Bassin de Pompey

PDU

Plan de déplacements urbains

Révision 2015

Bassin de Pompey

Communauté de communes

Sommaire

INTRODUCTION : La révision du PDU 4

RAPPEL – le PDU du Bassin de Pompey 5

FOCUS – Du PDU au PLUi 8

A / LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTIONS 12

1. La modernisation du système des transports collectifs 13

2. Une nouvelle organisation des transports sur le territoire 14

3. L'engagement d'une politique d'aménagement et de développement durable du territoire 16

B / LES RESULTATS OBTENUS 22

1. Les transports collectifs – nouveaux utilisateurs 23

2. La rationalisation des déplacements automobiles 24

3. L'impact sur l'environnement – bilan carbone et qualité de l'air 26

C / REVISION du PLAN d'ACTIONS 30

1. Solder les actions suivantes déjà réalisées et terminées et les sortir du plan d'action 31

A4 - Poursuivre les actions du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy 32

A5 – Optimiser le service de transport à la demande (TAD) 33

A7 - Accompagner l'adaptation de l'offre METROLOR à l'arrivée du TGV 34

A8 - Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échange intermodal" et la restructuration des réseaux de transports collectifs 34

A9 – S'engager dans la réflexion "Tram- train" avec la CUGN et la Région Lorraine 34

B1 -Mise en service du nouveau pont de Pompey 35

B8 - Participer aux démarches d'études des axes Frouard-Liverdun et Toul-Dieulouard 35

2. Actualiser les actions non engagées ou non terminées (redévelopper les objectifs opérationnels et modalités de mise en œuvre) 36

A1 - Améliorer la vitesse des transports collectifs en partageant l'espace public 37

A2 - Améliorer le confort des usagers 37

A3 - Améliorer l'information aux usagers 38

A6- Améliorer la desserte des pôles générateurs de trafic et B9 - Inciter et accompagner l'élaboration de Plans de mobilité (scolaires et entreprises) 38

B2 - Elaboration des Schémas d'Accessibilité Multimodale (SAM) 41

B3 - Réduire les vitesses de circulation & B4 - Hiérarchiser le réseau de voirie 42

B5 - Mettre en cohérence les documents d'urbanisme 43

B6 - Définir un plan de stationnement 44

B7 - Améliorer la circulation des poids lourds 44

C4 - Développement du stationnement vélo 45

C5 - Mise en accessibilité du réseau de transports en commun et de voirie..... 46

3. Intégrer de nouvelles actions, liées à l'évolution du contexte d'une part mais également aux perspectives et dynamiques de développement du Bassin de Pompey 49

A. L'AMENAGEMENT DES PEM ET DES STATIONS DE MOBILITE URBAINE 50

B. DEVELOPPEMENT DE L'ELECTROMOBILITE ET DES MOBILITES INNOVANTES 61

C. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES 66

INTRODUCTION : La révision du PDU

Le 1er Mars 2007, le Conseil de Communauté de Bassin de Pompey adoptait le premier PDU pour une période de 10 ans (2008-2018). Le plan d'actions alors défini avait ensuite été soumis à enquête publique et avait reçu l'avis favorable des personnes publiques associées (communes du Bassin de Pompey, Conseil Régional de Lorraine, Conseil Général de Meurthe et Moselle, Communauté Urbaine du Grand Nancy Grand Nancy, Etat).

Les 5 premières années de mise en œuvre de ce plan d'actions font aujourd'hui l'objet d'un bilan pour une révision du PDU. Cette révision est présentée en 3 grandes parties introduites par un rappel sur le PDU adopté en 2008 et sur la perspective à moyen terme du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal :

Rappel – le PDU du Bassin de Pompey adopté en 2008

- Une large concertation
- Des enjeux locaux et un cadre réglementaire
- Un plan d'actions
- Un « document-cadre »

Focus : Du PDU au PLUi,

- Le processus d'intégration le PDU au futur PLUi du Bassin de Pompey
- De la définition des principes de l'organisation des transports et du stationnement à la définition de l'organisation spatialisée des déplacements sur le territoire

A / Les actions réalisées – *La mise en œuvre du plan d'actions*

1. La modernisation du système et des services de transports collectifs
2. La définition d'une nouvelle organisation des transports sur le territoire et sa mise en œuvre
3. L'engagement d'une politique d'aménagement et de développement durable et de partage de l'espace public

B / Les résultats obtenus – *Mesurer les effets du PDU*

4. Les transports collectifs – *nouveaux utilisateurs*
5. Les aménagements urbains (pistes cyclables, accessibilité)
6. Le partage modal – *la maitrise de l'automobilité*
7. L'évolution des pratiques de déplacement – *panachage des modes de déplacement*
8. L'impact sur l'environnement et le cadre de vie–Q*ualité de l'air et…*

C / Les orientations nouvelles – *Réviser le PDU*

9. Développement de l'électromobilité
10. Le transport des marchandises
11. L'aménagement des PEM
12. Les déplacements inter-territoriaux

RAPPEL – le PDU du Bassin de Pompey

Le Plan de Déplacements Urbains du Bassin de Pompey a été **adopté en 2007** par le Conseil de Communauté.

Il définit pour **une période de 10 ans** (2008/2018) la politique des transports et déplacements sur le territoire. Il a été initié par la Communauté de Communes dans une démarche volontaire (obligatoire à partir de 100 000 habitants).
Le PDU est une approche globale de la mobilité sur le territoire : il aborde tant les questions de transport urbain que d'aménagement du territoire et d'infrastructures au sens large.

UNE LARGE CONCERTATION

L'élaboration du PDU a été largement concertée au sein du **comité de concertation** rassemblant les représentants d'associations d'usagers (transport, vélo, piéton, handicap).

Il est également le fruit de la collaboration de **l'ensemble des AOT** (Autorités Organisatrices de Transport [Conseil Régional de Lorraine, Conseil Général de Meurthe et Moselle, Syndicat Mixte des Transport Suburbains de Nancy), des communes, de l'ADEME, rassemblés dans le comité de pilotage du PDU. Il a également permis **d'associer les territoires voisins** : Grand Nancy, Seille et Mauchère, Grand Couronné. Enfin, il a fait l'objet d'une **enquête publique** avant son adoption finale et est devenu ainsi **opposable aux PLUs**. (Inversement, il se doit d'être compatible avec le SCOT depuis son adoption).

7 OBJECTIFS ISSUS DU CADRE REGLEMENTAIRE (LAURE, SRU, EGALITE DES CHANCES)

7 objectifs ont été définis par le comité de suivi et font la synthèse et du cadre règlementaire (Loi sur l'Air, Loi sur l'Egalité des Chances, Loi Solidarité et Renouvellement Urbain SRU) et des enjeux locaux :

- ✓ **Objectif n°1 : Coordonner urbanisme et mobilité pour maîtriser les déplacements à la source :**

Si le temps des trajets pendulaires reste aujourd'hui constant, les distances, elles, s'allongent. En effet, la trop grande séparation des fonctions dans l'espace est une des principales causes de la montée de l'automobilité. Par conséquent, les mesures PDU favoriseront l'aménagement d'espaces mixant les fonctions (habitat, activités, services) et assurant une meilleure prise en compte des autres modes de déplacements que l'automobile dans leur conception.

- ✓ **Objectif n°2 : Améliorer et développer les transports collectifs pour les déplacements sur le bassin de Pompey et vers les territoires extérieurs :**

Les transports en commun sont le mode de déplacement le plus apte à se substituer à la voiture sur les moyens et longs trajets. Le territoire de la CCBP est desservi par plusieurs opérateurs de transport et bénéficie d'une bonne desserte par le fer. Mais l'ensemble des réseaux doit être mieux coordonné, rendu plus lisible et surtout plus performant.

- ✓ **Objectif n°3 : Favoriser et inciter l'usage des modes doux :**

Afin de rééquilibrer le partage modal des déplacements, tous les modes alternatifs à la voiture doivent être davantage favorisés que par le passé. Les modes doux offrent une alternative intéressante à la voiture essentiellement sur des trajets courts tel que du domicile à l'école. Les infrastructures seront développées afin de garantir la sécurité des déplacements

- ✓ **Objectif n°4 : Contenir l'augmentation du nombre d'automobiles et maîtriser leurs déplacements :**

Afin de contenir la motorisation croissante des ménages et la densification du trafic, un réel transfert modal vers les autres modes sera opéré. Le PDU visera également à maîtriser directement les flux automobiles et leurs conséquences sur l'environnement et le cadre de vie.

- ✓ **Objectif n°5 : Organiser et optimiser le stationnement**

L'offre de stationnement a été jugée suffisante sur le territoire mais le stationnement sauvage et surtout gênant est très présent. Par conséquent, le stationnement sera mieux organisé en répondant à des besoins spécifiques : stationnement résidentiel, court, de livraison etc.

- ✓ **Objectif n°6 : Assurer la qualité du cadre de vie et limiter les nuisances environnementales.**

La dégradation de l'environnement par les pollutions inhérentes au trafic routier sera limitée. La pollution atmosphérique et l'effet de serre augmentent avec le trafic et les vitesses de circulation. De plus, l'insécurité routière constatée affecte le cadre de vie des habitants. Enfin, pour que les effets des mesures qui seront prises dans ce sens soient mesurables, une meilleure connaissance de l'état actuel de la pollution atmosphérique est nécessaire.

- ✓ **Objectif n°7 : Favoriser un partage plus équitable de l'espace public et intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'aménagement urbain.**

Cet objectif est associé aux schémas de mise en accessibilité des services de transport et du réseau de voirie qui sont définis et mis en œuvre dans le respect de la loi sur l'égalité des chances du 11 février 2005

UN PLAN D'ACTIONS

C'est le plan d'actions qui constitue ce qui est appelé aujourd'hui le PDU. Il s'organise en **3 grandes familles d'actions :**

- ✓ A/ Le développement des transports collectifs et de l'intermodalité
- ✓ B / La maîtrise des déplacements automobiles et de l'automobilité
- ✓ C / Le développement des modes doux et le partage de l'espace public

Au sein de chaque famille, une action peut porter sur **une problématique transversale** : *stationnement, sécurité des déplacements, lutte contre l'étalement urbain, amélioration de la qualité de l'air etc.*

UN « DOCUMENT-CADRE »

Le PDU est une démarche globale qui se décline en **plusieurs volets opérationnels :**

- ✓ Le Schéma Directeur des Voies Douces (SDVD)
- ✓ Le Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports (SDAT)
- ✓ Le Plan de mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics (PAVE)
- ✓ Le nouveau schéma des transports et de l'intermodalité
- ✓ Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)

PDU - Décisions principales du Conseil de Communauté	Date du Conseil
Adoption du projet de PDU	1er Mars 2007
Lancement de l'étude du schéma directeur "accessibilité", Constitution de la commission et mise en place des comités de suivi	1er Mars 2007
Renouvellement du système de billetique: groupement de commande pour la fourniture et la mise en service du système de billetique	1er Mars 2007
Lancement de la carte SIMPLICITES	jeudi 26 juin 2008
Création de la gamme tarifaire intermodale MIXCITE	jeudi 26 juin 2008
Lancement de l'étude de rationalisation des réseaux de transport et d'opportunité des Pôles d'Echanges Multimodaux	jeudi 5 février 2009
Adoption du Plan de Mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics	jeudi 30 septembre 2010
Accessibilité des PMR - création d'une procédure de recours	jeudi 30 septembre 2010
Convention avec AIRLOR - réalisation d'une campagne de mesure de la qualité de l'air	jeudi 27 janvier 2011
Marché de transport - lancement de la procédure d'appel d'offre	jeudi 22 septembre 2011
Service d'Information Multimodale des voyageurs - convention avec la Région Lorraine	jeudi 3 mai 2012
Réalisation d'une Enquête Ménage Déplacements - convention avec la CU du Grand Nancy	mardi 26 juin 2012
Lancement de la révision du PDU	jeudi 23 mai 2013
Pôle d'échange multimodal - convention d'étude avec RFF	jeudi 12 décembre 2013

FOCUS – Du PDU au PLUi

PDU et PLUI

La Loi du 12 Juillet 2010 a rendu possible l'intégration de dispositions des plans de déplacements urbains dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux lorsque l'EPCI est également Autorité Organisatrice de Transport (AOT), ce qui est le cas du Bassin de Pompey. Le PLU d'un EPCI ayant la qualité d'AOT exprime et met en œuvre une politique d'ensemble des déplacements et des transports, articulée avec les autres composantes du projet territorial défini par le PADD. A cette fin, le PLUI dispose à la fois des outils d'intervention reconnus au PDU et de ceux propres à tout PLU. L'opposabilité aux actes relatifs à l'occupation du sol donne au PLUI une efficacité que n'a pas le PDU.

On passe d'une planification spécialisée et d'orientation à une planification générale et pour une part règlementaire. Les dispositions résultant de l'intégration du PDU dans le PLUI sont définis par le code de l'urbanisme.

Le PLUI du Bassin de Pompey

Par délibération du 18 décembre 2014, le Conseil de Communauté a décidé à l'unanimité d'engager le territoire dans une structuration de la compétence PLU-I (élaboration de la méthodologie, calendrier) dans l'objectif d'aboutir à un PIADD en 2017.

Puis, par délibération du Conseil de Communauté du 26 Février 2015, le Bassin de Pompey a modifié ses statuts et a intégré la mise en œuvre d'un PLU-I intégrateur, assurant une articulation avec l'ensemble des documents programmatiques et de planification en cours (PLH, PDU, Agenda 21, Plan Paysage…) et aussi permettant de simplifier les procédures, faciliter l'approche transversale des orientations du projet de territoire, les spatialiser et les décliner à l'échelle des différentes communes.

Intégration du PDU au PLUI

Ainsi, dans le cadre de la définition du PLUI, le PDU révisé du Bassin de Pompey sera intégré pour l'essentiel dans le cadre des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) au même titre que le Plan Local de l'Habitat, à l'horizon 2019.

L'article L.123-1-4 3°C. urb énonce en termes généraux l'objet des OAP se rapportant au transports et aux déplacements : *« en ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement. Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains […] »* prolongé par l'article R.123-3-1 C. urb les OAP « *définissent […] l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation te du stationnement. Elles déterminent les mesures arrêtées pour*

permettre d'assurer la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L.1214-2 du code des transports. »

Cette révision du PDU anticipe donc en partie ces évolutions règlementaires notamment par une correction de formulation **des objectifs du PDU**, futures attributions du PLUI :

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 transport publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

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 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 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 ;

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 au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surface nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion de 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 ;

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.

PLAN D'ACTIONS DU PDU 2008-2018 (VERSION 2008)

A / Le développement des transports collectifs et de l'intermodalité	
A1 - Améliorer la vitesse des transports collectifs en partageant l'espace public	
A2 - Améliorer le confort des usagers	
A3 - Améliorer l'information aux usagers	
A4 - Poursuivre les actions du syndicat mixte	
A5 - Optimiser le service de Transport à la Demande (TAD)	
A6- Améliorer l'accessibilité des pôles générateurs de trafic	
A7 - Accompagner l'adaptation de l'offre METROLOR à l'arrivée du TGV	
A8 - Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échange intermodal" et la restructuration des réseaux de transports collectifs	
A9 S'engager dans la réflexion "Tramtrain" avec la CUGN et le CRL	
B / La maîtrise des déplacements automobiles et de l'automobilité	
B1 - Mise en service du nouveau pont de Pompey	
B2 - Elaboration de schémas d'accessibilité multimodale	
B3 - Réduire les vitesses de circulation	
B4 - Hiérarchiser le réseau de voirie	
B5 - Mettre en cohérence les documents d'urbanisme (PLU, ZAC)	
B6 - Définir un plan de stationnement	
B7 - Améliorer la circulation des poids lourds	
B8 - Participer aux démarches d'études des axes Frouard-Liverdun et Toul-Dieulouard	
B9 - Inciter et accompagner l'élaboration de Plans de mobilité (scolaires et entreprises)	
C / Le développement des modes doux et le partage de l'espace public	
C1 - Développer les liaisons cyclables	
C2 - Favoriser l'intermodalité TC-vélo	
C3 - Sécuriser les déplacements piétons	
C4 - Développement du stationnement vélo	
C5 - Mise en accessibilité du réseau de transports en commun et de voirie	

BILAN

A / LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTIONS

Le bilan de la première période du PDU est dans un premier temps celui des actions réalisées.

Ainsi la période 2008-2013 fut celle **de la modernisation des transports collectifs**. La Communauté de Communes a décidé d'investir dans ce service à la population dans l'objectif de rééquilibrer la répartition des modes de déplacement trop dominé par l'automobile. Plus économique pour l'usager, plus écologique pour le territoire et désormais facteur d'attractivité, le Bassin de Pompey innovait alors tant dans l'acquisition du matériel (bus, billettique) que **dans l'organisation des transports et l'intermodalité.**

Cette première phase du PDU fut également celle d'un programme d'investissement conséquent de la Communauté de Communes dans **l'aménagement de ses voiries et de l'espace public :** sécurisation des carrefours et des traversées, insertion des itinéraires cyclables, élargissement des trottoirs, mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite etc. Cette rénovation se poursuit sur le long terme et s'accompagne de nouveaux projets de développement et d'aménagement avec la définition de plusieurs « ecoquartiers » dont « La croix des Hussards » à Frouard, le « Site Eiffel » à Pompey, ou « Saint Gobain- Lerebourg » à Liverdun.

1. **La modernisation du système et des services de transports collectifs**
2. **La définition d'une nouvelle organisation des transports sur le territoire et sa mise en œuvre**
3. **L'engagement d'une politique d'aménagement et de développement durable et de partage de l'espace public**

1. La modernisation du système des transports collectifs

Le diagnostic réalisé en amont de la définition du PDU identifiait un certain nombre de faiblesses du système de transport sur le Bassin de Pompey dont notamment :

- ✓ **L'ancienneté du matériel** roulant et du système billettique sur les réseaux routier
- ✓ **Les besoins en rénovation** des haltes TER
- ✓ **La nécessaire mise en accessibilité** des services de transport et de l'espace public

Ainsi la période 2008-2013 fut marquée principalement par la modernisation du système des transports collectifs du Bassin de Pompey avec :

- ✓ **Le renouvellement intégral de la flotte de véhicules** sur le réseau LeSIT et le renouvellement progressif des véhicules sur le réseau SUB

2007 - Financement de Communauté de Communes : 2.7 millions d'€

- ✓ La mise en place **d'un nouveau système billettique intermodal** à bord des réseaux LeSIT, SUB ainsi qu'aux gares TER du territoire (interopérable avec le réseau STAN et à l'échelle régionale)

2008 – Groupement de commande Bassin de Pompey, CUGN, SMTSN. Financement de Communauté de Communes : 250 000 € (subvention FEDER de 80 000€)

- ✓ Le cofinancement de la plateforme d'information des voyageurs en Lorraine **: SIMPLICIM**

2012 – Cofinancement des AOT en Lorraine, investissement et fonctionnement.

- o Qui a permis le premier déploiement de **la carte SIMPLICITES** en Lorraine sur les réseaux LeSIT, SUB, STAN et TER
- o Et la création de **la gamme tarifaire intermodale MIXCITES** valable sur tous ces réseaux
- o **La mise en accessibilité des véhicules et des arrêts de bus principaux** du territoire (environ 350 000€/an depuis 2010)

Ces investissements conséquents ont permis d'engager une première phase essentielle de la mutation des transports collectifs sur le territoire du Bassin de Pompey, outil fondamental du développement au long terme d'une mobilité plus efficiente sur le plan environnemental, plus performante sur le plan commercial et plus équilibrée sur le plan économique.

Les autres AOT ont accompagné les investissements du Bassin de Pompey avec notamment :

- ✓ **La rénovation de la halte TER de Frouard** (250 000€ cofinancés par la Région Lorraine et la commune de Frouard)
- ✓ **Le déploiement de SIMPLICITES et MIXCITES sur les réseaux STAN et SUB** via un groupement de commande du Bassin de Pompey avec le Grand Nancy et le SMTSN
- ✓ **La mise en place d'un Système d'Information des Voyageurs sur le réseau SUB**, financé par le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy et ses membres : Bassin de Pompey, Grand Nancy, Conseil Général de Meurthe et Moselle

2. Une nouvelle organisation des transports sur le territoire

Le diagnostic du PDU soulignait la complexité de l'organisation du système de transport sur le Bassin de Pompey avec 4 réseaux de transport (LeSIT, SUB, TED et TER) gérés par 4 AOT. Cette complexité organisationnelle se traduisant par :

- ✓ **Un déficit d'attractivité** de l'ensemble des réseaux (utilisés majoritairement par une population captive)
- ✓ **Un manque de performance globale** (en comparaison à la voiture individuelle, phénomène des doublons)
- ✓ **Une faible marge de manœuvre** pour les AOT (répartition des compétences obligatoires)
- ✓ **Une complexité de gestion et d'utilisation**

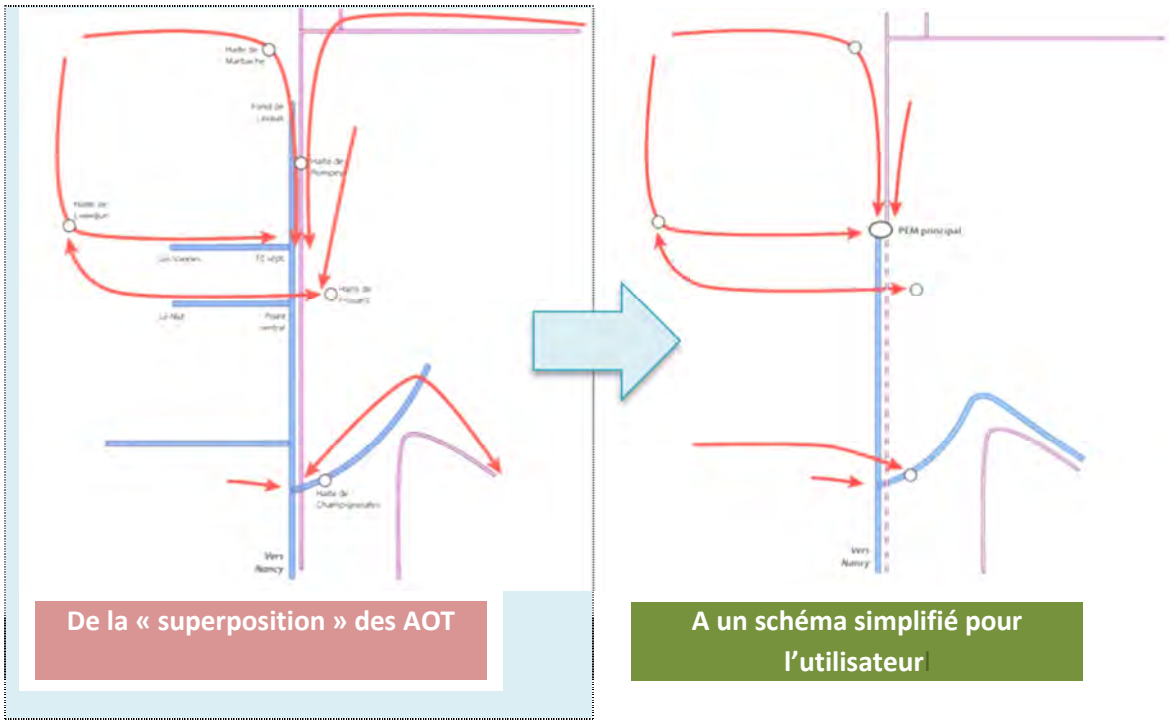
Ainsi, en parallèle de la modernisation des outils du transport (billettique, tarification, matériel roulant) le Bassin de Pompey proposait à ses partenaires de mener une réflexion sur la réorganisation du système de transport, notamment sur 2 volets :

- ✓ La répartition des lignes et des réseaux
- ✓ La création de pôles d'échanges multimodaux

L'étude menée en 2010 en concertation avec les 4 AOT concernées permit alors de fonder **un nouveau schéma d'organisation intermodale** des transports à moyen et long terme prévoyant principalement :

- o **La suppression progressive des superpositions de réseaux (doublons)** par une répartition efficace des zones de desserte en cohérence avec la vocation de chacune des AOT
- o **L'amélioration de la complémentarité des réseaux routiers entre eux et avec le TER** par l'amélioration des correspondances horaires et la création de pôles d'échanges multimodaux.

Etude Bassin de Pompey – Ingerop 2010 (subventions de la Région Lorraine et du Conseil Général de Meurthe et Moselle)



De la « superposition » des AOT

A un schéma simplifié pour l'utilisateur

Mise en œuvre du nouveau schéma des transports

Décliné dans le cahier des charges des opérateurs de transport par les AOT, la mise en œuvre progressive du nouveau schéma intermodal à démarrer en 2013 avec les premières modifications sur le réseau SUB Nord :

- ✓ Diminution des services sur antennes urbaines en journée, compensées par le réseau leSIT
- ✓ Renfort des services sur l'axe suburbain pour un cadencement à 20 min toute la journée

Et se poursuit en 2014 avec la mise en service du nouveau réseau LeSIT et notamment :

- ✓ Le renfort de service sur les lignes structurantes 1 et 2 (ex A et G)
- ✓ La reprise des services de l'antenne Champigneulles Bellefontaine (ex SUB 321 devient ligne 3 LeSIT) avec mise en correspondance à Champigneulles Port et Gare TER
- ✓ La mise en place de service Flexo pour la desserte des communes de la Mauchère au bénéfice des services réguliers du TED désormais accessible avec la gamme tarifaire urbaine LeSIT.
- ✓ L'amélioration des correspondances avec le TER et le SUB

En 2016, le TER sera cadencé par la Région Lorraine et le Bassin de Pompey devrait bénéficier d'une augmentation de la desserte des haltes de son territoire. Au service du nouveau schéma

3. L'engagement d'une politique d'aménagement et de développement durable du territoire

Le diagnostic du PDU soulignait également l'importance de mieux maitriser les déplacements « à la source » c'est-à-dire par l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Plusieurs axes ont ainsi été développés dont :

- Le développement de l'offre de logements à proximité des services et infrastructures de transport (lignes de transport structurantes et haltes TER)
- Le traitement et la requalification des « dents creuses » urbaines
- La mixité des fonctions (habitat, activités, loisirs) dans les projets d'aménagement d'ensemble
- Le partage de l'espace public (insertion d'itinéraires cyclables en milieu urbain, élargissement des trottoirs, sécurisation des traversées piétonnes etc.)
- La maitrise de l'étalement urbain et de l'offre de stationnement automobile
- La meilleure articulation des espaces d'activités et des centres urbains
- L'intégration des enjeux de l'économie présentielle (équipement, logement, services, loisirs etc.) pour le développement d'une dynamique de bassin de vie sur le Bassin de Pompey

De plus, les problématiques de mobilités ont été intégrées de façon structurante dans tous les dispositifs de développement durable mis en place par le Bassin de Pompey :

- ✓ L'agenda 21 (Adopté le 9 Décembre 2010)
- ✓ La certification ISO14001 et ISO9001
- ✓ La labellisation CITERGIE (en cours)

Enfin, pour assurer la meilleure mise en œuvre de ces objectifs et orientations transversales, le Bassin de Pompey a choisi de créer **une structure d'urbanisme opérationnelle spécifique : la SPL** (Société Publique Locale) d'Aménagement et d'Equipement du Bassin de Pompey. Dotée d'un capital d'1 Million d'Euros constitué par la Communauté de Communes et les 13 communes, la SPL Bassin de Pompey est l'outil de l'aménagement durable du territoire. Elle est chargée par les collectivités d'étudier et de mettre en œuvre les grands projets d'aménagement, en application des démarches cadres : PDU, PLH, Agenda 21 et Projet de Territoire : « Bassin de Pompey 2030 ». Plusieurs projets d'aménagement durable ont été confiés à la SPL à sa création en 2013 et comportent un volet transport et déplacements structurant pour l'ensemble du territoire :

- ✓ **L'écoquartier du site Eiffel à Pompey** : 5ha environ de friche, une capacité de 300 logements avec une grande accessibilité multimodale et le projet de Pôle d'Echange Multimodal à proximité directe – étude d'aménagement en cours en partenariat avec l'EPFL
- ✓ **L'écoquartier de la Croix des Hussard** : 5 ha environ, 250 logements programmés, à proximité de la gare de Frouard et de l'axe principal des réseaux de bus rue de Nancy,

comporte un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en traversés du quartier et pour lier les quartiers politiques de la Ville (La Penotte, Les Mouettes), la zone commerciale Au Grand Air et la zone de projet « Les Vergers »

- ✓ **Saint Gobain-Lerebourg** : 5 ha environ, une capacité de 300 logements, reconversion des friches industrielles en cœur de ville, à proximité directe de la gare de Liverdun, projet de pôle d'échange multimodal à l'articulation des sites et du centre-ville de Liverdun
- ✓ **La zone des Vergers à Champigneulles** : 9ha environ, 80 logements et l'extension de la zone commerciale Au Grand Air, permettra de prolonger le TCSP de la Croix des Hussards à Frouard jusqu'à Champigneulles et de desservir la zone commerciale et le quartier des Mouettes par les transports

Le partage de l'espace public et la mise en accessibilité

La démarche PDU a également pour vocation de faire évoluer la conception de l'aménagement de l'espace public Ainsi, sont désormais systématiquement intégrés dès la phase de conception **:**

- o L'élargissement des trottoirs,
- o La sécurisation des traversées,
- o L'apaisement de la circulation automobile,
- o L'insertion d'itinéraires cyclables
- o Et la mise en accessibilité pour les PMR

<u>Réaménagement de la rue des Jardins Fleuris à Pompey (parvis de la Mairie et de l'école élémentaire, sécurisation des piétons, mise en accessibilité des arrêts de bus, organisation du stationnement etc.)</u>

Le diagnostic préalable au Plan de Mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics présentait les résultats suivants (sur 427 voiries analysées) :

- 46% des trottoirs disposaient d'un revêtement adapté
- 83% d'éclairage adapté
- ¼ des rues rencontrent des difficultés liées au stationnement sur trottoir
- 15% des trottoirs sont encombrés par la présence de mobilier (poteaux, potelets, bacs à fleurs)
- 12% des traversées piétonnes aux normes accessibilité

Une évaluation de la mise en œuvre du PAVE proposera en 2015, dans le cadre de la définition d'un nouveau programme pluriannuel d'aménagement des voiries, une nouvelle programmation travaux à réaliser en matière de mise en accessibilité des voiries et espaces publics.

Depuis 2010, la reprise de l'ensemble de ces éléments a été systématisée lors des travaux d'aménagement. Pour ce faire les mesures suivantes ont été réalisées :

- La création de la **Commission Intercommunale de l'Accessibilité** (2007) qui associe les communes, les AOT, les établissements de santé et les associations représentant les personnes handicapées. Elle réunit notamment les représentants des commissions communales de l'accessibilité et concerte sur l'ensemble des compétences concernées par la Loi sur l'Egalité des Chances : Transport, Logement, Patrimoine, Espace public etc.
- La définition du **Schéma Directeur de Mise en Accessibilité des Transports**. Adopté en 2010 le SDA définit les modalités de mise en œuvre de la Loi sur l'Egalité des chances sur le matériel roulant et embarqué, sur le système billettique, les supports d'information voyageur ou encore l'accueil e, agence commerciale.
- **La définition du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics.** Adopté en 2010 le PMAVEP est la déclinaison de la Loi sur l'Egalité des Chances pour la voirie et les espaces publics. Le PMAVEP décrit précisément les modalités de mise en accessibilité systématiquement appliquées lors des travaux d'aménagement.

La mise en accessibilité de l'espace public et des transports doit se poursuivre à travers la mise en œuvre du SDA et du PAVE. Le Bassin de Pompey et les communes devront également définir un Agenda D'Accessibilité Programmé d'ici à fin 2015 étendu à la mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP).

Le développement des infrastructures cyclables

- **La définition du Schéma Directeur des Voies Douces.** Adopté en 2010, le SDVD est un plan d'actions au long terme pour le développement des itinéraires cyclables sur le territoire. Il privilégie la desserte des équipements et une utilisation urbaine du vélo. Il vise la réalisation d'itinéraires d'intérêt communautaire.

Adopté le 29 avril 2008 par le Conseil de Communauté

Objectif n°3 du PDU : « Favoriser et inciter l'usage des modes doux. »

- Mesure C1 : Développer les liaisons cyclables
- Mesure C2 : Favoriser l'intermodalité Transports en commun - vélo
- Mesure C4 : Développement du stationnement vélo

L'élaboration du SDVD répond à plusieurs objectifs

- Développer les infrastructures voies douces
- Organiser sur la voirie et l'espace public la place des modes doux
- Constituer sur le Bassin de Pompey un réseau de voies douces cohérent et continu.
- Définir sur le territoire les liaisons d'intérêt communautaire

- Repérer les itinéraires possibles à développer sur le long terme

En amont de la définition des liaisons et du repérage des itinéraires possibles, le Schéma Directeur précise les grands principes sur lesquels repose sa cohérence et auxquels devront se référer les futurs projets de réalisation de voies douces.

Desservir les pôles générateurs de trafic : *l'intérêt communautaire*

Conformément au PDU et dans l'objectif de faire des modes doux une réelle alternative de déplacement, le schéma directeur priorise la desserte des pôles générateurs de trafic à l'échelle du Bassin de Pompey :

- Les établissements scolaires : collèges et lycées
- Les zones commerciales
- Les zones d'activités économiques et particulièrement le par Eiffel Energie
- Les équipements recevant du public : sportifs, de loisirs, de santé, culturels
- Les centres urbains

Rechercher les continuités : *internes et externes*

Dans l'objectif de créer à terme un réseau continu sur le territoire et d'en favoriser l'accès depuis les territoires voisins, le schéma directeur favorise les continuités intra bassin et avec les réseaux supra territoriaux (Boucles de la Moselle, Véloroute Charles le Téméraire etc.) et voisins (Vallée de l'Amezule, Vallée de la Mauchère).

Privilégier la vocation urbaine

Le potentiel des modes doux, et particulièrement du vélo, pour assurer des déplacements de courte et moyenne distance est une réalité. C'est pourquoi le schéma directeur vise prioritairement à créer des liaisons douces à vocation urbaine. Par conséquent, les itinéraires favorisant la desserte de zones urbaines ont un intérêt plus élevé. Néanmoins, lorsque l'espace public urbain comporte de fortes contraintes, des itinéraires de type « chemin de halage » pourront être retenus, à condition que leur connexion aux zones urbaines soit assurée.

SCHEMA : liaisons réalisées et en projets

La carte ci-dessus fait apparaître les itinéraires réalisés qui constitue un réseau d'environ X km à ce jour. Parmi les itinéraires qu'il reste à aménager, plusieurs sont actuellement en cours d'étude :

- La Boucle de la Moselle, de Pompey à Liverdun et aux portes de Villers Saint Etienne

- La liaison Frouard Liverdun, en parallèle de la liaison routière programmée par le Conseil Général. Une première séquence a été aménagée du Pont de Liverdun au quartier du Rond Chène (x km) en 20xx.
- La traversée Nord Sud de Frouard par l'Avenue de la Libération

Deux points de franchissement posent encore des difficultés :

- Le franchissement de la Meurthe, du Parc d'activités Eiffel Energie à Custines, qui permettrait une connexion de la Voie Verte de la Mauchère avec le véloroute Charles Le Téméraire
- Le franchissement de la Moselle, de la RD90 à la Maladrerie à Liverdun, qui permettrait une connexion de l'itinéraire des Boucles de la Moselle

La révision du PDU est l'opportunité d'initier **un groupe de travail des acteurs concernés par les difficultés de franchissement** (Bassin de Pompey, communes, VNF, CG54) afin d'aboutir à des solutions opérationnelles. De plus, avec le développement de la politique touristique sur le territoire, il semble important d'intégrer cette thématique au Schéma Directeur des Voies Douces afin de vérifier l'accessibilité des pôles et équipements d'intérêts touristiques, le jalonnement et le maillage des voies douces :

- **Créer un groupe de travail « franchissement des itinéraires cyclables »**
- **Intégration de la politique de développement touristique au Schéma Directeur des Voies Douces**

BILAN

B / LES RESULTATS OBTENUS

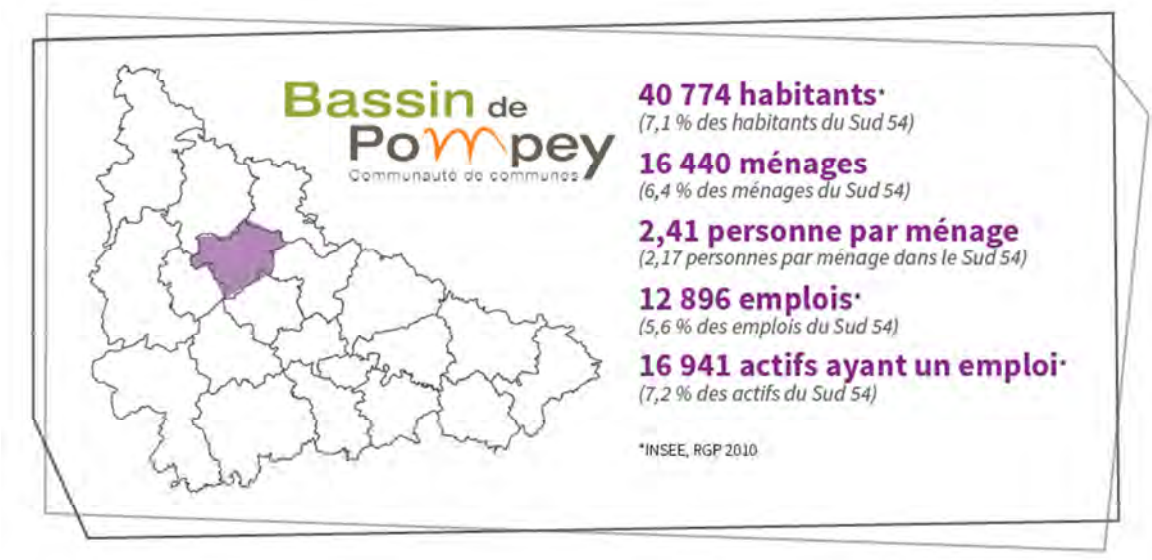
L'Enquête Ménage Déplacements réalisée en partenariat avec l'ensemble des collectivités du SCOTSUD54 a permis au Bassin de Pompey, qui avait déjà réalisé une EMD en 2004, d'évaluer la progression des différents modes de déplacements sur son territoire : transports en commun, automobile, modes actifs, et d'observer l'évolution des habitudes de déplacement des habitants.

Favorisée par le PDU, une mobilité plus durable et plus équilibrée a commencé à se développer sur le territoire. Phénomène observable dans les stratégies de domiciliation, l'accès aux transports collectifs est devenu un critère souvent déterminant au même titre que la qualité de l'espace public ou la proximité des services de la vie quotidienne. La volonté des particuliers de « pouvoir se passer » de leur voiture est devenue forte et se mesure dans les résultats de l'EMD.

Cette évolution des comportements favorise une amélioration de la qualité du cadre de vie et notamment de la qualité de l'air.

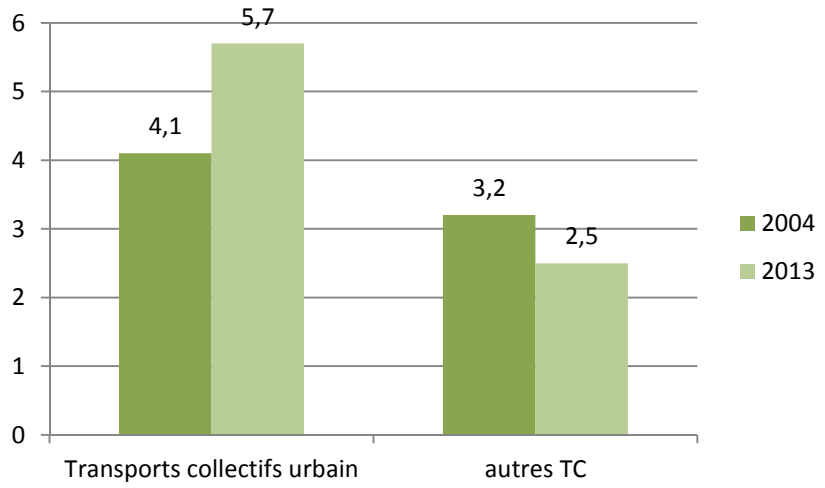
1. **Les transports collectifs – nouveaux utilisateurs**
2. **Le partage modal – développement des pratiques multimodales**
3. **L'impact sur l'environnement – bilan carbone et qualité de l'air**
4. **L'accidentologie**

Enquête Ménages Déplacements : Les chiffres clés (source ADUAN)



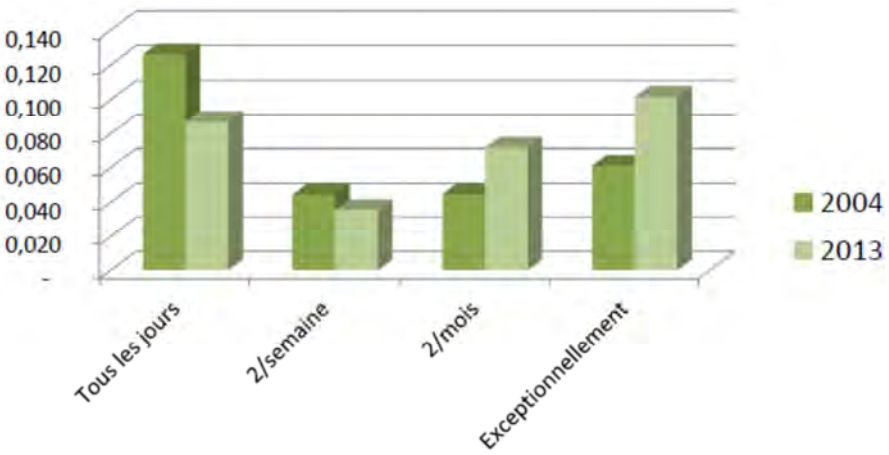
1. Les transports collectifs – nouveaux utilisateurs

La part des déplacements réalisés par les différents réseaux de transport est passé **de 7,3% de l'ensemble des déplacements à 8,2% soit une progression d'environ 1 point** avec une nette progression de la part des transports urbains : de 4,1% à 5,7%. Cette augmentation globale de la part des transports collectifs représentent **environ 450 000 déplacements supplémentaires** par an pour ce mode.



Cette progression des transports collectifs est également observable par l'étude de la fréquentation des réseaux qui desservent le Bassin de Pompey : **le réseau LeSIT en particulier a vu sa fréquentation progressé de 21% sur la même période.**

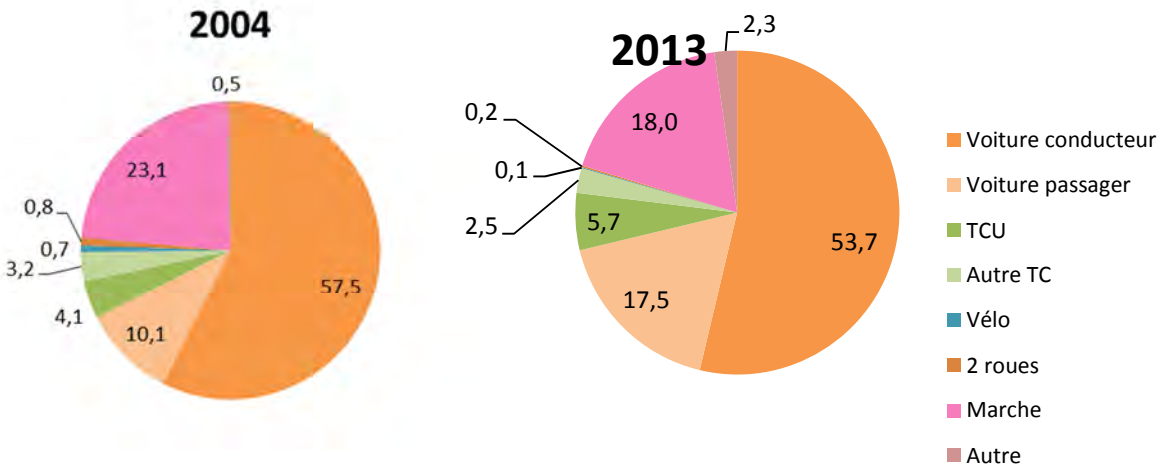
Enfin, au-delà de la progression globale des TC on observe sur le Bassin de Pompey une évolution significative de la manière dont ils sont utilisés avec notamment l'augmentation d'un usage occasionnel :



Les transports collectifs ont évolué vers un mode de déplacement non plus seulement des populations captives (scolaires, sans permis) mais aussi comme **le mode complémentaire** pour bon nombre d'automobilistes.

2. La rationalisation des déplacements automobiles

La répartition des modes de déplacements sur le territoire a vu baisser la part des déplacements automobiles :

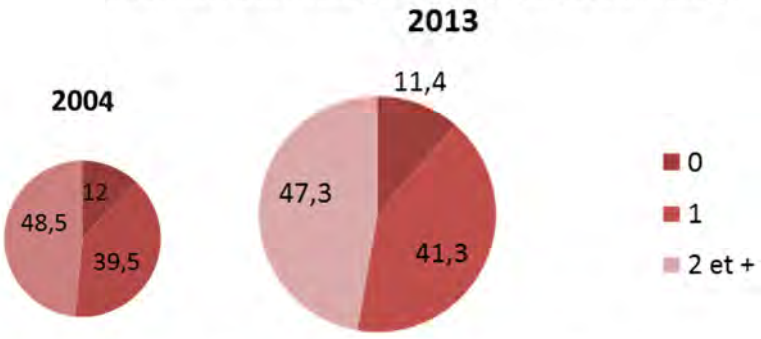


Le rapport à la voiture a beaucoup changé en 10 ans :

- ✓ la part des déplacements réalisés en voiture seul a fortement baissé de 3,8 points
- ✓ la part des déplacements réalisés en voiture accompagné (covoiturage) a fortement augmenté de 7,4 points
- ✓ Le nombre moyen d'occupants dans une voiture est passé de 1.17 à 1.43

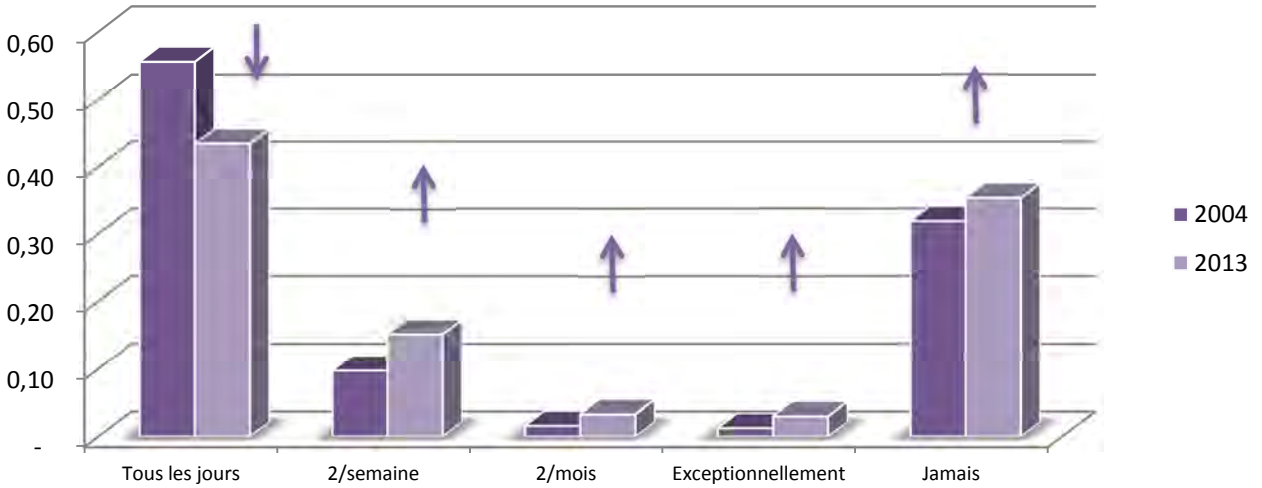
La répartition des parts modales témoignent bien sûr des résultats de l'amélioration du système de transport public mais également d'une **rationalisation des déplacements individuels** dans un contexte économique difficile. La pratique du covoiturage en particulier s'est fortement développée.

L'analyse de la motorisation des ménages confirme ce changement dans le « rapport à la voiture » avec notamment la baisse de la part des ménages multi-motorisés (-1,2pt), à mettre également en relation avec le desserrement des ménages (2,66 personnes/ménage en 2004 à 2,41 en 2013).

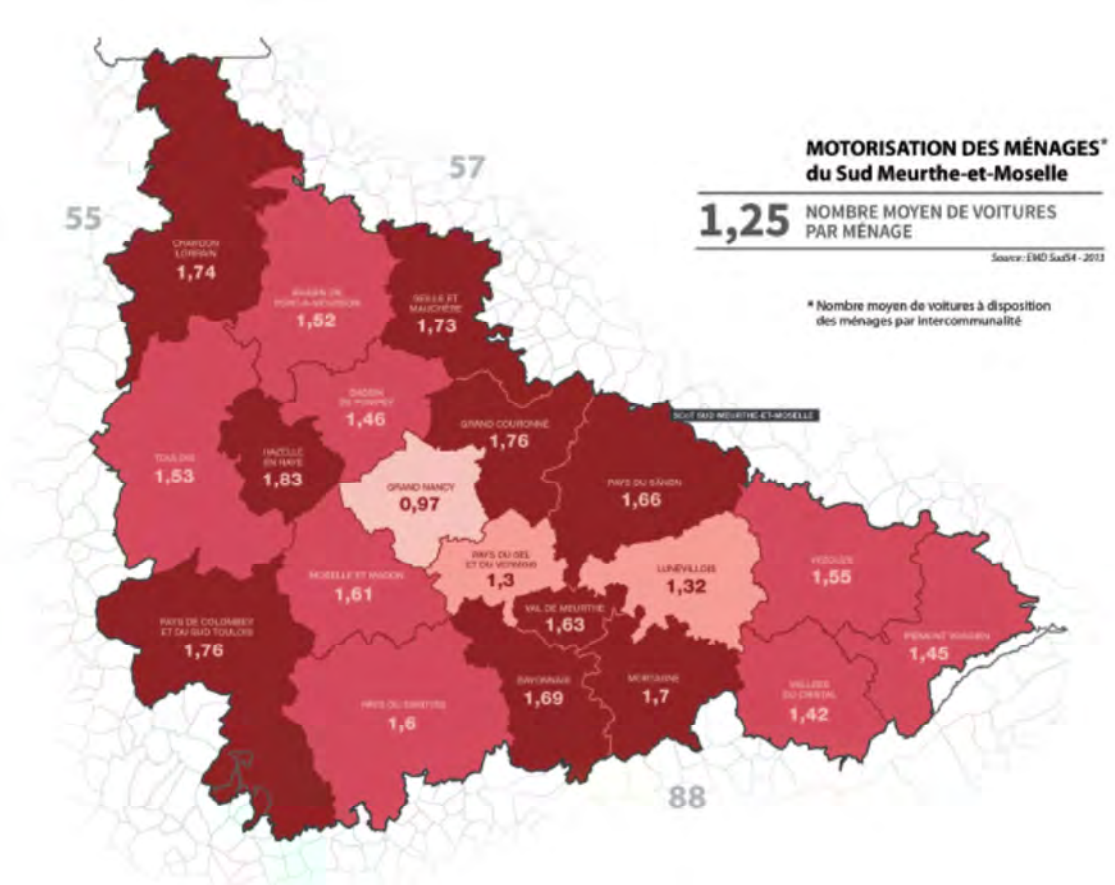


Avec moins d'1,5 véhicules par ménage environ, **le Bassin de Pompey évolue vers une automobilité plus urbaine que rurale**, inférieure aux taux de motorisation rencontrés sur les agglomérations mussipontaine, du toulois ou de secteur de Moselle et Madon.

Enfin, au-delà des taux d'équipement des ménages, c'est l'utilisation des véhicules disponibles qui a fortement évolué. En lien avec l'augmentation de l'usage occasionnel des transports collectifs, on observe **la baisse de l'utilisation quotidienne de la voiture** et l'augmentation d'une utilisation circonstanciée et de la non-utilisation de la voiture :



Ainsi on observe **le développement des pratiques multimodales de déplacement**, **de « panachage » des modes en fonction des besoins**, des circonstances, du motif et des contraintes. L'habitant du Bassin de Pompey est de moins en moins ou un automobiliste ou un utilisateur des transports en commun mais davantage **un voyageur multimodal**.

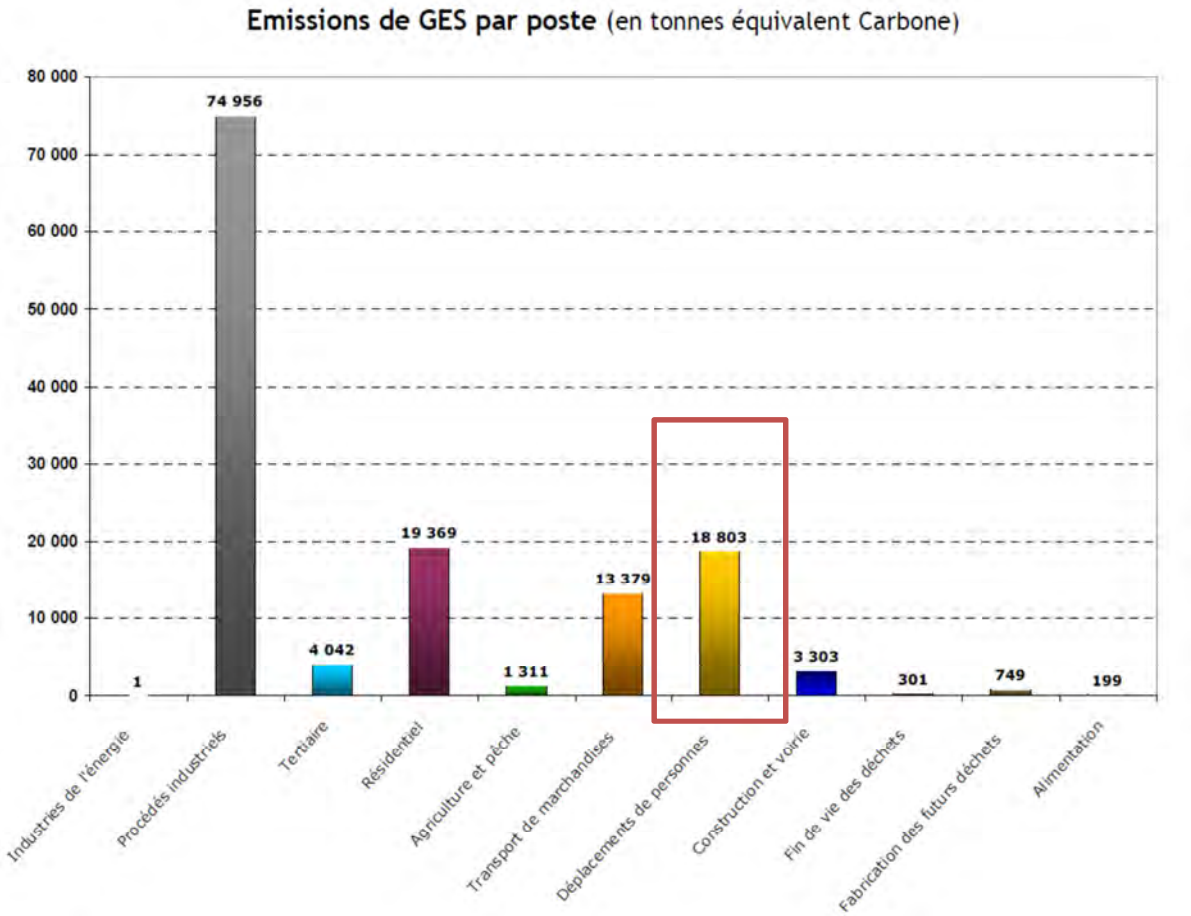


3. L'impact sur l'environnement – bilan carbone et qualité de l'air

L'EMD dénombre quotidiennement environ 145 000 déplacements sur le Bassin de Pompey soit 3,6 déplacements par habitant. L'impact sur l'environnement se mesure notamment par le bilan carbone mais également par la qualité de l'air.

Bilan carbone

Le diagnostic des émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire de la Communauté de communes réalisé à l'occasion de la définition du Plan Climat Territorial du Parc Naturel Régional de Lorraine fait apparaître le caractère industriel du Bassin de Pompey. Le secteur industriel prédomine, minimisant l'impact des autres secteurs. Il représente à lui seul 55% des émissions de GES contre 14.2% et 13.8% pour l'habitat et les déplacements. A l'inverse, l'agriculture, les déchets et la production d'énergie ont un impact plus faible. Les émissions de GES représentent au global 500 181 Tèq.CO2.



Qualité de l'air

La Communauté de Communes du Bassin de Pompey, en partenariat avec Air Lorraine, a mis en place **un programme d'évaluation de la qualité de l'air** en proximité trafic sur son territoire en 2006 puis en 2012.

Cette évaluation de la qualité de l'air présente différents objectifs :

- Suivi aux abords des axes routiers les plus fréquentés,
- Suivi de l'impact des actions du PDU sur la qualité de l'air,
- Etat des lieux de la qualité de l'air dans le cadre des projets éco-quartier au niveau de la croix des Hussards et de la pointe Eiffel.

Ainsi, deux campagnes de mesures ont été réalisées, une au printemps et une en automne, périodes dites de « transition ». Les polluants ont été suivis, à l'aide d'un **laboratoire mobile** implanté au niveau de la rue de Nancy (D657) à Frouard permettant le suivi de la qualité de l'air de façon continue (24h/24 et 7j/7) pour les concentrations en dioxyde d'azote (NO2), particules fines (PM10) et monoxyde de carbone (CO) ainsi qu'à l'aide de **tubes à diffusion passive** pour les concentrations en dioxyde d'azote (NO2) et benzène (C6H6).

Pour l'évaluation de la qualité de l'air réalisée avec le camion laboratoire, **les valeurs réglementaires pour le dioxyde d'azote et les particules PM10 ont été respectées sur les périodes de mesures**. Au cours de la deuxième période de mesures, un dépassement de la valeur limite journalière de 50 µg/m3 a été observé pour les PM10. Ce dépassement a été mesuré le 25 octobre 2012. L'augmentation des concentrations en particules PM10 au cours de cette période a été observée au niveau régional avec le déclenchement de la procédure d'information et de recommandation en particules PM10.

Concernant les mesurées réalisées avec les tubes passifs, une majorité des sites avait pour objectif le suivi des concentrations en dioxyde d'azote et, pour certains, du benzène, en proximité trafic.

- La réalisation de transects a permis d'évaluer la zone d'influence des émissions du trafic routier des principaux axes du secteur, à savoir l'autoroute A31 et les départementales D657, D90 et D40. Dans la grande majorité des cas, ce sont dans les cinquante premiers mètres que des moyennes supérieures à 40 µg/m3 en dioxyde d'azote ont pu être mesurées, notamment pour les transects de Champigneulles, Custines et Bouxières-aux-Dames qui étaient réalisés spécifiquement pour l'évaluation de la zone d'influence des émissions routiers de l'autoroute A31. Pour ces transects, ce sont les sites disposés à l'est de l'autoroute A31 qui ont été les plus influencés par les émissions du trafic routier. Ce constat s'explique par les vents dominants provenant majoritairement du sud-ouest au cours des différentes périodes de mesures. Dans la plupart des cas, un éloignement de plus de 100 mètres par rapport aux principaux axes routiers de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey, permet de se retrouver à des concentrations proches de celles observées en niveau de fond sur le secteur investigué.

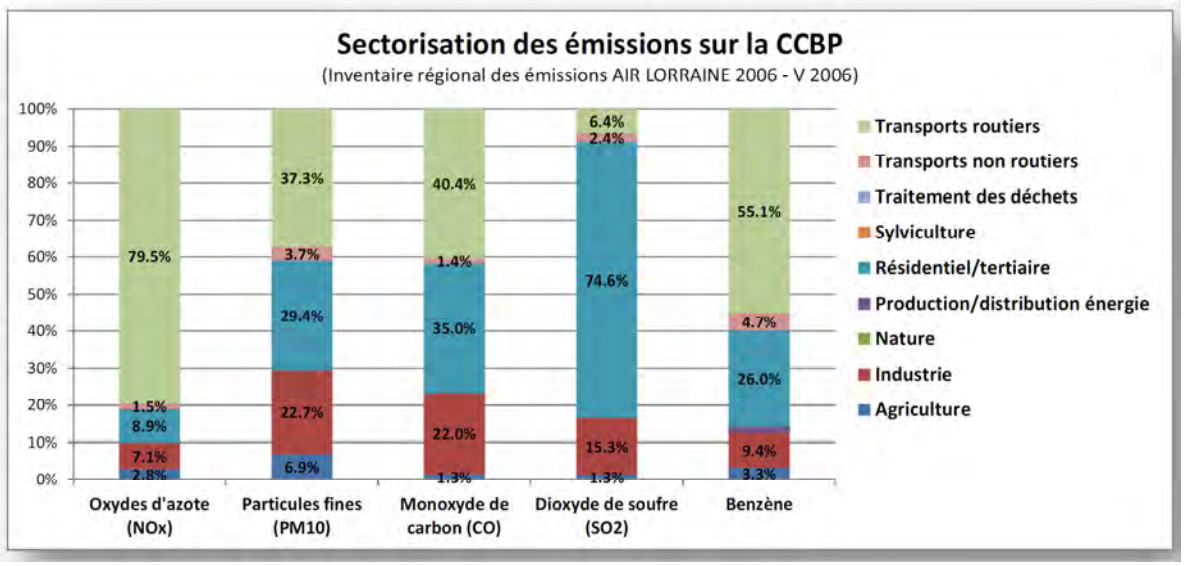
- Il est à noter que, tout comme lors des précédentes campagnes menées en 2006/2007 sur le secteur de la communauté de communes du Bassin de Pompey, des dépassements de la valeur de 40 µg/m3 en proximité immédiate de la départementale D657 ont été observés, notamment sur la commune de Frouard.

- Pour les sites de mesures disposés sur les secteurs des éco-quartiers, les concentrations observées étaient plus faibles que celles mesurées en proximité trafic et se situaient, selon la période de mesures choisie, entre 13 et 25 µg/m3.

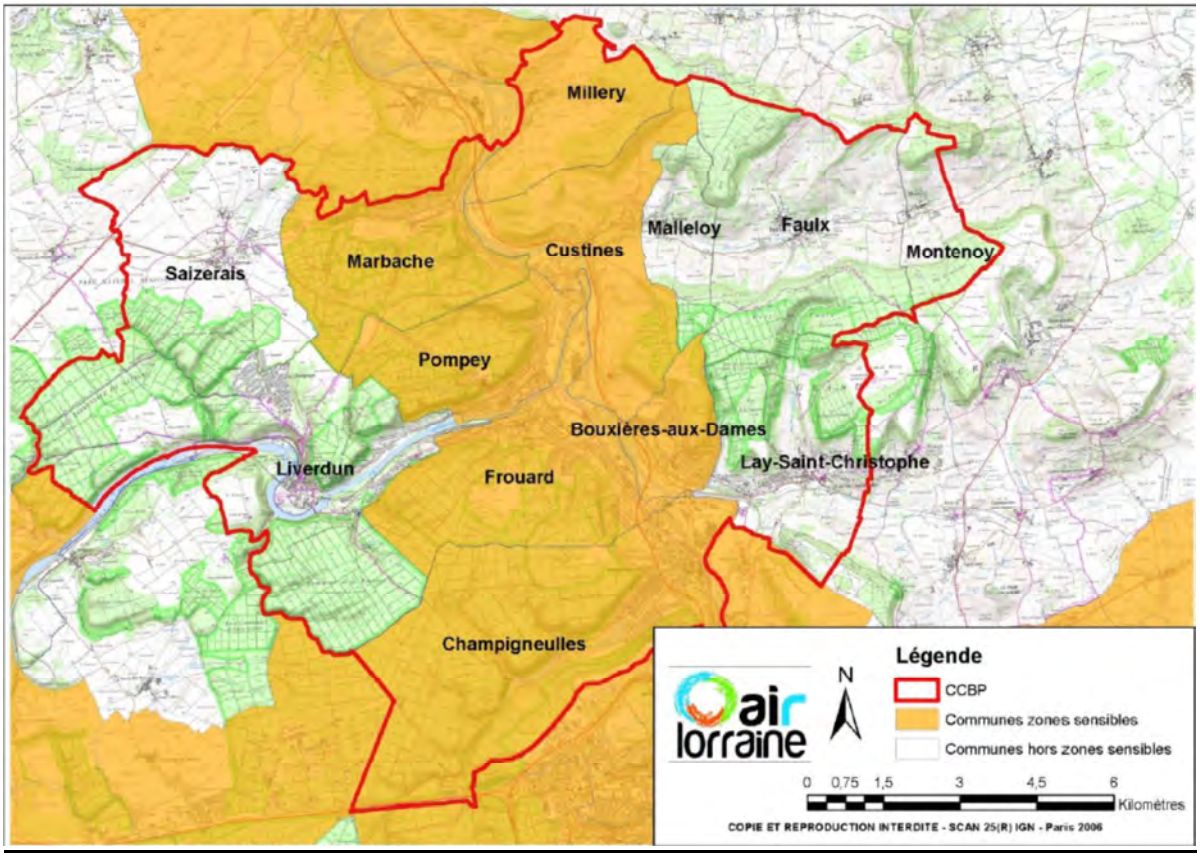
- Enfin, pour les mesures de benzène, les concentrations observées, que ce soit en proximité trafic ou en situation de fond, étaient relativement homogènes et en-dessous ou égales à la valeur de 1 µg/m3. Seuls trois sites ont présenté des concentrations comprises entre 1 et 1,5 µg/m3 au cours de la deuxième période de mesures.

La modélisation urbaine a été utilisée dans le cadre de l'étude afin de déterminer les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote sur l'ensemble de la zone d'étude en 2012. Elle a confirmé les résultats observés sur le terrain avec l'autoroute A31 et la départementale D657 qui présentent des dépassements de la valeur limite annuelle de 40 µg/m3 en dioxyde d'azote, l'autoroute A31 présentant une bande d'influence beaucoup plus large (de l'ordre de 50 mètres à minima) en termes de dépassements.

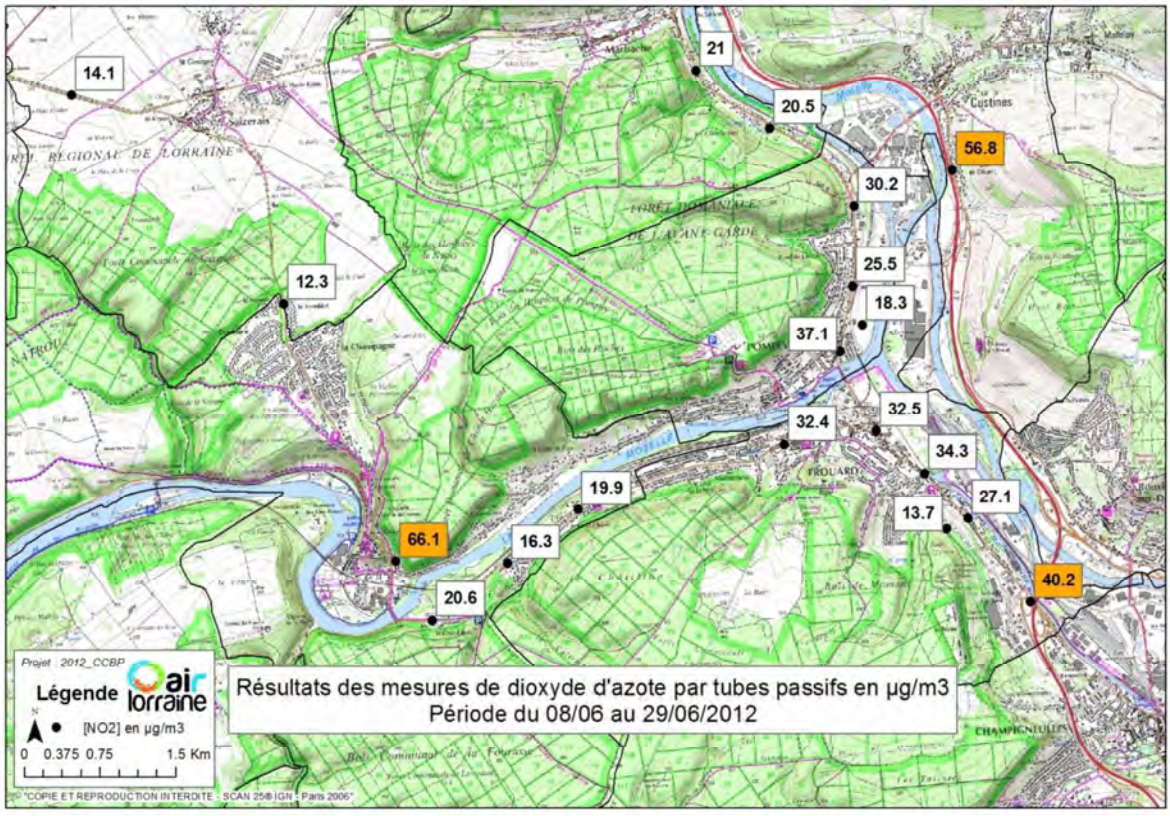
Enfin, les résultats de la modélisation montrent que la surface exposée à des dépassements de la valeur limite annuelle en dioxyde d'azote est de 2,1 km². En termes de population, 688 personnes sont exposées à ces dépassements. Elles sont toutes situées soit à proximité de l'A31, soit à proximité de la D657. Ces résultats sont des indicateurs pertinents à suivre dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey.



Communes sensibles à la pollution aux oxydes d'azote (trafic routier) [AIRLORRAINE 2012]



Résultats de la campagne de surveillance/mesures de dioxyde d'azote [AIRLORRAINE 2012]



C / REVISION du PLAN d'ACTIONS

Depuis le démarrage du PDU du Bassin de Pompey, plusieurs évènements sont venus faire évoluer le contexte dont principalement :

- **L'adoption de l'Agenda 21** du Bassin de Pompey le 9 Décembre 2010, qui comporte un volet « déplacements » (cf. illustration ci-après) et dont le plan d'actions intègre une coopération des collectivités au niveau local
- **L'adoption du projet de Territoire** du Bassin de Pompey, Horizon 2030, le 15 Janvier 2011 au sein duquel les problématiques de déplacements sont traitées dans des perspectives de développement et d'aménagement du territoire au long terme (équipements, infrastrutures)
- La loi **« Grenelle II »**, ou **loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,** qui met l'accent en matière de transport sur l'urbanisme durable, l'électromobilité, les nouveaux services à la mobilité partagée, qui instaure la taxe sur les plus-values foncières générées par les TCSP ou encore le péage urbain, qui intègre le PDU au PLUI en tant que « volet déplacements »
- **L'adoption du SCOT Sud Meurthe et Moselle par le Bassin de Pompey le 23 Mai 2013**

Ainsi, c'est dans un contexte renouvelé d'un point de vue réglementaire que le PDU du Bassin de Pompey doit réviser son plan d'actions. Ce dernier se projette en particulier dans la perspective de définition d'un PLUi à moyen terme et donc en intégration à ce dernier en tant que « volet déplacements » tel que le prévoit Grenelle 2.

Pour ce faire, 3 principes sont proposés :

1. Solder les actions suivantes déjà réalisées et terminées et les sortir du plan d'action
2. Actualiser les actions non engagées ou non terminées et redévelopper leurs objectifs opérationnels et leurs modalités de mise en œuvre
3. Intégrer de nouvelles actions, liées à l'évolution du contexte d'une part mais également aux perspectives et dynamiques de développement du Bassin de Pompey

1. Solder les actions suivantes déjà réalisées et terminées et les sortir du plan d'action

A4 - Poursuivre les actions du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy

Sur la période 2008-2014 le Bassin de Pompey a poursuivi sa collaboration active avec le Grand Nancy et le Conseil Général de Meurthe et Moselle au sein du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy. Le Bassin de Pompey finance ainsi depuis 2002 à hauteur d'1 tiers le réseau SUB Nord qui relie les PTU du Grand Nancy et du Bassin de Pompey. Sur la période le réseau SUB a évolué en déclinant notamment sur le Nord le nouveau schéma intermodal du Bassin de Pompey, en concentrant les moyens du SUB sur l'axe central Pompey-Frouard-Champigneulles-Nancy ce qui a permis de mettre en place un cadencement toute la journée à 20 min. On notera également la création d'une desserte directe de la zone Au Grand Air à raison d'1 service par heure.

En termes d'investissements, le SUB a poursuivi le renouvellement de sa flotte de véhicules et a fait l'acquisition d'un Système d'Information des Voyageurs délivrant les informations utiles aux voyageurs à bord des véhicules sur écran et par message sonore.

Sur l'ensemble du réseau SUB, les lignes du réseau SUB Nord représentent environ 50% de l'offre totale et sont les plus dynamiques.

Malgré la concurrence du TER, sa bonne articulation avec le réseau LeSIT favorise un rendement bien supérieur aux autres lignes du SUB et bien que la part des déplacements internes au PTU du Bassin de Pompey augmente, les voyages inter PTU sont encore largement majoritaires.

En 2013, le SUB Nord comptabilise 838 548 voyages (60% du total SUB) pour 427 042 km (46% du total SUB). De 2010 à 2013, le SUB Nord a enregistré une hausse de fréquentation de 8.5%, tant sur les voyages scolaires que commerciaux (contre une baisse globale de respectivement 20.1% et 13.3% sur les réseaux SUB Ouest et SUB Est).

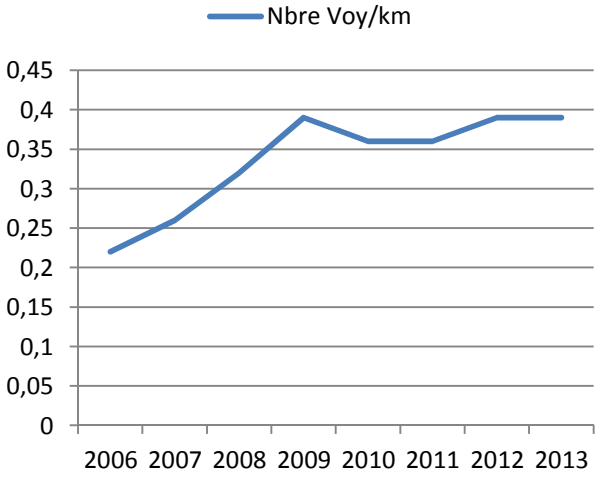
La part des déplacements internes sur le réseau SUB Nord est de 27.6%, répartis à 20% sur le Bassin de Pompey et 80% sur le Grand Nancy et sont donc globalement minoritaires.

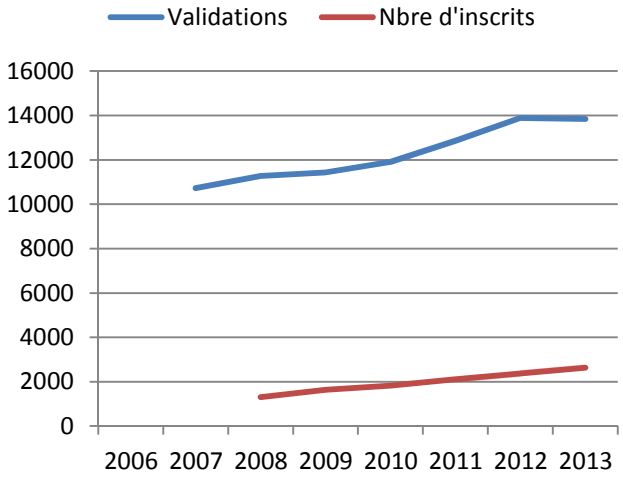
Enfin, les scolaires (collégiens et lycéens) représentent environ 30% de la fréquentation globale du réseau SUB Nord ce qui ne fait pas du SUB Nord un réseau principalement « scolaire ».

En 2015, le Syndicat Mixte et ses collectivités membres ont décidé de mettre fin au SMTSN sous sa forme actuelle au 31 Mai 2017 (date d'échéance de la DSP) et se sont engagé à définir une nouvelle organisation des transports et de la coopération des AOT à l'échelle de l'aire urbaine.

A5 – Optimiser le service de transport à la demande (TAD)

Sur la période 2008-2014 le Bassin de Pompey s'est employé à optimiser son service de transport à la demande (TAD) le SITAD'IN en collaboration avec Keolis l'exploitant du service. L'objectif était de favoriser le groupement de réservation et de prise en charge des voyageurs afin d'améliorer le rendement du service, mesurer par l'indicateur nombre de voyageurs/KM commerciaux et confirmer par l'évolution du nombre de validations et d'inscrits :

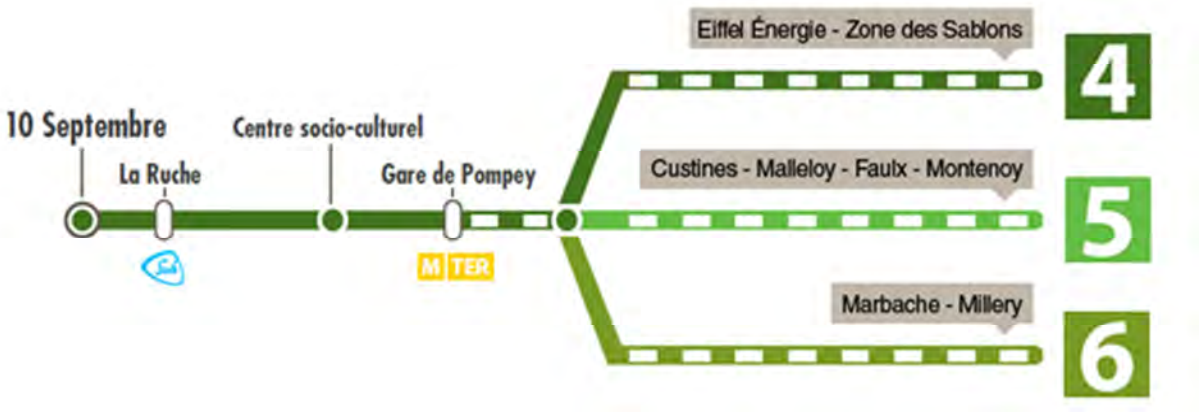




Ainsi sur la période, cet indicateur a progressé puis s'est stabilisé. Au regard du manque de marge de manœuvre sur ce service à la demande de type « zonal » (d'arrêt à arrêt), le Bassin de Pompey a choisi de retenir dans le cadre du renouvellement de son marché d'exploitation du réseau LeSIT la proposition de Keolis de restructurer le TAD en « Flexo » i.e sous la forme d'un service à itinéraire souple et départ garanti, plus rationnel pour la collectivité tout en préservant sa flexibilité pour les voyageurs.

Mis en place depuis Septembre 2014 en connexion avec la place du 10 Septembre et la Gare de Pompey, les lignes Flexo 4,5 et 6 sont un complément au système de transport régulier (Lignes TED, SUB et LeSIT) :

<u>Schéma de fonctionnement des lignes FLEXO 4,5 et 6</u>



A7 - Accompagner l'adaptation de l'offre METROLOR à l'arrivée du TGV

L'arrivée du TGV avait été l'occasion de restructurer globalement et le METROLOR et les réseaux routiers en correspondance dont le réseau LeSIT du Bassin de Pompey. Cette articulation réseau urbain – TER a encore été renforcée dans le cadre du nouveau schéma de l'intermodalité sur le Bassin de Pompey avec une d'attention particulière à la qualité des correspondances offertes.

Cependant, dans le chaînage complet « réseau urbain – TER- TGV », l'articulation des horaires TER avec ceux du TGV en gare de Nancy n'est pas systématiquement assurée pour les TER desservant les haltes du Bassin de Pompey. Ainsi, tant les habitants que les acteurs économiques du territoire pointent cette amélioration nécessaire. **Le Bassin de Pompey sera donc attentif à ce que le projet de cadencement du TER 2016 menée par le Conseil Régional de Lorraine prenne bien en considération la connexion du Bassin de Pompey au TGV via le TER.**

A8 - Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échange intermodal" et la restructuration des réseaux de transports collectifs

L'étude d'opportunité et de faisabilité du PEM en cœur de Bassin a été confiée au cabinet INEGROP en 2010 et réalisée de manière concertée avec l'ensemble des AOT (CRL, CG54, SMTSN).

Elle a permis de démontrer l'intérêt de ces équipements sur le Bassin de Pompey et de d'identifier des pistes de positionnement optimum du point de vue de l'organisation du système de transport, de la proximité des pôles générateurs de trafic (en particulier le Parc Eiffel Energie) et des projets de développement urbain dont le site de « la pointe Eiffel » à Pompey.

L'étude a également défini autour de cet équipement une organisation nouvelle des réseaux routiers (LeSIT, SUB et TED) mise en œuvre en 2013 et 2014. Ce futur PEM s'inscrit comme un équipement de développement du TER sur le Bassin de Pompey au sein d'un réseau de haltes communales.

La gare de Liverdun du fait de son positionnement sur l'axe Toul-Bassin de Pompey – Nancy et l'axe Toul-Bassin de Pompey – PAM/Metz fera également l'objet d'un aménagement de type PEM, en lien avec le projet d'aménagement Saint Gobain –Lerebourg.

A9 – S'engager dans la réflexion "Tram- train" avec la CUGN et la Région Lorraine

Le Bassin de Pompey s'est pleinement investit dans les travaux de réflexion sur la perspective du tram-train sur le secteur de l'aire urbaine de Nancy. Ce groupe de travail, rapidement devenu « Groupe partenarial de coordination des mobilités » a dépassé la dimension technologique du tram-train pour aborder la problématique du transport et de la mobilité au sens large.

Les conclusions sur la réflexion dite « tram-train » ont amené le Bassin de Pompey à confirmer son attachement au développement de l'axe de transport Pompey-Nancy avec l'aménagement notamment de sites propres pour améliorer la performance des services

de transport. Quant au projet de « tram-train », le Bassin de Pompey s'est déclaré favorable à sa réalisation à condition que celui assure une connexion de Nancy jusqu'au cœur du Bassin de Pompey (Pompey-Frouard) et non pas seulement au Sud du territoire.

A cette occasion la coopération du Bassin de Pompey et du Grand Nancy a été renforcée avec notamment la réalisation commune de l'Enquête Ménage Déplacements en 2012.

B1 -Mise en service du nouveau pont de Pompey

Depuis 2008, le nouveau pont de Pompey assure le franchissement de la voie ferrée depuis le Boulevard de la Moselle sur le Parc Eiffel Energie et la RD657 côté Pompey. Il a permis la création d'un accès amélioré depuis et vers l'A31 et l'échangeur de Custines, fluidifiant le trafic en provenance et destination du parc d'activités et désenclavant l'accès Nord du Bassin de Pompey.

B8 - Participer aux démarches d'études des axes Frouard-Liverdun et Toul-Dieulouard

Mené par le Conseil Général de Meurthe et Moselle, le projet d'aménagement du contournement Frouard Liverdun a abouti le 15 Mai 2009 à une Déclaration d'Utilité Publique. Le Bassin de Pompey a participé activement aux démarches d'étude a soutenu ce projet notamment par délibération du Conseil de Communauté (18 06 2009 pour le financement des études d'aménagement de la piste cyclable liée au projet et des aménagements paysagers et routiers d'accompagnement).

Concernant le barreau autoroutier Toul-Dieulouard, le Bassin de Pompey intègre cette perspective dans son schéma directeur des grandes infrastructures et se tient prête à contribuer aux réflexions liées à sa mise en œuvre.

2. **Actualiser les actions non engagées ou non terminées** (redévelopper les objectifs opérationnels et modalités de mise en œuvre)

A1 - Améliorer la vitesse des transports collectifs en partageant l'espace public

Le Bassin de Pompey a mis en œuvre cet objectif en priorisant le passage des transports collectifs rue de Nancy à Frouard (aménagement de carrefours à feu prioritaires et de voies de bus dédiées). Ces aménagements ont permis notamment au réseau SUB et TED d'améliorer leur vitesse commerciale dans la traversée de Frouard et de fiabiliser leurs horaires.

La mise en œuvre de cet objectif se poursuit par la programmation de séquences en site propre en premier lieu sur la traversée du futur écoquartier de la Croix des Hussards à Frouard. Par extension, la faisabilité d'une desserte en site propre de la zone commerciale Au Grand Air et du projet d'Aménagement « Les Vergers » à Champigneulles sera également étudiée.

A2 - Améliorer le confort des usagers

Par le renouvellement total de sa flotte de véhicules de transport par des véhicules neufs, accessibles, moins polluants et modernes (un investissement de 2.7 Million d'Euros) le Bassin de Pompey avait engagé le PDU sur une exigence élevée quant à l'amélioration des conditions de transport des voyageurs.

En 2015, une partie du parc de véhicules sera déjà de nouveau renouvelée (3 navettes) par du matériel neuf.

Futures navettes du réseau LeSIT et du service Flexo en préparation dans les ateliers DIETRICH

Cette exigence s'est poursuivie par la mise en œuvre de démarches qualité sur le service de transport avec le contrôle trimestriel de l'entretien des points d'arrêts et des conditions d'accueil des voyageurs ainsi que de leur satisfaction sur le service.

Dés 2015, le Bassin de Pompey renforcera sa démarche d'amélioration du confort des usagers par le renouvellement de l'ensemble du mobilier urbain dédié au transport et par l'aménagement des stations de mobilité aux points les plus fréquentés.

A3 - Améliorer l'information aux usagers

A l'occasion de la mise en œuvre du nouveau schéma de transport, le Bassin de Pompey a revu la conception de l'ensemble des supports de communication liée au transport avec son opérateur Keolis afin de faciliter la compréhension du fonctionnement du réseau LeSIT et de son articulation avec les autres réseaux (SUB, TED, TER). Le réseau SUB piloté par le Syndicat Mixte des Transports Suburbains a fait de même en 2009 avec une refonte de ces supports de communication et de sa charte graphique.

De plus, le Bassin de Pompey a développé en 2011 l'application smartphone « P'SIT » disponible sur iPhone et Android qui permet d'obtenir en temps réel et par géolocalisation les horaires de passage des prochains bus aux arrêts situés à proximité de l'utilisateur, de situer ces arrêts et d'intégrer le temps d'accès à ces derniers.

En 2015, le Bassin de Pompey étudie la mise en place d'un système d'information embarqué et relayé aux arrêts de bus dans l'objectif de délivrer les informations utiles aux voyageurs : ligne, destination, arrêts, information voyageur en message visuel et sonore.

A6- Améliorer la desserte des pôles générateurs de trafic et B9 - Inciter et accompagner l'élaboration de Plans de mobilité (scolaires et entreprises)

Les réseaux LeSIT et SUB Nord ont été remaniés en Septembre 2014, dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau schéma des transports sur le Bassin de Pompey. L'amélioration de la desserte des pôles générateurs de trafic a fait partie intégrante des objectifs de cette réorganisation.

Ainsi, **la zone commerciale Au Grand Air** (500 salariés, 40 000m2 de surface commerciale environ) est désormais desservie en direct par le réseau SUB Nord depuis et vers Nancy et le cœur du Bassin de Pompey a raison d'un bus par heure sur l'ensemble de la journée contre 3 service par jour auparavant.

De même, **le parc d'activités Eiffel Energie** (4 500 salariés, 120 entreprises) dispose depuis Septembre 2014 d'une ligne Flexo dédiée. Le Flexo 5 dessert donc l'ensemble des entreprises du parc avec une fréquence doublée par rapport à la ligne C : tous les TER en gare de Pompey sont connectés et la prise en charge des voyageurs se fait désormais directement au droit de la descente du quai à Pompey. De plus, un service spécifique a été mis en place sur les heures de pause déjeuner à destination des centres villes à proximité (Pompey, Custines) et du centre commercial Au Grand Air de Frouard.

Le Bassin de Pompey a réalisé en concertation avec les entreprises locales et leur association (Val de Lorraine Entreprendre) un Plan de Déplacements Inter Etablissements sur le Parc Eiffel Energie. Avec plus de 4 500 salariés, 120 employeurs dont la Communauté de Communes, le parc Eiffel Energie est un pôle générateur de trafic majeur sur le territoire.

Sur la base d'une enquête approfondie sur les habitudes et contraintes de déplacements des salariés des entreprises du parc d'un échantillon représentatif (30%) , le PDIE définit en partenariat avec notamment l'ADEME, les AOT, la Chambre de Commerce et la CARSAT un ensemble de mesures en faveur :

- du développement des transports collectifs
- de la pratique de modes actifs
- de la maîtrise des déplacements automobiles
- du développement des autres formes de « mobilité » liées au travail

Ce plan d'actions 2012-2016 est à 75% réalisé en 2014 :

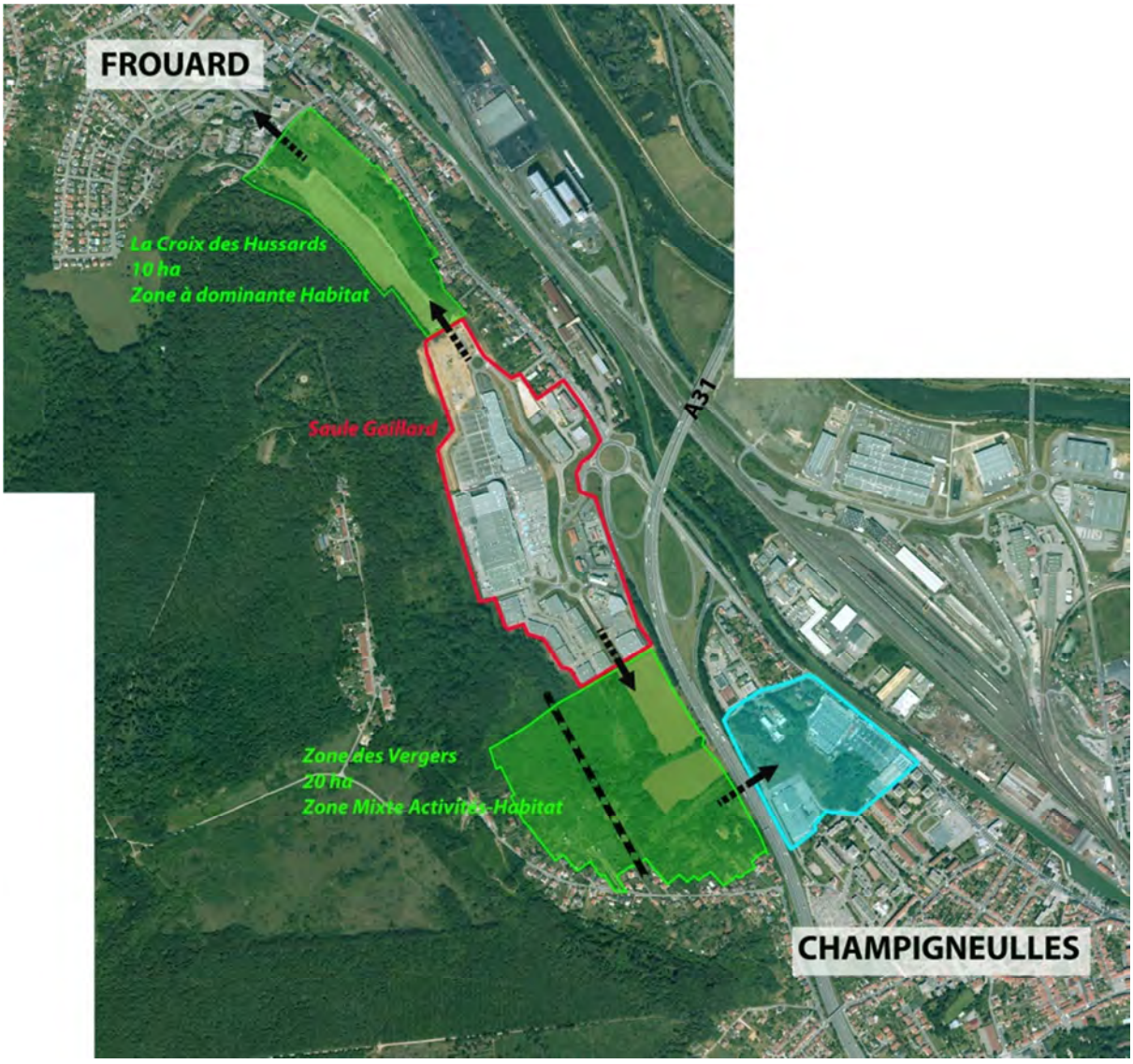
Familles	CT (Sept 11 – Sept 12)	MT (Sept 12-Sept13)	LT (2013-2016)
DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	**1 / Campagne de d'information et de communication** sur les services de transports collectifs existant (réseaux, tarifs, horaires etc.). Création de supports et mini-site internet dédié 2 / Création d'un **système d'information multimodal régional** accessible en ligne	**7 / Augmentation de la fréquence et réaménagement** de la ligne de desserte des entreprises du parc en rabattement TER, SUB et SIT 8/ Travaux **d'aménagement des arrêts de bus** du parc **9 / Cadencement de l'axe Nord-Sud** de Pompey à Nancy-centre 10 / Amélioration de **l'accès aux infrastructures de transport national** et international (TGV et aéroport) 11 / Implantation de panneaux d'information dynamique (gare et TC) sur le parc	**18 /Création d'un pôle d'échanges multimodal** au cœur du parc, avec accessibilité à tous les réseaux de transports collectifs, augmentation de la fréquence du TER METROLOR et présence de service vente et conseil
DÉVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS	**3 / Campagne d'information et de communication** sur les infrastructures cyclables existantes (plan des pistes, temps de parcours etc.)	12 / Création de **stationnement « cycles »** en entreprise et dans les centres villes à proximité du parc 13/ Mise en œuvre de politique interne d'incitation à l'utilisation des modes alternatifs	**19 / Développement du réseau de pistes cyclables** et voies vertes sur le parc d'activité
MAÎTRISER LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES	4 / Mise en œuvre de la **plate-forme de covoiturage** du syndicat mixte des transports suburbains sur le parc 5 / Installation de **borne de recharge des véhicules électriques** sur le parc	14 / création d'aires de stationnement « relais » pour covoiturage et accès aux transports 15 / Organisation de sessions « inter entreprise » de **formation à la sécurité routière et à l'écoconduite** 16 / Etudier l'optimisation et la mutualisation des **flottes de véhicules professionnelles**	20 / Système de mutualisation des flottes professionnelles
DÉVELOPPER LES AUTRES FORMES DE « MOBILITÉ » LIÉES AU TRAVAIL	6/ Acquérir et déployer une application « smartphone » gratuite d'information en temps réel et géolocalisé de l'offre de TC disponible	17 / Etudier la création d'un **service de télé/visio conférence mutualisé**	21 / Service mutualisé de télé/visioconférence

Une actualisation du PDIE sera réalisée en 2015 et devra s'appuyer sur une nouvelle concertation avec les entreprises.

Certains thèmes seront à redévelopper (électromobilité, services mutualisés), de nouveaux thèmes seront également proposés et en particulier celui du transport des marchandises et la logistique urbaine pour lequel un groupe de réflexion spécifique sera créé. Enfin, le périmètre du PDIE sera élargi à la zone commerciale du Grand Air (500n salariés environ) et une nouvelle enquête mobilité sera réalisée en 2015 auprès des salariés et en collaboration avec les entreprises.

Deux projets majeurs de développement urbain encadrent au Nord et au Sud la zone commerciale Au Grand Air : d'une part la réalisation de l'écoquartier de « la croix des Hussards » à Frouard et d'autre part le projet de la « zone des Vergers » à Champigneulles. L'ensemble représente un programme d'environ 400 logements et l'extension de la zone commerciale, créant un nouvel axe urbain dense et mixte au Sud-Ouest du Bassin de Pompey, reliant le quartier de la Penotte à Frouard à celui des Mouettes à Champigneulles. Ce nouvel « arc Sud-Ouest » relie les secteurs de plus forte densité et d'intensité commerciale sur le territoire.

Arc Sud-Ouest de développement



Ces projets d'aménagements, dans lesquels la gestion des déplacements est une priorité, nécessiteront à terme la création d'un nouvel axe de desserte par les transports en commun pour proposer aux futurs habitants une offre performante de transport. Ce nouvel axe permettra de développer la desserte de la zone commerciale Au Grand Air. L'aménagement d'un site propre favorisera la performance et l'attractivité du service et de ces nouveaux quartiers.

B2 - Elaboration des Schémas d'Accessibilité Multimodale (SAM)

L'accessibilité d'un territoire urbain ne peut plus être aujourd'hui réduite à un mode particulier. Toute approche d'aménagement, de travaux, de développement, doit prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement : modes motorisés, modes actifs, modes collectifs, et des publics : automobilistes, cyclistes, piétons, PMR.

Les Schémas d'Accessibilité Multimodale n'ont pas de valeur réglementaire mais vise à systématiser et à partager l'approche multimodale en amont de chaque projet d'aménagement et avec tous les acteurs concernés. Les enjeux dans la réalisation de ces schémas sont :

- Un meilleur partage de la voirie et des espaces publics en faveur des modes doux et des PMR
- Une amélioration de la sécurité de tous les usagers, notamment par une maîtrise des vitesses de circulation
- Une amélioration de l'organisation du stationnement en vue de réduire le stationnement automobile gênant, et de faciliter celui des vélos

La méthodologie d'élaboration des SAM repose sur une réalisation en deux temps :

- Un diagnostic général permettant la meilleure prise en compte sur un secteur donné des problématiques de déplacements : les flux, le trafic routier, la desserte par les transports collectifs, par le réseau cyclable, le stationnement, l'accessibilité aux PMR
- Un plan d'actions précis, opérationnel et partagé sur chacun de ces thèmes qui décline les objectifs du PDU, de façon adapté au périmètre

L'enjeu étant :

- d'assurer la meilleure prise en compte de ces problématiques dans chacun des projets d'aménagement,
- de définir les solutions de mise en œuvre adaptées

Sur la période écoulée du PDU, 2 SAM ont été réalisés : l'un sur le centre-ville de Pompey en amont de l'aménagement de la rue des Jardins Fleuris et l'autre sur le centre-ville de Frouard. La concertation doit être renforcée dans la réalisation des SAM avec l'ensemble des acteurs concernés.

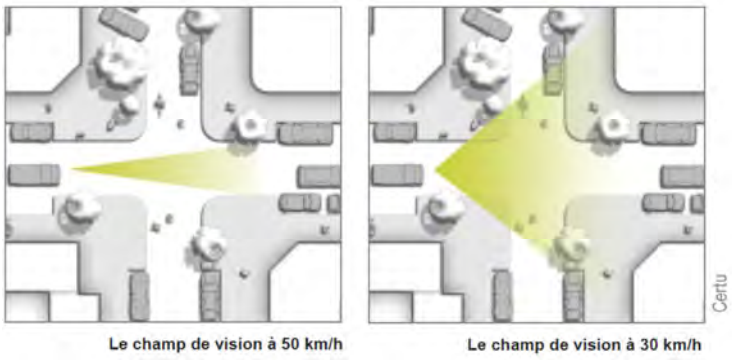
Les SAM, décrivant un état des lieux, la prise en compte des objectifs PDU et les mesures concrètes de mise en œuvre seront réalisés sur les secteurs à enjeux et les Pôles Générateurs de Trafic (PGT) et devront être pris en compte en amont de chaque projet de travaux et d'aménagement et partagés avec l'ensemble des acteurs dont la maitrise d'œuvre travaux, les représentants de la commune et des services et commerces concernés.

B3 - Réduire les vitesses de circulation & B4 - Hiérarchiser le réseau de voirie

L'enjeu de réduction des vitesses de circulation est double : améliorer la sécurité et la qualité de l'air.

La sécurité routière est essentiellement corrélée aux vitesses de circulation. Ces dernières conditionnent par exemple les distances de freinage et le champ de vision du conducteur. La vitesse en ville est liée au moins à 3 facteurs :

- Le trafic routier et les éventuels phénomènes de congestion (la vitesse moyenne de circulation en ville se situe en réalité entre 15 et 20 km/h)
- La règlementation en vigueur, la signalisation (zones 30 notamment) et les aménagements qui accompagnent cette réglementation
- Les usages des conducteurs et le respect ou non-respect des limitations



Le champ de vision à 50 km/h Le champ de vision à 30 km/h

L'ensemble des aménagements réalisés par la Communauté de Communes a contribué à diminuer les effets de vitesses excessives en traversées urbaines. On peut citer par exemple l'aménagement des plateaux et traversées piétonnes de la RD90 à Frouard ou de la rue des Jardins Fleuris à Pompey.

Cette modération de vitesse est cependant difficile à mesurer et les résultats en matière d'accidentologie urbaine témoignent surtout de phénomènes ciblés comme la surmortalité des 2 roues de plus de 125 cm3.

Contrairement à certaines idées reçues, en milieu urbain, la diminution de la vitesse moyenne du flux de véhicules n'impacte que très faiblement le débit de circulation. Néanmoins, certains axes du territoire font face à une congestion accrue sur des périodes ciblées (entrée Sud de Frouard notamment).

Aussi, en déclinaison du schéma des grandes infrastructures, un plan global de circulation routière devra être défini sur l'ensemble du territoire, en intégrant les projets de développement urbain à moyen et long terme, de création d'équipement et d'infrastructures nouvelles. Il précisera la hiérarchisation des axes en fonction de leur vocation (transit, desserte de proximité) et les modalités d'aménagement de référence associé à chacun : limite de vitesse, zones 30, insertion de voies cyclables, signalisation etc.

B5 - Mettre en cohérence les documents d'urbanisme

Le Bassin de Pompey et les communes procèdent à la mise en cohérence des documents d'urbanisme avec le PDU et le SCOTSUD54, adopté le 14 Décembre. A l'occasion de la révision des PLU communaux en particulier, les Personnes Publiques Associées (PPA) accompagnent les communes dans la prise en compte des orientations, objectifs et prescriptions du PDU et du SCOT en matière de déplacements, d'environnement et d'urbanisme durable.

Situation des communes du Bassin de Pompey au regard de leur document d'urbanisme

Communes	Type de document	Date d'approbation	Evolution du document	Procédure en cours	Calendrier prévisionnel
Bouxières-aux-Dames	PLU	10/02/2010	Modification 17/09/2012		Révision générale envisagée
Champigneulles	POS	24/06/87	Révision 18/02/93 et 23/02/2001 Modification 1/06/95, 13/02/97 et 11/04/2005	DCM du 2/07/2014 prescrivant la révision du POS en PLU	Date limite 27/03/2017
Custines	PLU	19/06/08	Modification 30/07/2010 Révision partielle 23/02/2012 Modif simplifiée		
Faulx	PLU	10/07/08	Modif. simpl. 24/08/11 Mod. simpl. en cours		
Frouard	PLU	12/04/07	Modif. 14/12/08	Révision générale 16/06/2010	Approbation au 1er semestre 2015
Lay-Saint-Christophe	POS	22/02/77	Révision 02/02/99 Modifications 19/12/2000, 30/06/04, 21/12/2009 Modif. et révision simpl. 21/12/2009	Révision générale du POS en PLU DCM 11/04/2011	Approbation probable fin 2014 courant 2015
Liverdun	PLU	23/02/2011	Modif. 29/02/12	Mise en révision DCM 29/06/11	Approbation probable courant 2015
Malleloy	POS	04/03/1977	Révision 29/09/99 Modif. 17/07/00, 24/04/02, 21/05/07	Révision du POS en PLU, DCM 17/06/2013	Date limite 27/03/2017
Marbache	PLU	24/11/06			
Millery	PLU	24/12/10	Modif. 14/11/13		
Montenoy	POS	09/12/82	Révision 04/11/94		
Pompey	PLU	12/12/13			
Saizerais	PLU	10/10/07	Révision simpifiée. 09/12/09, Modif. 09/12/09		

B6 - Définir un plan de stationnement

Les centres urbains et les pôles générateurs de trafic devront faire l'objet de plans de stationnement reposant sur plusieurs critères :

- un meilleur partage de la voirie et de l'espace public en faveur des transports collectifs, des modes doux et des PMR,
- Un maintien de l'offre globale hormis des besoins spécifiques liés à de nouveaux équipements ou logements
- le développement du jalonnement d'accès aux lieux de stationnement,
- la réservation d'emplacements dédiés aux livraisons

La compétence stationnement est aujourd'hui partagée entre les communes (stationnement de voirie) et la Communauté de communes (parc de stationnement).

Les plans de stationnement devront donc être définis en concertation avec les communes et se décliner sous forme cartographique, précisant notamment le type de stationnement, la localisation des emplacements spécifiques (zone bleue, PMR, livraison, vélos et 2 roues motorisés). Une attention particulière sera portée aux parcs-relais, indispensables à l'évolution des haltes TER et à l'aménagement des pôles d'échanges. Ils devront également permettre de favoriser le développement du covoiturage.

B7 - Améliorer la circulation des poids lourds

Le parc d'activités Eiffel Energie est composé de plusieurs grandes entreprises et de grandes infrastructures de transport (Port de Frouard, plateforme logistique) qui génèrent pour le fonctionnement de leur activité du trafic de poids lourd. La proximité directe de l'A31, des voies ferrées et de la Moselle est un atout majeur pour l'attractivité de ces acteurs économiques et le bon développement de leurs activités.

Le Bassin de Pompey a renouvelé entièrement la signalétique et le jalonnement sur le parc Eiffel Energie afin de faciliter le cheminement des poids lourds sur le secteur et d'éviter les véhicules « perdus ». Des aires de stationnement et d'information ont été aménagées à différents points stratégiques d'entrée sur le parc.

Dans le cadre du développement du port de Frouard et de la plateforme tri-modale, le Bassin de Pompey sera attentif au maintien d'une fluidité de circulation pour les poids lourds et à la bonne accessibilité des équipements et infrastructures de logistique. Cet enjeu fera partie intégrante de la feuille de route du groupe de travail partenarial « marchandises & logistique urbaine » qui sera proposé aux acteurs économiques (cf. nouvelles actions).

C1 – Développer les liaisons cyclables & C4 - Développement du stationnement vélo

En agissant en réduction du trafic routier la pratique du vélo est facteur d'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie. C'est également un facteur d'amélioration de la santé des personnes en tant que pratique sportive ponctuelle ou régulière. Pour favoriser ce développement, le Bassin de Pompey aménage des itinéraires cyclables, destiné aux loisirs et au sport mais également à un usage quotidien et a défini un Contrat Local de Santé (CLS) qui intègre ces enjeux.

La Communauté de Communes s'assure de la bonne mise en œuvre des prescriptions du PDU dans les PLU et projet de construction en matière de politique cyclable. En effet, la construction de logements neufs doit prévoir du stationnement pour les 2 roues et les PLU fixer des normes minimales pour le stationnement des vélos applicables aux différents types de construction, tenant compte de la situation géographique et de la morphologie urbaine du secteur concerné. Ces normes doivent se référer aux principes suivants :

- Logements individuels : pas de norme,
- Logements collectifs : un emplacement pour 70 m2 de SHON (Surface Hors Oeuvre Nette) avec un minimum d'un emplacement par logement,
- Lieu de travail : 1 emplacement pour 10 salariés,
- Etablissement scolaire : 1 emplacement pour 10 élèves,
- Etablissement recevant du public : 1 emplacement pour 10 personnes comptées dans l'effectif admissible.

Le Bassin de Pompey poursuit a mise en œuvre du Schéma Directeur des Voies Douces intégré au PDU. Pour une approche complète, le stationnement dédié aux cycles doit être développé et notamment en milieu urbain, sur l'espace public, mais également sur les pôles d'emplois et dans les entreprises. Ainsi, l'aménagement des stations de mobilités (cf. nouvelles actions) intègrera des stationnements cycles sécurisés, facilitant également la combinaison du vélo avec les transports en commun.

Dans le cadre l'enquête mobilité des salariés réalisée dans le cadre du PDIE du parc Eiffel Energie :

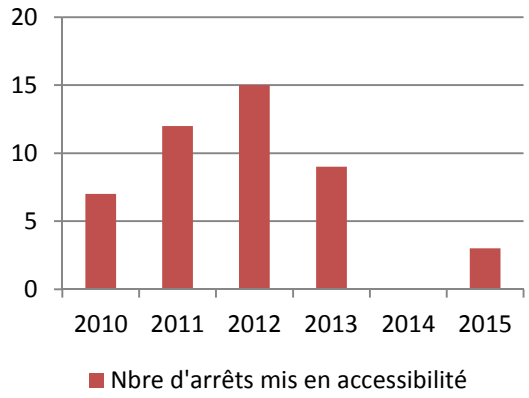
- *Plus de 76% des personnes interrogés déclarent disposer d'au moins 1 vélo adulte à domicile*
- *Mais seulement 1% des personnes interrogées ont déclaré se rendre sur le lieu de travail à vélo*
- *Le potentiel de report sur le vélo est estimé à 7.5% (proximité, contraintes sur déplacement)*

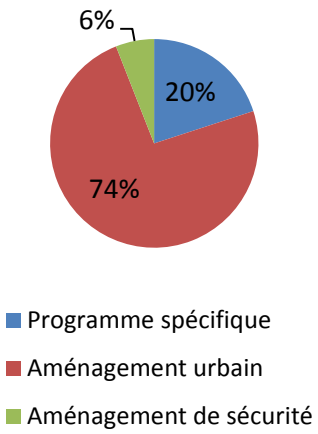
C5 - Mise en accessibilité du réseau de transports en commun et de voirie

Le Bassin de Pompey a adopté en 2010 son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports et son Plan de Mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics. Ces documents ont permis de définir :

- Les orientations quant à la mise en accessibilité du transport public et de l'espace public
- Les modalités techniques de la mise en accessibilité de l'espace public, des arrêts de bus et des véhicules

En 2014, tous les véhicules de transport du réseau LeSIT sont accessibles aux PMR (plancher bas, abaissement hydraulique, palette, signalétique etc.) ; le parc du réseau SUB Nord également et la très grande majorité des TER. **Depuis 2010, 46 arrêts ont été mis aux normes soit 19% des points d'arrêts et 28,3% de la fréquentation des réseaux de transport,** majoritairement du fait d'un programme conséquent d'aménagement urbain.





La mise en accessibilité de l'espace public (mobilier, trottoirs, largeurs, devers, signalisation etc.) est systématique à l'occasion de chaque opération d'aménagement et de voirie.

La poursuite de la mise en accessibilité en particulier de l'espace public est nécessaire et s'inscrit dans une politique publique au long terme et systémique (en lien avec le transport, l'habitat, la gestion du patrimoine et des équipements, la communication). Le programme « stations de mobilité » permettra la mise aux normes de 20% supplémentaires de la fréquentation des réseaux de transport pour atteindre environ 50% de la fréquentation globale.

Liste des arrêts mis aux normes en 2015

Commune	Arrêts	Réalisation	Programme
Bouxières	Arcades S1 (vers Custines)	2011	Aménagement de sécurité
Bouxières	Arcades S2 (vers Bouxières)	2011	Aménagement de sécurité
Bouxières	St Antoine (Bouxières)	2010	Aménagement urbain
Bouxières	Clairjoie (Bouxières)	2011	Programme spécifique
Champigneulles	Philippe Martin	2011	Aménagement urbain
Custines	Guingot (Custines)	2012	A.U. 1 quai
Custines	Collège Louis Marin S1 (vers Montenoy)	2010	Aménagement urbain
Custines	Collège Louis Marin S2 (vers Custines)	2010	Aménagement urbain
Custines	Cimetière S2 (vers Custines)	2010	Aménagement urbain
Custines	Chaumière (Custines)	2012	Aménagement urbain
Custines	Cimetière S1 (vers Montenoy)	2012	Programme spécifique
Faulx	Mairie S 2 (vers Custines)	2012	Aménagement urbain
Frouard	Grand Air (Frouard)	2012	Programme spécifique
Liverdun	Place Nationale S2 (vers Frouard)	2013	Aménagement de sécurité
Liverdun	La Source S2 (vers Pompey)	2010	Aménagement urbain
Liverdun	Grandville S1 (vers Liverdun)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Grandville S2 (Vers Pompey)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Gravelotte S1 (vers Liverdun)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Gravelotte S2 (vers Pompey)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Lasalle S1 (vers Liverdun)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Lasalle S2 (vers Pompey)	2011	Aménagement urbain
Liverdun	Longues Raies (Liverdun)		Arrêt supprimé
Liverdun	Beau site S1 (vers Frouard)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne
Liverdun	Beau site S2 (vers Liverdun)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne
Liverdun	Mozart S1 (vers Frouard)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne

Liverdun	Mozart S2 (vers Liverdun)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne
Liverdun	Rameau (ex Rond Chêne) S1 (vers Frouard)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne
Liverdun	Rameau (ex Rond Chêne) S2 (vers Liverdun)	2013	Déplacement arrêt quartier Rond Chêne
Liverdun	Champagne S2	2012	Programme spécifique
Liverdun	Chapelle bel amour S2 (vers Pompey)	2012	Programme spécifique
Liverdun	CES Grandville (Liverdun)	2010	Programme spécifique
Liverdun	Champagne S1	2012	Programme spécifique
Liverdun	Chapelle bel amour S1 (vers Saizerais)	2012	Programme spécifique
Malleloy	Moulin S1 (vers Montenoy)	2015	Aménagement urbain
Malleloy	Moulin S2 (vers Custines)	2015	Aménagement urbain
Malleloy	Centre S2	2015	Aménagement urbain
Marbache	Grande Chevreuse S1	2012	Aménagement urbain
Marbache	Grande Chevreuse S2	2012	Aménagement urbain
Marbache	Petite Chevreuse S1	2012	Aménagement urbain
Marbache	Petite Chevreuse S2	2012	Aménagement urbain
Pompey	Citéentreprises (Pompey)	2010	Aménagement urbain
Pompey	Gasser (Pompey)	2011	Aménagement urbain
Pompey	Jeuyeté (Pompey)	2012	Aménagement urbain
Pompey	Leclerc (Pompey)	2013	Aménagement urbain
Pompey	Hôtel de ville (Pompey)	2013	Aménagement urbain
Pompey	Septembre (Pompey)	2011	Programme spécifique
Saizerais	Les Vignes (Saizerais)	2012	Aménagement urbain

3. Intégrer de nouvelles actions, liées à l'évolution du contexte d'une part mais également aux perspectives et dynamiques de développement du Bassin de Pompey

A. L'AMENAGEMENT DES PEM ET DES STATIONS DE MOBILITE URBAINE

En 2011, l'étude d'optimisation du système de transport du Bassin de Pompey a mené à la programmation de 2 volets d'actions :

- **La réorganisation des réseaux routiers (**LeSIT, SUB, TED), en connexion au TER, par une redistribution des axes de desserte et la suppression des effets de doublons (mise en œuvre depuis Septembre 2014)
- **L'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en cœur de Bassin**, sur le site de la Pointe Eiffel à Pompey

Cette étude et la réflexion partenariale qui l'a accompagnée ave l'ensemble des AOT, a conduit le Bassin de Pompey à projeter :

- La hiérarchisation et la modernisation de son réseau de haltes ferroviaires
- La création d'un pôle d'échanges principal sur le site de la Pointe Eiffel

Pour une mobilité interterritoriale performante

Les haltes du territoire remplissent une fonction essentielle de connexion au réseau TER, offrant aux habitants une solution performante de mobilité à l'échelle du territoire régional et aux acteurs économiques locaux une solution performante d'accessibilité pour leurs salariés domiciliés essentiellement à l'échelle du SCOTSUD54.

Sans comparaison possible avec les réseaux routiers, le TER est aujourd'hui le mode de transport le plus performant pour assurer les déplacements interterritoriaux. Mais il forme une chaîne fondamentale avec les réseaux routiers qui assurent en amont l'accès aux haltes et en aval à la destination finale. Ainsi, sur le Bassin de Pompey la vitesse commerciale du TER est aujourd'hui encore pénalisée :

- Par les difficultés rencontrées pour articuler ce dernier avec les réseaux routiers
- Par l'état des infrastructures, mal adaptées aux enjeux et aux dynamiques
- Par le manque de fréquence du service notamment aux heures d'affluence

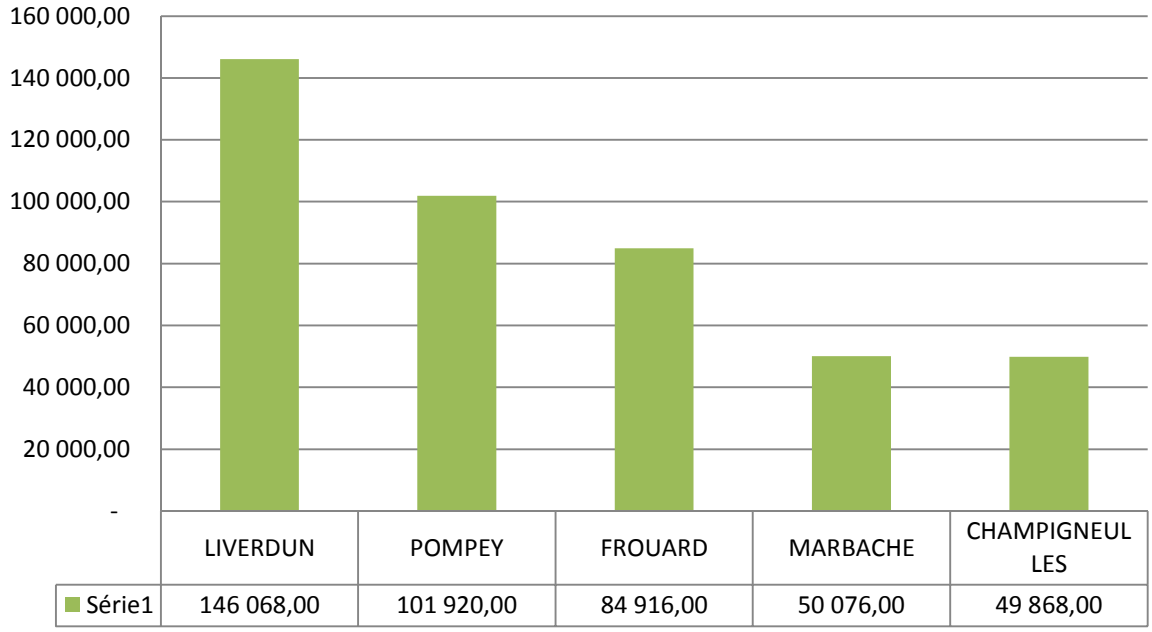
Des infrastructures à moderniser et à développer

Chacune des 5 haltes partage la nécessité de travaux de modernisation, sur les différentes composantes : Accueil de voyageurs, stationnement, intermodalité, franchissement des voies, information même si un certain nombre de travaux ont été réalisés par le Conseil Régional de Lorraine dont principalement la rénovation de la halte de Frouard (Parking, accès routier, quai de bus, ravalement de façade, parking vélo sécurisé). La halte de Liverdun a également bénéficiée de l'installation d'abris voyageurs sur quai, en « compensation » de la fermeture de l'espace d'accueil dans le bâtiment voyageur.

Les 5 haltes remplissent aujourd'hui des fonctions différentes et leur niveau de fréquentation sont également fortement nuancées :

Fréquentation des 5 haltes TER du Bassin de Pompey

Au total environ 433 000 voyageurs sont comptabilisés en 2014 sur le TER en montées/descentes sur le Bassin de Pompey.



Liverdun est toujours la halte la plus fréquentée avec près de 150 000 voyageurs par an, devant celle de Pompey. Accessible en seulement 12 minutes en moyenne, Nancy en est la destination principale (comme sur l'ensemble des haltes).

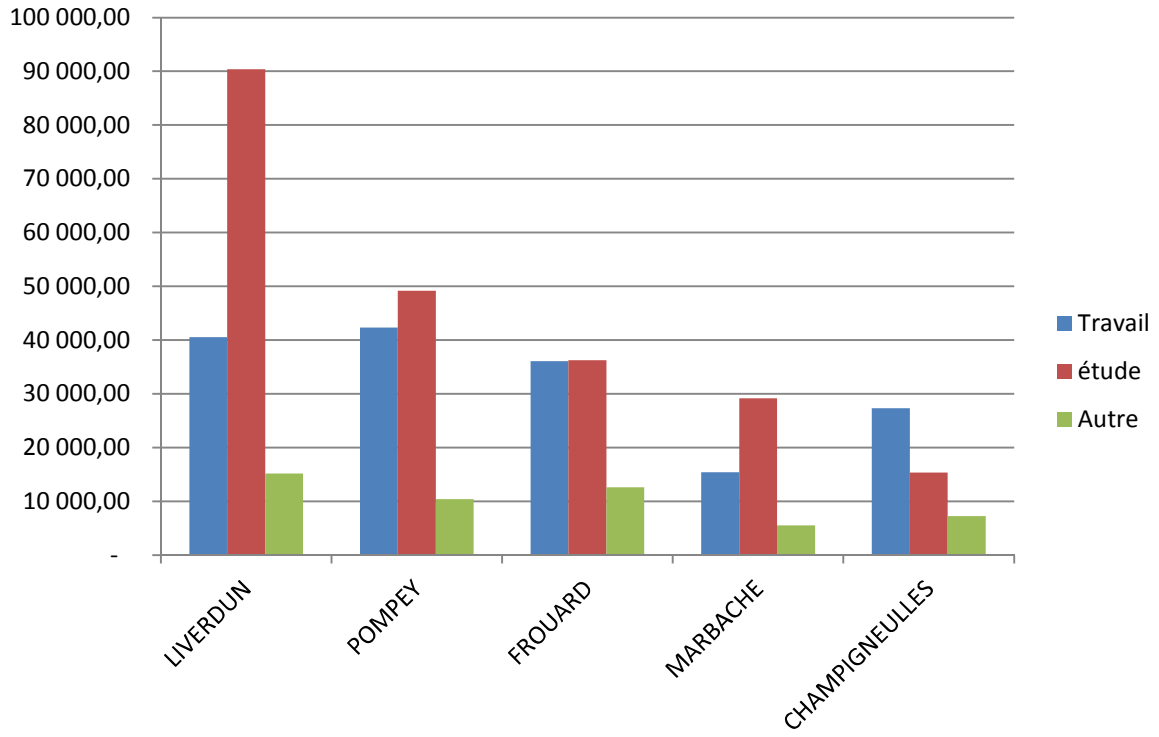
Liverdun est pourtant la halte actuellement la moins bien desservie en nombre de trains ce qui en fait une des plus efficace dans le rapport nombre de voyageurs/niveau de service.

Déjà en 2011, sur l'ensemble des gares du Bassin de Vie de Nancy (études ADUAN XXXX) Liverdun figurait en deuxième position, les haltes de Pompey puis Frouard faisant également bonne figurent :

Classement	Gare/halte	Montants/descendants par jour	Voyages vers Nancy par an	Nombre de train/jour	Soit nombre de voyageur/train	Estimation voy/an	Part des déplacements vers Nancy
1	Dombasle sur Meurthe	1 100	200 000,00	38	28,95	343 200,00	0,58
2	**Liverdun**	**572**	**125 087,00**	**20**	**28,60**	**178 464,00**	0,70
3	Rosières aux Salines	684	107 311,00	28	24,43	213 408,00	0,50
4	Varangéville Saint Nicolas de	914	180 260,00	38	24,05	285 168,00	0,63
5	Pompey	486	72 742,00	36	13,50	151 632,00	0,48
6	Pont Saint Vincent	316	45 382,00	32	9,88	98 592,00	0,46
7	Frouard	358	69 320,00	38	9,42	111 696,00	0,62
8	Ludres	286	51 814,00	34	8,41	89 232,00	0,58
9	Marbache	184	36 661,00	25	7,36	57 408,00	0,64
10	Neuves Maisons	214	33 113,00	34	6,29	66 768,00	0,50
11	Bainville s/ Madon	50	8 332,00	8	6,25	15 600,00	0,53
12	Champigneulles	134	21 961,00	24	5,58	41 808,00	0,53
13	Jarville la Malgrange	252	13 275,00	47	5,36	78 624,00	0,17
14	Messein	126	24 904,00	27	4,67	39 312,00	0,63
15	Pierreville/Xeuilly	38	4 900,00	9	4,22	11 856,00	0,41
16	Laneuveville devant Nancy	88	14 497,00	23	3,83	27 456,00	0,53
17	Houdemont	84	13 590,00	27	3,11	26 208,00	0,52
	TOTAL/MOYENNE	**346**	**1 023 149**	**29**	**11,41**	**1 836 432,00**	**0,53**

Usages : travail & études

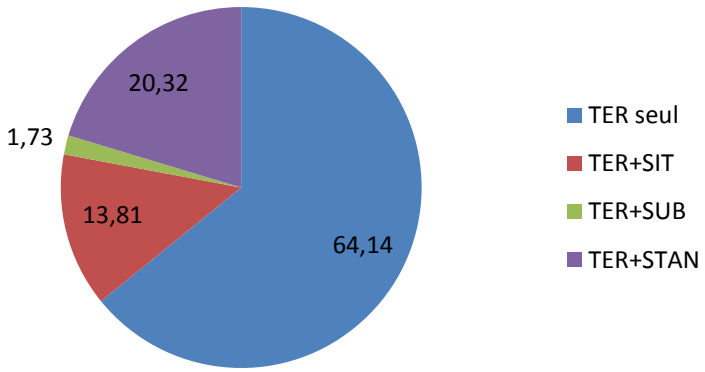
Les différences de niveaux de fréquentation entre les gares s'expliquent principalement par la concurrence de réseaux : à Liverdun seul le TER permet les voyages inter territoriaux tandis que le SUB Nord et le TED absorbe la majorité des voyageurs sur les autres haltes. Ainsi, le TER transporte une proportion de scolaires supérieure depuis Liverdun, en particulier les lycéens en direction des établissements nancéiens :



Ainsi, les voyageurs liés au motif « travail » sont plus importants à Pompey, malgré la concurrence du SUB Nord, mais la part des déplacements liés au motif « études » est deux fois plus importante à Liverdun.

NB : le Bassin de Pompey ne dispose pas de Lycée d'Enseignement Général. La population lycéenne du territoire est estimée à 1000 élèves.

Stationnement et intermodalité



36% des voyageurs du TER sur le Bassin de Pompey ont emprunté en correspondance un bus pour rejoindre leur point d'arrivée et/ou leur point de départ.

Avec une capacité de X places au total sur les parkings des haltes TER du territoire, la combinaison Véhicule Particulier (VP) + TER ne peut absorber qu'environ X% du flux quotidien de voyageurs sur le TER

Potentiel de développement

Les haltes du Bassin de Pompey connaissent donc **un niveau de fréquentation dynamique et une bonne performance** relativement à leur niveau de desserte sur le secteur. Néanmoins, le Bassin de Pompey estime que ces infrastructures possèdent un potentiel plus important encore qui pourrait être réalisé selon 4 conditions principales :

- **La rénovation et la modernisation** de ces infrastructures, l'amélioration de leurs conditions d'accès et de stationnement, l'amélioration de leur articulation au cœur de l'ensemble du système de transport
- **Le développement d'un urbanisme durable** qui privilégie l'usage du train pour les déplacements suburbains et interurbains notamment par l'aménagement d'écoquartiers à proximité des haltes dont :
    - Le site Eiffel à Pompey
    - La Croix des Hussards à Frouard
    - Saint Gobain/Lerebourg à Liverdun

  Mais également la rénovation des centres villes, la densification des cœurs d'îlots, l'adaptation de la typologie des logements au marché immobilier. Ces orientations stratégiques sont inscrites dans la politique du Bassin de Pompey dans le cadre du PLH et du Projet de Territoire.

- **Et l'adaptation de l'offre de service et d'équipement aux besoins des entreprises** locales dont le Parc Eiffel Energie et ses 4 500 salariés, la zone commerciale Au Grand Air et les autres zones d'emplois dont une faible part aujourd'hui emprunte les transports collectifs.
- **L'adaptation du niveau de service du TER METROLOR** aux enjeux et objectifs du territoire. Actuellement le niveau de service proposé n'est pas du niveau d'un territoire de 42 000 habitants et 13 000 emplois. On peut également évoquer le nécessaire aboutissement de la rationalisation du schéma des transports routiers avec les réseaux LeSIT, SUB et TED. La question particulière de la concurrence TER/SUB/TED et de leur complémentarité doit être posée et étudiée.

Aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

Le Bassin de Pompey a donc étudié l'opportunité des PEM dans la première phase du PDU et à l'occasion de cette révision intègre la réalisation de l'aménagement de ces PEM.

2 PEM sont projetés sur le territoire : celui de Pompey et celui de Liverdun, pour des enjeux différents :

Pompey-Frouard (Nancy 9 min):

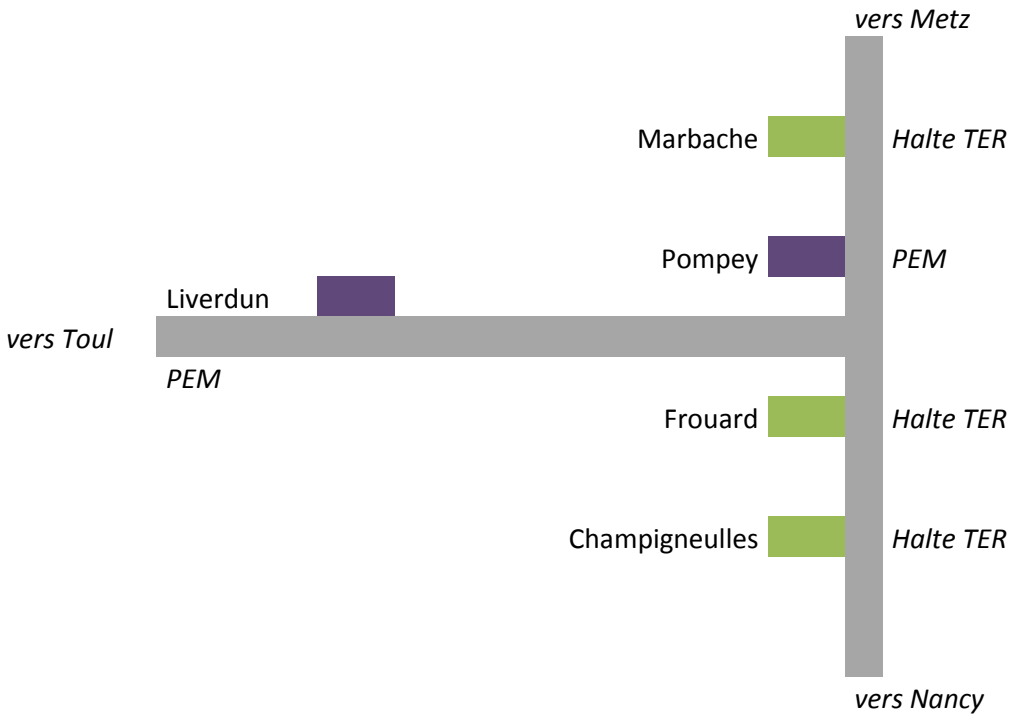
- Création d'un point central à l'échelle du territoire d'organisation de l'intermodalité (SUB, LeSIT, TED, TER)
- Desserte du parc d'activités Eiffel Energie (5 000 salariés)
- Desserte du projet d'écoquartier Eiffel (300 logements), du pôle tertiaire, du futur campus formation
- Desserte du projet d'implantation du nouveau pôle nautique de Pompey
- Création d'un parking-relais TER en entrée d'agglomération nancéienne

Liverdun (Nancy 12 min):

- Mise à niveau de l'équipement au regard de sa fréquentation actuelle
- Desserte des projets d'écoquartiers Lerebourg et Saint-Gobain
- Renforcement de l'axe Nancy-Liverdun-Toul
- Articulation de l'intermodalité TER-leSiT dans le bas-Liverdun

L'aménagement de ces PEM ne remet pas en question l'existence des autres haltes TER (Marbache, Champigneulles, Frouard) qui captent des flux à une échelle communale et dont la rénovation des conditions d'accueil des voyageurs est également un objectif.

L'organisation future de l'intermodalité et de l'offre de mobilité sur le Bassin de Pompey repose sur <u>un schéma multi-haltes hiérarchisé</u> :



Le PEM de Pompey-Frouard

Le projet d'aménagement du PEM de Pompey-Frouard est en cours de définition à travers une étude commandée par le Bassin de Pompey, menée par SNCF réseau et confiée à INGEROP, en concertation avec le Conseil Régional de Lorraine, le Conseil Général de Meurthe et Moselle, Le Syndicat Mixte des Transports Suburbains, la commune de Pompey.

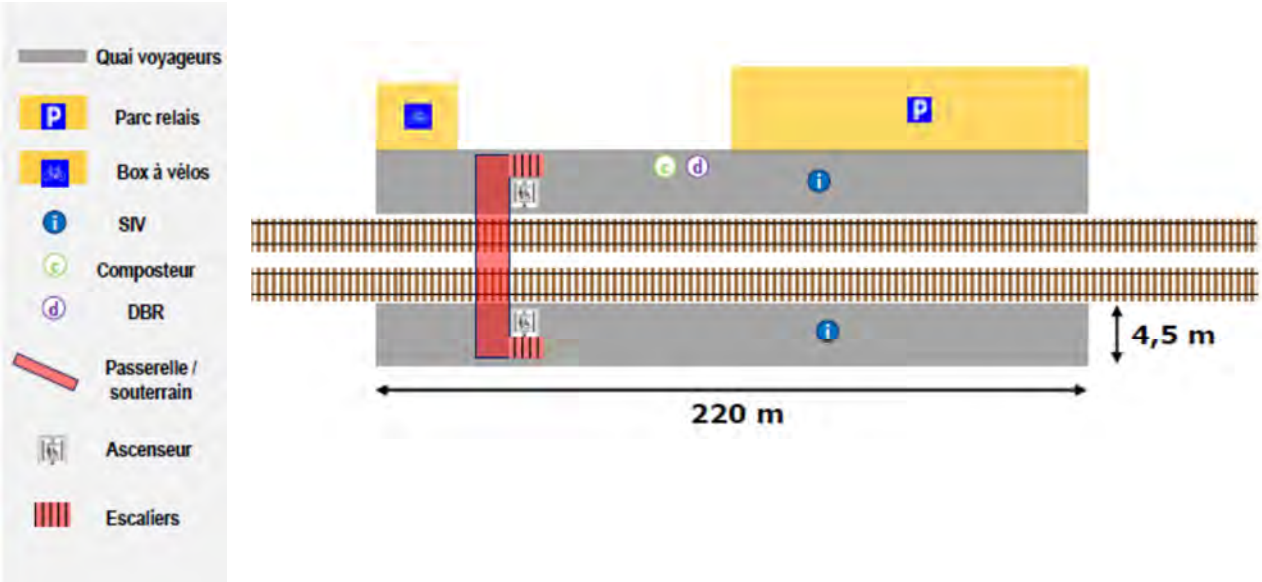
Le programme d'aménagement sera défini au deuxième semestre 2015. Il comportera a minima :

- 2 quais latéraux de hauteur 55cm et de dimensions 220m x 4,5 m
- Passerelle/souterrain équipés d'ascenseurs
- Création d'un parc relais à dimensionner
- Mise en place d'équipements (Composteur, DBR, abris signature….)
- Pôle d'échanges d'interconnexion bus

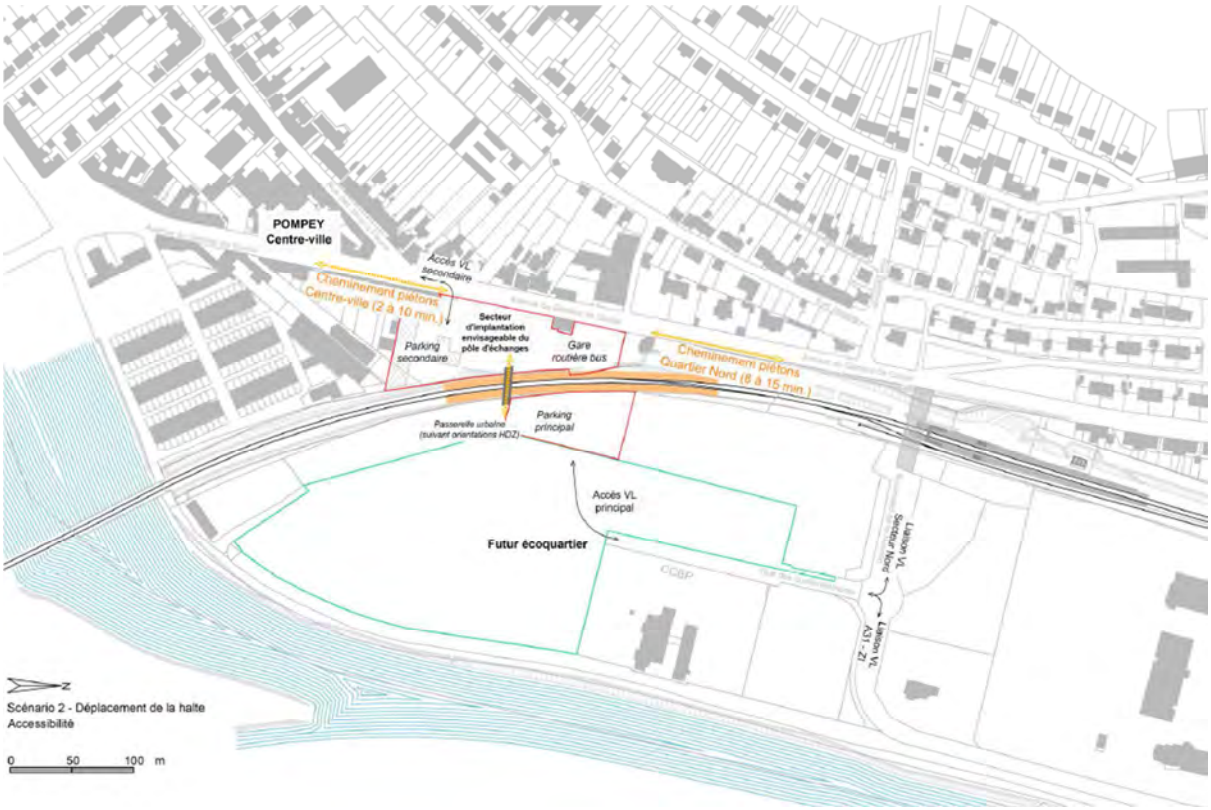
L'étude a démontré en phase 1 la faisabilité technique du point de vue ferroviaire du déplacement de la halte de Pompey au droit des anciens ateliers techniques municipaux, dans l'objectif de recentrer l'équipement par rapport au centre-ville pompéien et à l'articulation du futur écoquartier Eiffel, dans un secteur dont la maîtrise foncière est assurée.

Cette localisation permettait également de développer de nouvelles capacités de stationnement (côté parc) permettant au PEM d'assurer une fonction Parking-Relais à proximité directe de l'A31 en entrée Nord de l'agglomération nancéienne.

<u>Schéma du programme fonctionnel :</u>

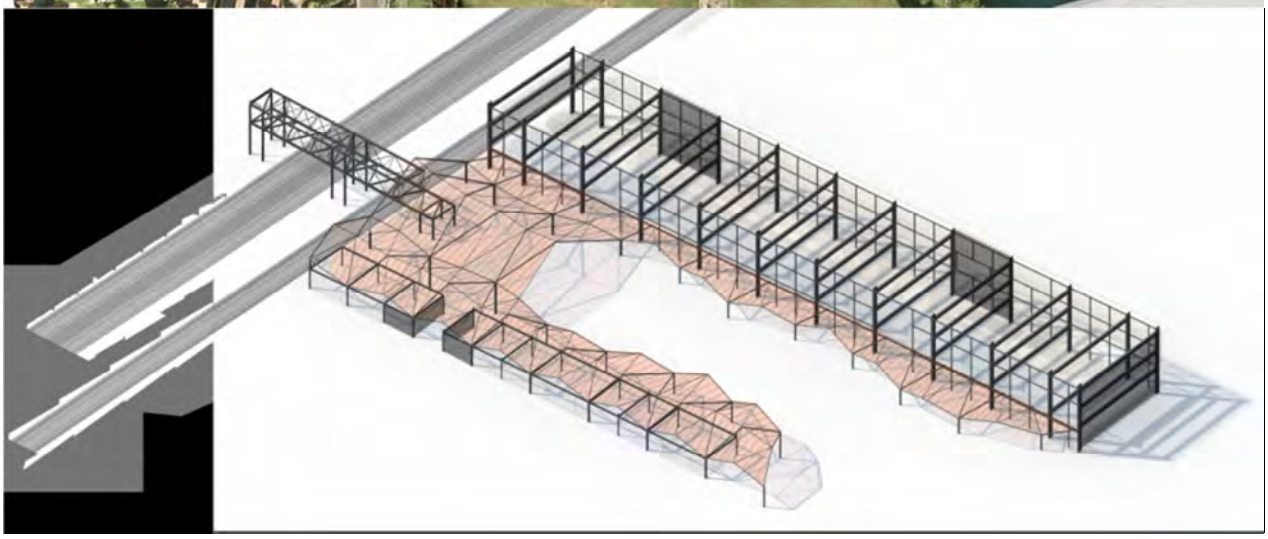


Hypothèse de déplacement et d'aménagement du PEM de Pompey-Frouard (étude SNCF Réseau, INGEROP 2014-2015)



Hypothèse de PEM Chantier GAIA 2014 / Projet Elodie/Marc/Remy

Extraits du chantier GAIA Site Eiffel 2014, concours Acier PEM de Pompey



Le PEM de Liverdun

Le projet de la halte de Liverdun fera l'objet d'une étude d'aménagement englobant l'ensemble du « quartier gare » au sein duquel on trouve notamment :

- La place de la gare
- La place François Mitterrand (Mairie)
- Des opportunités de réhabilitation d'îlots (ex centre technique/garage)

Le projet devra permettre de redévelopper des capacités de trafic TC sur Liverdun, de fluidifier la circulation sur le Bas Liverdun et notamment la Place François Mitterrand, d'optimiser une offre intermodale mode doux/TER/bus/voiture.

Ce projet de PEM intègre la perspective de reconversion et d'aménagement des sites saint Gobain et Lerebourg qui comportent des objectifs de création de logements (environ 300) et d'équipement (Port, capitainerie…).

La réalisation du PEM de Liverdun permettra la meilleure insertion de ces sites dans le tissu urbain de Liverdun et l'approche environnementale de leur fonctionnement de type écoquartier.

Projet d'aménagement ALPHAVILLE Ecoquartier Saint Gobain à Liverdun

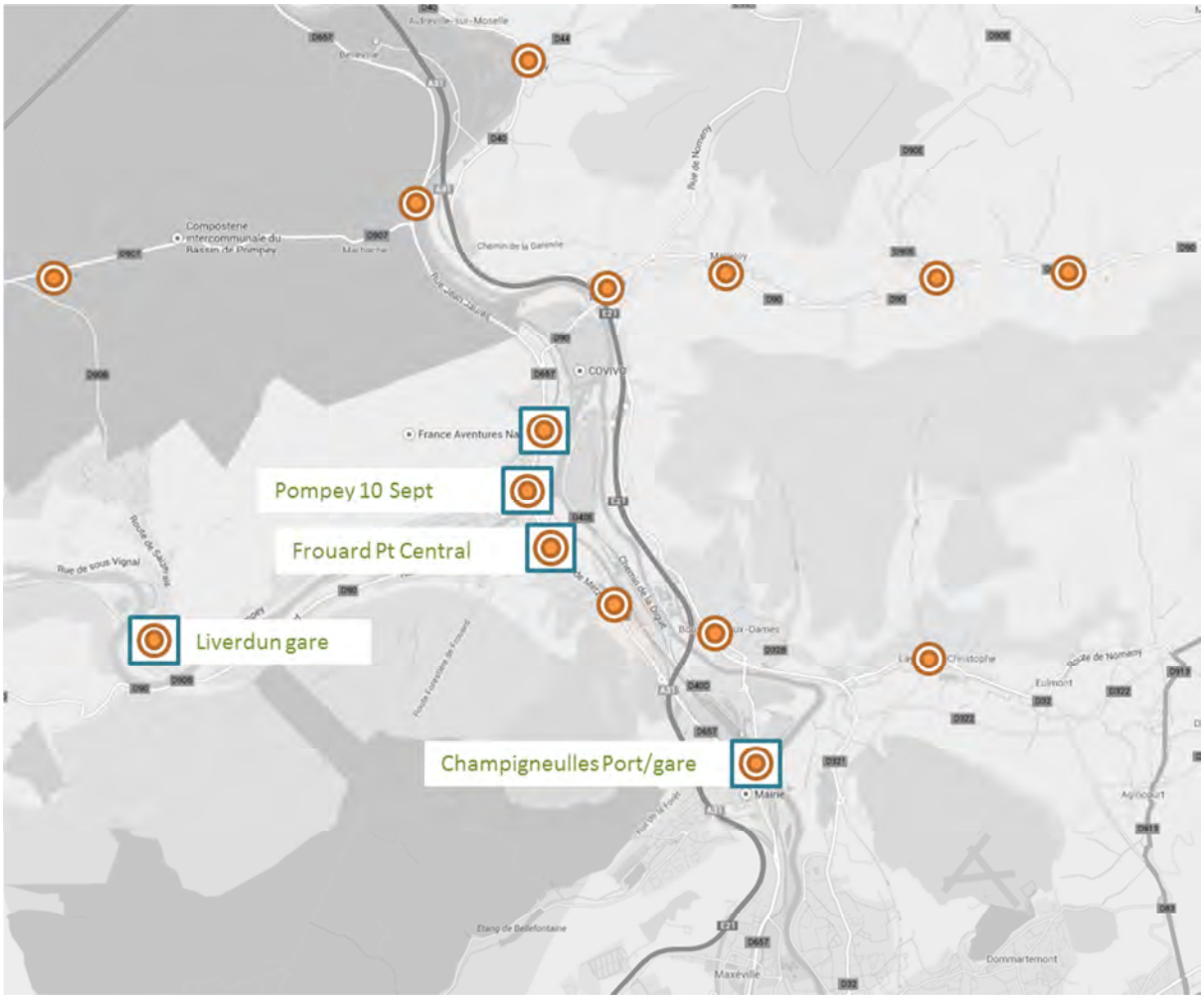
Stations de Mobilités Urbaines

Au service d'un meilleur service de transport urbain, les stations de mobilité imaginées par le Bassin de Pompey constituent de mini-pôles d'échanges localisés stratégiquement et qui rassemblent l'ensemble de l'offre de mobilité : bus /car /vélo /electromobilité/ covoiturage etc.

Partant de la nécessité d'améliorer les arrêts de bus principaux du territoire, les stations de mobilité connectent les utilisateurs aux différents modes de déplacement dans les meilleures conditions : accessibilité PMR, information dynamique, abri protégé et éclairé, nouveau mobilier.

Leur déploiement basé sur une concertation avec les communes démarrera à l'été 2015 et sur une période de 18 mois environ.

<u>Stations de mobilité urbaine : schéma d'implantation prévisionnel</u>



B. DEVELOPPEMENT DE L'ELECTROMOBILITE ET DES MOBILITES INNOVANTES

Une nouvelle dynamique économique

Depuis 2010, l'innovation en matière de mobilité est forte et constitue aujourd'hui une dynamique économique à grande échelle. Covoiturage, autopartage, véhicules électriques, applications mobiles et sites internet divers ont connu une croissance récente exponentielle, concentrent des investissements très importants de la part des grands acteurs internationaux du numérique et font naître de nombreuses startups de développement de nouveaux produits et services y compris en France (Blablacar, Drivy, UBER, etc.).

Le développement de l'électromobilité

L'électromobilité également connaît (finalement) une réelle prise sur le marché de l'automobile notamment depuis la mise en place d'une prime à l'achat conséquente. Après l'amorce initiée par AUTOLIB à Paris en 2011 (aujourd'hui près de 3 000 véhicules électriques Bluecar de Bolloré en circulation pour 200 000 abonnés), de nombreux véhicules électriques de grandes séries sont désormais commercialisés avec un succès grandissant : Nissan Leaf (120 000 ex. produits), Renault Zoé, ou encore les modèles luxe de la marque TESLA, dont le modèle S a déjà été vendu à plus de 20 000 exemplaires. Audi annonce encore récemment le virage « électrique » dans sa stratégie industrielle et commerciale. En 2014, les ventes de véhicules électriques ont globalement progressé de 20% en France.

Concernant le développement du réseau de bornes de recharge des véhicules électriques, le projet de loi relatif à la transition énergétique a été voté en première lecture à l'Assemblée nationale fin 2014 et prévoit l'implantation sur le territoire national de 7 millions de bornes d'ici à 2030.

On peut citer parmi les mesures concrètes d'application :

- La systématisation des bornes dans les bâtiments publics et privés
- L'obligation de 50% de véhicules propres au renouvellement des flottes publiques et 10% pour les loueurs et compagnie de taxi

Quels enjeux et quels besoins sur le Bassin de Pompey ?

Les enjeux économiques et environnementaux pour un territoire moins dense

Le Bassin de Pompey doit il s'intéresser aux enjeux de l'électromobilité sur son territoire ? Bien que beaucoup moins dense qu'une grande agglomération, le Bassin de Pompey connaît les mêmes enjeux généraux de mobilité :

- Préserver et améliorer l'accessibilité de son territoire par l'ensemble des modes de déplacement
- Favoriser une mobilité plus durable par le développement des transports collectifs, modes actifs de déplacement et transport non polluants
- Prévenir les publics les plus fragiles d'une précarisation énergétique de la mobilité (augmentation des prix des carburants et des coûts d'utilisation de la voiture, baisse de la mobilité individuelle).

Si les habitants du Bassin de Pompey ne sont pas moins concernés que les citadins de grandes villes par l'électromobilité, ils le sont peut-être même davantage. En effet, les ménages du Bassin de Pompey sont plus « dépendants » de leur automobile au quotidien que ceux du SCOTSUD54 de manière générale ou du Grand Nancy en particulier (à titre d'exemple) (données issues de l'Enquête Ménages Déplacements 2013) :

Indicateur de mobilité	Bassin de Pompey	SCOTSUD54	Grand Nancy
Part des déplacements automobiles (hors covoiturage)	71.3%	56.9%	49.8%
Taux de motorisation des ménages	1.46	1.25	0.97

Proportionnellement plus motorisés, les ménages du Bassin de Pompey sont donc davantage « touchés » par l'augmentation des coûts d'utilisation de la voiture, cette dernière étant souvent le mode de déplacement principal de l'ensemble des actifs du ménage. Aussi, les avantages économiques pour les ménages et environnementaux pour le territoire de l'électromobilité sont réels sur le Bassin de Pompey.

L'ONPE (Observatoire Nationale de la Précarité Energétique) souligne dans son premier rapport publié fin 2014 que la précarité liée à la mobilité et en particulier à 'l'automobile touche davantage les territoires périurbains que les secteurs urbains denses du fait d'une offre de transport moins performante et d'une dépendance accrue des ménages à l'automobile pour leurs déplacements quotidiens.

L'INSEE précise en janvier 2015 (INSEE Analyse n°10 Lorraine) qu'environ 13.8% des ménages lorrains sont en situation de précarité en ce qui concernent leurs déplacements (10,2% en moyenne en France). Les ménages jeunes, qui comptent souvent plusieurs actifs sont particulièrement vulnérables : ainsi 27% des ménages dont la personne de référence est âgée de moins de 30 ans serait concernés.

Les besoins

Les déplacements des habitants du Bassin de Pompey sont-ils « captables » par l'électromobilité ? Autrement dit la voiture électrique peut-elle couvrir les besoins des habitants du Bassin de Pompey notamment en autonomie ?

Les résultats de l'EMD révèle que :

- 77% des déplacements quotidiens ont pour point de départ ou d'arrivée le domicile
- Que 96% des déplacements se réalise au sein du périmètre du SCOTSUD54 et 58% au sein même du Bassin de Pompey
- Que la distance moyenne d'un déplacement est de 8.4 km
- Que chaque habitant réalise en moyenne entre 3 et 4 déplacements par jour

Cette première approche laisse à penser qu'une part des déplacements automobiles quotidiens des habitants du Bassin de Pompey pourrait trouver par l'électromobilité une solution performante sur les plans de la mobilité et sur le plan économique.

Cependant, la voiture électrique ne fonctionne pas sans infrastructure de recharge. Le développement des bornes de recharge est donc fondamental pour celui du véhicule électrique. Les constructeurs automobiles semblent favoriser l'installation de borne chez l'« acheteur » du véhicule mais cette stratégie se limite aux particuliers propriétaires de maisons individuelles avec garage. Or sur le Bassin de Pompey :

- 32.1% des habitants de ne sont pas propriétaires de leur logement
- 28.8% des logements sont des appartements
- 34% des logements ne dispose pas d'emplacement de stationnement privé

Ainsi, et alors que 80% des ménages du Bassin de Pompey ont au moins 1 voiture et que 40% en possède au moins 2, la collectivité pourrait accompagner et favoriser le développement de l'électromobilité sur son territoire et la rendre accessible au plus grand nombre en développant un réseau de points de recharge sur l'ensemble du territoire.

Définir des objectifs

Si les immatriculations de véhicules neufs électriques représentent aujourd'hui 13% du marché en Norvège, ce taux n'est que de 0.6% en France en 2014, malgré une dynamique réelle mais très récente.

Selon les résultats de l'EMD 2013 on dénombre 319 052 voitures possédées par les habitants du SCOTSUD54 dont 24 001 sur le Bassin de Pompey. A l'échelle du SCOT, seuls 340 véhicules électriques ont été dénombrés, effectif trop faible statistiquement pour en décrire une localisation par secteur géographique. On retiendra à ce niveau que ces véhicules ne sont pas particulièrement identifiés sur Nancy (Moselle et Madon, Toulois etc.).

Les mesures de soutien au développement de l'électromobilité sur le Bassin de Pompey doivent permettre à celui-ci de s'accélérer afin de constituer une part grandissante du parc automobile.

Construire des partenariats locaux pour mailler le territoire

Le développement du réseau de point de charge doit être défini et réalisé via des partenariats locaux avec les acteurs de l'habitat et les acteurs économiques :

- Avec les bailleurs pour l'installation de bornes de recharge dans les parkings de résidence (y compris logement social)
- Avec les promoteurs pour les inciter à prévoir les équipements dans leurs opérations futurs
- Avec les syndicats de copropriété pour les aider à installer des bornes
- Avec les enseignes commerciales, les entreprises et leurs associations pour équiper les pôles commerciaux et d'emplois
- Avec les collectivités et établissements publics pour développer les points de recharge sur l'espace public et au sein des établissements
- Avec tout acteur intéressé par la mise en œuvre de cette politique dans l'intérêt collectif

Ainsi deux types de point de charge seront à développer : les bornes privées et les bornes publiques :

Bornes privées	Bornes publiques
• Résidences de logements collectifs • Entreprises	• Stations de mobilité • Pôles d'échanges • Equipements publics • Grandes enseignes commerciales ?

Parc de Zoé et bornes de recharge au siège du Bassin de Pompey

A. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LA LOGISTIQUE URBAINE

Le transport de marchandises en développement sur le Bassin de Pompey

Avec le développement du Port de Frouard et du transport trimodal, le Bassin de Pompey connaît une nouvelle dynamique du secteur logistique déjà fortement représenté avec les entreprises du Parc Eiffel Energie sur Champigneulles et Bouxières Aux Dames.

La SASU SE3M (société d'exploitation multimodale de Meurthe-et-Moselle) a été constituée en août 2013 par la CCI de Meurthe-et-Moselle, actionnaire unique de la société. Elle a pour objet principal l'exploitation, la promotion, le développement, la valorisation économique du Terminal de Transport combiné rail-route de Champigneulles confié dans le cadre de la convention d'occupation signée entre RFF et la CCI 54, et plus largement la gestion de ports et de terminaux multimodaux.

En constante évolution tout au long de ses 40 années d'exploitation : Nancyport connaît une profonde mutation depuis 10 ans et depuis 2003, le nombre de ses clients a doublé.

Dans un contexte de transition énergétique, la voie d'eau est au cœur du dispositif : projets industriels, chantiers de construction, grande exportation. Avec un investissement de 3.5 M€ dont 600 K€ financés par la CCI 54 dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, une plate-forme conteneurs multimodale de 10 000 m² est en cours de réalisation. Nancy port s'appuiera sur le réseau commercial et de terminaux du groupe RHENUS CONTARGO. Le terminal de transport combiné (rail-route) de Champigneulles récemment attribué à la CCI 54 sera également un nouveau partenaire permettant d'optimiser les flux.

L'évolution des enjeux et du contexte de la logistique urbaine

Avec la mondialisation des échanges, le retour du commerce de proximité en ville et la montée du e-commerce, l'activité logistique est de plus en plus présente en milieu urbain. De nouveaux défis s'imposent alors aux transporteurs et professionnels de la logistique urbaine qui doivent s'adapter aux contraintes urbaines (engorgement des voies de circulation, respect des riverains…). En conséquence, un dialogue doit désormais s'engager avec les collectivités locales ; la concertation entre les entreprises de logistique et les collectivités devient incontournable.

Des bases logistiques plus loin des villes, des livraisons plus fréquentes 4 tendances observées ces dernières années (source ADUAN 2014) :

- **Les activités logistiques s'implantent de plus en plus loin des cœurs de villes**. Cette tendance s'est surtout développée ces dix dernières années et a pour causes principales le prix élevé du foncier en centre-ville et les nuisances liées au transport (qu'elles soient réelles ou supposées). Le temps d'accès à la ville étant devenu plus long, l'efficacité des tournées est moindre : **37% du coût total du transport attribué au « dernier kilomètre »**
- **Les marchandises passent plus fréquemment par des lieux de stockage ou de transit.** Les circuits sont donc allongés par cette halte supplémentaire dans le parcours du transporteur, qui doit moduler en conséquence ses plans de transport, surtout s'il possède des véhicules électriques dont l'autonomie est réduite.
- **L'organisation logistique prévoit davantage de transports en palettes ou le regroupement des chargements.** Devant la hausse du prix de l'énergie et des taxes, cette mutualisation des flux a l'avantage de réduire le trafic de poids lourds, d'optimiser les chargements et de diminuer le coût moyen d'acheminement. Encore émergente, cette mutualisation reste difficile car chaque produit correspond à un circuit et un matériel propre (camion frigorifique, benne BTP, etc.) qui suppose un regroupement des flux par nature de produit.
- **Les délais de livraison se sont raccourcis, et les fréquences de livraison ont augmenté.** Les transactions liées au e-commerce sont en constante hausse, impactant les opérateurs de transport pour la distribution urbaine. En effet, si les commerçants et les entreprises sont sources de la moitié des flux de marchandises en ville, les ménages sont dorénavant à l'origine de l'autre moitié, rendant de ce fait la livraison en ville plus capillaire.

Former et animer un groupe de travail

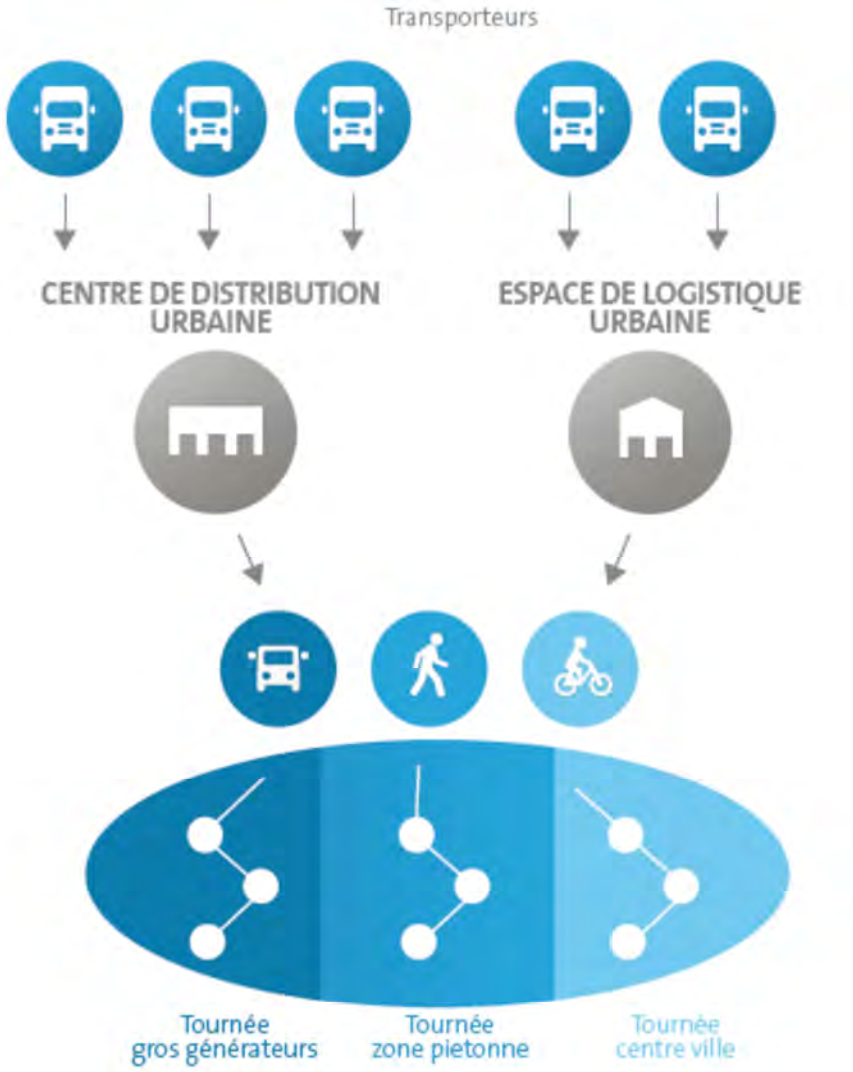
A l'échelle du Bassin de Pompey, ce développement important du transport de marchandises appelle à une concertation de l'ensemble des acteurs, publics et privés afin :

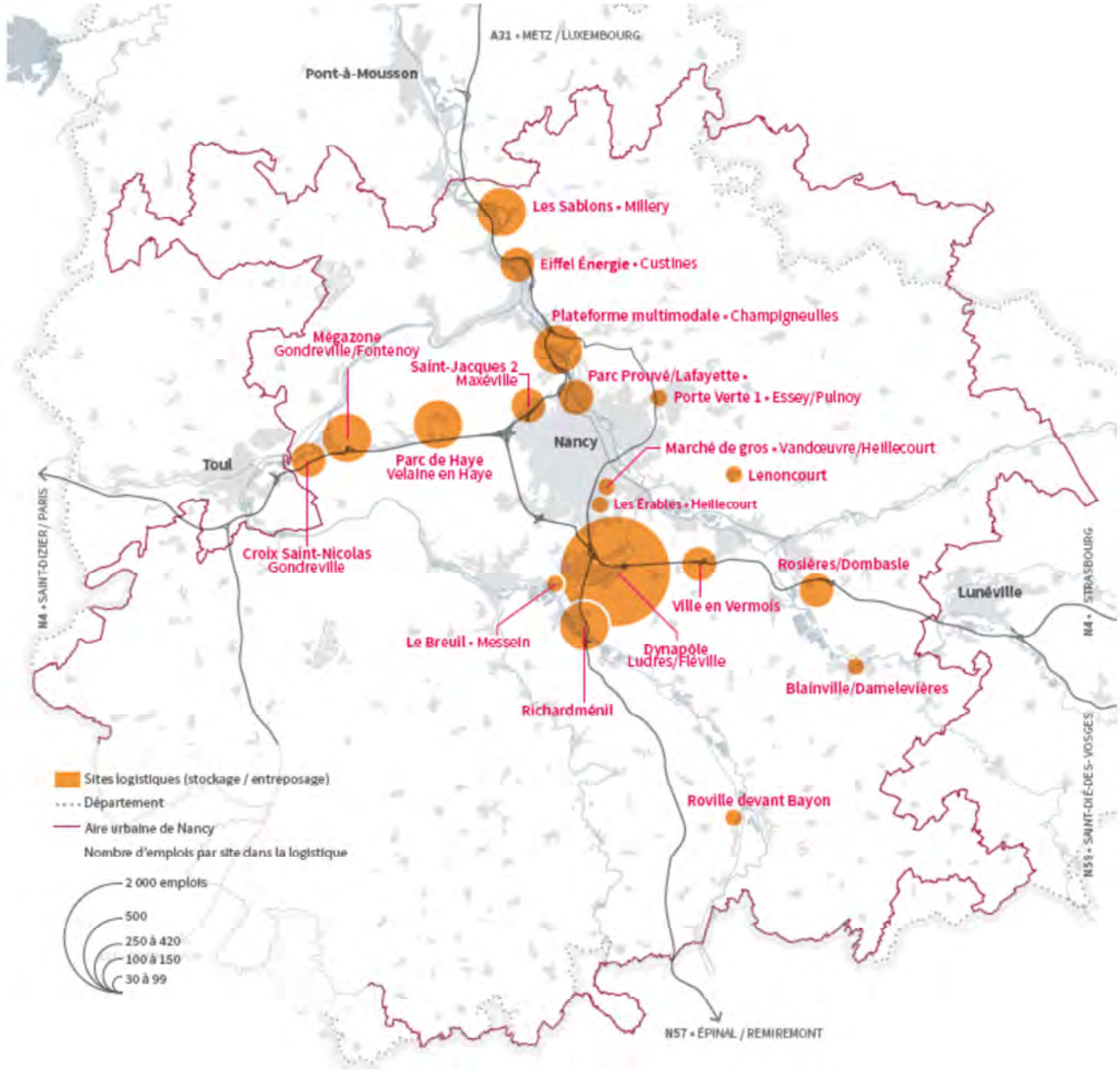
- **D'accompagner ce développement et d'assurer la cohérence des aménagements en cours et à venir :**
    - Aménagement des infrastructures routières

- Enjeux de circulation et d'accessibilité

- **D'identifier et de saisir de nouvelles opportunités de développement économique**
  - Opportunité et faisabilité d'un Centre de Distribution Urbaine (CDU), sur le Parc Eiffel Energie partie Sud (Champigneulles Bouxières aux Dames) où de nombreux opérateurs logistiques sont déjà présents autour des grandes infrastructures de transport, stratégiquement localisé sur l'A31 en entrée Nord de l'agglomération nancéienne, base logistique du « dernier kilomètre ». L'essor du e-commerce accentue les flux et le « dernier kilomètre » représente 37% du coût total du transport.

Principe d'un Centre de Distribution Urbaine et d'un Espace de Distribution Urbaine (ADUAN 2014)



Un groupe de travail *« marchandise & logistique urbaine »* est donc formé en 2015 dans le cadre du PDiE pour aborder l'ensemble de ces perspectives.

Carte des principaux sites logistiques de l'aire urbaine nancéienne, ADUAN 2014