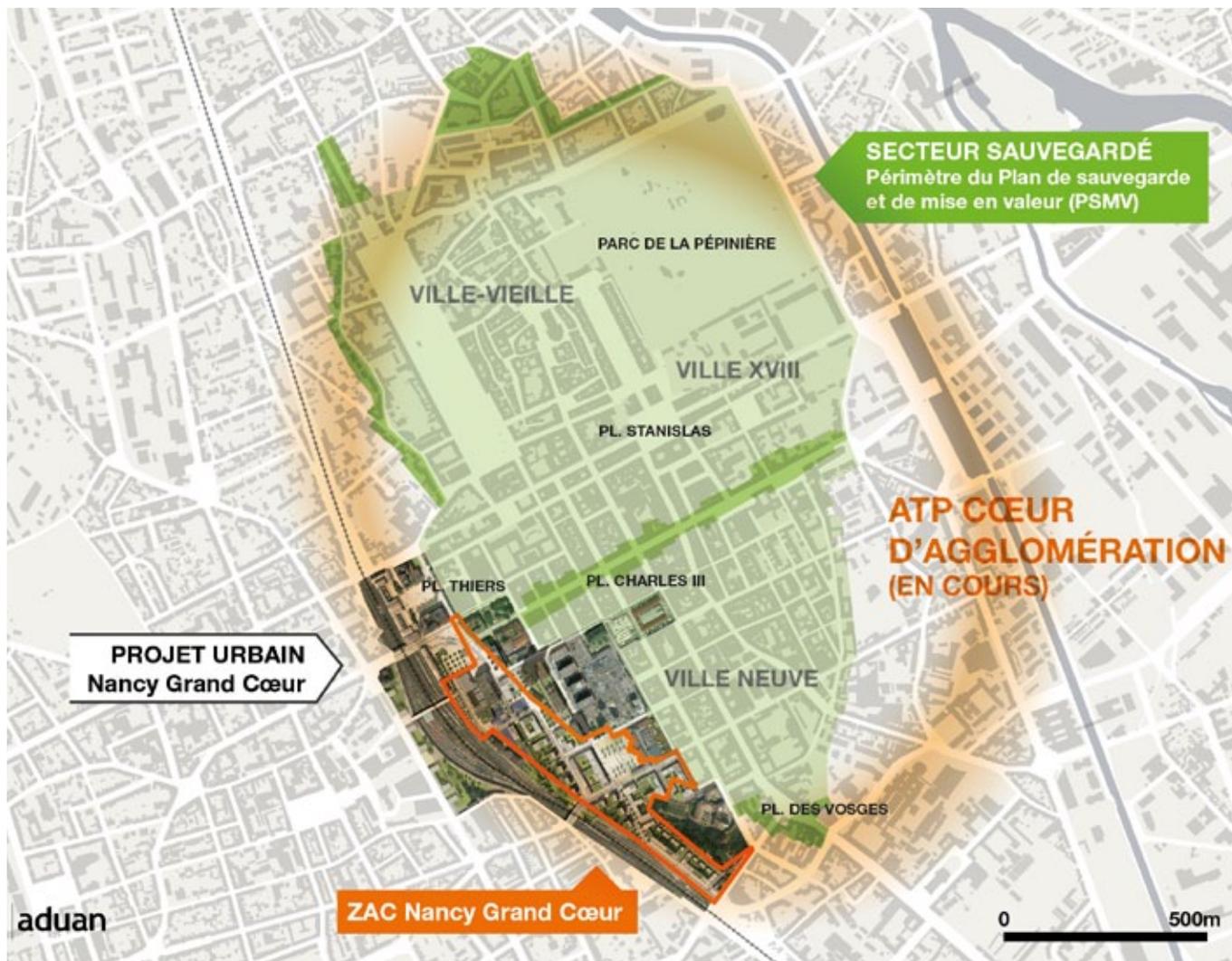
La ville est cependant en mouvement permanent. Les mutations du tissu urbain témoignent des dynamiques en cours, procédant pour la plupart de politiques publiques :

- Gestion des opérations de renouvellement urbain (ex : rénovation de la Place Thiers).
- Révision-extension du secteur sauvegardé.
- Extension progressive de la centralité avec les Rives de Meurthe (dont l'objectif est de regagner à l'urbanité les rives de la rivière).
- Travail d'accroche sur les rotules de faubourgs et quartiers limitrophes (Croix de Bourgogne, Tapis Vert, requalification du boulevard Lobau, Faubourg des Trois-Maisons, Faubourg Saint-Pierre).
- Création d'un nouveau quartier (notamment d'habitat) avec Nancy Grand Cœur.
- Développement d'une politique urbaine communautaire polycentrique.

Toutefois, les grandes permanences d'appréhension de l'espace demeurent ancrées dans le paysage : le canal et le port Sainte-Catherine apparaissent toujours comme le signal d'entrée du centre-ville. Ainsi pour le journal *Le Monde** : « *Nancy a inauguré une nouvelle entrée de ville, avec l'importante opération immobilière de l'île-de-Corse à moins de 500 mètres de la place Stanislas, en front de canal, sur une friche de 1,2 ha qui comptait une usine GDF désaffectée dans les années 50.* »

Aujourd'hui, la Ville Neuve de Charles III se situe à la charnière d'éléments importants de la métamorphose urbaine, ainsi qu'à la croisée de deux lignes structurantes de transports en commun qui la relie au reste de l'agglomération de Nancy, dans une double fonction de quartier central et de cœur d'agglomération.

**Économie & Entreprise* - 14/06/2015



Fonctions et équipements : biens et services rares

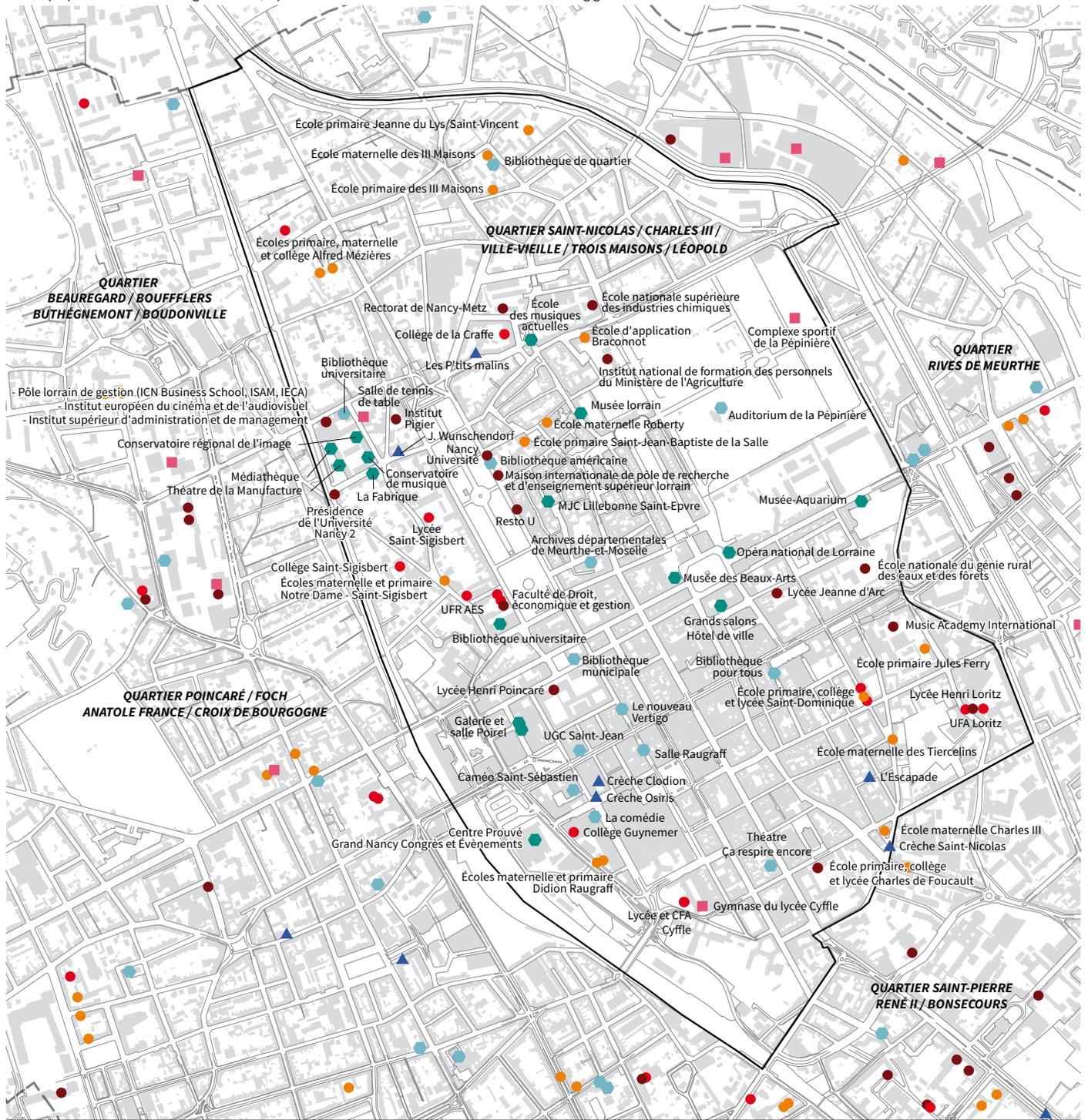
Le centre de Nancy localise historiquement les lieux symboliques de commandement comme il incarne la notion moderne d'hypercentralité, en concentrant le parc de bureaux : citons l'Hôtel de Ville, la préfecture, la cathédrale, la place Stanislas et son ensemble 18^e, les sièges sociaux (mutation de l'îlot Ile-de-Corse et implantation du siège de Pertuy Construction, nouveau Bouygues Construction Grand Est).

Il offre également des équipements publics (rectorat, universités et lycées, ARS, opéra, musées dont l'ancien palais ducal...) et des fonctionnalités rares (ex : secteur sauvegardé, aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) sur l'avenue de Strasbourg, nouveau centre des congrès Prouvé).

Le cœur d'agglomération présente de fait un maillage d'équipements liant la dimension de proximité à l'envergure internationale :

- Petite enfance : les principales structures d'accueil (haltes-garderies, crèches...) sont localisées dans la Ville Vieille et Charles III (300 places).
- Enseignement primaire et secondaire : tous les cycles de l'enseignement sont densément représentés.
- Enseignement supérieur : Nancy est la 3^e aire urbaine française en termes de densité d'étudiants, avec plus d'un étudiant pour 10 habitants. Le centre d'agglomération se caractérise par la présence de formations très diverses : écoles d'art, de commerce, d'ingénieurs, UFR de droit, de lettres et sciences humaines...
- Culture et loisirs : les équipements publics rayonnent du quartier à l'échelle nationale.
- Les équipements publics et les administrations de l'État et des collectivités publiques y sont fortement concentrés.

Les équipements d'enseignement, sportifs et de la vie culturelle du cœur d'agglomération

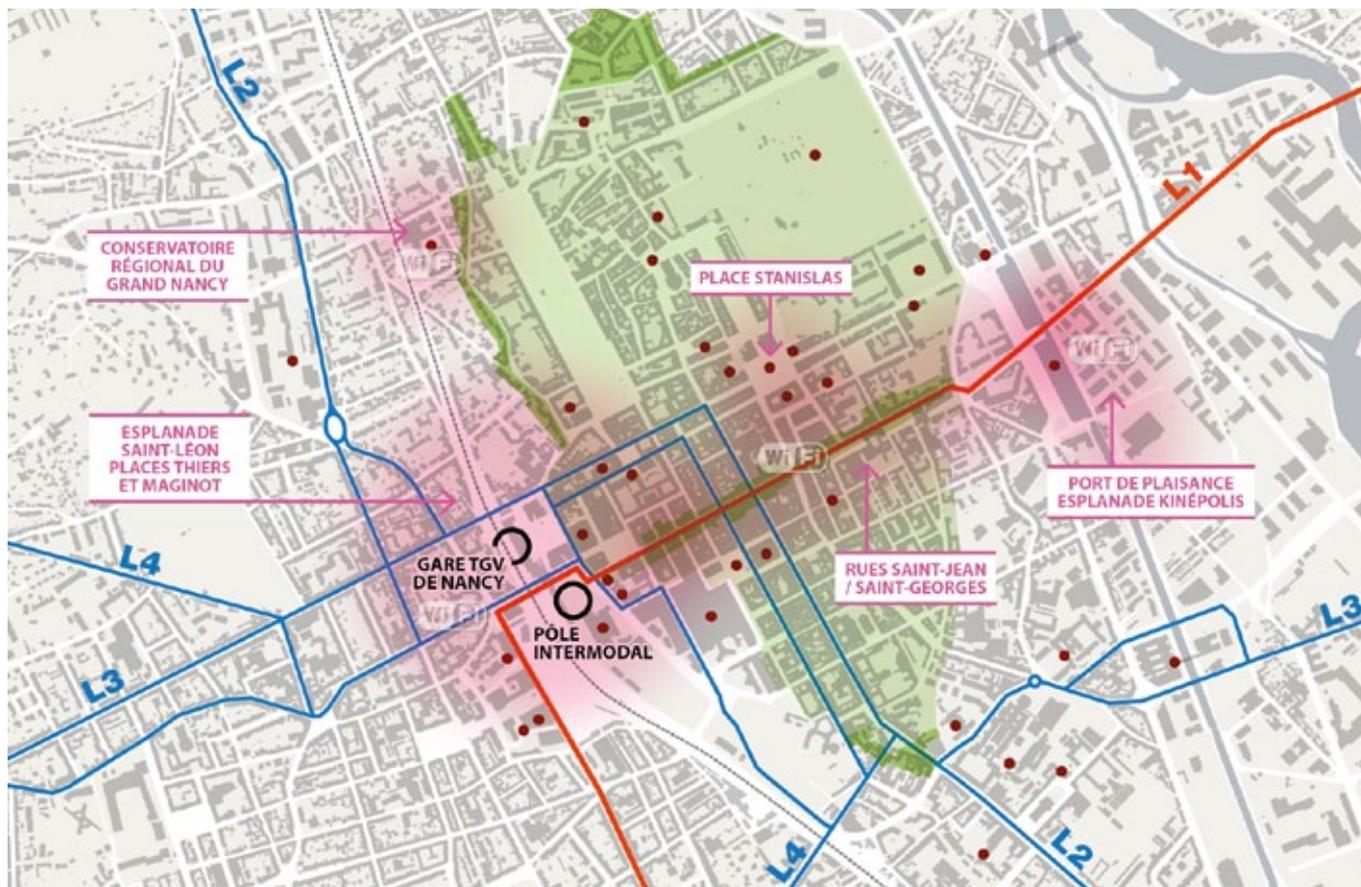


RAYONNEMENT D'ÉCHELLE AGGLOMÉRATION ET RÉGION

- ENSEIGNEMENT 2^e DEGRÉ
- ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
- VIE CULTURELLE

RAYONNEMENT DE PROXIMITÉ

- ENSEIGNEMENT 1^{er} DEGRÉ
- ▲ PETITE ENFANCE
- ÉQUIPEMENT SPORTIF
- VIE CULTURELLE



Le centre d'agglomération, croisement des réseaux physiques et immatériels

Le District puis la Communauté urbaine ont su garder au centre d'agglomération une vocation universitaire, culturelle et hospitalière importante, en dépit du fait que certaines fonctions et équipements attractifs (hôpitaux de Brabois, facultés de médecine, de sciences et techniques, etc.) se sont installés dans les années 1970 et 1980 en première couronne pour des raisons de disponibilité foncière et d'accessibilité.

Ainsi un quart des étudiants du Grand Nancy fréquente les établissements du cœur d'agglomération (10 400 étudiants sur Léopold-Craffe). Cette proportion monte à 40 %, si on ajoute les 7 600 étudiants sur Albert 1^{er}/Monbois, les 2 300 étudiants sur Rives de Meurthe, ou les 2 500 étudiants sur Saint-Pierre.

La vie urbaine est rythmée par les temps forts étudiants (semestrialisation, rentrée universitaire, vie nocturne, etc.) tandis que des problématiques de logements et de services spécifiques à la population étudiante se posent.

De même, les lycées publics (Poincaré, Jeanne d'Arc, Loritz) ont une aire de recrutement qui les amène à drainer en 2015-2016 plus de 5 100 lycéens (soit 63 % des lycées publics de Nancy, et 45 % de l'ensemble des lycéens nancéiens).

C'est aussi dans ce centre-ville de Nancy que se situe le centre commercial emblématique du sud Meurthe-et-Moselle. Inauguré en 1976, le centre commercial Saint-Sébastien accueille 105 boutiques, services et restaurants sur 24 000 m² et attire chaque année 8 millions de clients.

Le cœur d'agglomération attire les habitants des 20 communes du Grand Nancy, et bien au-delà (affluence des Mosellans le jour du vendredi Saint, des nord-vosgiens et des sud-meusiens).

Son attractivité est confortée par son accessibilité qui le place au centre d'un réseau de transport (pôle intermodal de la gare) et de télécommunication (wifi) assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération, et son ouverture au reste du monde comme porte d'agglomération (gare TGV, première porte de l'agglomération avec 9 millions de voyageurs par an, deuxième gare régionale après Strasbourg).

Toutefois, dans cette problématique d'équilibre entre centre et périphérie, qui a su jusqu'à présent éviter une « muséification » du centre, les remontées des facultés de pharmacie et d'odontologie sur le plateau de Brabois, la perspective de remontée de l'hôpital central vont certainement bouleverser à court et moyen termes cet équilibre, les emprises libérées laissant place vraisemblablement à des programmes de logements.

La population du cœur d'agglomération

Un poids stable mais qui s'érode dans la population nancéenne

Le cœur d'agglomération compte 10 000 ménages pour 17 000 habitants (1,7 personne par ménage).

Il y a un peu plus de femmes que d'hommes (51,7 %), mais relativement moins que la moyenne communale (52,9 %) et intercommunale (52,7 %).

Après avoir augmenté entre 1999 et 2007 (+ 0,5 %), sa population a légèrement baissé entre 2007 et 2012 (- 0,7 %), à un rythme double de l'évolution de la population nancéenne (- 0,3 %).

	1999	2007	2012
Centre-ville	16 812	17 057	16 944
Nancy hors centre-ville	86 741	88 292	88 123
Total Nancy	103 552	105 349	105 067

La population du cœur d'agglomération représente toujours un peu plus de 16 % de la population nancéenne totale, mais son poids relatif a tendance à s'éroder (16,24 % en 1999, 16,19 % en 2007 et 16,13 % en 2012).

Sur une période glissante plus récente (2008-2013), la population nancéenne a cependant reculé de 2 289 habitants, soit la baisse communale la plus marquée en volume sur cette période, dans une communauté urbaine et une aire urbaine elles-mêmes en décroissance démographique.

Si le centre de Nancy est peu concerné par ces pertes importantes (liées à divers phénomènes tels que le vieillissement de la population, la décohabitation des jeunes, le départ des familles vers des territoires périurbains et les destructions de logements dans le cadre de l'ANRU), et s'apprête même dans les prochaines années à regagner de la population grâce notamment à l'éco-quartier Nancy Grand Cœur, la Ville a tout intérêt à susciter des programmes de logements importants pour conserver ou augmenter sa population.

Une population impactée par le phénomène universitaire

La structure de la population est impactée par le caractère étudiant de l'agglomération :

- Elle est majoritairement composée de ménages entre 18 et 40 ans (55%), les 18-24 représentant à eux-seuls 31,8 % de ses habitants.
- En raison de la proximité du centre-ville et de la gare, les étudiants représentent 50 % de la population totale du secteur Centre-Gare-Marché.
- Elle accueille proportionnellement moins de mineurs (7 % de la population, contre 9 % sur la ville, 10,7 % sur le Grand Nancy) et moins de seniors (les 60 ans et plus ne représentent que 15,8 % contre 17,8 % à l'échelle communale).

Cette particularité se manifeste dans la structure des catégories socioprofessionnelles (CSP), où la catégorie « autres » est surreprésentée :

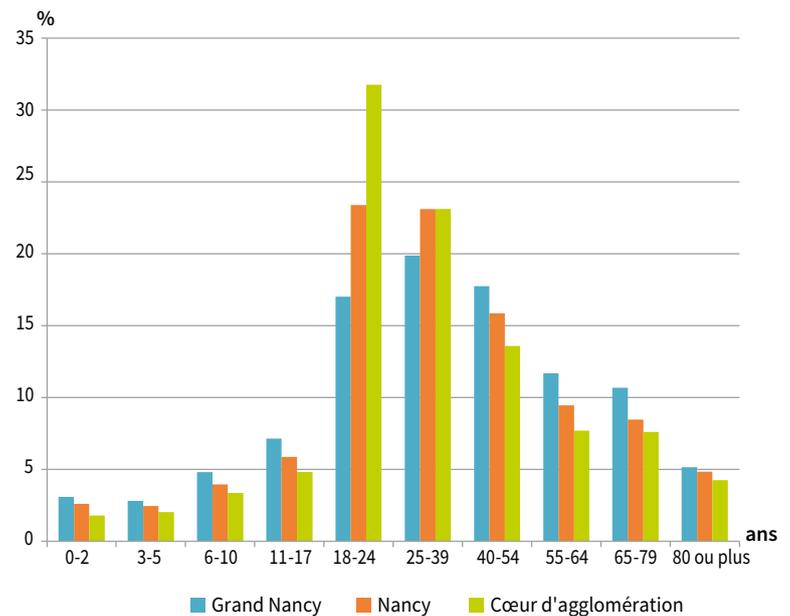
Le cœur d'agglomération comporte également davantage de ménages d'une personne (64 % contre 57 % sur la ville et 47 % dans le Grand Nancy), avec 68 % de célibataires.

30 % des ménages comportent une famille, dont 9 % de couples avec enfants (12 % sur la Ville et 18 % sur le Grand Nancy) et 10 % de familles monoparentales (12 % sur la Ville et le Grand Nancy).

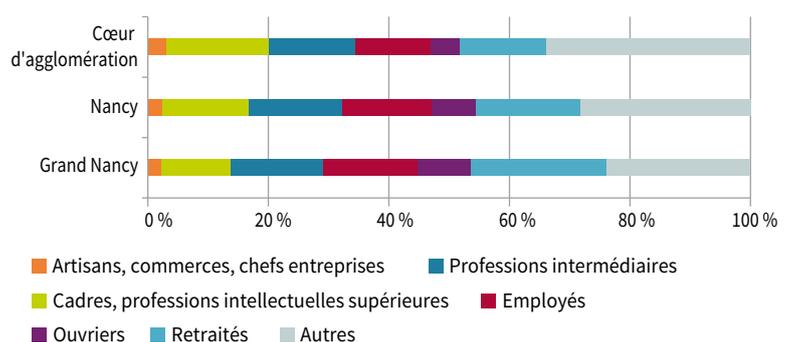
Ses résidents sont un peu plus aisés que le reste de la commune, si l'on observe la part des cadres, professions intellectuelles supérieures dans la population active occupée (32 % contre 26 % à Nancy et 21 % dans le Grand Nancy).

Enfin, les actifs habitant le cœur d'agglomération travaillent davantage sur place (59 %) que le reste des nancéiens (52 % travaillent à Nancy) et des Grands-Nancéiens (34 % travaillent dans leur commune de résidence).

Répartition de la population selon la tranche d'âge



Structure de la population active selon la catégorie socioprofessionnelle





Une population dont les besoins sociaux ont évolué

L'évolution des besoins sociaux peut être approchée à travers l'évolution de l'offre et la fréquentation (en hausse) des MJC qui sont dans le cœur d'agglomération (Lillebonne) ou en périphérie immédiate (Pichon, Desforges, Bazin, 3 Maisons)

Ces 5 MJC reçoivent des adhérents (un peu plus de 6 700 en 2013) ou des usagers en provenance du territoire grand-nancéen (près de 32 000 en 2013).

De l'avis de la fédération départementale et régionale des MJC, ces équipements de quartier ont à la fois élargi leur aire de rayonnement et adapté leur projet propre et leur socle d'activités régulières en fonction de l'évolution des publics.

Par exemple, la MJC Lillebonne avec la Maison des possibles, ou la MJC des 3 Maisons avec le Jardin partagé.

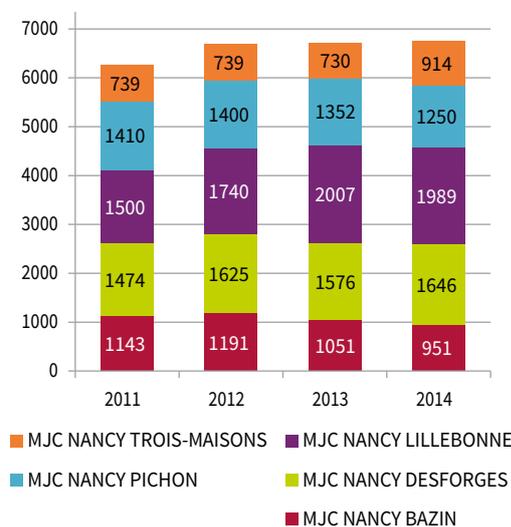
En effet, tout en continuant à drainer un public de proximité, ces foyers d'éducation populaire ont vu leur fréquentation augmenter grâce à des publics venus de toute l'agglomération nancéenne, voir du grand bassin nancéen, de la Meuse même en cas d'activités pointues.

Les jeunes et les adolescents, cibles de départ, ont été de plus en plus rejoints par des publics adultes et des familles.

Les activités socio-culturelles se sont orientées aussi vers des questions d'emploi, d'insertion sociale et professionnelle, de parentalité, de loisirs, etc.

Plus que jamais, les approches transversales de mixité sociale et générationnelle, l'adaptation aux modes de vie (générée hier par les 35 heures, aujourd'hui par la réforme des rythmes scolaires) sont au cœur de la réflexion et de l'action des MJC du cœur d'agglomération.

L'évolution du nombre d'adhérents aux MJC entre 2011 et 2014



La population se renouvelle rapidement

Fait notable, le renouvellement de la population du centre-ville est permanent. Ainsi 28 % des ménages ont emménagé depuis moins de 2 ans (30 % pour les logements HLM).

	NBRE DE MÉNAGES EN %			POPULATION DES MÉNAGES EN %		
	Grand Nancy	Nancy	Cœur d'agglomération	Grand Nancy	Nancy	Cœur d'agglomération
Ensemble	100	100	100	100	100	100
<i>Ménages emménagés depuis moins de 2 ans</i>	20	25	26	17	22	23
<i>Ménages emménagés entre 2-4 ans</i>	25	29	32	25	29	31
<i>Ménages emménagés entre 5-9 ans</i>	16	15	16	18	18	18
<i>Ménages emménagés depuis 10 ans ou plus</i>	39	30	26	39	31	27

Insee Recensement - exploitation principale

Des habitants davantage locataires de leur logement, mobiles dans leur parcours résidentiel

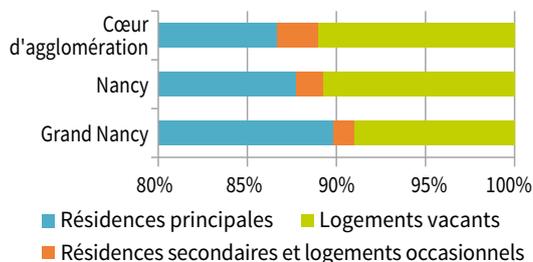
Un parc constitué majoritairement de petits appartements

Le cœur d'agglomération compte environ 11 000 logements.

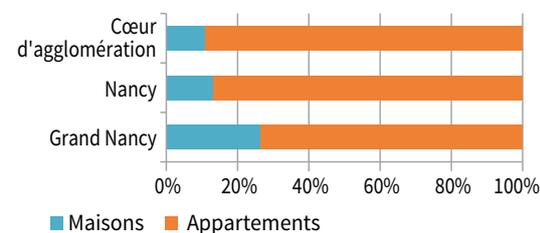
75 % des résidents sont locataires, dont 16 % dans le parc HLM.

Le parc privé remplit un rôle social de fait.

Parc de logements

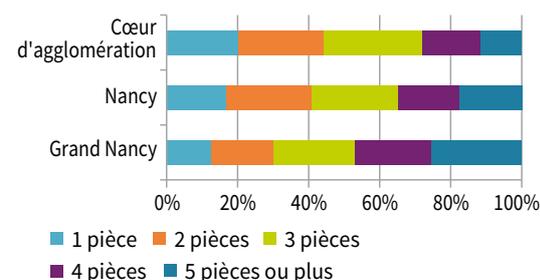


Type de logements



Les T1-T2 est la typologie de logements majoritaire (44,4 %) dans l'offre immobilière du cœur d'agglomération. Dans le logement HLM, les T2 et T3 sont les plus demandés (62 %).

Nombre de pièces des résidences principales



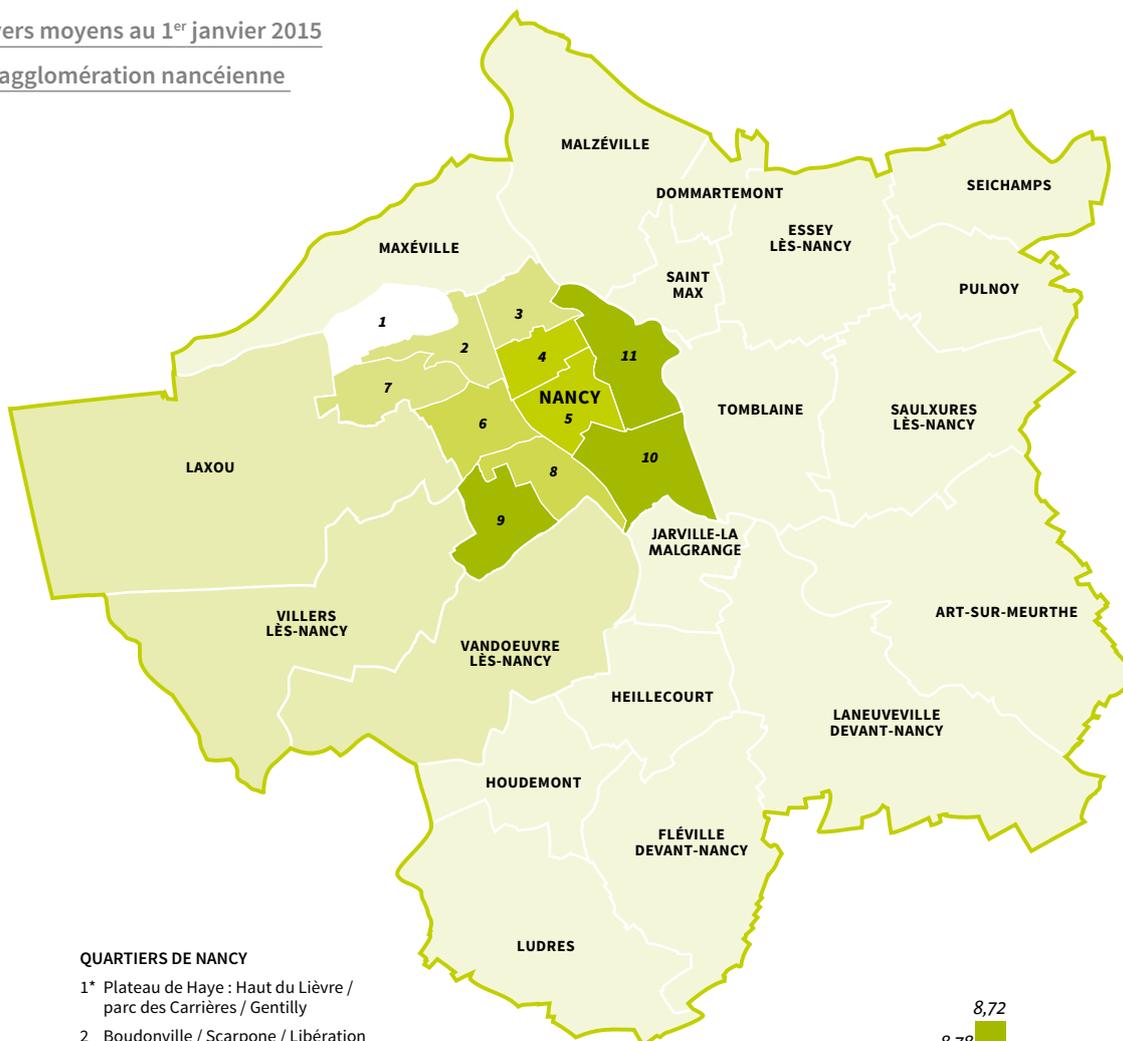
Des loyers raisonnables et un parc ancien abordable mais une vacance plus élevée

Comme illustré sur le premier graphique, le taux de vacance est plus élevé en cœur d'agglomération, du fait de la vétusté de certains immeubles (non encore rénovés) et des appartements des étages « neutralisés » par les commerces en rez-de-chaussée (parfois utilisés dans les principales artères commerçantes comme lieux de stockage).

À Nancy, les secteurs d'hyper-centre (Vieille Ville - Léopold / Charles III) du parc locatif privé, avec un loyer de relocation de 8,20 €/m² et un loyer moyen qui atteint 8,38 €/m², ne sont pas les plus chers comparés aux quartiers dits « résidentiels » (Poincaré / Foch / Anatole France / Croix-de-Bourgogne et Mon Désert / Jeanne d'Arc / Saurupt / Clémenceau).

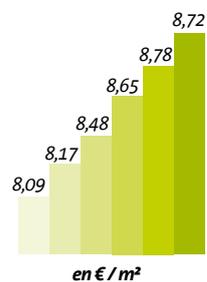
Le coût moyen au m² en 2013 pour acquérir un appartement ancien est de 1 823 €. Ce coût varie de 1 714 €/m² pour un T4 à 2 148 €/m² pour un studio. L'analyse par quartier montre que les prix au mètre carré les plus élevés s'observent dans les secteurs de Stanislas-Meurthe et Ville-Vieille-Léopold avec des valeurs supérieures à 2 000 €/m². À noter que dans ces secteurs, les transactions ont porté majoritairement sur des T1-T2.

Les loyers moyens au 1^{er} janvier 2015
dans l'agglomération nancéenne



QUARTIERS DE NANCY

- 1* Plateau de Haye : Haut du Lièvre / parc des Carrières / Gentilly
- 2 Boudonville / Scarpone / Libération
- 3 Trois Maisons / Saint-Fiacre / Crosne / Vayringe
- 4 Ville-Vieille / Léopold
- 5 Charles III / Centre-ville
- 6 Poincaré / Foch / Anatole France / Croix de Bourgogne
- 7 Beauregard / Boufflers / Buthégnemont
- 8 Mon Désert / Jeanne d'Arc / Saurupt / Clémenceau
- 9 Haussonville / Blandan / Donop
- 10 Saint-Pierre / René II / Marcel Brot
- 11 Stanislas-Meurthe



* Non significatif. Secteur prédominé par l'habitat social et propriétaires occupants offrant peu de logements locatifs privés

LE GRAND NANCY EST DIVISÉ EN 6 SECTEURS DONT 4 À NANCY ET 2 HORS NANCY

NANCY

Les 11 quartiers de Nancy sont regroupés selon les 4 secteurs suivants :

- **Hyper centre** : Vieille Ville - Léopold / Charles III
- **Quartiers résidentiels** : Poincaré-Foch-Anatole France -Croix-de-Bourgogne / Mon désert-Jeanne d'Arc-Saurupt-Clémenceau
- **Nord Ouest** : Boufflers / Boudonville / III Maisons
- **Sud et Canal** : Haussonville / René II / Stanislas Meurthe

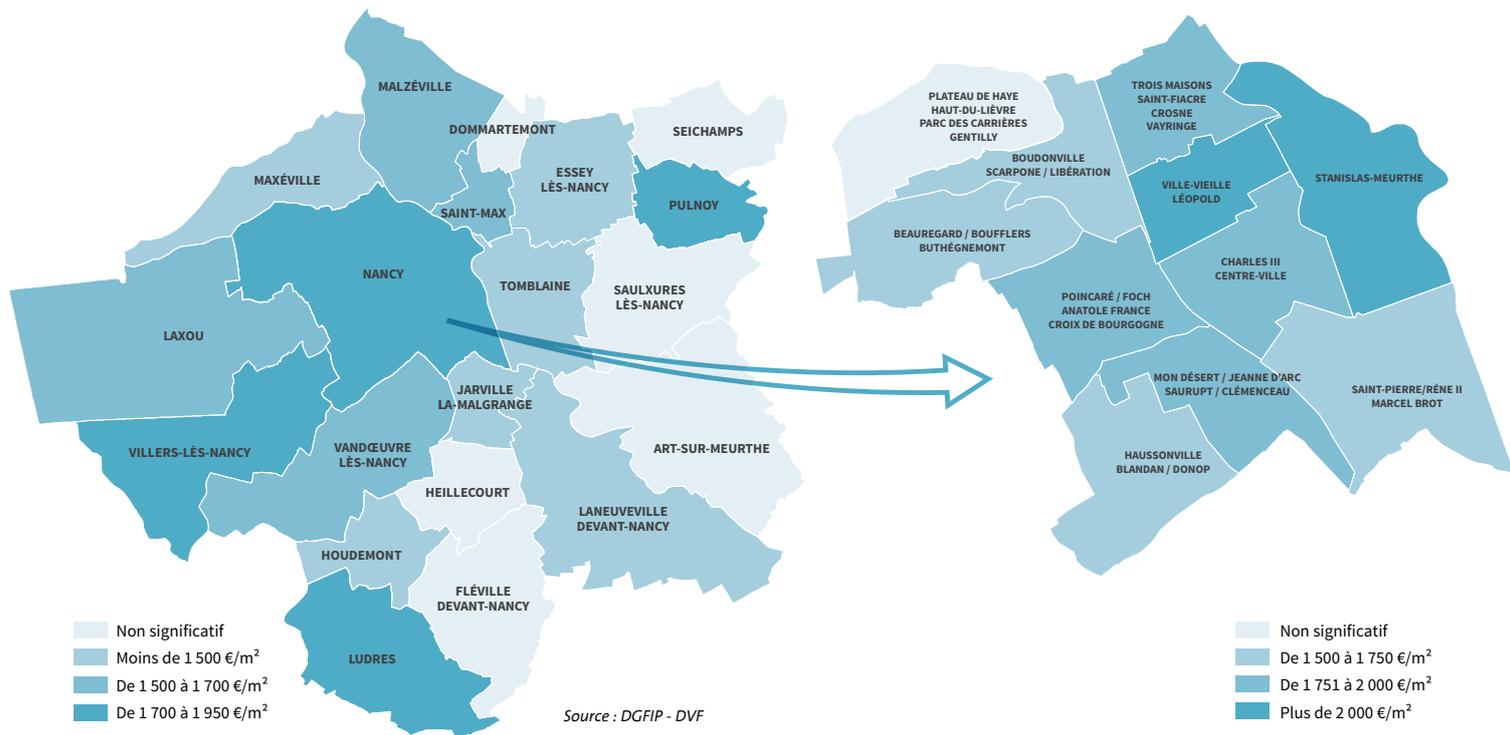
HORS NANCY

- **1^{re} couronne ouest** : Laxou / Villers-lès-Nancy / Vandœuvre-lès-Nancy
- **Toutes les autres communes**

Prix moyen des appartements anciens en 2012

dans l'agglomération nancéienne

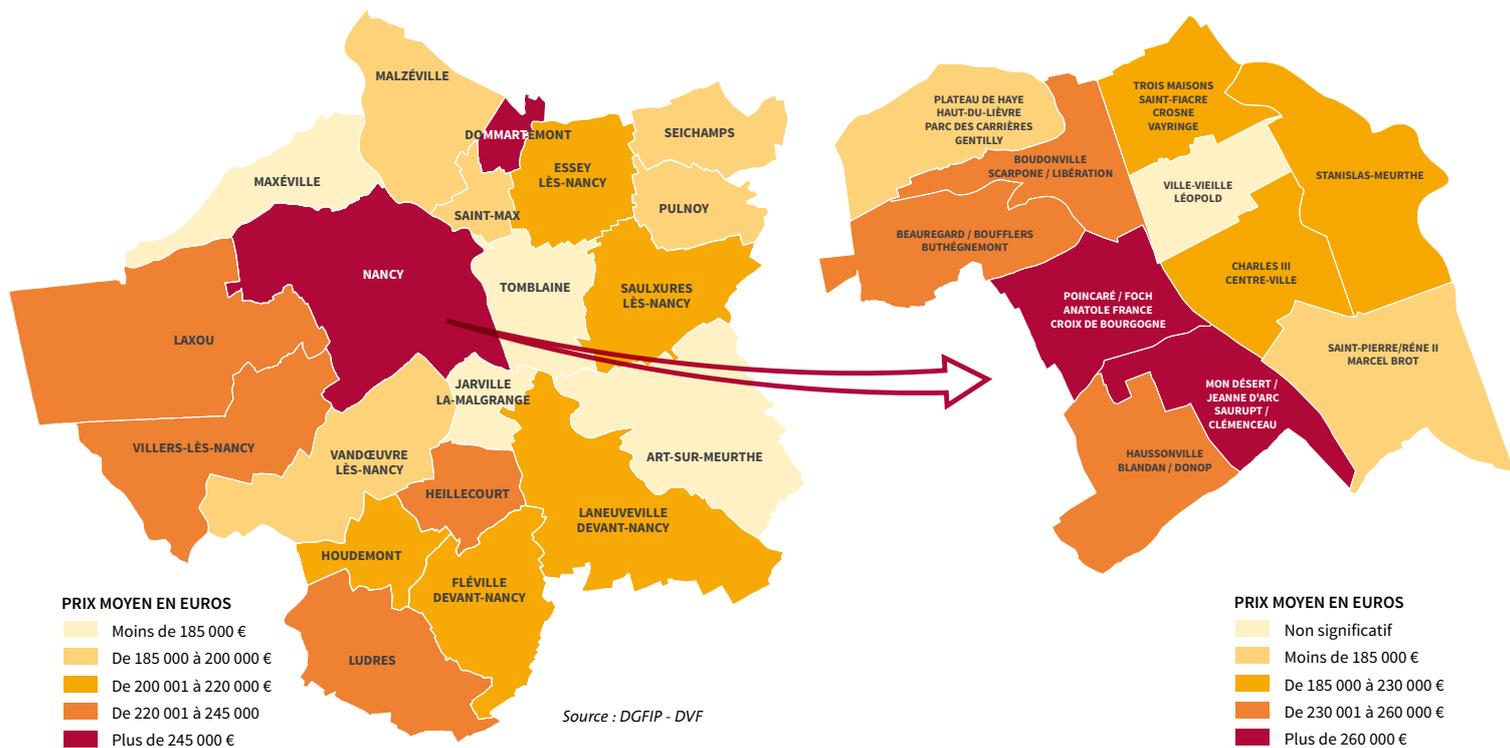
à Nancy



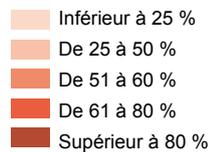
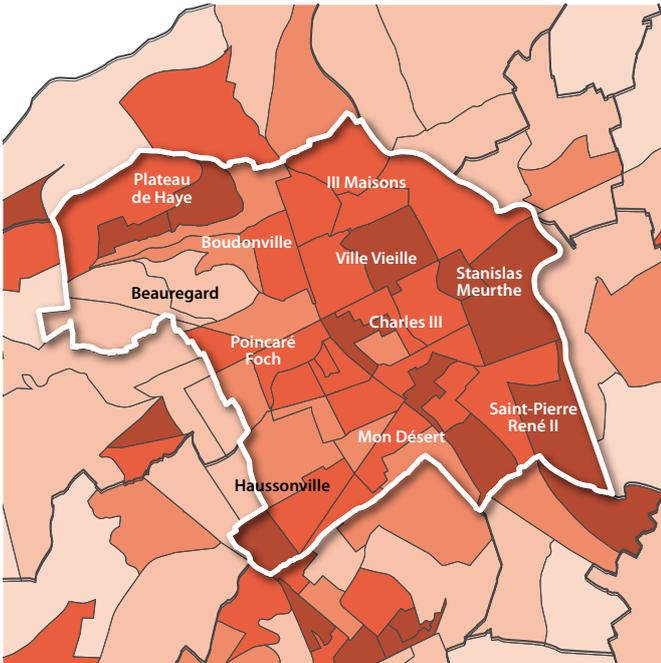
Prix moyen des maisons anciennes en 2012

dans l'agglomération nancéienne

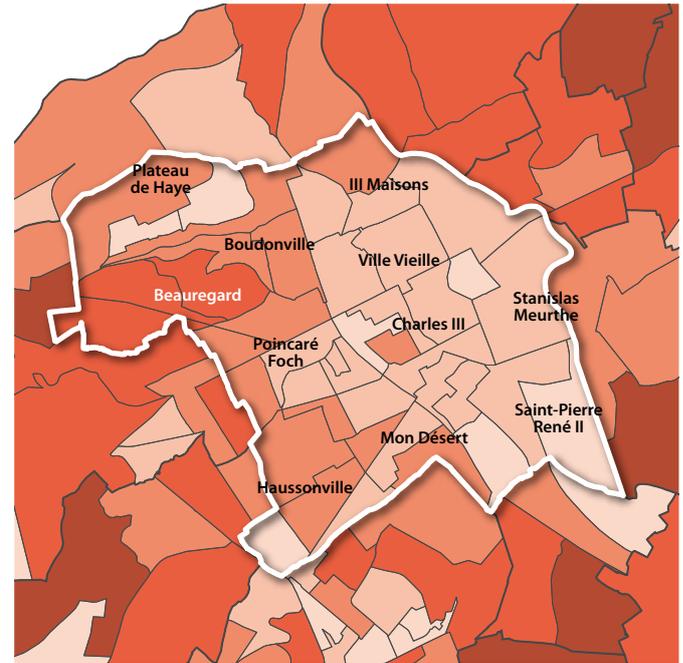
à Nancy



Part des locataires à Nancy en 2011



Part des propriétaires à Nancy en 2011



La construction neuve demeure modeste

Peu de programmes de construction neuve de taille importante en diffus ont été autorisés : les facteurs explicatifs peuvent être recherchés dans la rareté des opportunités foncières et dans le rôle important joué par les dispositifs fiscaux plus que par le marché (résidences services).

Ainsi, la fin programmée en 2016 du dispositif de défiscalisation Censi-Bouvard en faveur des résidences services entraîne une relative accélération de la construction de ces produits destinés majoritairement aux étudiants, tels que :

- Rue du Tapis Vert : 107 logements étudiants (livraison prévue en juillet 2016).
- Place Thiers : restructuration d'une partie de l'hôtel Park Inn en 45 logements étudiants.

- Résidence senior « Les Jardins de Saint-Nicolas » avec la rénovation et la transformation de l'ancien Hôpital Saint-Stanislas rue Saint-Dizier : 97 appartements autorisés en 2014 (livraison fin 2016).

Enfin, la construction neuve demeure plus chère que le parc ancien. Le coeur d'agglomération se situe dans la fourchette la plus haute avec 3 200 à 3 300 €/m² pour un T3 contre 3 000 à 2 900 €/m² à Tomblaine, et 2 560 à 2 900 €/m² à Pulnoy et Vandœuvre-lès-Nancy.



Des résidents moins dépendants de la voiture

40 % des ménages dans le cœur d'agglomération ne possèdent pas de voiture

Les 12 761 ménages possèdent 9 258 voitures (soit 0,7 voiture par ménage). 40 % des ménages ne sont pas motorisés (et 33 % ont 2 voitures ou plus), **soit moins que les ménages nancéiens (35 %) et grand-nancéiens (28 %).**

Davantage de voitures immobiles sur la voie publique

La part des voitures qui restent stationnées en journée (« voitures-ventouses ») est plus forte dans le cœur d'agglomération (1 voiture sur 2) que dans le reste du Grand Nancy (1 voiture sur 3) alors même que la demande de stationnement sur l'espace public y est plus élevée.

Par ailleurs, plus de 4 000 véhicules de résidents stationnent sur l'espace public la nuit.

51 % des voitures des habitants du cœur d'agglomération sont stationnées dans un garage, un box ou un autre emplacement réservé. 47 % sont stationnées sur l'espace public (37 % dans la rue, 10 % dans un parc de stationnement à ciel ouvert ou sur une place publique) ce qui représente 4 380 véhicules.

2 % sont stationnés dans un parking couvert accessible au public.

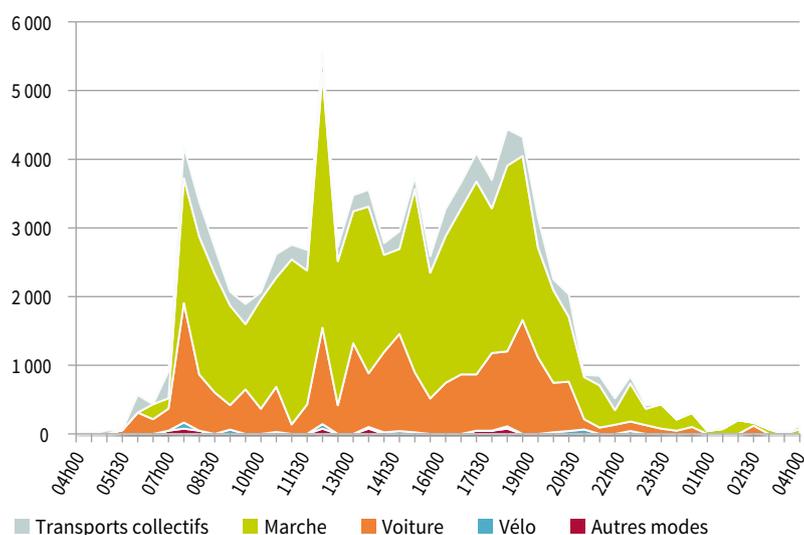
En dehors du cœur d'agglomération, les véhicules sont stationnés à 56 % (64 488 véhicules) dans un emplacement réservé et à 44 % (50 985) sur l'espace public. 412 voitures sont garées dans un parking couvert.

Des déplacements de proximité étalés dans le temps

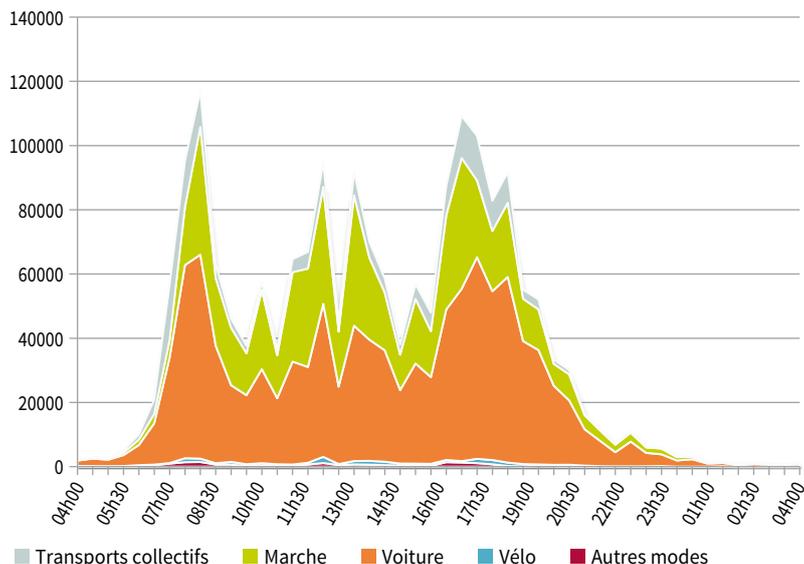
Dans le cœur d'agglomération, l'heure de pointe du matin commence à 7h et se termine à 8h30, avec un **phénomène d'hyper pointe à 7h30. Ce dernier est plus tardif** que dans la moyenne du Sud Meurthe-et-Moselle, qui se situe entre 6h30 et 8h30, ce qui peut être expliqué par des trajets plus longs.

L'heure de pointe du soir est plus étalée que celle du matin : elle débute à 15h30 et finit à 18h. Contrairement au Sud 54, l'heure de pointe du soir est plus intense que celle du matin dans le cœur d'agglomération.

Nombre de déplacements par demi-heure des habitants du cœur d'agglomération (par mode)



Répartition horaire des déplacements dans le Sud 54 (par mode)



Une pratique plus importante des modes alternatifs à la voiture

Pour les habitants du cœur d'agglomération, on compte autant de déplacements en voiture que de déplacements à pied lors de la période de pointe du matin.

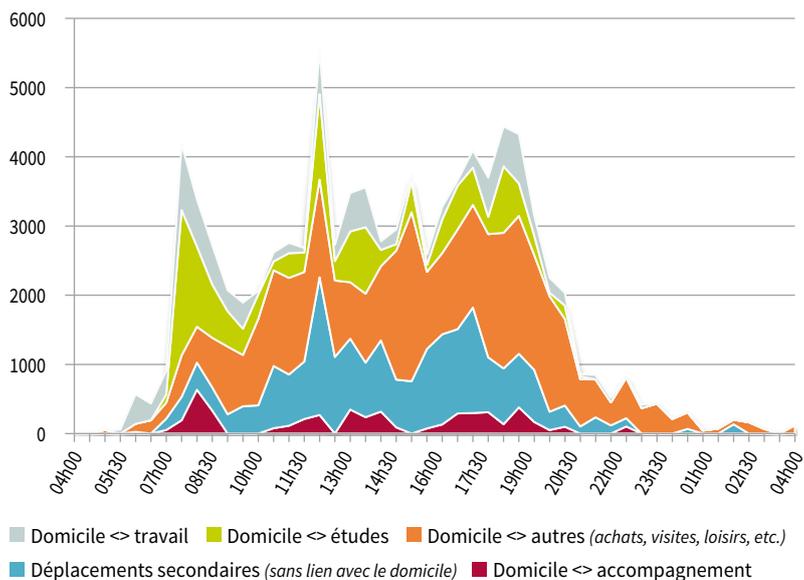
À titre d'information, dans le Sud Meurthe-et-Moselle, on compte deux fois plus de déplacements en voiture que de déplacements à pied à la même heure.

Cela est en partie dû au fait que le nombre de déplacements pour les études est deux fois plus important que le nombre de déplacements pour le travail (présence de nombreux équipements scolaires et secondaires, population étudiante importante en cœur d'agglomération).

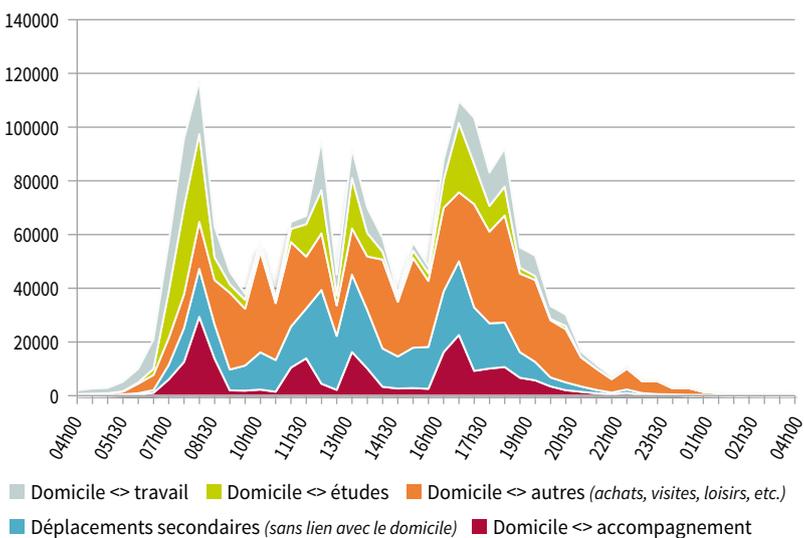
C'est à midi que se situe le plus grand pic de déplacements de la journée pour les habitants du cœur d'agglomération. Les déplacements sont très majoritairement réalisés à pied, et la densité d'équipements et de commerces entraîne de nombreux déplacements pour des motifs autres que le travail. En revanche, dans le Sud 54, les déplacements du midi sont en moyenne moins nombreux.

Les habitants du cœur d'agglomération effectuent également plus de déplacements à pied pour des motifs autres que le travail en fin de journée. On remarque que, le soir, les déplacements domicile->études ont lieu plus tôt que les déplacements domicile->travail : les étudiants sortant entre 16h30 et 17h et les actifs entre 17h et 19h.

Nombre de déplacements par demi-heure des habitants du cœur d'agglomération (par motif)



Répartition horaire des déplacements dans le Sud 54 (par motif)



Les mobilités en lien avec le cœur d'agglomération

Un quart des déplacements de l'agglomération

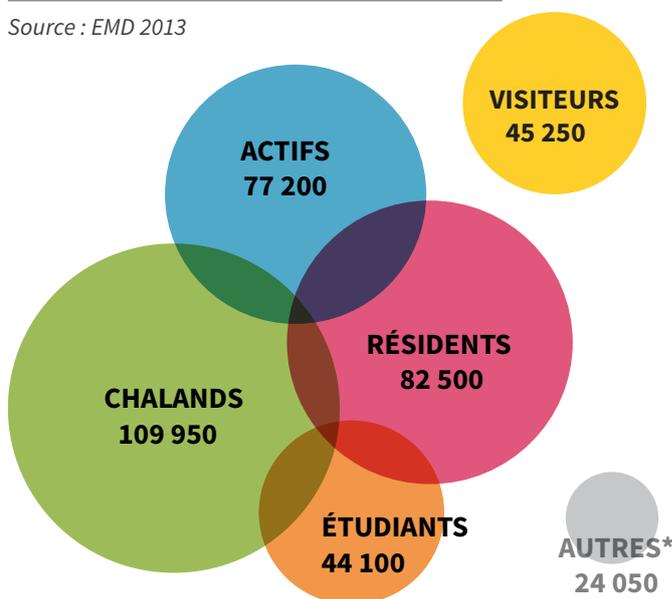
Près de 305 000 déplacements liés au cœur d'agglomération sont réalisés chaque jour. **Cela représente un peu plus d'un quart des déplacements** en lien avec le Grand Nancy (1 120 700). Leurs motifs et l'origine des personnes qui les effectuent dessinent différentes catégories perméables d'utilisateurs (un utilisateur peut appartenir à plusieurs catégories) :

- Les résidents habitent le cœur d'agglomération et s'y déplacent pour des motifs courants (accompagnement, école, visite à des proches, loisirs, démarches...). Ils effectuent 82 500 déplacements quotidiens, soit la plus grande partie des déplacements liés au cœur d'agglomération. 62 % des déplacements non liés au travail, aux études, aux achats ou à l'accompagnement sont effectués à pied. Ils se déplacent à vélo dans 1 % des cas, 10 % en transports collectifs et 25 % en voiture.
- Les chaland regroupent l'ensemble des personnes effectuant des achats dans le cœur d'agglomération (109 950). Ils se déplacent à 69 % à pied, 19 % en voiture, 10 % en transports collectifs et 1 % à vélo.
- Les actifs et les étudiants (lycéens compris) travaillent et étudient dans le cœur d'agglomération, qu'ils y habitent ou non. Ils y effectuent respectivement 77 200 et 44 100 déplacements quotidiens. Les actifs qui vont travailler dans le cœur d'agglomération viennent pour 46 % en voiture, 19 % en transports collectifs, 2 % à vélo et 31 % à pied. 1 % des déplacements sont réalisés avec d'autres modes de transport (roller, trottinette, etc.).

- Les étudiants et lycéens, quant à eux, se rendent sur leur lieu d'études à 55 % à pied, 24 % en transports collectifs, 11 % à vélo, 9 % en voiture et 1 % en autres moyens de déplacement (roller, trottinette, etc.).
- Les visiteurs n'habitent pas le cœur d'agglomération, n'y effectuent pas d'achats et s'y rendent pour d'autres motifs que le travail ou les études : santé, démarches, visite, promenade... Ils effectuent 54 250 déplacements quotidiens en lien avec le cœur d'agglomération dont 49 % à pied, 31 % en voiture, 17 % en transports collectifs, 2 % à vélo et 1 % en autres modes.

Près de 305 000 déplacements quotidiens liés au cœur d'agglomération et effectués par :

Source : EMD 2013

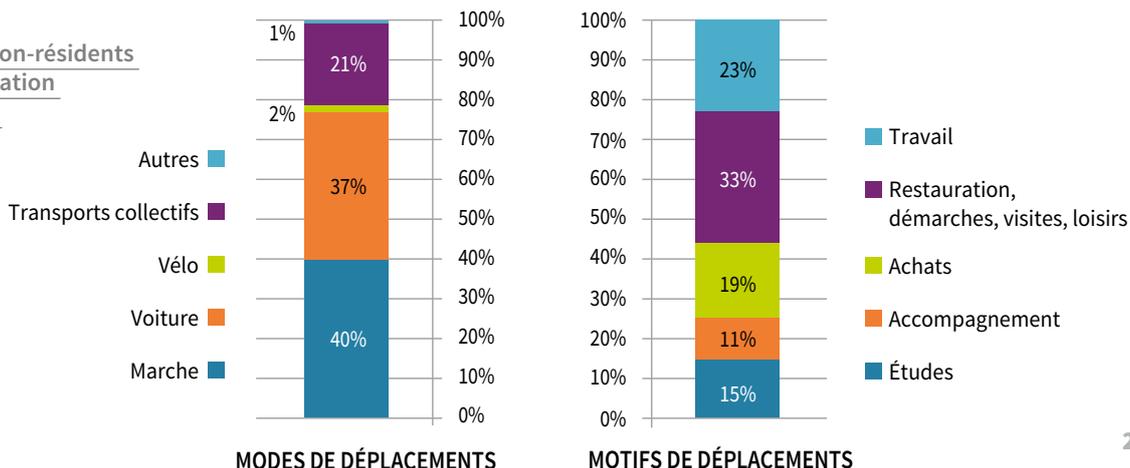


* Non résidents, principalement pour les motifs accompagnements et études (primaire et collège)

Des déplacements des non-résidents principalement liés à d'autres motifs que le travail ou les études

Pour les non-résidents du cœur d'agglomération, les motifs de déplacement concernent pour 1/3 la restauration, des démarches (administratives par exemple), des visites ou des loisirs (33 %), et 1/4 le travail (23 %). Leurs modes de déplacements prioritaires sont la marche (40 %) puis la voiture (37 %).

Déplacements des non-résidents du cœur d'agglomération vers et dans le cœur d'agglomération



Un faible usage de la voiture chez les résidents actifs et étudiants du cœur d'agglomération

Parmi les 21 619 habitants du cœur d'agglomération, 12 759 sont des actifs, scolaires et étudiants de 18 ans et plus. 27 % ont une voiture à disposition et l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. 24 % ont une voiture mais ne l'utilisent pas et 49 % n'ont pas de voiture.

Toujours parmi les résidents, la part des automobilistes tombe à 8 % lorsqu'ils travaillent ou étudient dans le cœur d'agglomération, alors qu'elle est de 23 % lorsqu'ils travaillent ou étudient dans le Grand Nancy (en dehors du cœur d'agglomération) et de 55 % lorsqu'ils travaillent ou étudient hors du Grand Nancy.

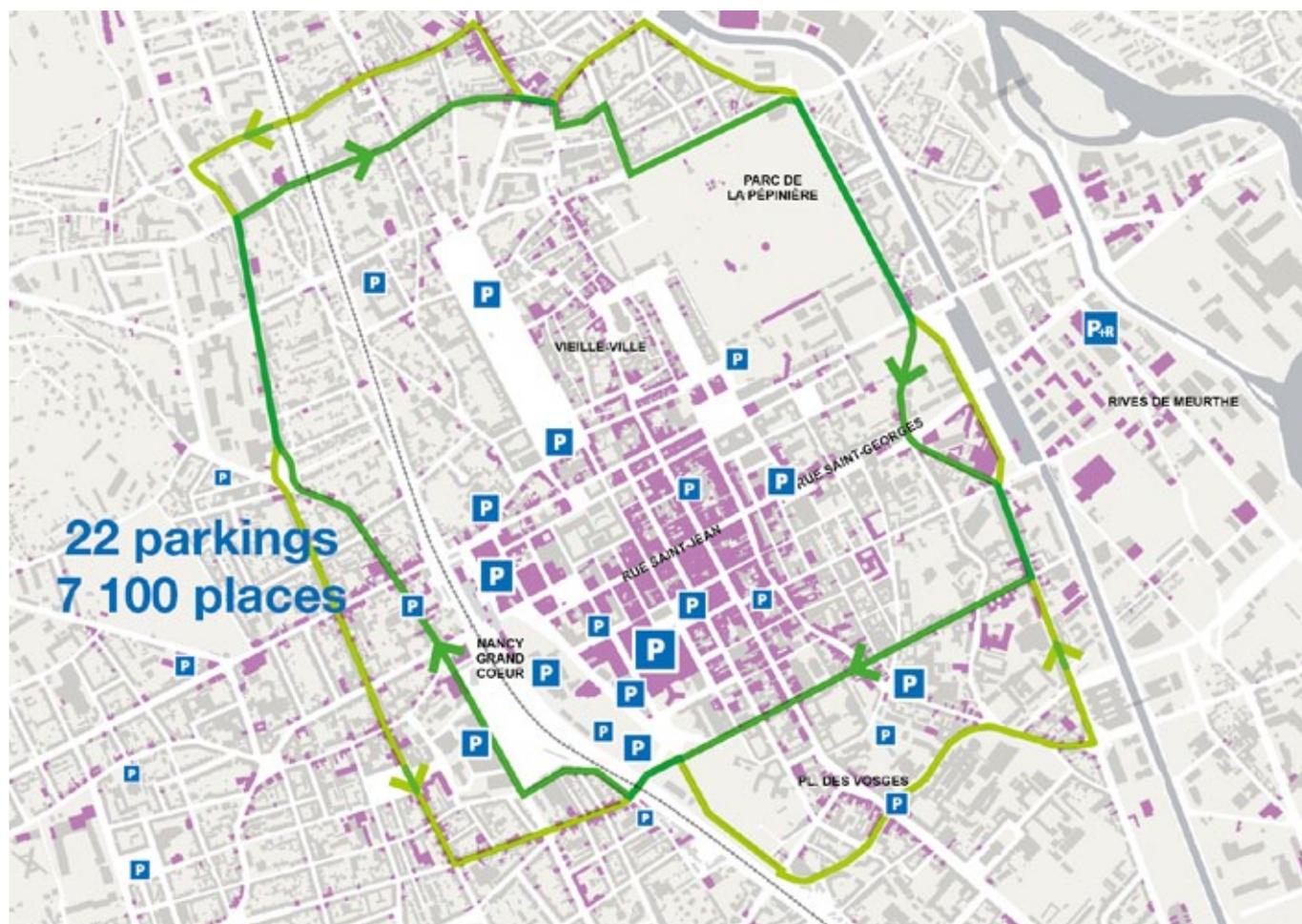
Une forte corrélation entre utilisation de la voiture et possibilité de stationnement

5 minutes en moyenne pour trouver une place de stationnement

76 % des trajets en voiture à destination du cœur d'agglomération sont faits sans avoir à chercher de place de stationnement (emplacement réservé à destination, place sur voirie,...), 19 % des déplacements sont faits en cherchant une place moins de 5 minutes et 5 % en cherchant plus de 5 minutes.

Près de 40 000 actes de stationnement chaque jour dans le cœur d'agglomération, dont 43 % dans la rue

À 4h du matin, 10 000 voitures, appartenant quasiment toutes aux résidents, sont stationnées en cœur d'agglomération. Parmi elles 4 200 resteront immobiles au cours de la journée, dont 2 900 dans un parking ou un garage et 1 300 dans la rue (voitures-ventouses). Progressivement, les voitures des non résidents remplacent ou s'ajoutent à celles des résidents.



Entre 7h30 et 9h, le nombre de voitures stationnées augmente fortement, puis plus lentement jusqu'à 11h30 où il atteint son pic avec 15 700 voitures stationnées.

Un second pic de 15 100 voitures est atteint à 15h, à la suite du creux de la pause méridienne. Le nombre de voitures s'abaisse ensuite progressivement entre 16h et 19h où il atteint à nouveau 10 000 véhicules. S'en suit une nouvelle et plus légère augmentation due au retour progressif des résidents et à la présence en soirée de non-résidents.

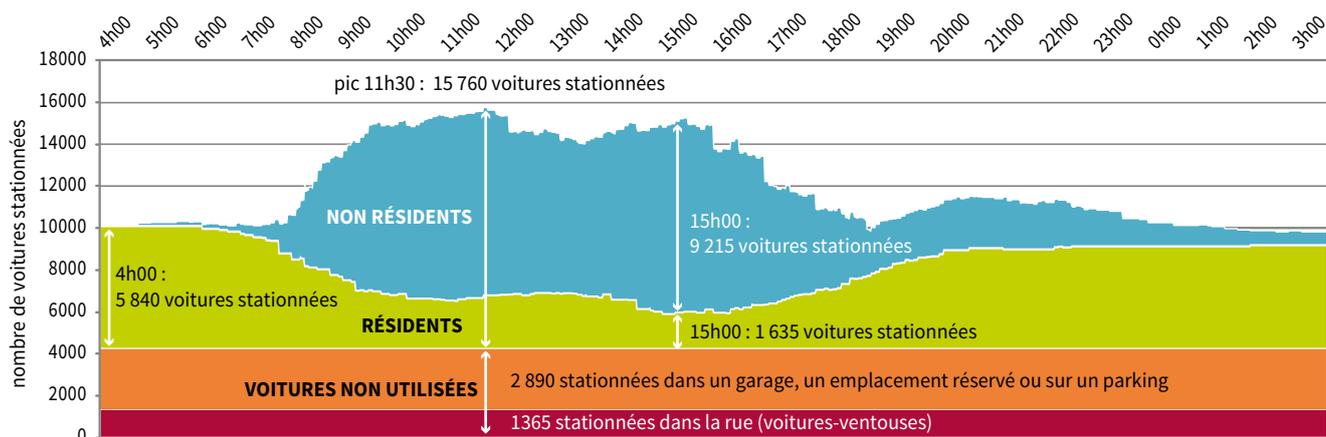
Des durées de stationnement différentes selon le motif de déplacement

Les déplacements en voiture des actifs pour le travail sont faits à 26 % en se stationnant dans la rue (2 945 stationnements), à 40 % dans des emplacements réservés, à 23 % dans un parking à ciel ouvert ou sur une place publique, et à 11 % dans un parking couvert accessible au public. Pour ces actifs, la durée moyenne d'un stationnement dans la rue est de 4 heures. Cette durée double presque pour les stationnements en garage, ou emplacement réservé (7 heures).

Les déplacements automobiles des chaland pour leurs achats sont faits en se stationnant dans la rue à 55 % (1 392 stationnements), à 25 % dans un parc de stationnement à ciel ouvert ou sur une place publique, à 16 % dans un parking couvert et à 3 % dans un emplacement réservé. Pour les chalands effectuant des achats, la durée moyenne d'un stationnement est de 43 minutes sur rue et de 33 minutes sur un parking à ciel ouvert. Cependant, la moitié de ces stationnements durent moins de 15 minutes. Le temps de stationnement augmente lorsque celui-ci s'effectue dans un parking couvert : 1h30 en moyenne et 50% de stationnements inférieurs à une heure.

Enfin, les visiteurs (qui n'habitent pas dans le centre-ville et viennent pour des motifs autres que le travail, les études, les achats ou l'accompagnement) venant en voiture se garent à 59 % dans la rue (3 082 stationnements), à 22 % dans un parc de stationnement à ciel ouvert ou sur une place publique, à 9 % dans un emplacement réservé et à 1 % dans un parking couvert. Les durées moyennes de stationnement de ces usagers sont plus importantes que celles des chalands : les stationnements sur rue ou en parking ouvert atteignent 2 h.

Nombre de voitures stationnées dans le cœur d'agglomération



Un poids économique très important

Le cœur agglomération : premier pôle économique de l'agglomération

- **25 000** emplois estimés environ (1/5 de ceux du Grand Nancy)
- **96 %** des emplois sont tertiaires (93 % sur Nancy)
- **4 800** établissements (1/5 de ceux du Grand Nancy)

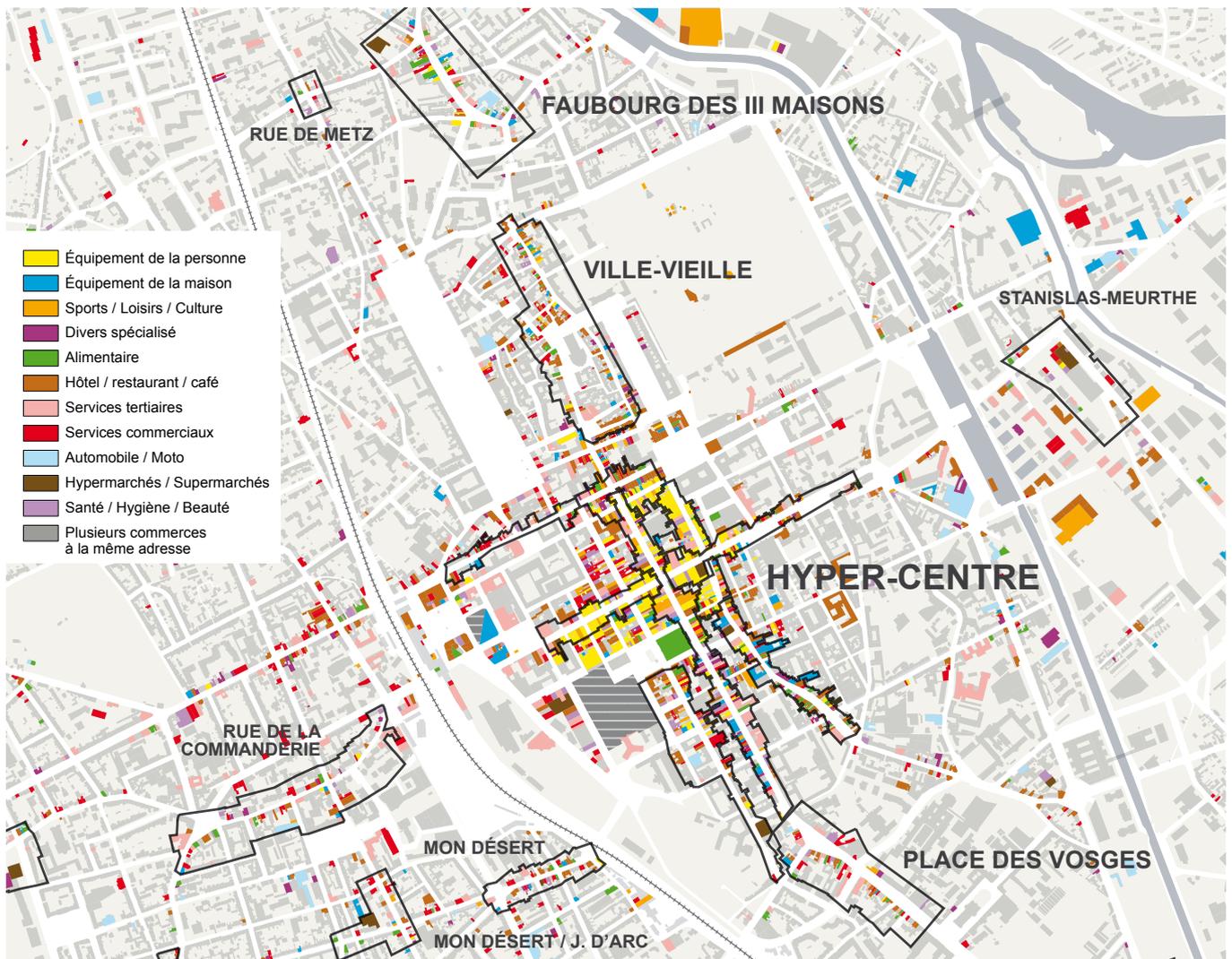
5 domaines de spécialisation le caractérisent

- **Activités financières et d'assurance** (66,9 % de l'offre nancéienne)
- **Hébergement et restauration** (64,2 % de l'offre nancéienne)
- **Activités immobilières** (59,9 % de l'offre nancéienne)
- **Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles** (57,8 % de l'offre nancéienne)
- **Transports et entreposage** (du fait de la gare SNCF) (55,3 % de l'offre nancéienne)

Le cœur agglomération : premier pôle commercial de l'agglomération

Le cœur d'agglomération se caractérise par une offre commerciale diversifiée alliant notamment des commerces indépendants installés dans le marché central, des commerces de niche ou encore des « locomotives » comme le Printemps, la Fnac, ou le centre-commercial Saint-Sébastien (105 boutiques, 34 000 m², 120 M€ de chiffre d'affaires) qui attire à lui seul près de 8 millions de visiteurs par an.

Son actuel propriétaire (depuis janvier 2015), le groupe britannique Hammerson, a consacré un investissement de 10 M€ à sa rénovation (travaux de réaménagement intérieur, nouvelle plate-forme de services, espaces de repos, espace enfant et zone de restauration). De nouvelles boutiques sont par ailleurs attendues. À terme, le centre commercial Saint-Sébastien devrait même s'agrandir, grâce à une extension sur la rue des Ponts et la placette Saint-Sébastien. La petite galerie située sur la rue du Grand Rabbin Haguénauer devrait être reconfigurée parallèlement à la mutation de l'ancien Palais des congrès en ensemble commercial.



Grâce à son cadre patrimonial remarquable, propice aux balades shopping, l'hypercentre commerçant, sur 1 km², est particulièrement attractif et reste le premier pôle commercial de Lorraine avec 1 308 commerces et services commerciaux (soit 1/4 des commerces et services du Grand Nancy).

Deux domaines de spécialisation le caractérisent :

- L'équipement de la personne : 70 % de l'offre de l'agglomération.
- Les hôtels, cafés, restaurants : 40 % de l'offre de l'agglomération.

Pour autant, ce caractère historique n'est pas sans contraintes en termes d'accessibilité et de stationnement pour les clients, et d'exploitation commerciale pour les commerçants (livraison, accessibilité du local).

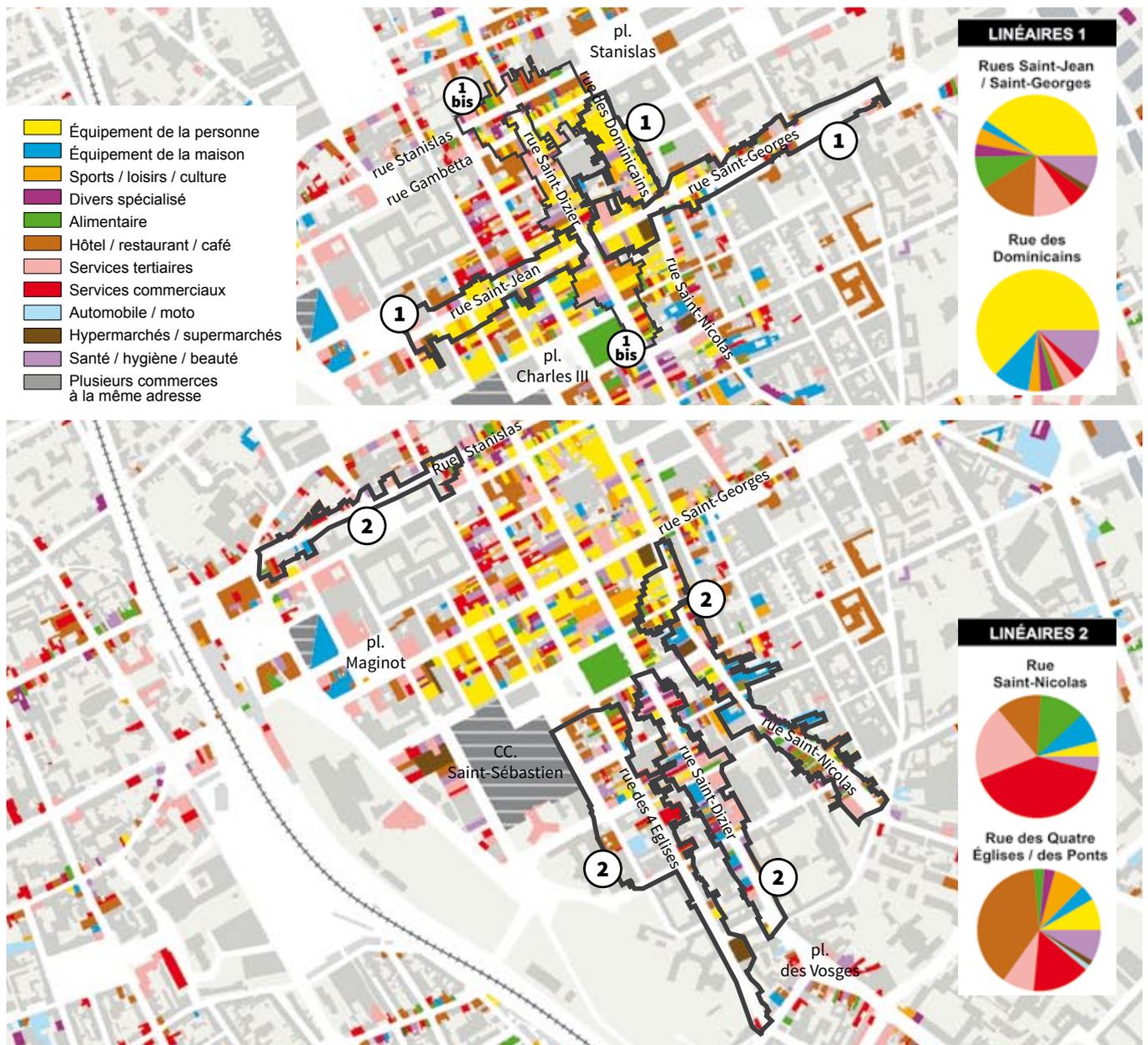
C'est pourquoi la mise en place de l'anneau de desserte couplée au jalonnement dynamique des parkings, le développement des applications numériques des Vitrines de Nancy et la nouvelle carte de fidélité contribuent à améliorer la fonctionnalité du centre-ville pour les achats faciles et les achats plaisirs.

Le cœur d'agglomération a bénéficié d'importants efforts sur l'espace public, notamment avec le réaménagement des places Stanislas, Charles III et Thiers (des Vosges en toute proximité), et des projets urbains comme Nancy Grand Cœur. Aujourd'hui s'amorce une autre étape avec l'extension des linéaires commerciaux et la création de boucles au sein des « parcours clients ».

Des linéaires parfois très spécialisés :

Les professionnels du commerce ont l'habitude de caractériser les linéaires d'une ville par des numéros.

- Les linéaires n° 1 sont les plus attractifs en termes de chiffre d'affaires mais aussi de flux piétons. Au centre-ville de Nancy, il s'agit des rue Saint-Jean /Saint-Georges et la rue des Dominicains.
- Les linéaires n° 1bis désignent les rues perpendiculaires aux linéaires n°1, à savoir la rue Saint-Dizier ou la rue Gambetta.
- Les linéaires n°2 désignent les rues parallèles aux linéaires n°1 ou les rues plus éloignées. La rue Saint-Dizier fait l'objet d'une spécificité : classée dans la catégorie 1bis jusqu'au marché central, elle glisse en linéaire n°2 jusqu'à la place des Vosges.



SYNTHÈSE SPATIALE DES INTENSITÉS URBAINES

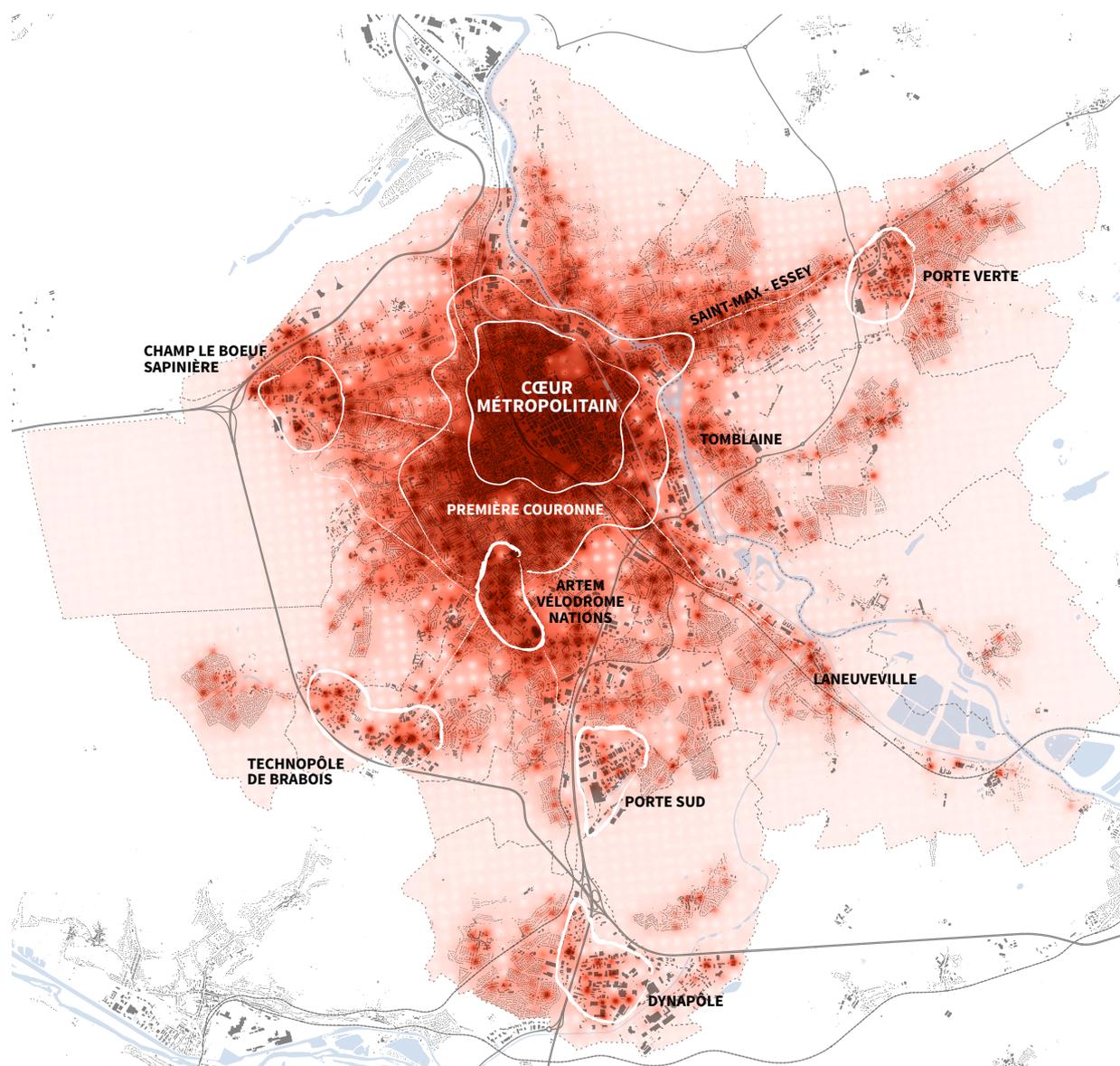
La carte ci-dessous agrège les items examinés précédemment, à travers :

- la densité de population,
- les services,
- la validation quotidienne aux arrêts Stan,
- les effectifs étudiants.
- le nombre d'emplois dans les commerces,
- l'industrie,
- les espaces publics rayonnants,

Elle révèle les différentes polarités de l'agglomération nancéienne.

Le cœur d'agglomération apparaît toujours compris dans sa dimension nord-sud entre la porte de la Citadelle et la porte des Vosges. Le canal de la Marne au Rhin le délimite toujours à l'est, même s'il enjambe le pont du Port Sainte-Catherine pour se prolonger via la voie de tram sur les Rives de Meurthe.

Surtout, le cœur d'agglomération passe à l'ouest outre la voie ferrée, pour intégrer les quartiers autour du Campus Lettres et Sciences Humaines ainsi que Poincaré - Foch - Anatole France - Croix de Bourgogne.



.....

2.

LES USAGES DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

.....

Le résident

Logement

L'offre de logements proposée en bordure de centre-ville est complémentaire de celle du centre-ville où les logements sont de plus petite taille.

Toutefois, le coût de la construction neuve génère pour les familles des produits immobiliers onéreux à acquérir. Les familles nombreuses souhaitent également trouver des produits immobiliers avec des extensions extérieures (ex : balcons, jardins).

Les copropriétaires des résidences des années 70-80 sont confrontés à la rénovation thermique de leur immeuble. On observe également un ralentissement de la rénovation au centre-ville, lié au périmètre de sauvegarde ainsi qu'au manque d'investissements des propriétaires.

Les résidents qui voudraient habiter les étages des commerces de centre-ville ne le peuvent pas. En effet, le montant des loyers commerciaux assure souvent à lui-seul la rentabilité de l'occupation entière d'un immeuble.

Mobilité et déplacements

Les résidents qui habitent sur des axes passants du centre-ville sont confrontés aux flux des bus et du tram (en particulier du bruit), et à la présence des arrêts proches des habitations. Disposant d'un véhicule, le résident souhaite pouvoir trouver à se garer à proximité. Il veut circuler à vélo en toute sécurité (rapport aux autres modes en zone 20).

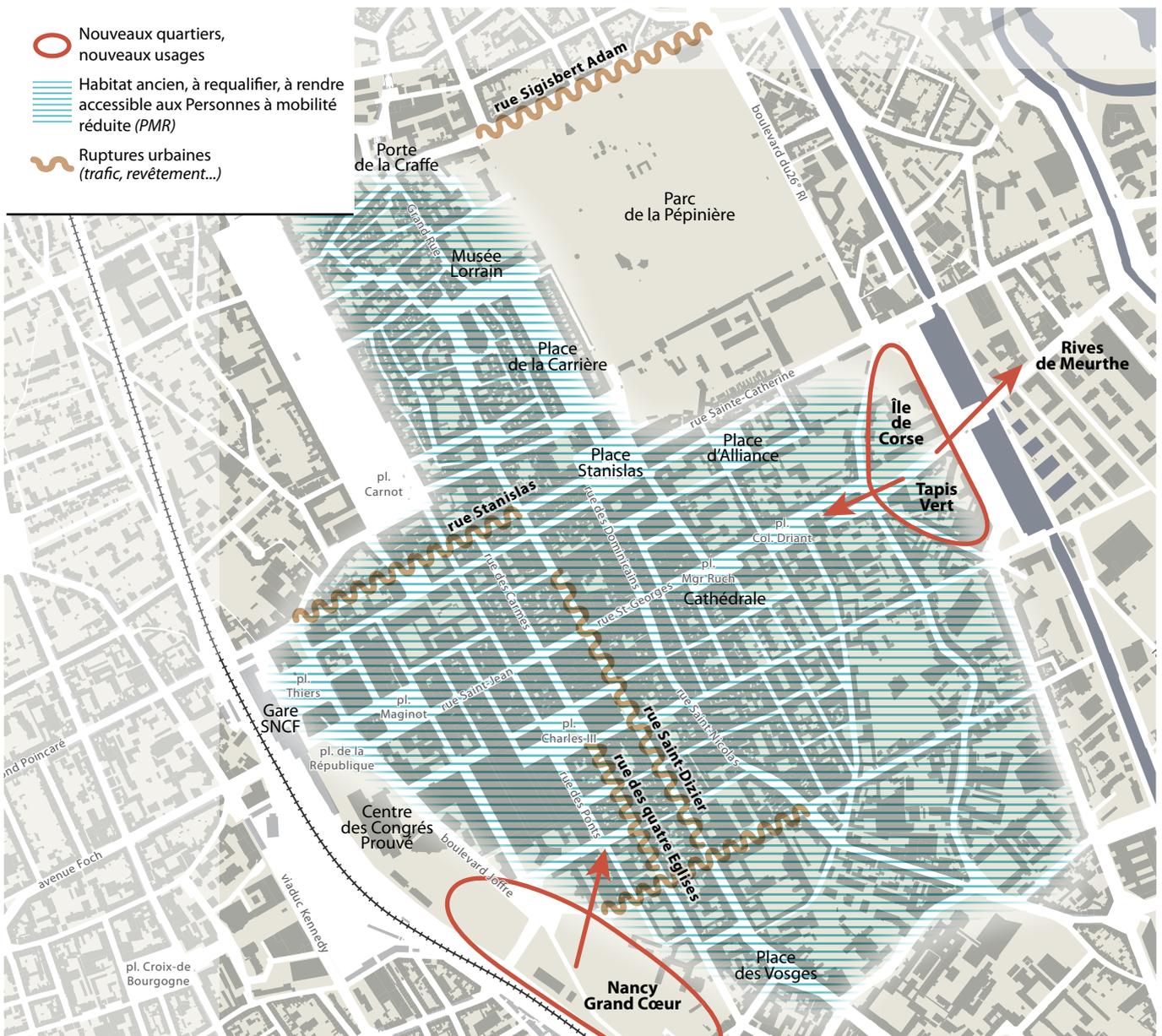
Équipements de proximité

Il est important de trouver des petits commerces à proximité, pour ne pas avoir à se déplacer en périphérie.

Des ajustements en termes de commerces de proximité peuvent être réalisés dans le cadre du projet urbain qui doit bénéficier à la dynamisation du centre-ville.

L'approvisionnement des magasins au petit matin (ex : Monop' de la rue Saint-Jean) occasionne également des nuisances sonores pour les occupants des environs.

Enfin, l'écoquartier Nancy Grand Cœur ne comprend pas de nouveaux équipements publics tels que des écoles.



La signalétique

Foisonnante, elle n'est souvent plus adaptée.

Animation

Le seuil d'acceptabilité des résidents est limité concernant les animations au centre-ville (bruit, éclairage de façades, sorties de boîtes de nuit...).

La nature en ville

Historiquement Nancy est une ville minérale. Les jardins ou parcs composent très peu l'espace public. Des événements « verts » temporaires comme « les jardins éphémères » sur la place Stanislas, rencontrent un grand succès.

Les résidents apprécieraient des espaces verts et des aires de repos ombragées au centre-ville.

Toutefois, l'implantation d'arbres ou d'autres végétaux implique un entretien (coût supplémentaire) ainsi qu'une gestion plus complexe de l'espace public (cohabitation avec le mobilier urbain, le stationnement).



Ruptures urbanistiques

Les ruptures urbanistiques ont un impact sur la sécurité, notamment celle des enfants et des déplacements à vélo.

Le résident ne bénéficie pas non plus de continuités visuelles dans les déplacements piétons au centre-ville, hormis l'axe rue Saint-Nicolas-rue du pont Mouja, rues Saint-Jean-Saint-Georges... Une des ruptures visuelles les plus marquantes concerne la jonction entre la place Charles III et la rue Saint-Dizier.

La coupure entre la pépinière et le canal constitue aussi une rupture piétonne. Nancy Grand Cœur va permettre de tourner ce secteur proche de la voie ferrée vers le centre-ville afin de créer un lien entre ces deux espaces.



Le chef d'entreprise, le commercialisateur, l'investisseur

Bureaux / activités

Les attentes des promoteurs, investisseurs et chefs d'entreprises du cœur d'agglomération ont trait à :

- des règles d'urbanisme (Secteur sauvegardé) compatibles avec les activités professionnelles
- des programmes neufs proches de la gare TGV, des plateaux modulables (retour vers la centralité)
- des locaux anciens modernisés pour la représentation (tertiaire haut de gamme).

Selon les promoteurs, investisseurs, le cœur d'agglomération reste très attractif aussi bien pour des programmes neufs de bureaux, de logements ou de commerces. Les dernières opérations de logements et de bureaux se sont bien commercialisées sur Île-de-Corse, le Tapis Vert et tout récemment sur Nancy Grand Cœur (programme Nexity).

Pour le bureau, la proximité de la gare TGV et du centre d'agglomération restent les atouts déterminants pour Nancy Grand Cœur et le secteur de la Croix de Bourgogne/Saint Léon. La proximité du centre-ville et la connexion aux anneaux de desserte dans un environnement urbain de qualité (les jardins

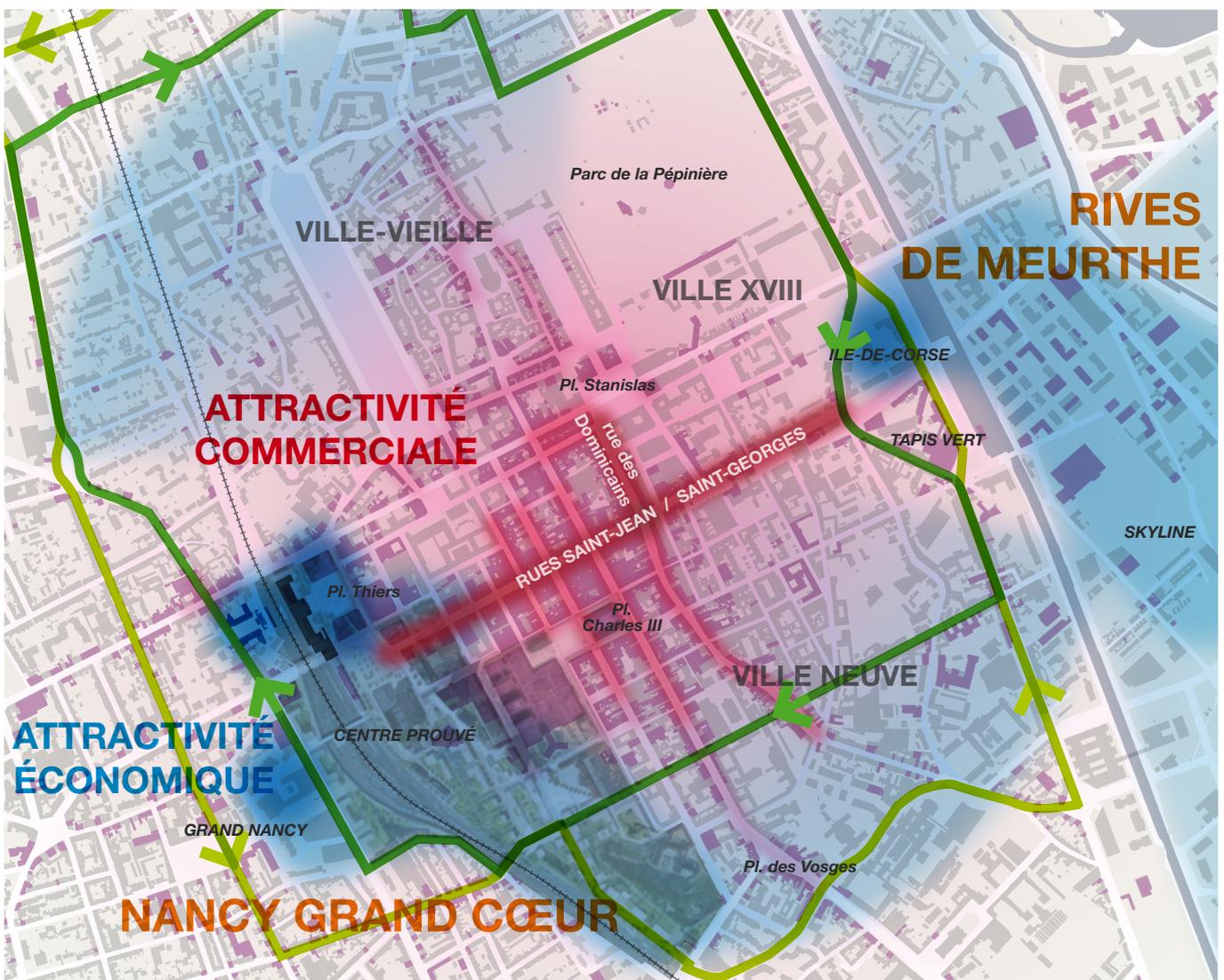
d'eaux, Pépinière, place Stanislas) restent les atouts du secteur Île-de-Corse. Quelques opportunités existent en Vieille Ville pour des opérations dites « belles pierres » pour des activités tertiaires de représentation.

Habitat

Les nouvelles opérations Tapis Vert / Île-de-Corse et Nancy Grand Cœur sont attractives pour des opérations d'investisseurs avec possibilité pour un public senior d'envisager à moyen et long termes un retour au cœur d'agglomération en bénéficiant d'un appartement parfaitement accessible et proche des commodités.

Commerce

Les linéaires de l'hypercentre ville restent très attractifs pour des enseignes nationales avec un niveau de loyer plutôt élevé par rapport à la taille de la ville. Des opérations de modernisation avec une mise en accessibilité des cellules sont toutefois nécessaires avec, parfois, des périodes de vacance plutôt à l'ajustement des prétentions des propriétaires par rapport aux travaux nécessaires à engager.



Le chaland

Stationnement

Beaucoup de parkings sont situés à l'intérieur de l'anneau de desserte et il reste donc des niches de stationnement au centre-ville. Il existe pourtant des parkings relais en périphérie mais l'articulation TC/P+R est peu lisible.

La tarification du stationnement en centre-ville a récemment évolué. Un tarif de 4 € est appliqué à l'ensemble des parcs publics certains samedis. Un retour d'expérience de la Ville sera bientôt disponible. En outre, le tarif de gratuité est appliqué également les dimanches ouverts pour les commerçants. Le risque est de perdre des chalands au centre-ville si l'on ne trouve pas une offre adaptée à ces usagers.

Les horaires d'ouverture des commerces

La majorité des commerces souhaitent ouvrir le dimanche mais cela demande de l'organisation et un accord collectif. Les commerçants indépendants auront beaucoup plus de difficultés à ouvrir le dimanche car ils sont seuls. Les grandes enseignes ont décidé de se concerter pour avoir plus de visibilité. La stratégie de ces enseignes est de mettre en avant le fait que les commerces de Metz et Strasbourg n'auront pas l'autorisation d'ouvrir le dimanche contrairement à ceux de Nancy.

Offre de proximité

Le plateau piéton est assez réduit et manque de liaisons piétonnes (place Stanislas vers place Charles III par exemple). Les chalands attendent de profiter d'une offre commerciale variée et moderne, déambuler facilement (grâce notamment aux technologies numériques), emprunter des cheminements et des boucles commerciales sur des itinéraires privilégiés et qualitatifs

Accessibilité et déplacements

Le chaland attend de pouvoir se garer à proximité des commerces ou de trouver un relais rapide entre les transports en communs et à sa voiture.

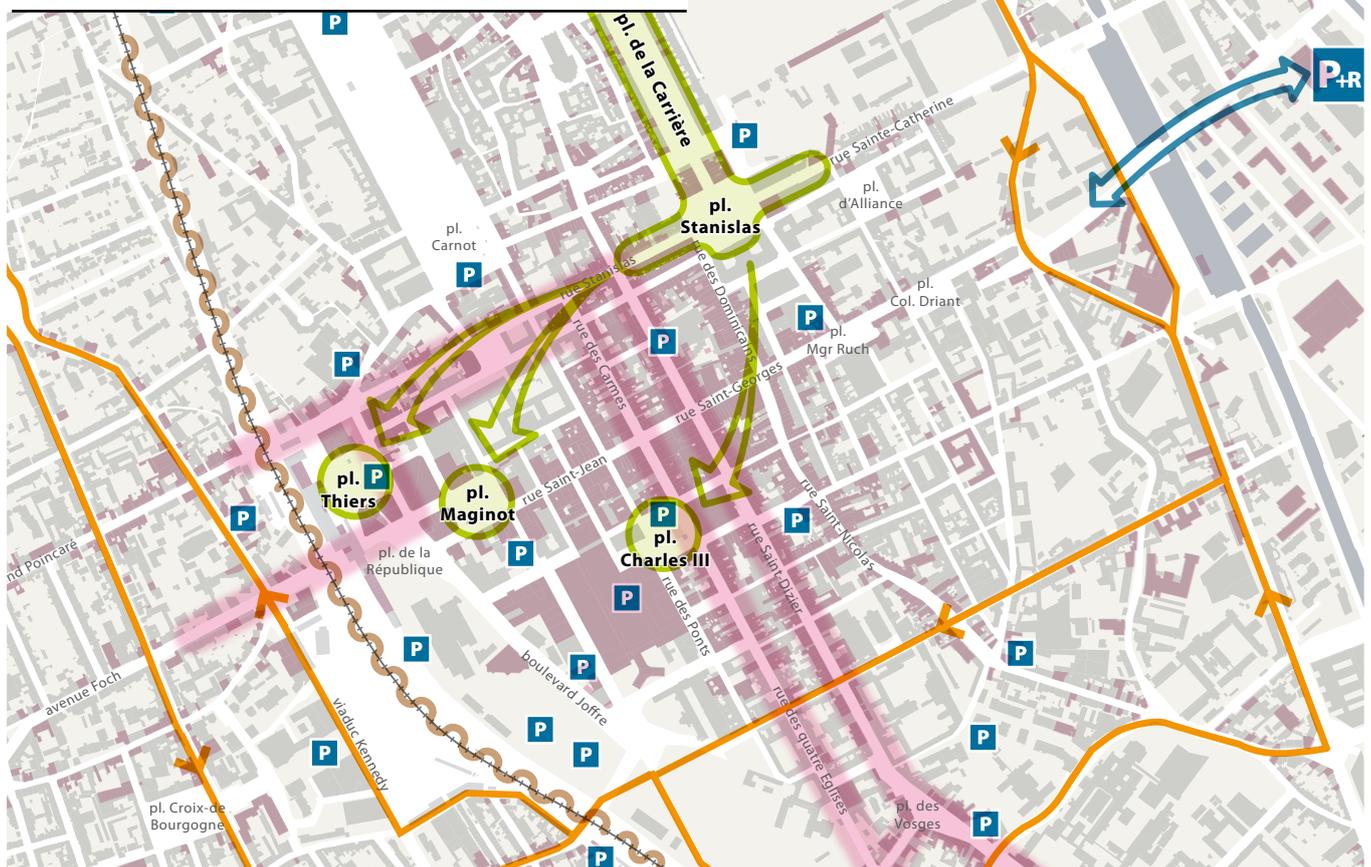
La ligne 2 du réseau Stan, en site propre, bénéficie aux commerces rue Saint-Dizier.

Depuis le 27 septembre 2015 les commerces sont obligés d'appliquer un plan de mise aux normes PMR. Celles-ci concernent le centre-ville mais aussi les entrées d'immeubles. Cette accession requise par la loi présente le risque d'un départ des professions libérales – de santé – vers l'extérieur.

Wi-fi

À terme, les spots wifi publics devant être étendus à l'ensemble du centre-ville, le chaland pourra en bénéficier.

-  Anneau de desserte
 - manque de P+R en entrée d'agglomération ou en dehors de l'anneau de desserte
 - parkings à l'intérieur de l'anneau de desserte
 - choix à affirmer pour être plus lisible et efficace
-  Plateau piétons à conforter
 - (moins de stationnement, connections des espaces piétons entre eux, boucles)
-  Accessibilité des commerces à renforcer (problème PSMV)
-  Impact positif sur les commerces lié à la ligne 2 de TC
-  Rupture de la voie SNCF à traiter



L'actif (salarié)

Restauration

Le salarié ne trouve pas assez d'offre de restauration moyenne gamme, et adaptée aux horaires décalés, au centre-ville. Le temps de la pause méridienne, ils apprécient de pouvoir déjeuner dans des espaces d'agrément (ex : parcs et jardins).

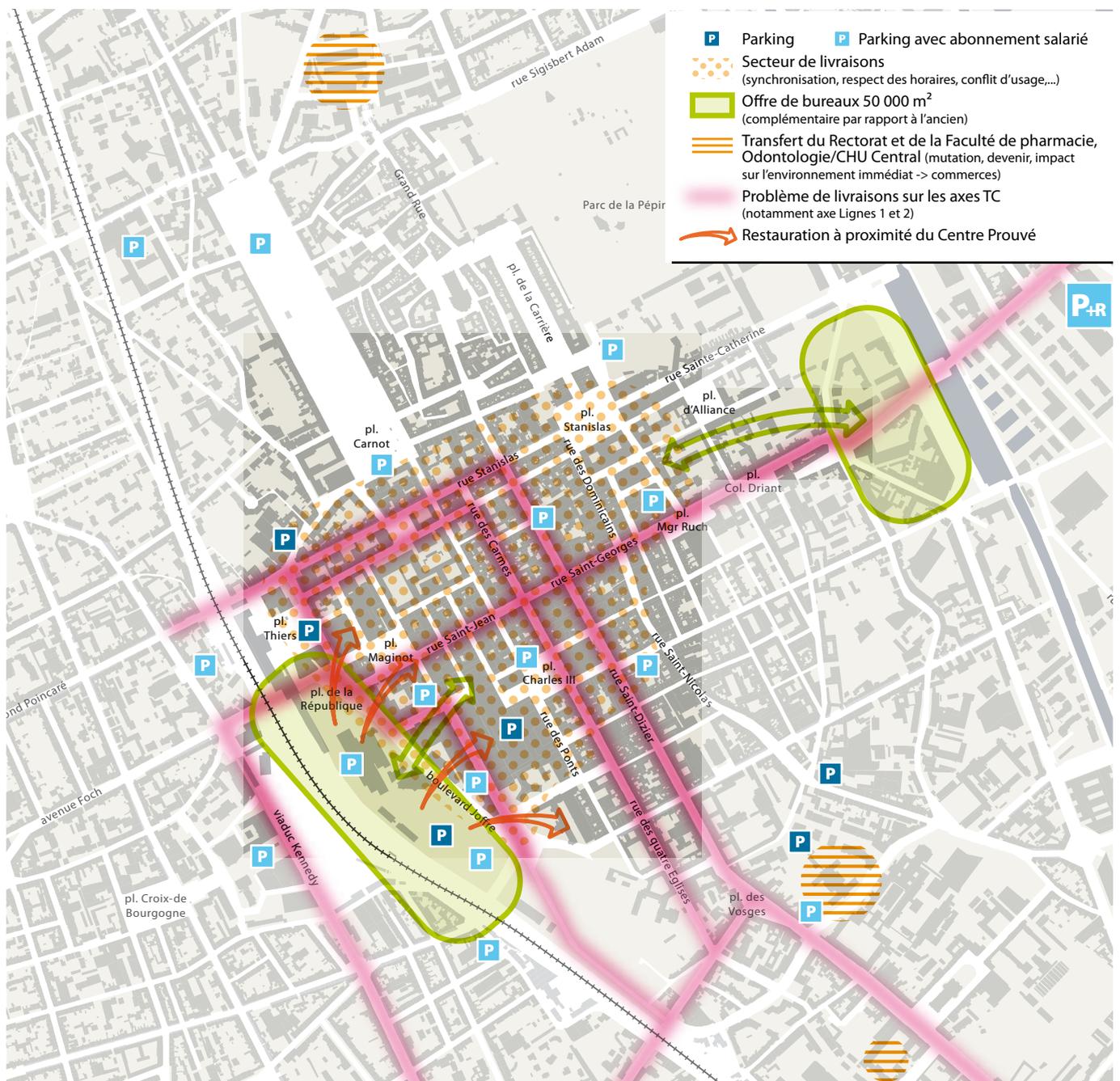
Stationnement

Les actifs ont de plus en plus de difficultés à trouver des places de stationnement non-payantes au centre-ville. Il existe des abonnements de stationnement pour les actifs mais leur prise en charge partielle est laissée à la discrétion des employeurs. De plus, le nombre d'abonnements pour les actifs est de plus en plus limité sur les parkings qui le proposent.

Livraisons

La livraison au centre-ville est concentrée souvent en heure de pointe (du fait en partie des habitudes d'ouverture des commerçants). Très souvent les livreurs, ne pouvant pas accéder aux aires de livraisons, sont obligés de se garer en double file. Cela entraîne un ralentissement en chaîne de la circulation et fréquemment des retards sur le réseau Stan, notamment dans la rue du Grand Rabin Haguénauer et le boulevard Joffre.

La cohabitation entre la Ligne 1 et les véhicules de livraison de l'axe Saint-Jean/Saint-Georges est problématique, les réglementations ne semblant pas être respectées.



Bureaux

L'offre en bureaux située en bordure du centre-ville (Île-de-Corse) et bientôt dans Nancy Grand Cœur serait complémentaire de celle localisée dans les quartiers anciens. Cette dernière répond davantage à la demande de professions telles que le notariat, les gestionnaires patrimoniaux, etc.

L'accessibilité PMR y est souvent structurellement difficile.

En outre, la rationalisation et la mutation du parc immobilier public (environ 100 000 m²) risque d'entraîner une perte de fréquentation et de vitalité du centre d'agglomération.

Équipements (culturels, sportifs...)

Les actifs y accèdent peu durant la semaine compte tenu de leurs horaires de travail.

Mobilité et déplacements

Pour bénéficier de l'offre de biens et de services du centre d'agglomération, en particulier lors de la pause méridienne, les actifs doivent facilement pratiquer l'inter-modalité (train-tram-bus-vélo-marche)

L'offre des horaires des transports en commun a été revue à la baisse. Pendant les vacances scolaires, les horaires ne sont pas adaptés aux actifs.

Les discontinuités des parcours vélo sont problématiques pour la sécurité des cyclistes. Dans les zones 30 les parcours cyclables ne sont pas matérialisés et cela accentue le sentiment d'insécurité.



Les touristes et visiteurs

Signalétique-signalisation

Pour un touriste ou un visiteur il est très difficile de se repérer, surtout au sortir de la gare. En effet, à part en Ville Vieille, il n'existe pas, ou très peu, de signalétique piéton. Une signalétique prévue dans la gare ou sur la place Thiers rénovera permettra de se diriger plus facilement vers la place Stanislas, l'axe Saint-Jean/Saint-Georges, le centre Prouvé et la place Charles III.

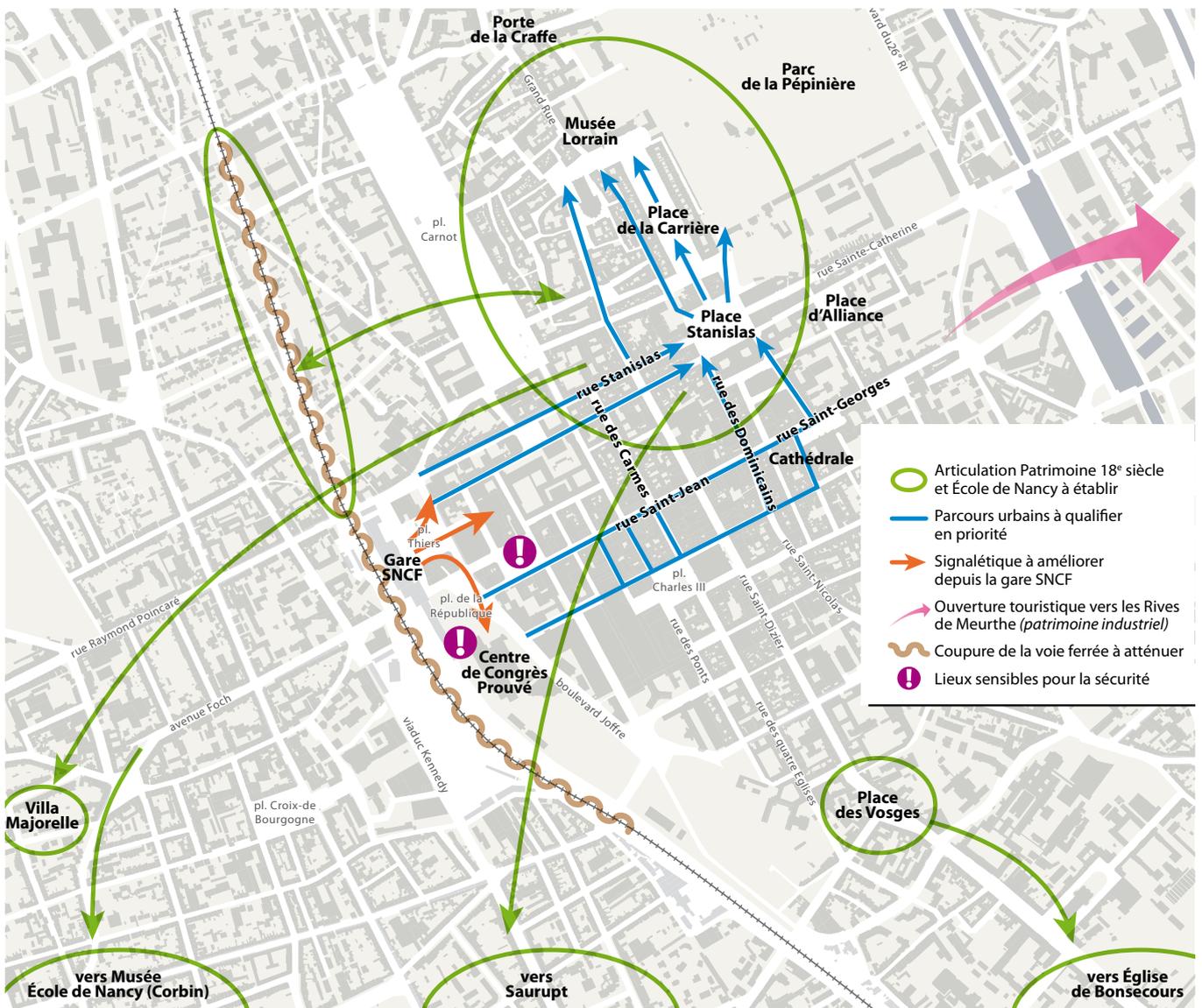
De même, le jalonnement automobile de la périphérie de l'agglomération vers le centre des congrès pourrait être amélioré. Le stationnement des exposants du centre Prouvé pose problème.

Les nouvelles technologies, via les applications numériques (telle G-ny) ou les bornes digitales, devraient permettre de faciliter l'orientation des visiteurs à moindre coût.

Parcours culturels

Pour les touristes de loisirs, le parcours en bus ayant été abandonné cette année car l'espace urbain ne permettait pas de circuler et de faire des haltes aisément, l'idée est de créer une ligne patrimoine à vélo permettant de relier simplement, par exemple, la place Stanislas et le quartier Saurupt.

Pour les congressistes, l'objectif du centre Prouvé est de faciliter la dépense commerciale en ville, mieux organiser ou canaliser les déambulations entre le centre de congrès, la place Stanislas, et la Ville Vieille (un congressiste français dépense en moyenne 100 €/jour en ville, un congressiste étranger 200 €).



Culture

La présence de l'art contemporain (sculpture en particulier) commence à se développer dans l'espace public (Mât Buren place des Vosges, Portrait David Walker rue Lallemand, Mur street art rue des Ponts...).

Propreté

La propreté permanente de l'espace public et autour des grands équipements est primordiale. La sortie sur la voie publique de bacs et poubelles avant les heures légales produit une image désastreuse de la ville sur les touristes. La propreté participe au sentiment de sécurité qui joue beaucoup sur l'attractivité d'une ville.

Restauration

Les horaires de service ne sont pas en continu au centre-ville et les cartes ne sont pas toujours traduites dans une langue étrangère.



Stratégie de développement touristique

La marque «I LOVE NANCY» existe et permet aux enseignes d'avoir une meilleure visibilité. La mise en place de la stratégie de développement économique, en octobre, permettra de relancer la stratégie de développement de la marque.

Le tourisme industriel constitue un axe complémentaire au tourisme patrimonial, à exploiter, en particulier sur les Rives de Meurthe.

Les acteurs du tourisme travaillent aussi sur l'offre touristique du lundi ainsi que sur l'e-tourisme qui s'adresse à un public plus jeune ou plus au fait des nouvelles technologies.

Aujourd'hui le tourisme sur Nancy reste essentiellement urbain. C'est une branche qui se diversifie : outre le patrimoine et la culture, les touristes recherchent également de plus en plus à visiter d'anciens sites industriels.

Le tourisme d'affaire est également développé sur Nancy puisque 60 % des nuitées concernent cette catégorie.

Concernant l'hébergement, le territoire manque d'emplacement de camping, celui de Brabois étant très éloigné.



Le jeune

Équipements (culturels, sportifs...)

Les abords des lieux de vie nocturne (boîtes de nuit, bars...) donnent lieu à des litiges entre noctambules et résidents.

Les sports de rue comme le skate ou le roller, se développent mais peuvent être perçus comme un problème sur l'espace public notamment devant le centre de congrès et l'accès au parking République. Le quartier Oberlin et le parc Charles III possèdent déjà un skatepark mais vieillissant et peu sécurisé. La création d'un skatepark sur l'esplanade Cuenot pourra améliorer l'offre.

En outre, la pratique de la course à pied est de plus en plus importante et il serait intéressant de proposer des parcours organisés (là aussi grâce aux applications numériques).

Ruptures piétonnes

La voie de chemin de fer constitue une coupure importante. En effet, les passages entre la faculté de droit et de sciences humaines sont, par exemple, très limités.

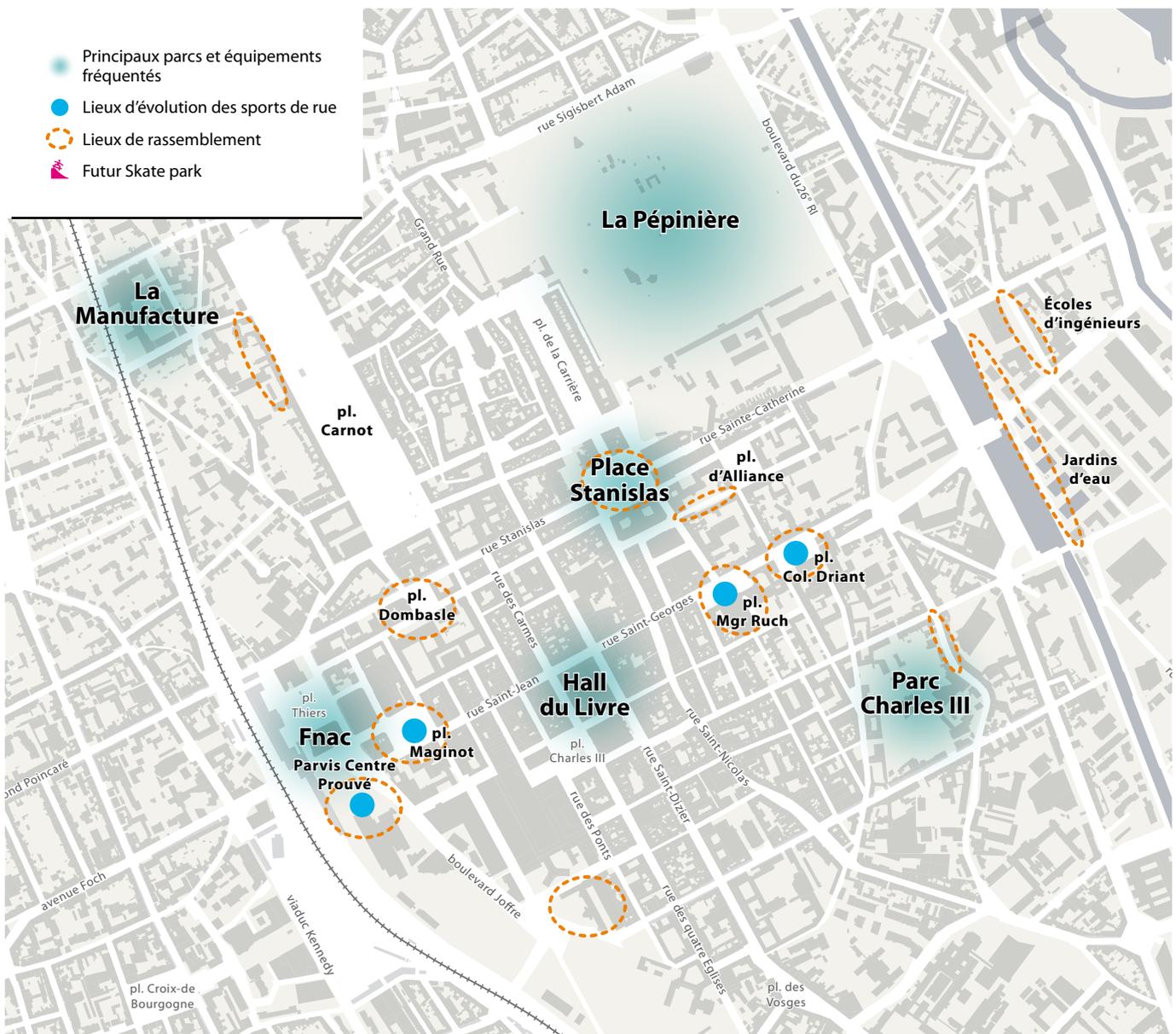
Il manque des espaces publics pour se reposer sans consommer, en particulier sur les places patrimoniales. Les endroits avec des marches sont prisés (parvis Jean-Paul II, place Maginot...).

Stationnement

Le stationnement devant des lycées, collèges et écoles primaires génère des attroupements très localisés.

Logement

Est-il toujours nécessaire de construire des résidences étudiantes ? Il est impossible d'interdire à un promoteur d'en construire mais la Ville peut intervenir dans le choix de sa localisation. Le logement diffus permet quant à lui une mixité intergénérationnelle.



Le senior (et PMR)

Logement

Le parc ancien de logements en centre-ville n'est pas toujours adapté aux besoins et possibilités des seniors (accessibilité). Une résidence services est en cours dans le quartier Charles III (Saint Nicolas) et sera livrée en 2017.

Les seniors investissent aussi dans des logements prévus initialement pour des familles avec de jeunes enfants.

Les services de proximité

Les seniors ont beaucoup de difficultés à accéder aux services de proximité (telle l'offre de soins en ville) car ils ne sont pas aux normes PMR.

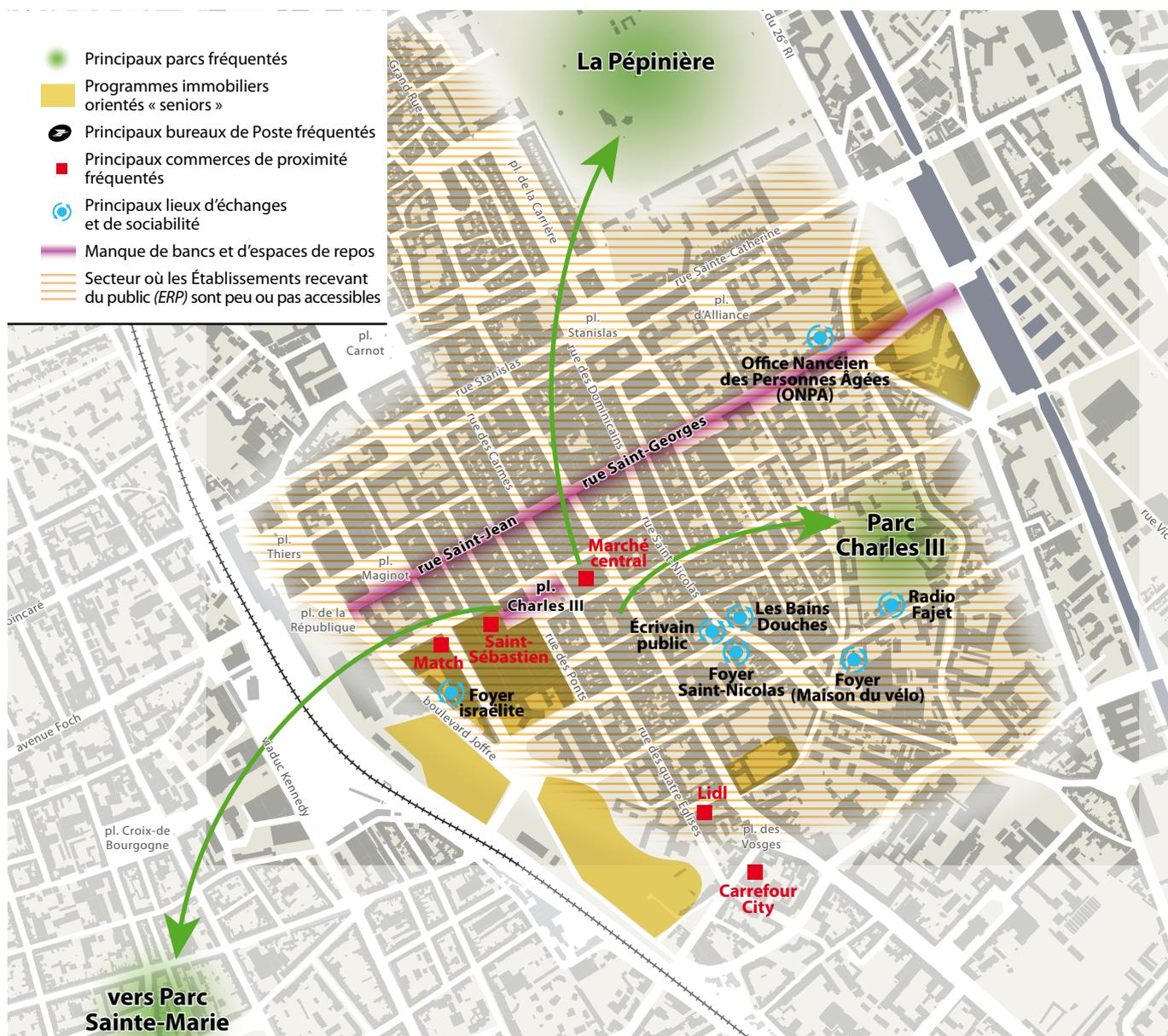
Mobilité et déplacements

L'attente partagée est de pouvoir circuler dans un espace public adapté à sa mobilité, accéder sans difficulté au réseau Stan.

Une grande majorité du réseau est accessible aux personnes à mobilité réduite, en dépit du resserrement du réseau (réduction des navettes en centre-ville). La difficulté d'accéder aux TC pour les seniors est davantage liée à la localisation de leur domicile et à la distance à parcourir pour accéder à un arrêt.

Espaces de repos au centre-ville

L'offre en mobilier urbain, notamment bancs et tables, a été réduite. La place Charles III, par exemple, ne bénéficie que de trois ou quatre espaces pour s'asseoir et ne pas consommer. Pour les seniors ou les personnes à mobilité réduite, ce manque est un frein majeur pour se déplacer en ville. De plus en plus de lieux, qui n'ont pas pour objectif premier d'être un espace de repos, sont utilisés à cet effet par les usagers.



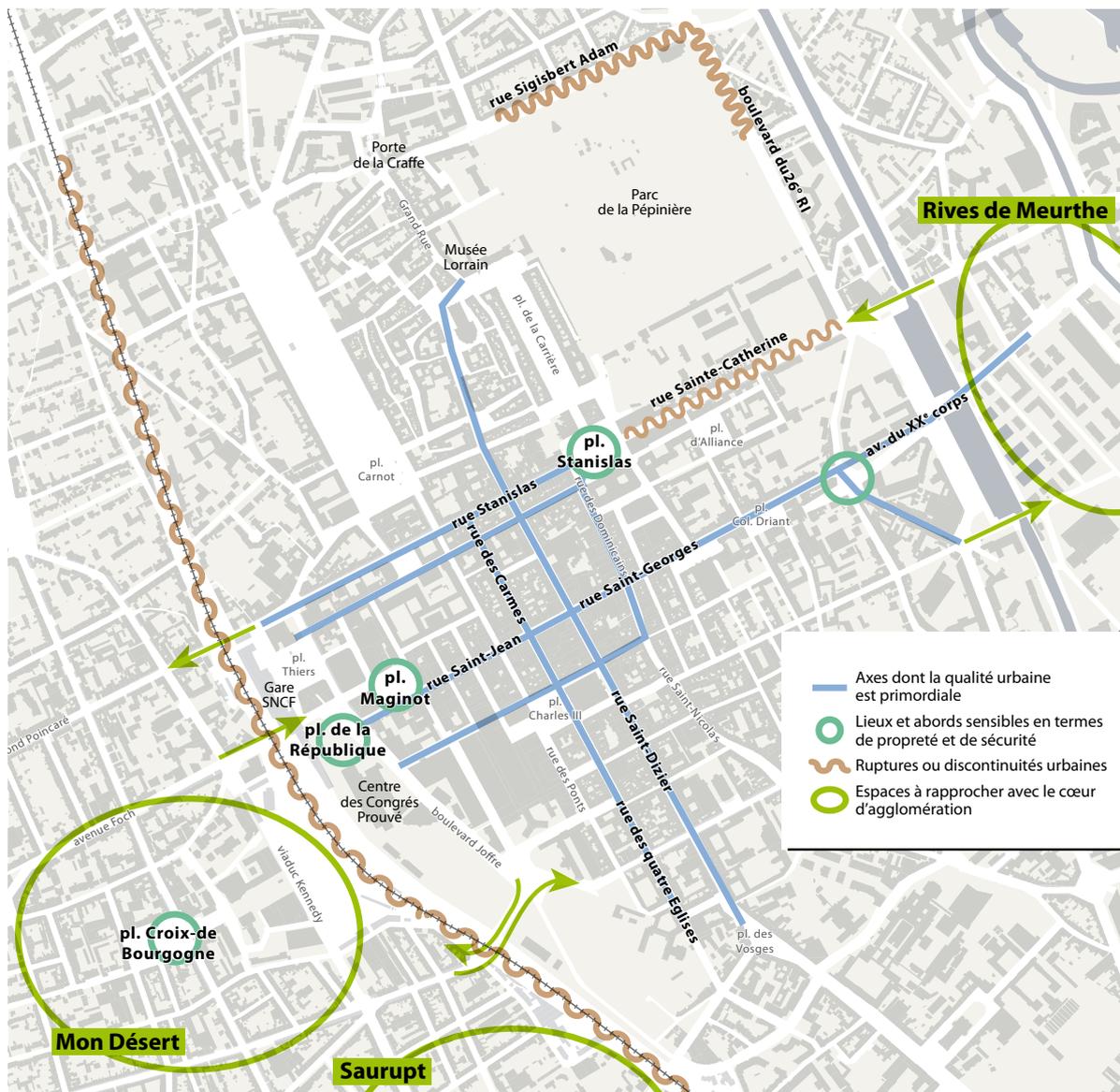
SYNTHÈSE SPATIALE DES USAGES

La synthèse spatiale des différents usages montre d'une part que **le cœur d'agglomération est perçu essentiellement au travers de la Ville de Charles III et la Ville de Stanislas** (quid de la Ville Vieille et de son prolongement vers le faubourg des III Maisons ?).

D'autre part, **la dimension est-ouest est prégnante** : le cœur d'agglomération aurait tendance à étirer l'axe Saint-Jean/Saint-Georges, en s'étendant d'un côté vers le quartier Saint-Léon et Mon-Désert, de l'autre vers les Rives de Meurthe d'où **l'importance à attacher à la qualité des franchissements du canal et de la voie ferrée**.

De cette analyse spatiale, il en ressort deux enjeux principaux :

- **Le maillage** des quartiers du centre d'agglomération avec les quartiers périphériques (travail sur les accroches pour « étendre le centre »)
- **Les liaisons qualitatives** par des cheminements ou des boucles dans l'espace public.



.....

3.

QUELLES STRATÉGIES
PARTAGÉES POUR
RENFORCER
L'ATTRACTIVITÉ
DU CŒUR
MÉTROPOLITAIN ?

.....

Ce qu'a révélé le Portrait

Une dimension internationale couplée à une dimension de proximité, renforcées par la création de la Métropole

Au moment où le Grand Nancy accède au statut de Métropole, dans la seconde aire urbaine de la nouvelle région Grand Est, l'enjeu de l'attractivité du cœur d'agglomération se renouvelle au regard d'un nouveau paradigme encore plus exigeant : **faire cœur métropolitain, en complémentarité, en réseau.**

Le cœur d'agglomération, c'est principalement un espace dense de fonctions et d'usages, à taille humaine, relativement accessible, à forte valeur patrimoniale, porté en partie par sa jeunesse étudiante. C'est également la porte d'entrée physique et numérique du Grand Nancy.

Si la centralité existe déjà par ce qui fait symbole, continuer à être un lieu de production de richesses et d'épanouissement des personnes fonde pour l'essentiel ce qui donne envie d'y vivre, de s'y installer, de travailler, d'investir, de se divertir.

Or le cœur métropolitain est soumis, comme partout en France, à l'intensification du développement de la périphérie, qui offre des aménités urbaines et s'adapte aux aspirations de toutes les populations, citadins comme périurbains.

Loin d'une politique urbaine qui opposerait de façon stérile le cœur d'agglomération à sa périphérie, c'est plutôt en articulation que le cœur d'agglomération doit jouer sa carte maîtresse de mobilisation de tout ce qui coproduit de la qualité de vie.

Tous les thèmes de la vie urbaine sont donc concernés, y compris le quotidien, pour conforter l'offre spécifique et qualitative de la centralité de la future métropole, qui doit assurer pleinement son rôle de polarité tant à l'échelle de proximité (le quartier, à dimension des habitants et des usagers du quotidien) qu'à celle de l'international (les fonctions métropolitaines, la clientèle touristique).

Un effort particulier est à mener plus particulièrement en direction de la qualité de l'espace public, afin de renforcer sa double fonction : un lieu d'urbanité, espace d'échange et de rencontre de toute la population métropolitaine, et un support urbain présentant un patrimoine bâti remarquable et mis en valeur, un espace public soigné (futur parc du quai vert), des commerces de qualité, accordant une place plus importante au piéton, et une attention particulière aux personnes âgées.

À ce titre, pour conforter l'attractivité résidentielle, les acteurs publics et privés s'investissent fortement dans la requalification et le ravalement des immeubles, ainsi que dans de nouveaux programmes de logements à même d'attirer et de retenir les familles (livraison fin 2017 du Central Park, ensemble immobilier de 85 logements et de 3 commerces en rez-de-chaussée, nouvelle résidence seniors Saint-Nicolas).

Comment concilier les usages dans cet espace d'intenses interactions, alors que s'opère un retour à la centralité pour certaines activités et populations (dont les plus âgées) ?

Un territoire dont l'attractivité se renouvelle sous l'effet conjugué de plusieurs opérations

Aux 3 périmètres opérationnels (Nancy Grand Cœur, ATP Cœur d'agglomération, Secteur sauvegardé) sur ce territoire, s'ajoutent des grands projets emblématiques qui concourent à renforcer son attractivité, depuis le centre Prouvé, à la rénovation de la place Thiers, en passant par la restructuration et l'extension du Musée Lorrain.

Pour autant, la rationalisation et la mutation du parc immobilier public (environ 100 000 m²) risque d'entraîner une perte de fréquentation et de vitalité du centre d'agglomération.

Ainsi, l'évolution des sites publics (rectorat, faculté de pharmacie et faculté d'odontologie, structuration d'un pôle de Gestion – Management sur le site de l'ICN, Cité administrative), en cours sur l'agglomération, aura à l'horizon 2018 des répercussions importantes sur la géographie étudiante. Elles impacteront le fonctionnement urbain en termes de logements, de services, mais aussi de déplacements (1 700 étudiants relocalisés sur le plateau de Brabois) qu'il convient d'anticiper, tout comme les impacts de la mutation à moyen terme de l'hôpital central.

Cette réduction de la base de l'économie résidentielle risque de fragiliser l'emploi, d'autant plus si l'économie productive ne trouve plus de foncier à vocation économique disponible et adapté.

D'où le projet de réunir pour le Grand Nancy un groupe de travail partenarial (Ville, État, Université, CHRU...).

Au-delà des mutations spatiales, son attractivité urbaine, résidentielle, commerciale, repose fondamentalement sur la valorisation de ses ressources propres, déjà existantes, qu'il convient de mobiliser autour d'un projet partagé.

Elle repose ensuite sur tous les vecteurs qui lui permettent de se différencier dans l'offre urbaine qu'elle peut proposer à ses usagers. À ce titre, le cœur de l'agglomération ne peut être un simple lieu à fréquenter mais une atmosphère à ressentir, en particulier en matière d'offre commerciale et de stratégie touristique.

Comment faire converger dans une stratégie partagée, les différentes politiques des acteurs publics et privés, tout en anticipant les impacts générés par la rationalisation et la mutation du parc immobilier public ?

Une centralité qui s'ouvre vers les quartiers au-delà du canal et des voies ferrées

Le cœur d'agglomération demeure aussi un espace soumis à plusieurs évolutions structurelles : vieillissement de la population et érosion démographique (tendance récente partagée avec le bassin de vie), paupérisation, changement des comportements d'achats accéléré par l'outil numérique, disqualification ou inadaptation d'une partie du parc de logements à destination des familles, évolution de la mobilité...

C'est pourquoi la réussite de l'éco-quartier Nancy Grand Cœur ainsi que celle de l'extension du cœur d'agglomération vers les Rives de Meurthe (problématique de la reconversion de friches urbaines, reconquête urbaine des rives de la rivière), son lien avec Grand Nancy Thermal demeurent un enjeu fondamental pour son développement.

Comment mieux accrocher le cœur d'agglomération avec les quartiers limitrophes et leurs projets

Problématiques

Un espace fortement patrimonial, jusqu'à la période de l'urbanisme moderne

- comment concilier patrimoine bâti qualitatif (accueillant jusqu'à 2,1 M de touristes) et activités économiques (25 000 emplois) ?
- comment assurer la qualité urbaine des espaces publics (signalétique, animation, nature en ville, art urbain et de rue, continuités visuelles, mobilier, propreté, piétonisation, wifi, accessibilité PMR...) ?

Un nouveau quartier habité, Nancy Grand Cœur

- comment réussir la greffe de ce nouvel espace de vie (700 nouveaux logements, 40 000 m² d'espaces publics dont un nouveau « quai vert ») et activités (50 000 m² de bureaux, 2 000 emplois) avec les quartiers environnants ?
- comment irriguer davantage le centre-ville par les flux de congressistes du centre Prouvé ?

Une population qui s'érode (- 0,7 % entre 2007 et 2012) dans un contexte démographique partagé avec la Communauté urbaine et l'aire urbaine de Nancy

- comment résorber la vacance ?
- comment réoccuper les appartements des étages situés en rez-de-chaussée des commerces ?
- comment proposer aux familles des produits immobiliers adéquats ?
- comment redonner de la valeur et requalifier les immeubles anciens et aider à la rénovation (thermique) des copropriétés des années 1970-1980 ?
- comment assurer la présence des professionnels de santé pour garantir une offre de proximité ?

Des mobilités qui superposent plusieurs flux et croisent plusieurs modes de transport, dans un espace contraint

- comment accéder au centre-ville ?
- comment adapter l'offre de stationnement, pour les habitants comme pour les chalandes ?
- comment intensifier l'usage des parkings-relais et reporter davantage les flux voitures vers des modes de déplacement alternatifs ?
- comment conforter les plateaux piétons, les boucles et itinéraires piéton et vélo ?
- comment distribuer les marchandises lors du dernier kilomètre ?

Un appareil commercial fort mais qui doit faire face aux changements des comportements d'achat

- comment renforcer ses spécificités (ex : équipement de la personne) voire sa singularité (nouveaux concepts) ?
- comment préserver un petit commerce diversifié en centre-ville ?
- comment accompagner le commerce dans ses adaptations nécessaires (ex : horaires d'ouverture) ?
- comment consolider et élargir l'offre hôtelière ?

Des perspectives foncières limitées à moyen terme pour installer de nouveaux emplois

- après Nancy Grand Cœur, quels fonciers et quels immobiliers investir et dans quel type de partenariat avec le privé ?
- comment assurer demain la présence d'activités tertiaires dans des immeubles à usage mixte (logement, stockage, hôtel, commerce...) ?
- comment consolider voire développer l'emploi productif ?

Enjeu : renouveler son attractivité à une double échelle

À l'échelle métropolitaine

- continuer à être un lieu de production de richesses et d'épanouissement des personnes
- préserver l'équilibre entre centre et périphéries
- mobiliser les acteurs privés pour coproduire de la qualité de vie

Pour renouveler l'attractivité de ce territoire, favoriser son rayonnement et son accessibilité, diverses politiques publiques doivent être mobilisées : projet urbain et paysager, rénovation de l'habitat, stratégie économique et commerciale, politique de mobilité, action foncière, services aux publics et animation culturelle...

Au-delà des enjeux posés par la géographie universitaire, les pratiques des étudiants dans la ville évoluent elles aussi. Leurs effets sur leur pratique de la ville dessinent de nouveaux enjeux pour les pouvoirs publics, qui s'y adaptent. Mais plus encore, la nécessité d'assurer un avenir et une promesse d'emploi aux jeunes diplômés se pose comme l'un des enjeux majeurs d'attractivité du territoire.

À l'échelle de la proximité

- reconquérir démographiquement le centre de Nancy (nouveaux programmes, mixité, nouveaux services aux nouveaux résidents, lutte contre la vacance...)
- maintenir la qualité de vie des usagers du centre d'agglomération, en premier lieu au bénéfice de ses habitants
- assurer le maillage des quartiers du centre d'agglomération avec les quartiers périphériques (travail sur les complémentarités et les mises en réseau pour « étendre le centre d'agglomération »)

Cette stratégie urbaine de long terme, doit se fonder sur les attentes des futurs utilisateurs du centre d'agglomération dans une approche de complémentarité et de mobilisation de tous les acteurs. Chacun doit en effet avoir conscience de sa propre part de responsabilité et de potentiel d'action dans l'attractivité du territoire.

C'est pourquoi il serait intéressant de prolonger la démarche concernant les usages, en proposant la poursuite de la réflexion et de l'analyse en se rapprochant à présent directement des usagers.

La question se pose enfin de l'opportunité d'une stratégie spécifique au cœur d'agglomération, qui rend davantage lisible, visible et cohérente les interventions publiques et privées

- Quelle est l'instance de cette élaboration partagée ?
- Comment et avec quels acteurs est mise en œuvre cette stratégie conjointe ?
- Comment intégrer davantage la parole des usagers ?
- Quelles démarches, quels documents de réflexion et de planification déclinant cette culture de mise en réseau territoriale ?
- Comment cette stratégie déclinée dans un programme d'actions nourrit-elle le projet métropolitain et le PADD du PLUi du Grand Nancy ?

49 Bld d'Austrasie · CS 20 516 · 54008 NANCY Cedex
Tél. : 03 83 17 42 00 · Fax : 03 83 17 42 10 · contact@aduan.fr

www.aduan.fr

aduan

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
ET D'URBANISME DE L'AIRE
URBAINE NANCÉIENNE