Des transports plus efficaces

La ville accessible à tous

Améliorer le cadre de vie

Se déplacer en sécurité

Mieux partager l'espace

ENERGIE COMMUNES
Plan de Déplacements Urbains

Le Projet de PDU 2006-2016

ENERGIE COMMUNES
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BASSIN DE POMPEY

de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey

Septembre 2006

Adeval

ENERGIE COMMUNES

Plan de Déplacements Urbains

Cadre législatif et méthodologie

Orientations et diagnostic

Définition d'une stratégie

Plan d'actions

SOMMAIRE

Avant-propos
Introduction générale

PARTIE 1 : CADRE LÉGISLATIF ET MÉTHODOLOGIE DU PDU DE LA CCBP

1 - Le cadre législatif général
2 - Les récentes évolutions du cadre législatif
3 - Le déroulé de la démarche et les partenaires du PDU

PARTIE 2 : ORIENTATIONS ET DIAGNOSTIC

1 - Rappel des grandes orientations
2 - Les principaux résultats du diagnostic
3 - Les conclusions générales du diagnostic

PARTIE 3 : DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE

1 - Les objectifs définis
2 - Les scénarii proposés
3 - Le scénario retenu

PARTIE 4 : PLAN D'ACTIONS

1 - 3 familles de mesures
2 - Les zones sensibles
3 - La programmation
4 - Le suivi et l'évaluation

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AVANT-PROPOS

En quelques décennies, les habitudes des français pour se déplacer ont beaucoup évolué. **L'automobile est devenue le principal mode de déplacement** et, parallèlement, les espaces de vie et d'activités se sont espacés, allongeant ainsi les distances à parcourir, pour se rendre par exemple au travail, à l'école, dans les centres commerciaux etc.
Cette évolution a des conséquences multiples. La prépondérance de la voiture amène des difficultés plus ou moins lourdes pour un territoire :

- **d'un point de vue urbain**, l'augmentation du trafic et l'allongement des trajets impliquent un investissement conséquent dans l'aménagement des espaces publics et l'entretien des infrastructures routières. De plus, la demande croissante en stationnement est synonyme de davantage de consommation d'espace, au détriment des autres modes de déplacement.
- **d'un point de vue social**, la mobilité des personnes est inégale car elle varie selon leurs ressources financières, leur condition physique et leur lieu de résidence. Des habitants peuvent être dépendants des transports en commun et donc pénalisés par exemple pour la recherche d'un emploi.
- **d'un point de vue économique**, les déplacements automobiles représentent un coût élevé à la fois pour l'individu et la collectivité. Pour celle-ci, l'accessibilité de l'ensemble du territoire doit être assurée pour se conjuguer aux dynamiques de développement endogène et exogène.
- **sur les plans de l'environnement et du cadre de vie**, la pollution atmosphérique, le bruit et l'insécurité routière impactent la qualité du cadre de vie des habitants.

A l'avenir, l'augmentation de la motorisation des ménages et du trafic routier se confronteront à la nécessité d'améliorer durablement le cadre de vie des habitants et à l'obligation de respecter les législations en matière d'environnement, de transport et d'urbanisme.

C'est pourquoi la Communauté de Communes du Bassin de Pompey a choisi de mieux maîtriser l'ensemble des déplacements sur son territoire et d'anticiper les changements. En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), elle s'est par conséquent lancée dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) dont la conception a été confiée à l'ADEVAL.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

INTRODUCTION : UN "PDU D'ÉTAPE" DANS UN CONTEXTE EN MOUVEMENT

La Communauté de Communes du Bassin de Pompey, s'engage dans une démarche PDU afin de mieux maîtriser les déplacements sur son territoire pour les 10 ans à venir. A plus ou moins long terme, des changements importants interviendront. Ils se situent à 2 échelles :

Un renforcement des liens avec les territoires voisins

En premier lieu, le territoire de la CCBP est **fortement inscrit dans le bassin de vie nancéien**, tant physiquement, avec une continuité urbaine, qu'en terme d'espace vécu, comme en témoigne l'augmentation des migrations alternantes ; entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

L'organisation des déplacements vers la CUGN, et notamment la réalisation de nouvelles infrastructures routières, impacte les déplacements et les finances locales du bassin de Pompey. A l'Est, les contournements de Nancy (voie de l'Amezule, déviation de Malzéville, voie des coteaux) débouchent tous sur le rond-point de Bouxières-aux-Dames et draineront davantage de trafic.

En second lieu, le bassin de Pompey est **à l'articulation entre l'agglomération nancéienne au sud, la vallée de la Seille à l'Est, le plateau de Haye à l'Ouest et l'agglomération mussipontaine au Nord.** Les échanges Nord-Sud sont appellés à se renforcer pour diverses raisons :

- l'arrivée du TGV Est et l'implantation des gares d'interconnexion sur Cheminot puis sur Vandières,
- le projet d'autoroute A32 avec notamment le barreau reliant Toul à Dieulouard.

Pour ces deux raisons, le PDU doit tenir compte des liens avec les territoires limitrophes afin d'anticiper l'évolution des déplacements au-delà du Périmètre des Transports Urbains (PTU) de la CCBP.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

Le développement économique et urbain du bassin

Le bassin de Pompey a connu un redéveloppement de ses activités économiques depuis 1995. Le développement de la zone d'activités du fond de vallée et de la ZAC du Saule Gaillard témoigne du dynamisme économique du territoire. Ce redéploiement économique se double dorénavant d'une activité immobilière soutenue. Plusieurs perspectives de développement urbain sont aujourd'hui identifiées : la Croix des Hussards à Frouard et le secteur gare / Saint-Euchaire / site Eiffel à Pompey par exemple.

Pour assurer ces logiques de développement, de nouvelles infrastructures telle que la liaison Frouard-Liverdun sont nécessaires. D'autres réflexions seront à engager telles que sur le devenir de la voie de fond de vallée, la définition d'un schéma directeur des liaisons cyclables, etc.

La situation et le rôle de la CCBP sont donc en évolution, en raison d'une part du renforcement des liens avec les territoires extérieurs et d'autre part avec les développements endogènes à la fois économique et urbain du bassin. C'est pourquoi ce premier PDU de la CCBP visera à maîtriser cette situation transitoire et à préparer les changements à venir portant sur l'urbanisme et les déplacements.

Ce rapport présente les résultats de la démarche PDU :

- en rappellant la méthode suivie et le cadre législatif du PDU,
- en décrivant les principaux résultats du diagnostic,
- en définissant la stratégie élaborée,
- en proposant un plan d'actions à mettre en oeuvre dans les dix prochaines années pour atteindre les objectifs fixés.

PARTIE 1 - LE CADRE LÉGISLATIF ET LA MÉTHODOLOGIE DU PDU SUIVIE PAR LA CCBP

Le Plan de Déplacements Urbains est **un projet** que la Communauté de Communes du Bassin de Pompey a choisi de mettre en place pour mieux gérer les déplacements sur son territoire. Le PDU est encadré par **une législation nationale** et sa mise en oeuvre est le résultat d'**une analyse** et d'**une concertation locales.**

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

Sommaire partie 1

- Rappel : "Qu'est ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?
- Le cadre législatif général
- Le déroulé de la démarche PDU
- Les partenaires de la démarche

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

RAPPEL : "QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)?

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche d'étude globale et concertée de l'ensemble des systèmes de transport à l'échelle d'une agglomération :

- en vue d'une meilleure coordination des différentes politiques d'investissements qui y sont relatives,
- dans un objectif de développement durable.

pour les personnes et les marchandises.

- **Un outil d'aménagement du territoire** lié aux politiques d'urbanisme et d'habitat en recherchant la complémentarité entre les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), le Plan Local d'Habitat (PLH), et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le PDU est **un outil de planification sur 10 ans** et qui se traduit concrètement par un plan d'actions à mettre en œuvre pendant cette période. Sa révision doit être réalisée au bout de 5 ans.

Les enjeux sont multiples :

- **Une amélioration du cadre de vie** pour les habitants, en améliorant la qualité, l'accessibilité et la sécurité de l'ensemble des déplacements.

- **Un vecteur de dynamisme économique en** favorisant la mobilité et l'intermodalité

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit au sein du Périmètre des Transports Urbains (PTU) les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, dans un objectif de promotion des modes alternatifs à la voiture - les transports en commun et les modes doux - car ces derniers sont moins polluants et plus économes.

LE CADRE LÉGISLATIF GÉNÉRAL : LAURE ET SRU

Initialement introduite par **la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs** en 1982 (LOTI), la démarche PDU a été développée :

- Par **« la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie » (LAURE) du 30 Décembre 1996** qui vise à assurer à chacun le droit de respirer un air sans risque pour la santé

- Par la loi **« Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU)** du 18 Décembre 2000 qui renforce les dispositions décrites dans LAURE :

  - en inscrivant comme priorités les thèmes de **la sécurité**, du **transport de marchandises en ville** et de l**a cohésion sociale.**

  - et en fixant des exigences en matière de **mobilité des salariés** et **d'intégration tarifaire** pour les transports collectifs.

Extrait de la LAURE, article 1 :
(...) la mise en oeuvre du droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.
Cela consiste (...) à réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques.

Extrait de la LAURE, article 2 :
Constitue une pollution atmosphérique, l'introduction par l'homme de substances préjudiciables (...) à la santé et aux eco-systèmes ou de nature à influer sur les changements climatiques.

Extrait de la SRU, article 96 :
(...) l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers.

LE CADRE LÉGISLATIF GÉNÉRAL : LAURE ET SRU

Pour atteindre ces objectifs, la loi SRU donne 8 orientations générales :

- **1** - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en rééquilibrant le partage de la voirie entre les différents modes de déplacements et en mettant en place un observatoire de l'accidentologie des modes doux.
- **2** - La diminution du trafic automobile.
- **3** - Le développement des transports collectifs et des autres modes alternatifs à la voiture tels que la marche à pied et le vélo.
- **4** - L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales.
- **5** - L'organisation du stationnement sur le domaine public : stationnement payant, emplacements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), emplacement de livraison etc.
- **6** - Le transport et la livraison des marchandises.
- **7** - L'incitation pour les entreprises et administrations à initier des démarches de plan de mobilité dans le but de favoriser l'usage des modes alternatifs pour les déplacements des salariés.
- **8** - La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ÉVOLUTIONS DU CADRE LÉGISLATIF : PRISE EN COMPTE DES PMR

Ce cadre législatif des PDU a récemment évolué avec une plus grande prise en compte des besoins des **personnes à mobilité réduite (PMR)**

En effet, la loi **« relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »** du 11 février 2005 a rendu obligatoire la mise en accessibilité des services de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite et handicapées.

Cette disposition repose sur le principe de la «chaîne des déplacements» qui se compose du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics, des systèmes de transport et de leur intermodalité.

L'élaboration d'**un schéma directeur d'accessibilité aux services de transports** est à établir dans les 3 ans et mis en application dans un délai de 10 ans.
De même **un plan de mise en accessibilité** de la voirie et des espaces publics est à élaborer.

Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident, d'une activité ou d'une situation particulière : aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques, respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants...
La population concernée, à des degrés divers, peut ainsi atteindre 20 % suivant le niveau de la gène ou de l'impossibilité prise en considération.

LE DÉROULÉ DE LA DÉMARCHE PDU DE LA CCBP

De 2004 à 2006, l'élaboration du PDU de la CCBP a suivi plusieurs étapes :

Phase 1 :
2004-2005 - la réalisation du diagnostic

Dans un premier temps, le diagnostic de l'organisation des déplacements sur le bassin de Pompey a été réalisé par l'ADEVAL. Deux études spécifiques sont venues compléter ces travaux :

- Une **enquête "ménage-déplacements"**, qui a permis de récolter les informations nécessaires à la connaissance des pratiques de déplacements des habitants du territoire d'étude (Bureau d'études Affimétrie)

- Une **étude "stationnement"**, qui a traité en profondeur cette question et permis d'apporter des réponses étayées (Bureau d'études ITEM)

A l'issue de ces travaux, un diagnostic définitif a été rendu à la CCBP. Ces résultats de cette première phase ont ensuite été présentés dans les 12 communes en conseil municipal.

Phase 2 :
De janvier à août 2006 - la définition du projet PDU

L'année 2006 a abouti au **plan d'actions du PDU**. La démarche s'est organisée autour de 4 étapes:

1 - La définition des objectifs
2 - L'élaboration de scénarii
3 - Le choix d'un scénario PDU
4 - La rédaction du plan d'actions

Phase 3 :
A partir de septembre 2006 - la validation du PDU

Le plan d'actions du PDU sera proposé pour avis aux différents partenaires de la démarche ainsi qu'au groupe de concertation. Puis, il sera soumis à une enquête publique avant d'être validé par le conseil de communauté.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LE PARTENARIAT

Dès l'amorce de la réflexion, la CCBP a associé différents partenaires à l'élaboration de son PDU :
Les communes, la CUGN, le Conseil Régional de Lorraine, le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, l'ADEME, l'Etat avec la DDE54

Intervenant à chaque étape clé du projet, **trois instances** ont suivi les travaux :

- **Un comité technique** réunissant les services de la Communauté de Communes, des communes et des partenaires institutionnels.
Son rôle a été de donner son avis et de porter la réflexion.

- **Un comité de pilotage** rassemblant les élus de la CCBP et les représentants de la CUGN et des autres partenaires institutionnels.
Son rôle a été de prendre les décisions et de valider les étapes successives du PDU.

- **Un groupe de concertation** composé des représentants de la société civile (associations d'usagers).
Son rôle a été de donner son avis et d'apporter des informations complémentaires.

ENERGIE COMMUNES
Plan de Déplacements Urbains

Le PDU est piloté par

La Communauté de Communes
et les communes
du bassin de Pompey

en partenariat avec

Le Conseil Régional de Lorraine
Le Conseil Général
de Meurthe et Moselle
La Communauté Urbaine du
Grand Nancy (CUGN)
L'Agence de Maîtrise des
Energies (ADEME)
La Direction Départementale
de l'Equipement 54

ENERGIE COMMUNES

Plan de Déplacements Urbains

Cadre législatif et méthodologie

Orientations et diagnostic

Définition d'une stratégie

Plan d'actions

PARTIE 2 - ORIENTATIONS ET DIAGNOSTIC

La Communauté de Communes du Bassin de Pompey a défini 4 orientations au départ de la démarche PDU. C'est sur la base de ces grands axes de réflexion qu'ont été réalisés les travaux du diagnostic. Les résultats de cette première phase sont présentés sous forme synthétique selon deux thématiques :

- le lien entre l'urbanisme et la mobilité,
- l'état des lieux des différents modes de déplacements sur le bassin.

Sommaire partie 2

- 4 GRANDES ORIENTATIONS
- LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC
- LES CONCLUSIONS GÉNÉRALES DU DIAGNOSTIC

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

4 GRANDES ORIENTATIONS

Au démarrage, quatre grandes orientations ont été définies par le comité de pilotage PDU et arrêtées lors du Conseil Communautaire du 14 Décembre 2004 :

- Assurer et améliorer **l'accessibilité des personnes et des marchandises** par une adaptation des réseaux de transport.
- Optimiser et coordonner **les réseaux de transports en commun** dans un objectif de transfert modal dans l'espace communautaire et au-delà.
- Développer **l'utilisation des modes de déplacements doux** par une meilleure mixité de l'usage de la voirie et de l'espace public.
- Améliorer **le cadre de vie** par des aménagements urbains garantissant la sécurité et l'accessibilité des usagers les plus vulnérables.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

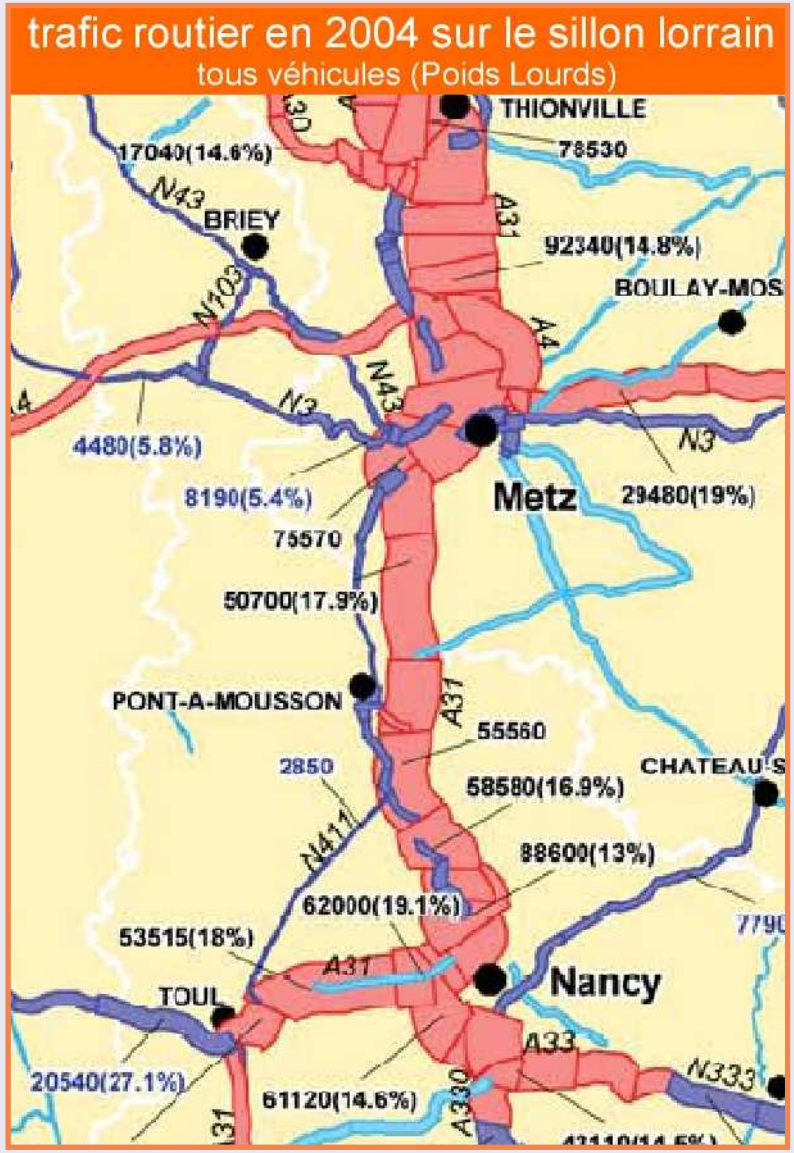
UN CARREFOUR RÉGIONAL D'ÉCHANGES

Situé sur des axes de déplacement Nord-Sud et Est-Ouest, le territoire communautaire est un carrefour régional d'échanges. Il concentre dans la vallée de la Moselle des infrastructures de transport routier (A31, RD657), fluvial (Moselle canalisée, canal de la Marne au Rhin, et port de Frouard) et ferré (ligne Luxembourg-Metz-Nancy et Paris-Toul-Nancy).

De la frontière germano-luxembourgeoise au sud de Nancy, le sillon lorrain constitue, par sa continuité physique et son flux de communications, l'épine dorsale de l'activité régionale, avec notamment le développement de l'activité logistique (plateforme multi-modale à Champigneulles). Cette zone constitue également une métropole d'un million d'habitants.

Entre Nancy, Metz et Toul, la localisation de la CCBP explique les trafics de transit importants qui traversent le bassin et qui augmentent :

- +7% de 2000 à 2004 pour le trafic tous véhicules sur routes nationales et autoroutes qui s'accélère avec +2.3% en 2004,
- en 2004 le trafic Poids Lourds reprend avec +3,6% en 2004.



Source : DRE - Observatoire Régional des Transports, Septembre 2005

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

UN URBANISME FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

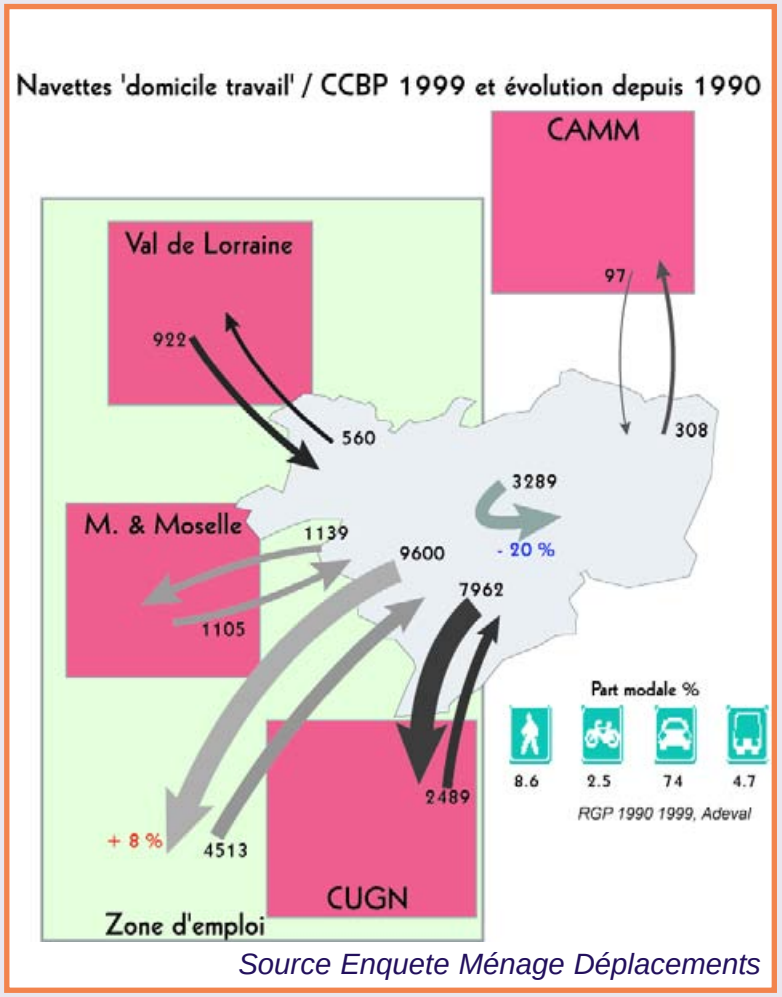
Une périurbanisation en marge de Nancy

Le phénomène de «périurbanisation» s'est fait au prix de contraintes accrues de mobilité quotidienne en direction principalement de la Communauté Urbaine de Nancy :

- 55% des actifs du bassin y travaillent,
- 77% de ces déplacements sont réalisés en automobile.

Depuis 7 ans, le développement économique vertueux du territoire a permis de fixer des emplois localement. 40% des salariés de la zone d'activités de fond de vallée résident dans une commune de la CCBP. Mais très peu de ces salariés utilisent un autre mode que la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

Habiter dans le bassin et y travailler n'est pas la situation majoritaire contrairement à ce qu'elle était par le passé. Habiter dans le bassin et travailler à l'extérieur est le cas le plus fréquemment rencontré. Il s'agit donc de conjuguer, à travers le PDU, ces deux dimensions spatiales des déplacements.



Source Enquete Ménage Déplacements

Schéma des zones d'emploi des habitants de la CCBP et proportion des modes de déplacements utilisés

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

UN URBANISME FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

Une urbanisation diffuse

Il existe un lien direct entre la densité de l'habitat, la longueur des déplacements et l'utilisation des véhicules particuliers.
Ainsi, dans les zones à faible densité, l'automobilité des habitants est plus importante, notamment pour des trajets courts. Or, historiquement ce sont dans ces zones que la démographie a crû sur le territoire comme en témoignent les lotissements de Liverdun et Bouxières-aux-Dames.

Depuis 20 ans, la dissociation des secteurs d'habitat et d'activités dans l'espace a généré une urbanisation diffuse, difficilement compatible avec un réseau de transports collectifs performant.

Ainsi, l'ouverture de zones à urbaniser ou l'implantation d'équipements générateurs de trafic en marge des espaces de centre-ville ont trop souvent favorisé le recours systématique à l'automobile.

Depuis 5 ans, le foncier disponible étant restreint, l'urbanisation entre davantage dans une logique de renouvellement urbain et se porte sur le traitement de l'existant (644 logements ont fait l'objet de PAH et de subventions ANAH de 1995 à 1999).

De vastes secteurs, proches des centre-villes, et aujourd'hui à l'état de friche, pourraient donner du souffle au dynamisme urbain et économique (secteurs gare/Saint-Euchaire à Pompey, arc-canal à Frouard et du port de Champigneulles).

Par leur zonage et leur règlement, les PLU, respectant ainsi les objectifs du PLH, pourraient davantage favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers et ainsi l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Vue aérienne du lotissement de Bouxières-aux-Dames

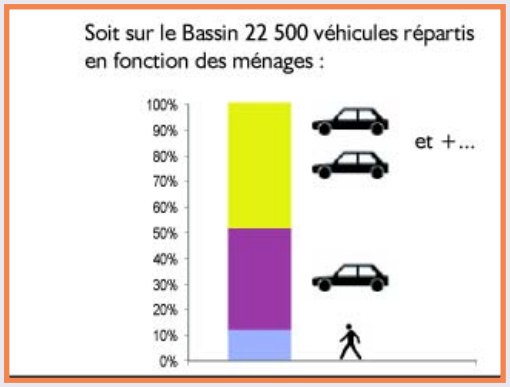
LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

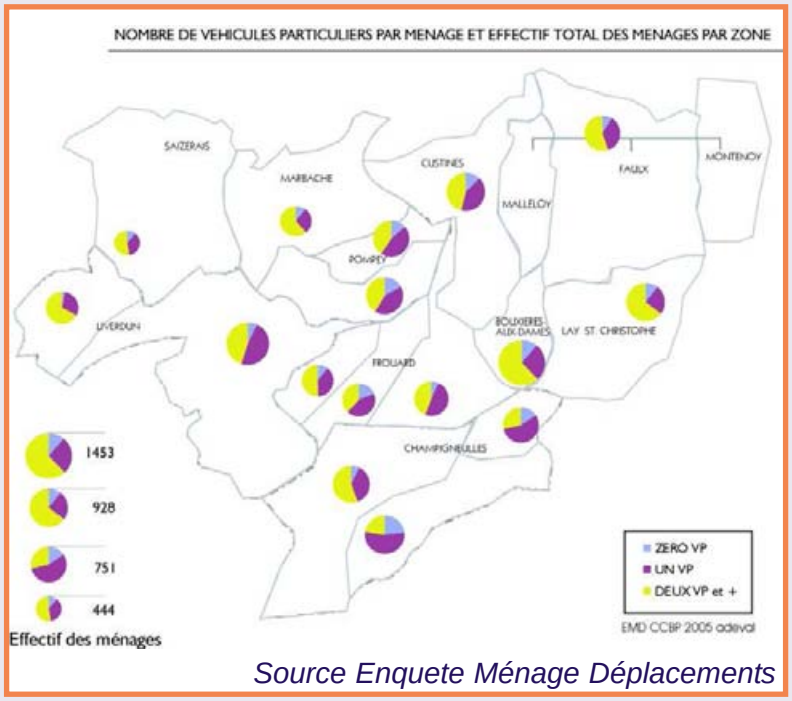
DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES PRÉPONDÉRANTS

Une forte motorisation des ménages

83% des ménages possèdent au moins une voiture contre 80% à l'échelle nationale. Le parc automobile sur le bassin s'élève à environ 22 500 voitures.

En moyenne, un ménage possède 1,44 véhicules (contre 1 véhicule par ménage pour la CUGN). Ce fort taux se confirme dans les déplacements domicile-travail effectués à 80% en voiture.





Source Enquete Ménage Déplacements

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

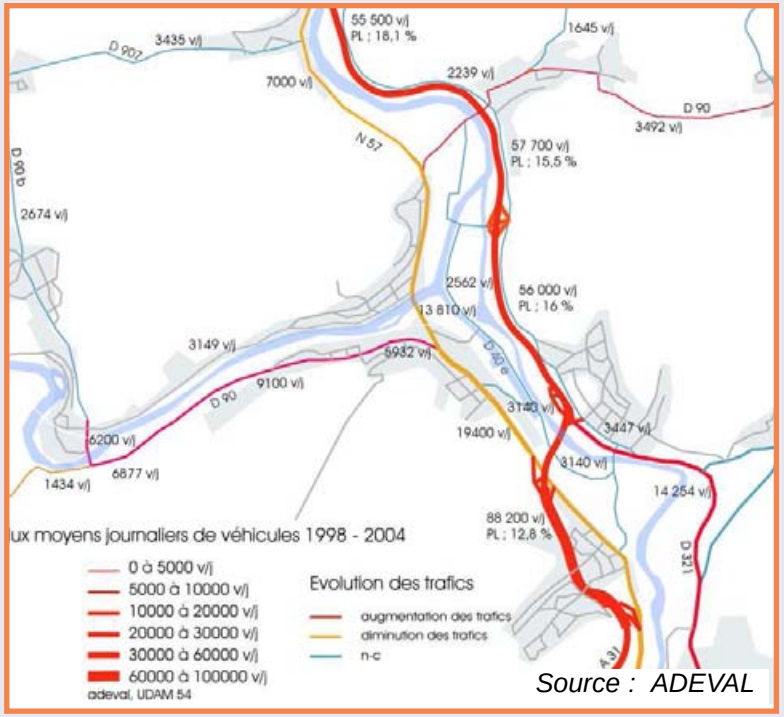
DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES PRÉPONDÉRANTS

Un trafic routier croissant

Si le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité par la route, la concentration d'un grand nombre d'infrastructures de transport (A31, RD657 et routes départementales) induit des flux de transit importants qui affectent d'autant plus le cadre de vie des habitants qu'ils sont croissants. Cette croissance est essentiellement portée par l'A31(+ 1.6% par an environ). Le trafic y est actuellement de 56 000 véhicules par jour au nord de l'échangeur de Custines.

Avec cinq échangeurs sur le bassin, cette autoroute "urbaine" supporte localement jusqu'à plus de 100 000 véhicules par jour. Ce niveau de trafic est atteint au niveau de Champigneulles et équivaut à 2 000 véhicules par heure et par voie de circulation.

La future saturation a mis en lumière la nécessité de réaliser un nouveau tracé autoroutier : l'A32. Avec une portion reliant Toul à Dieulouard (le "barreau Toul-Dieulouard") et son pendant au sud de la CUGN, l'A32 permettrait de délester l'A31 d'une partie significative du trafic de transit entre Nancy et Dieulouard.



Carte du trafic routier journalier moyen sur le bassin

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES PRÉPONDÉRANTS

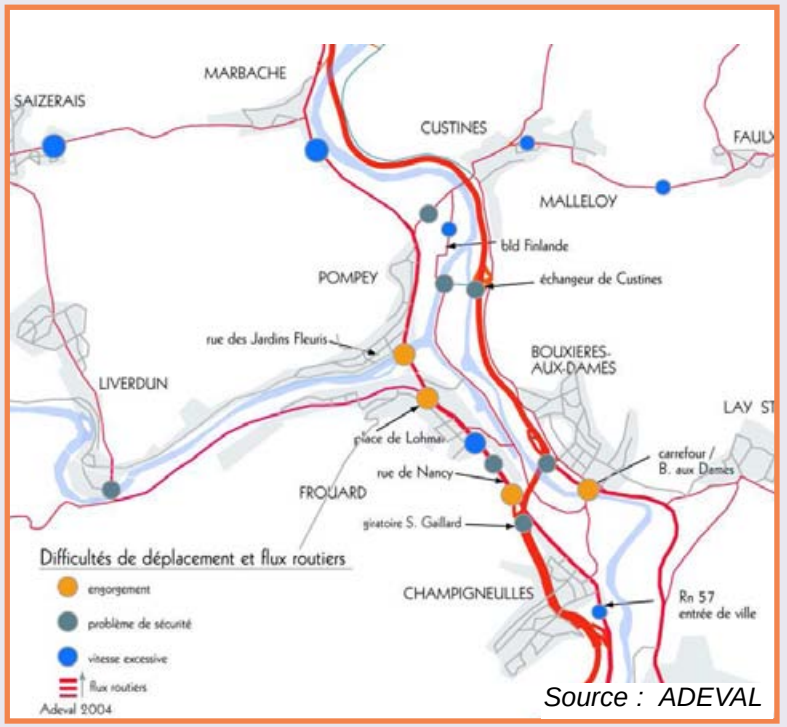
Des axes de circulation inadaptés

Au-delà de la saturation de l'A31, certains axes de circulation du territoire sont désormais inadaptés au trafic routier actuel (traversée de Marbache, Champigneulles, etc.).

La RD321 et la RD657 connaissent aux heures d'affluence des pics de trafic importants notamment en centre urbain. La RD657 de Champigneulles à Pompey et la RD321 à Bouxières-aux-Dames sont des zones de confluence des flux qui ont de plus en plus de difficultés à supporter le trafic :

- au carrefour de Bouxières-aux-Dames,
- au niveau de la place de Lohmar de Frouard (17 000 véhicules par jour).

Ces deux points d'entrée du bassin se révèlent dans l'incapacité d'absorber à l'avenir tout le trafic.



Source : ADEVAL

Carte des principales difficultés liées au trafic

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES PRÉPONDÉRANTS

Des problèmes d'insécurité routière dans la moyenne nationale

Les problèmes récurrents de sécurité sont en général imputables aux vitesses excessives. En traversée de ville, des moyennes de 65km/h ont été constatées, à Marbache par exemple. Les structures des chaussées surdimensionnées et l'absence d'aménagements urbains favorisent fortement ces excès.

Mais le profil accidentogène du territoire est proche de la moyenne nationale avec une évolution récente en forte baisse (-50% / 2002-2003).

La majorité des accidents de la route concerne la voiture et les accidents les plus graves impliquent fréquemment un deux-roues.

Des zones accidentogènes

Elles se localisent autour des deux axes forts du bassin, le long de la RD657 et de l'A31 :

Il s'agit d'une part des traversées des communes de Champigneulles, Pompey et Frouard avec plus précisement la place de Lohmar et le giratoire du Saule Gaillard, et d'autre part de la section autoroutière à proximité des échangeurs de Champigneulles, Frouard et Bouxières-aux-Dames.

Carte de localisation des accidents de la route (constatés par les services de secours)

Les trottoirs sont parfois encombrés par des véhicules en stationnement..

Source : ADEVAL

Alors que des parkings proches, comme ici celui de la médiathèque de Frouard, sont disponibles

Source : ADEVAL

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

UN STATIONNEMENT PARFOIS GÊNANT

Une offre globalement suffisante avec des besoins localisés

L'enquête stationnement a conclu à une offre de stationnement suffisante sur le territoire. Cependant, les trottoirs et la chaussée sont localement encombrés par des voitures :

- au centre-ville de Custines, de Frouard et de Pompey,
- aux abords des établissements scolaires aux heures d'entrée et sortie des classes,
- sur les places en cours d'après-midi,
- sur les parkings et à proximité des mairies tout au long de la journée.

Une pratique du stationnement "au plus près"

Le stationnement illicite est marqué par la pratique du stationnement «au plus près», en particulier pour les arrêts de courte durée alors que des parkings sont encore sous-utilisés (le parking de la médiathèque de Frouard par exemple).

L'organisation et la règlementation du stationnement doivent être améliorées

Le marquage au sol et le jalonnement des espaces de stationnement doivent être améliorés et développés pour une optimisation de l'offre.
En centre-ville, peu de règlements précisent les emplacements dédiés à la livraison de marchandises. Les emplacements tout public sont, de fait, susceptibles d'être utilisés pour des livraisons.

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

DES TRANSPORTS COLLECTIFS SOUS-UTILISÉS

Un manque de lisibilité de l'offre

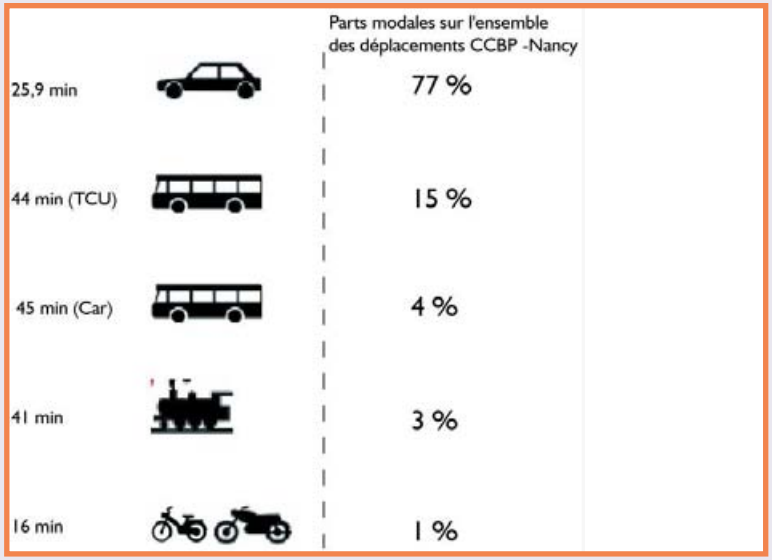
L'offre de transport en commun manque de lisibilité en raison de la multiplicité des opérateurs. Les habitants manquent d'information sur les possibilités offertes car l'information et la communication sont insuffisantes. En dehors des habitants de Pompey, Frouard, Liverdun et Champigneulles, les habitants des autres communes n'utilisent pas le METROLOR par exemple. On peut penser qu'il s'agit d'un manque d'information et de sensibilisation, mais aussi de coordination et de complémentarité entre les différents moyens de transports en commun.

Des liaisons peu performantes

Les horaires sont limitatifs, certaines liaisons avec l'agglomération nancéienne sont peu performantes (41 à 45 minutes sont nécessaires en moyenne pour rejoindre Nancy contre 25 minutes en voiture et 10 en TER).
Les déplacements entre les points centraux du bassin et sa périphérie sont très longs et imposent des correspondances contraignantes aux usagers. Les ruptures de charges sont parfois mal gérées.

Une dépendance locale pour les ménages les plus fragiles

La mobilité, considérée comme une valeur positive et une ressource sociale importante, pose problème en terme de coûts et de difficultés notamment pour 2 500 ménages non motorisés (soit environ 6 500 habitants). Plus de la moitié d'entre-eux résident sur les communes de Pompey, Frouard et Champigneulles.
Ainsi, certaines populations sont dépendantes de l'offre des transports en commun, tout comme de manière générale les personnes âgées.



Source Enquete Ménage Déplacements

Temps de trajet moyens entre la CCBP et la CUGN

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

DES GARES DELAISSÉES

Un développement récent de l'offre

Les dessertes des TER METROLOR ont été nettement améliorées fin 2005. Le cadencement des trains en direction de Nancy a été doublé (hormis à Liverdun), et constitue une offre de transport désormais plus compétitive et performante pour les trajets pendulaires. A partir de 2007, les horaires seront coordonnés à ceux des TGV en gare de Nancy.

Une mauvaise accessibilité

L'accessibilité aux gares et haltes du bassin par les modes doux est mauvaise :

- les cheminements doux depuis les cœurs de ville sont inadaptés (Champigneulles, Frouard et Pompey),
- Aucun stationnement ni cheminement n'est prévu pour les vélos,
- les équipements ne tiennent pas compte des besoins des usagers (PMR en particulier).

Par conséquent, les usagers de la gare de Frouard, par exemple, s'y rendent en voiture alors qu'ils sont majoritairement résidants de la commune.

Des espaces d'attentes négligés

Les gares et haltes sont en mauvais état et nécessitent des travaux de rénovation et de modernisation.

Les espaces d'attente ne sont attractifs ni pour les usagers actuels ni pour les usagers potentiels. Leur état est fortement susceptible de freiner le développement de l'utilisation du METROLOR.

L'absence de services

Plus aucun personnel de la SNCF n'est présent sur le territoire et un seul guichet automatique s'y trouve en gare de Frouard.

Gare de Marbache, vue de la passerelle depuis le quai.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

UN ENVIRONNEMENT HOSTILE AUX MODES DOUX

Un environnement globalement hostile à la pratique des modes doux

Des conditions particulières sont nécessaires pour assurer les déplacements des cyclistes, des piétons mais aussi des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Or, on constate partout des problèmes récurrents d'accessibilité aux lieux publics, de vitesses excessives en agglomération, d'absence de cheminements doux et la généralisation du stationnement sauvage qui gênent l'utilisation des modes doux.

Certains cheminements piétons sont inadaptés, notamment par la présence inopinée de mobiliers urbains ou publicitaires (RD657 Frouard), de trottoirs à plan incliné (Pompey) s'ajoutant aux barrières de franchissement (autoroute, voie ferrée…).

Ce manque de prise en considération de tous les modes dans les aménagements urbains souligne le quasi monopole de l'automobile.

Le manque d'un réseau cyclable structurant

Les aménagements de voies reservées aux deux-roues restent assez rares sur le bassin et l'absence d'un réseau cyclable structurant et cohérent à l'échelle du territoire se fait sentir. Le développement du réseau doit notamment se faire en direction des grands équipements du bassin.

Début de la piste cyclable à Bouxières-aux-Dames

La place du 10 septembre à Pompey est un exemple de la multiplicité des types de difficultés rencontrées par les PMR pour se déplacer : mobilier urbain gênant, pentes, escaliers, stationnement gênant, hauteur de trottoirs etc

LES PRINCIPAUX RÉSULATS DU DIAGNOSTIC

UNE MOBILITÉ CONTRAINTE POUR LES PMR

Une large définition pour une plus grande considération

La notion de PMR est large et ne se limite pas aux personnes en fauteuil roulant. Elle comprend les parents avec une poussette, les enfants en bas âge ou les personnes âgées par exemple. Ainsi, les besoins spécifiques des PMR affectent une large partie de la population.

Des besoins trop peu pris en compte dans les aménagements

Historiquement, les aménagements urbains n'ont pas assez pris en compte les besoins de PMR, notamment en terme de :

- stationnement,
- mobilier urbain,
- pentes et hauteur de trottoirs,
- accessibilité aux commerces et services.

Par conséquent, et quelque soit l'endroit, les obstacles aux déplacements des PMR sont aujourd'hui très nombreux.

Les gares sont également très difficilement accessibles aux PMR notamment en raisons des passerelles (à l'exception de celle de Frouard qui est la seule à avoir été équipée d'ascenseurs).

Les transports collectifs doivent aussi être adaptés pour accueillir les PMR. Cela concerne :

- les aires d'attentes (arrêts de bus),
- et les véhicules.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic a donc permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur le territoire de la CCBP en mettant en avant **plusieurs dysfonctionnements :**

Le bassin de Pompey est un carrefour d'échanges situé dans le sillon lorrain et est par conséquent traversé par un trafic de transit important.

L'urbanisation a historiquement largement favorisé l'automobile en générant une demande croissante de déplacements vers et depuis l'agglomération nancéienne et en dissociant dans l'espace les secteurs d'habitat des zones d'activités.

Les déplacements automobiles sont aujourd'hui prépondérants et posent des difficultés diverses :

- le trafic routier augmente, en particulier sur l'A31 et impacte le cadre de vie des habitants,
- certains axes de circulation comme la RD657 absorbent difficilement la hausse du trafic,
- des problèmes d'insécurité routière persistent et sont surtout le fait de vitesses excessives,
- l'augmentation du taux de motorisation des ménages génère une demande toujours plus grande en stationnement, et met en avant la nécessité de mieux gérer l'offre localement.

Les transports collectifs sont sous-utilisés par manque de performances et de lisibilité d'une offre multiple. Leur développement est d'autant plus nécessaire qu'une partie non négligeable de la population en est dépendante. Par ailleurs, le service METROLOR a nettement été amélioré mais souffre encore du mauvais état des gares et des haltes. Les espaces d'attente y sont négligés et les services de la SNCF, de vente et d'information aux usagers, absents.

La pratique des modes doux est freinée par un environnement urbain globalement hostile, car faisant une large place à la voiture, et par le manque d'un réseau cyclable structurant, continu et cohérent.

Alors que toute personne est susceptible un jour de souffrir d'une gêne occasionnelle ou permanente, **les besoins spécifiques des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ont longtemps manqué de considération.** Cet héritage est aujourd'hui très présent dans l'espace urbain : mobilier, pentes, escaliers etc. et oblige à revoir la manière de concevoir et d'aménager l'espace pour tous.

PARTIE 3 - DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE

Sur la base des résultats du diagnostic et des grandes orientations données à la démarche PDU, plusieurs objectifs ont été définis et formalisés afin de préciser et de clarifier les buts à atteindre et pour mieux appréhender les moyens à mettre en oeuvre.

Il s'agit de la première étape d'élaboration de la stratégie du PDU que l'exercice des scénarii vient conclure.

Sommaire partie 3

- Les objectifs définis
- les scénarii proposés
- Le scénario retenu
- Conclusions : le choix d'une stratégie

LES OBJECTIFS DÉFINIS

Des objectifs locaux à la démarche PDU ont été fixés en comité technique et validés par le comité de pilotage du 13 avril 2006.

Ils tiennent compte de tous les champs d'action possibles du PDU :

- réglementation,
- aménagement,
- organisation,
- sensibilisation & communication.

Ces objectifs thématiques convergent vers un objectif général du PDU :

Rééquilibrer le partage modal en faveur des modes alternatifs à la voiture, en favorisant leur utilisation afin de limiter les nuisances inhérentes aux déplacements automobiles.

Ils serviront de référence à la déclinaison des mesures du plan d'action. Ils reprennent les problématiques mises en avant par le diagnostic :

- **Objectif n°1 :** Coordonner urbanisme et mobilité pour maîtriser les déplacements à la source.
- **Objectif n°2 :** Améliorer et développer les transports collectifs pour les déplacements intra bassin et vers les territoires extérieurs.
- **Objectif n°3 :** Favoriser et inciter l'usage des modes doux.
- **Objectif n°4 :** Contenir l'automobilité et maîtriser les déplacements automobiles.
- **Objectif n°5 :** Organiser et optimiser le stationnement.
- **Objectif n°6 :** Assurer la qualité du cadre de vie et limiter les nuisances environnementales.
- **Objectif n°7 :** Favoriser un partage plus équitable de l'espace public et intégrer les besoins des PMR dans l'aménagement urbain.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES OBJECTIFS DÉFINIS

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

Si le temps des trajets pendulaires restent aujourd'hui constants, 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.

Extrait de la LAURE, article 16 :

La LAURE rend obligatoire la prise en compte des orientations du PDU dans les documents d'urbanisme. Les objectifs mentionnés visent à rationnaliser la demande de déplacements et maîtriser l'utilisation et les besoins en déplacements à travers la planification urbaine.

Objectif n°2 : *Améliorer et développer les transports collectifs pour les déplacements intra bassin 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.

Extrait de la LAURE, article 28.1 :

Les orientations du PDU portent sur le développement des transports collectifs, l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs.

LES OBJECTIFS DÉFINIS

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 favorisé 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'automobilité et maîtriser les déplacements automobiles*

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.

Extrait de la LAURE, article 20 :

A l'occasion de réalisations ou de rénovation des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de piste ou de bande. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du PDU.

Extrait de la LAURE, article 28 :

(...)Les orientations du Plan de Déplacements Urbains imposent la diminution du trafic automobile.

LES OBJECTIFS DÉFINIS

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.

Extrait de la LOTI, article 28-1-2 :

Le PDU délimitent les périmètres à l'interieurs desquels il permet de réduire ou de supprimer les aires de stationnement (...) ou à l'interieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser. Il précise les limites et minima imposées par les PLU en matière de stationnement.

Extrait de la LAURE, article 1 :

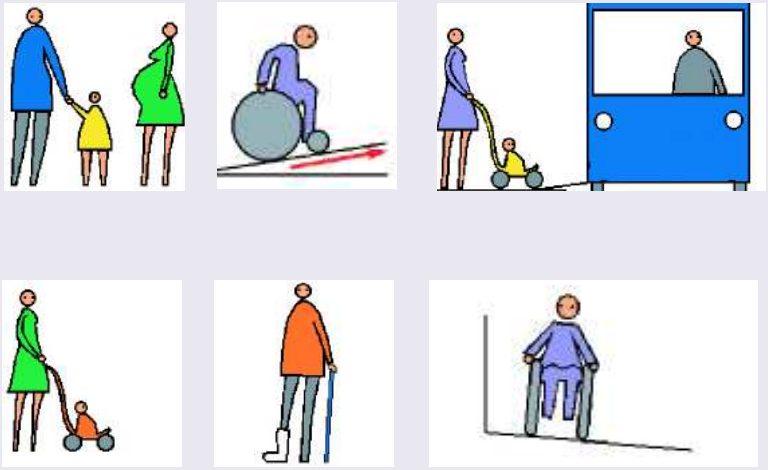
(...) la mise en oeuvre du droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.
Cela consiste (...) à réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES OBJECTIFS DÉFINIS

Objectif n°7 : *Favoriser un partage plus équitable de l'espace public et intégrer les besoins des PMR dans l'aménagement urbain*

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



Source CERTU

Article 45 de la Loi pour l'Egalité des Droits et des Chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

LES SCÉNARII PROPOSÉS

L'étape des scénarii est intervenue à l'issue de la définition des objectifs du PDU.
Il s'agissait d'apporter des réponses variées aux objectifs préalablement définis, afin de nourrir la réflexion sur la hiérarchisation de ces derniers et sur leurs liens de causalité.

La démarche a donc consisté à **proposer des projections différenciées** de l'organisation des déplacements sur le territoire de la CCBP. Ces **«futurs possibles »** décrivent le résultat des orientations et des décisions prises ou non en matière de politique de transport et d'urbanisme.

3 différents scénarii ont ainsi été élaborés et sont ici décrits dans **une approche comparative** afin de mettre en lumière les spécificités de chacun, et les éléments-clés qui ont amené à en retenir un pour établir le plan d'actions.

Scénario 1 : « Fil de l'eau »
Qui décrit un futur résultant des tendances actuelles de développement de l'usage de la voiture et sans réelles alternatives.

Scénario 2 : « Développement fort des modes doux »
Qui décrit un futur résultant d'une politique forte de développement des modes doux (marche et vélo) au dépens de l'automobile.

Scénario 3 : « Développement fort des TC et de l'intermodalité »
Qui décrit un futur résultant d'une politique forte en faveur de tous les transports collectifs et de l'intermodalité.

LES SCENARII PROPOSÉS

Scénario 1 : « un développement au fil de l'eau »

Que se passera-t-il si aucun changement significatif des politiques de transport n'intervient ? C'est l'objet de ce premier scénario.

Une politique actuelle déjà engagée

La CCBP a identifié certains dysfonctionnements et sans attendre la validation du PDU elle a réagi à son niveau :

- en mettant en place de nouveaux services avec, par exemple, le Transport A la Demande (TAD) appellé la "Sit'adin",
- en poursuivant l'aménagement de liaisons cyclables,
- en lançant des études sur la pollution de l'air via un partenariat avec l'association AIRLOR,
- en engageant la définition d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables etc.,
- en réalisant des travaux d'aménagement pour renforcer la sécurité, en réduisant les vitesses de traversée des villages, etc.

Par ailleurs, la récente amélioration du METROLOR et l'annonce des travaux sur certaines gares du bassin, le projet de mise en place d'une centrale d'information multimodale (SIM) en partenariat avec le Conseil Général et le syndicat mixte des transports suburbains etc. annoncent également une plus grande harmonisation et une meilleure organisation des transports à court et moyen termes.

Par conséquent, le scénario "fil de l'eau" n'est pas un "tableau noir" de l'avenir des déplacements sur le territoire.

Mais pas d'alternative réelle à l'automobile

Mais ces mesures viendront davantage améliorer les conditions de déplacements des usagers actuelles sans réellement générer un report modal significatif.

Les bus du SIT et du SUB, par exemple, souffriront toujours plus de la congestion routière aux heures d'affluence. Leur compétitivité face à la voiture n'aura donc pas évolué sur le critère du temps de trajet.

Par conséquent, les **difficultés et nuisances liées à l'automobile persistent**. Ce premier scénario ne répond donc pas aux objectifs définis.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES SCÉNARII PROPOSÉS

Scénario 2 : « Développement fort des modes doux »

Préserver les centres urbains et sites sensibles

L'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes et piétons est au coeur de ce scénario. Pour dépasser le scénario "fil de l'eau", plusieurs mesures fortes ont été envisagées :

La définition de zones 30 systématiques en secteur résidentiel, en centre-ville et centre-village, aux abords des établissements scolaires et équipements publics (culturels, sportifs, administratifs, de santé etc.).

Au sein de ces zones 30, **la priorité est donnée aux piétons et cyclistes, au moyen d'aménagements** obligeant le ralentissement des voitures (ralentisseurs, plateaux, chicanes etc.), offrant plus de place aux modes doux (voies cyclables prises sur la voirie, élargissement des trottoirs) et de facilité (arceaux de stationnement, mise en accessibilité etc.).

Enfin, le shéma directeur aura inscrit à court terme la réalisation d'un réseau connectant tous les pôles générateurs de trafic.

Offrir de nouveaux services

Afin d'encourager fortement la pratique du vélo :

- tous les bus en circulation pourront accueillir des vélos à leurs bords,
- les gares du bassin seront équipés de park-vélos protégés et sécurisés,
- des stations de location de vélos seront disposées à des points stratégiques (équipements culturels, zones commerciales etc).

Une réponse partielle

L'impact de ces mesures sera évidemment très profitable non seulement aux conditions de déplacement des piétons et cyclistes, plus nombreux, mais également au cadre de vie des habitants pour certains secteurs.

Mais cette réponse aux besoins de déplacements est partielle car les modes doux ne permettent de parcourir que de faibles distances au quotidien. **Les difficultés liées au trafic routier n'auront donc été que déplacées** et seule une partie de la population aura bénéficié de cette politique.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LE SCÉNARIO RETENU

Scénario 3 : Le développement des transports en commun et de l'intermodalité

Pour répondre aux objectifs du PDU, l'efficacité de **ce scénario 3 repose en premier lieu sur des mesures fortes en faveur des transports en commun et des pratiques multimodales** dont principalement :

- La définition de voies dédiées à la circulation des transports en commun

Séparer la circulation des TC et la circulation automobile apparaît aujourd'hui comme la meilleure solution technique pour réduire significativement les temps de parcours des transports en commun et en faire un mode de déplacement réellement compétitif face à la voiture. La faisabilité de ce type d'aménagement de voirie est variable selon les endroits mais réelle sur l'axe principal de traversée du bassin : la RD657.

- La mise en place de systèmes de priorisation aux carrefours

Prioriser le passage des bus à certains carrefours stratégiques est également un moyen certain d'améliorer nettement la vitesse commerciale des bus et d'assurer le respect des horaires de desserte. Sa mise en place peut se substituer à la définition d'une voie dédiée quand celle-ci n'est pas réalisable ou être considérer comme une étape intermédiaire à sa réalisation.

- La création d'un pôle d'échanges multimodal en cœur de bassin

La création, au cœur du territoire, d'un lieu d'échanges entre tous les modes de déplacements est l'opportunité de favoriser au mieux les pratiques intermodales :

- Stationner sa voiture ou son vélo de manière sécurisée,
- Avoir accès directement aux SIT, au SUB, au TED et au METROLOR,
- Bénéficier de services d'information, de réservation et autres sur un même lieu offre une grande simplicité d'utilisation d'une part et permet une meilleure coordination de tous les réseaux d'autre part.

Si le scénario adopté est celui d'un développement fort des transports en commun et de l'intermodalité, l'amélioration des déplacements par les modes doux et la maîtrise du trafic automobile en font également partie.

A l'issue de l'exercice, **seul le scénario 3 offrait la possibilité d'augmenter la part modale de l'ensemble des modes alternatifs**. C'est pourquoi il a été retenu par le comité de pilotage pour servir de base au développement du plan d'action.

CONCLUSIONS : LE CHOIX D'UNE STRATÉGIE

Le scénario retenu repose sur des mesures concrètes, **en faveur du développement de tous les transports collectifs et de l'intermodalité**. Cette stratégie a été adoptée car elle permet de répondre aux objectifs fixés en mobilisant les moyens nécessaires à un transfert des déplacements de la voiture vers les modes alternatifs.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

PARTIE 4 - PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions sera axé sur un développement soutenu des transports collectifs et de l'intermodalité.

Néanmoins, ce plan d'actions est **un projet multimodal**, c'est-à-dire qui porte sur tous les modes de déplacements. En effet, il est nécessaire de dépasser les approches "mono-modales" pour raisonner sur un "système multimodal de déplacements", considérant que les différents modes sont interactifs et que les problématiques de développement sont liées : les impacts de chaque mesure doivent être pris en compte sur l'ensemble des modes.

Ce plan d'actions concerne **tous les motifs de déplacement**. Certes, les trajets domicile-travail en constituent une grande proportion, mais le changement des habitudes doit pouvoir intervenir aussi bien sur les déplacements pour les loisirs, les achats, l'école etc.

Enfin, le projet PDU vise à améliorer le système de déplacements en l'abordant sous ses multiples aspects. Il mobilisera donc **différents moyens d'action:**

- L'aménagement physique (voirie, partage de l'espace),
- La règlementation (urbanisme, stationnement, circulation),
- La communication (sensibilisation, information),
- L'organisation de la mission transport.

Sommaire partie 4

- LES MESURES ISSUES DU SCÉNARIO RETENU
- LES ZONES SENSIBLES
- LA PROGRAMMATION
- LE SUIVI ET L'EVALUATION

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

MÉTHODOLOGIE DU PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions présente les mesures à programmer dans la politique de transports et déplacements de la CCBP pour les 10 prochaines années.

- Elles s'organisent en **3 familles d'actions :**

  A/ L'amélioration des transports en commun

  B/ La maîtrise des déplacements automobiles et des poids lourds

  C/ Le développement des modes doux (piétons et cyclistes) et le partage de l'espace public

- Plusieurs **zones sensibles** sont ensuite décrites. Il s'agit de secteurs du bassin particulièrement sensibles ou stratégiques pour l'application du plan d'actions. Mais le PDU concerne bien l'ensemble du territoire.

3 FAMILLES DE MESURES POUR 7 OBJECTIFS

Les mesures du plan d'actions sont organisées en **3 grandes familles :**

A/ L'amélioration des transports en commun

Les mesures portent sur tous les transports collectifs : routiers et ferrés. Elles concernent leur organisation, l'aménagements des infrastructures (circulation et attente) et les véhicules.

B/ La maîtrise des déplacements automobiles

Ces actions visent à agir sur les plans de l'aménagements (voirie, infrastructures), de la règlementation (vitesse, stationnement), de l'organisation (circulation) et de l'information (plan de mobilité etc.).

C/ Développer la pratique des modes doux et partager l'espace

Cette famille de mesures est axée sur la sécurisation des déplacements piétons, le développement des aménagements cyclables (liaisons, stationnement), de la règlementation (urbanisme) et de l'information.

Définition des "modes doux" :

Les modes doux sont par définition des modes de déplacements non motorisés : **la marche à pied et le vélo** principalement.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

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

Prioriser la circulation des bus

Le facteur décisif d'utilisation des transports en commun, lorsque le choix de la voiture est possible, est le temps de parcours. Or, sur ce plan, l'automobile est aujourd'hui en général plus compétitive.

La vitesse commerciale des bus doit être améliorée, et cela passe dans un premier temps par la priorisation de la circulation des bus.
En effet, les bus sont mêlés à la circulation automobile et perdent du temps avec la congestion, au même titre que les automobilistes. Ces phénomènes de congestion sont localisés en certains points et particulièrement sur la place de Lohmar à Frouard et, de manière secondaire, aux feux qui régulent la traversée de la commune.

Lorsque la voirie le permet, prioriser le passage des bus à ces carrefours stratégiques en les dégageant de la file d'attente de voiture à l'approche du feu, permettra un gain de temps important.

Réserver une voie de circulation

L'espace viaire est très largement attribué aux voitures. Les bus, (tout comme les vélos et les piétons) ne bénéficient pas de la place qui leur serait nécessaire. La création de voies de circulation spécifiques, prises sur l'espace actuellement occupée par l'automobile est une solution efficace et insuffisamment utilisée. Lorsque la voirie le permet, séparer ainsi la circulation des bus de celle des voitures permet d'améliorer sensiblement les temps de trajet.

Les phénomènes de congestion du trafic interviennent essentiellement dans la traversée nord-sud du bassin, via la RD657, de Champigneulles à Pompey.

En réservant au moins partiellement une voie à la circulation des bus sur cette portion, les temps de parcours pour tous les trajets nord-sud seront très nettement réduits.

NB : ces deux mesures peuvent être réalisées successivement dans le temps, la deuxième se substituant à la première si nécessaire.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A2 - Améliorer le confort des usagers

Renouveler le parc de véhicules

Rendre les transports collectifs plus attractifs passent aussi par l'amélioration du confort des usagers. Elle concerne d'une part les points d'arrêt et donc d'attente des usagers, mais également les conditions de transport à bord des véhicules.

La flotte du réseau de transport SiT est composée d'une dizaine de véhicules. ***Ils seront progressivement remplacés par des véhicules neufs ou plus récents, permettant non seulement l'amélioration des conditions de voyage des usagers mais également une mise en conformité aux normes d'accessibilité PMR.***

En effet, ces véhicules seront équipés d'un système d'abaissement du plancher pour faciliter la montée à bord de tous les usagers. De plus, un espace à bord sera prévu et reservé aux personnes en fauteuil roulant.
Enfin, toujours dans le cadre de la mise en accessibilité du réseau de transport, les arrêts de bus seront progressivement améliorés sur plusieurs points : protection des intempéries, éclairage, assise, information.

L'aménagement et la modernisation des gares

La plupart des gares et haltes du bassin sont en mauvais état à plusieurs égards :

- les espaces d'attente sont dégradés,
- l'information aux usagers est insuffisante,
- le service de vente de titre de transport n'est présent que dans une seule gare (Frouard),
- Aucun personnel SNCF n'est présent sur le territoire,
- l'accès aux gares est rendu difficile par l'absence de cheminements et d'équipements adaptés.

Seules les gares de Champigneulles et de Frouard ont bénéficié de travaux de rénovation et de modernisation.

Par conséquent, et alors que la desserte TER du bassin a fait l'objet d'investissements significatifs de la part du Conseil Régional de Lorraine, l'utilisation du METROLOR demeure contraignante et le service peu attractif.

Au regard du rôle important que pourrait prendre le METROLOR dans l'ensemble des déplacements sur le bassin de Pompey, et en particulier vers et depuis Nancy, Pont-à-Mousson et Metz, ***des aménagements de modernisation, à l'image de ceux réalisés à Frouard, doivent être réalisés sur l'ensemble des gares du bassin.***

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A3 - Améliorer l'information aux usagers

Amener davantage de personnes à utiliser les transports collectifs passent par une amélioration de l'information sur les services : horaires, desserte, tarifs, temps de trajet etc.

Ces améliorations ont deux objectifs : faciliter et simplifier l'utilisation des transports pour les usagers actuels et renseigner sur l'offre pour les usagers potentiels.

Améliorer l'information d'utilisation

L'information doit être claire, complète et présente aux points d'arrêt et éventuellement à bord des véhicules.

L'usager doit être renseigné sur :

- ***Les horaires,***
- ***La desserte,***
- ***La tarification.***

Tous les transports collectifs devront faire l'objet de cette mesure : SiT, SuB, TeD et METROLOR.

Développer le conseil à la mobilité

Le PDU cherche à amener de nouveaux usagers à utliser les transports collectifs. C'est pourquoi l'information les concernant doit être accessible en dehors des réseaux de transport et adaptée à cet objectif. Pour cela, les usagers potentiels devront bénéficier d'un service de conseil à la mobilité, les accompagnant pour le changement de leurs habitudes. Au-delà des informations de base, des renseignements du type "temps de trajet" pourront être proposés.

A l'échelle du département, une Service d'Information Multimodale (SIM) sera ainsi mise en place en collaboration via le syndicat mixte des transports suburbains.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A4 - Poursuivre les actions du syndicat mixte

Le syndicat mixte des transports suburbains de Nancy est composé de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey, de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle. Il a pour missions de coordonner les différents réseaux de transports et leur tarification et de mettre en place un Service d'Information Multimodale (SIM). Il peut également prendre en charge la gestion de pôles d'échanges multimodaux.

Ses actions doivent se poursuivre en faveur d'une meilleure coordination des offres de TC et son rôle doit se développer notamment :

- en participant au projet du Conseil Régional de Lorraine de tarification et de billétique harmonisée à l'échelle régionale.

- en anticipant les besoins et les opportunités de développement des transports en commun avec l'arrivée du TGV d'une part et les évolutions du réseau de l'agglomération nancéienne d'autre part (futures lignes de TCSP).

Source : Photo ADEVAL

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A5 - Optimiser le service de Transport à la Demande (TAD)

En 2006 la CCBP a lancé un nouveau service : le "Sit'adin", un Transport A la Demande (TAD).

Le succès rencontrés par le TAD laisse envisager des possibilités d'évolution de ce service. Il pourra être optimisé dans le sens d'une complémentarité avec le réseau principal de transports en commun.

A6- Améliorer l'accessibilité des pôles générateurs de trafic

Le réseau SiT devra s'adapter à l'évolution de la demande des usagers et de besoins recensés. Afin d'intéresser un maximum d'usagers actuels et potentiels, ces changements devront être orientés sur les principaux pôles générateurs de trafic que sont :

- les entreprises et zones d'activités,
- les établissements de santé,
- les zones de loisirs et équipements sportifs et culturels,
- les zones commerciales,
- les gares.

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

En 2007, le METROLOR évoluera pour s'adapter à l'arrivée du TGV à Nancy.

Des correspondances horaires METROLOR-TGV sont prévues en gare de Nancy y compris sur la ligne Metz-Nancy, en passant par Pont à Mousson et le bassin de Pompey. Par conséquent, il sera possible d'aller prendre le TGV en départ de Nancy directement depuis une gare du bassin de Pompey assurant ainsi une interconnexion fer-fer.

Pour accompagner l'arrivée du TGV et inciter à l'utilisation combinée METROLOR-TGV, le réseau SiT devra assurer la correspondance de ses horaires vers et depuis les gares avec ceux du METROLOR.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A8 - Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échange intermodal"

Plus simple pour l'usager

Avec le temps de trajet, la simplicité d'usage et la lisibilité de l'offre sont des facteurs-clés de l'attractivité des modes alternatifs et donc du report modal.

Qu'ils soient réels où perçus, les correspondances compliquées ou multiples, les temps d'attente, la difficile lecture du réseau de bus etc. nuisent aux changements des habitudes.

Le bassin de Pompey bénéficie d'une bonne desserte par le METROLOR depuis Décembre 2005. Le potentiel de développement de la fréquentation du TER est jugé très important pour les liaisons CCBP/CUGN et CCBP/Pont-à-Mousson/Metz au regard de trois critères :

- **un faible coût pour l'usager,**
- **un temps de trajet très compétitif,**
- **l'amélioration du confort à bord.**

Or **l'intermodalité train-bus souffre de deux éléments : la multiplicité et le manque d'attractivité des points d'échanges.**

En effet, avec 5 gares TER sur 2 lignes SNCF, la coordination des réseaux SiT, SUB, TED et METROLOR n'est pas aisée et l'état des gares est rédibitoire pour l'usager.

De plus, l'accessibilité multimodale des gares est souvent mauvaise par manque de cheminements et d'équipements adaptés.

Par conséquent, la définition d'un point d'échange principal central permettrait de simplifier fortement l'organisation des réseaux et leur utilisation.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

A8 - Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échange intermodal"

Plus efficace techniquement

La présence de plusieurs gares présente un avantage potentiel : la couverture du territoire. Cependant, toutes ne sont pas desservies au même niveau par le METROLOR.

La perspective d'un développement général du service sur le bassin est peu envisageable en l'état.

Organiser la desserte bus autoru d'un pôle d'échange bus-train permettrait de **simplifier la coordination des horaires entre tous les opérateurs et d'éviter leur concurrence.**

Enfin, proposer aux habitants de l'ensemble du bassin un point principal d'accès au METROLOR implique évidemment d'en **assurer la desserte depuis les différentes communes.**

Plus attractif

Simplifier et rendre plus efficace l'utilisation des bus et TER les rendraient plus attractifs auprès des usagers actuels et potentiels. Tous les modes alternatifs en tireraient bénéfice.
Un équipement proposant le confort nécessaire et des services viserait également à étendre l'aire de chalandise aux habitants des communes du bassin sans gare.

Engager la réflexion sur l'opportunité et la faisabilité d'un pôle d'échange multimodal reposant sur les principes suivants :

- Hierarchiser et développer le niveau de service METROLOR sur le bassin,

- Améliorer la coordination des réseaux METROLOR, SIT, SUB et TED,

- Proposer un point d'échange bénéficiant d'une meilleure accessibilité multimodale (voiture, bus, train, vélo, marche) et équipé de services d'information, de vente et autres,

- Faciliter l'accès aux transports collectifs à davantage d'habitants du bassin.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ Amélioration des transports collectifs

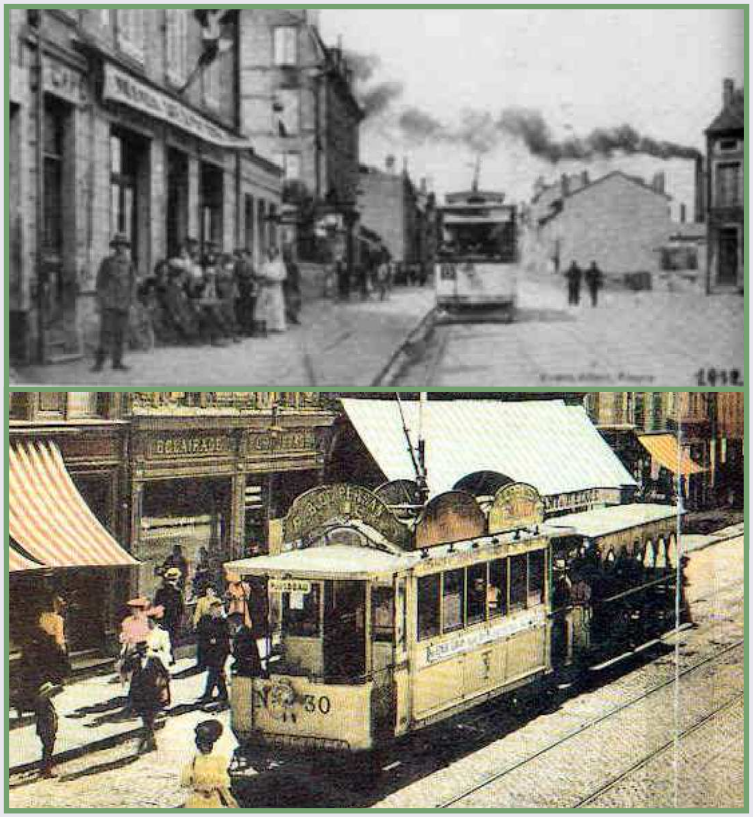
A9 S'engager dans la réflexion "Tram-train" avec la CUGN et le Conseil Régional de Lorraine.

En 1990 et 1998, 2 études de faisabilité d'une liaison "tram-train" entre Nancy et Frouard ont conclu à l'existence d'un potentiel de clientèle et à la nécessité de préserver des emprises en vue de la réalisation du projet à long terme (reprises par le PDU de Nancy en 2000).

Si l'offre ferroviaire sur l'axe Metz-Nancy a depuis été renforcé et que des emprises ne sont plus disponibles (sud du pôle Saint Georges), le projet de tram-train reste envisageable.

Par conséquent, les questions du potentiel de clientèle et des perspectives d'urbanisation futures doivent être revues compte-tenus des évolutions récentes et des perspectives d'évolution urbaine, démographique et économique.

Participer avec la CUGN à la réflexion sur l'opportunité d'une liaison tram-train Nancy-Frouard sur le long terme.



En 1910, 10 kilomètres de ligne électrifiée permettent au tram de relier Pompey à la place Carnot de Nancy. Considéré comme "gênant" pour la circulation des automobiles, son exploitation fut stoppée en vers 1950.

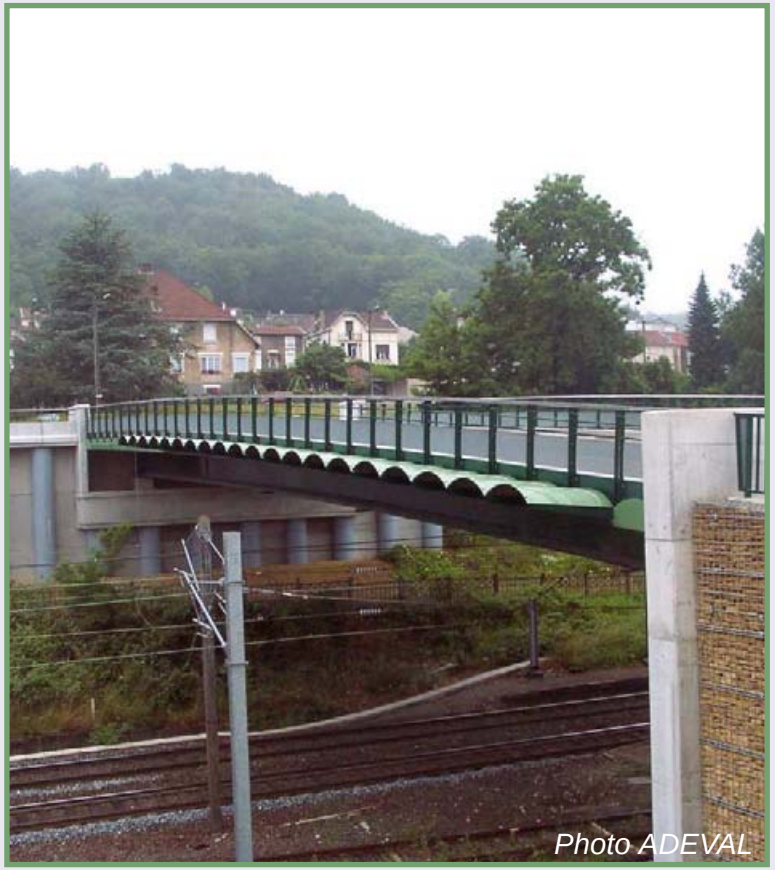
B / Maîtrise des déplacements automobiles

B1 Mise en service du nouveau pont de Pompey

Ce pont lancé au-dessus de la voie ferrée vient achever une maille du réseau routier du bassin ; la connexion directe de Pompey à l'autoroute via les zones d'activités Eiffel et du Ban la Dame.

Cette nouvelle connexion constituera l'accès Nord du Bassin de Pompey pour la desserte des villes voisines. Les échanges Est-Ouest et l'accessibilité générale sur le territoire seront ainsi améliorés.

Cette nouvelle infrastructure devra être complétée à terme par la nouvelle liaison Frouard/Liverdun qui permettra d'équilibrer la répartition des flux Liverdun - Pompey/Frouard sur les deux rives de la Moselle.



Le nouveau pont de Pompey, ouverture fin 2006

B / Maîtrise des déplacements automobiles

B2 Elaboration de schémas d'accessibilité multimodale

Les principales zones sensibles du bassin (voire chapitre zones sensibles) pourront faire l'objet d'une attention particulière afin d'améliorer leur accessibilité par les différents modes de déplacements et ainsi ne pas contraindre à l'utilisation de la voiture.

Le schéma d'accessiblité multimodale consiste dans un premier temps en un diagnostic précis de la situation de l'établissement ou de la zone, mettant en avant :

- l'accessibilité automobile,
- la desserte par les transports collectifs,
- l'accessibilité par les modes doux,
- l'offre de stationnement voiture et vélo.

et en évaluant :

- les flux par modes de déplacement,
- les dysfonctionnements liés aux conflits d'usage,
- les besoins en matière de sécurité.

Dans un second temps, le site fera l'objet d'un programme pluriannuel de mesures portant sur :

- l'aménagement de l'espace public,
- l'aménagement de la voirie,
- l'organisation des transports collectifs,
- des opérations de sensibilisation.

et reposant sur les principes :

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

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

B / Maîtrise des déplacements automobiles

B3 Réduire les vitesses de circulation

La vitesse de circulation est conditionnée par plusieurs élements :

- *non physiques :* respect du code de la route, comportement "au volant",
- *physiques :* signalisation, largeur et forme de la chaussée, "ambiance urbaine" et mobilier urbain, contrôle de police.

La vitesse en agglomération

Des vitesses moyennes excessives ont été constatées en particulier dans la traversée des zones urbaines. Elle génèrent un risque important et des nuisances pour tous les usagers et les habitants.

Par conséquent, pour améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie des habitants et usagers, une double stratégie doit être suivie :

- le respect des limitations en vigueur,
- la réduction des vitesses dans les zones sensibles (zones urbaines et particulièrement aux abords des établissements scolaires et des zones de loisirs).

Des périmètres de zones 30 pourront ainsi être définis et aménagés (signalisation, ralentisseurs et plateaux, mobilier urbain) ainsi que des limitations à 30 km/h simples en fonction des sites, mais en priorité aux abords des établissements scolaires.

La vitesse sur voie rapide

La première cause des accidents de la route est la vitesse excessive. Or, la diminution de 1% de la vitesse moyenne génère une baisse de 3 à 4% du nombre de victimes.

Par ailleurs, le Conseil Régional de Lorraine élabore un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans lequel la réduction de vitesses de circulation sur voies rapides aux abords des agglomérations apparaît comme nécessaire.
La Communauté Urbaine du Grand Nancy suit les prescriptions du PPA en annonçant la réduction à 90 km/h de la vitesse de circulation sur voie rapide aux abords de son agglomération.

L'extension de cette mesure au PTU de la CCBP permettra de réduire les nuisances de l'A31 sur les habitations proches et sur la qualité de l'air en général. La poursuite du partenariat avec AIRLOR pour la réalisation de campagne de relevés des polluants permettra de donner une visibilité aux effets de cette mesure sur le territoire.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

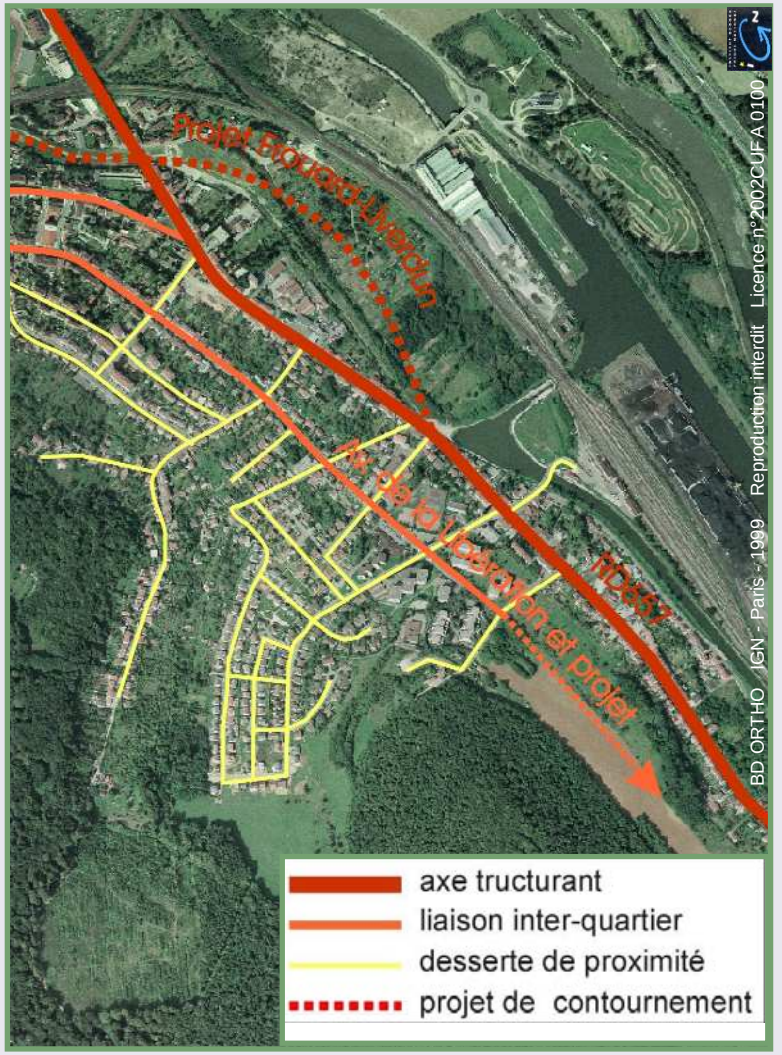
B / Maîtrise des déplacements automobiles

B4 Hiérarchiser le réseau de voirie

La hiérarchisation du réseau de voirie a pour objectif de réaliser des aménagements adaptés aux fonctionnalités de la voirie.
En effet, les différentes voies n'ont pas les mêmes fonctions. Elles peuvent assurer principalement du transit, les relations entre les quartiers ou de la desserte de proximité. Ces fonctions peuvent être assurées simultanément et occasionner des conflits d'usage, souvent facteur d'insécurité routière.

Hormis l'A31 restant sous la seule responsabilité de l'Etat, toutes les voies peuvent être prises en compte dans cette hiérarchisation.

3 niveaux :
- Voirie structurante,
- Voirie de liaison inter-quartiers ou inter-communales,
- Voirie de desserte de proximité.



Exemple de hierarchisation des voies à Frouard

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

B / Maîtrise des déplacements automobiles

B5 Mettre en cohérence les documents d'urbanisme (PLU, ZAC)

Le PDU appelle une mise en conformité des politiques d'aménagement urbain et des documents qui y sont liés tels que les PLU.
Ces derniers devront donc respecter certains principes :

- limiter l'étalement urbain,
- rechercher la mixité des espaces (habitat, activités, équipements),
- favoriser un plus grand partage de la voirie et de l'espace public,
- favoriser la pénétrabilité des transport en commun dès la conception des réseaux viaires,
- faciliter l'utilisation des modes doux dans la conception de zones nouvelles et les constructions neuves,
- limiter les possibilités de stationnement au lieu d'emploi,
- Evaluer les conséquences sur les déplacments de l'urbanisation projetée,
- Intégrer de manière générale la réflexion sur les déplacements en amont des aménagements urbains.

B6 Plans de stationnement

Les centres urbains feront 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,
- pas d'augmentation de l'offre globale hormis des besoins spécifiques liés à de nouveaux équipements,
- le développement du jalonnement d'accès aux lieux de stationnement,
- la réservation d'emplacements dédiés aux livraisons.

B7 La circulation des poids lourds

La desserte en marchandises doit être assurée tout en recherchant la meilleure cohabitation avec les autres modes de déplacement et dans le respect des conditions de vie des habitants.
Le trafic poids lourds de transit pourra être gérer à travers une commission regroupant les collectivités, les services de la préfecture et les représentants des transporteurs et faire l'objet d'une information auprès des habitants.
La hierarchisation du réseau routier définira les itinéraires à privilégier par les poids lourds et la signalétique devra être améliorée de sorte à faciliter l'accès aux sites de livraison.

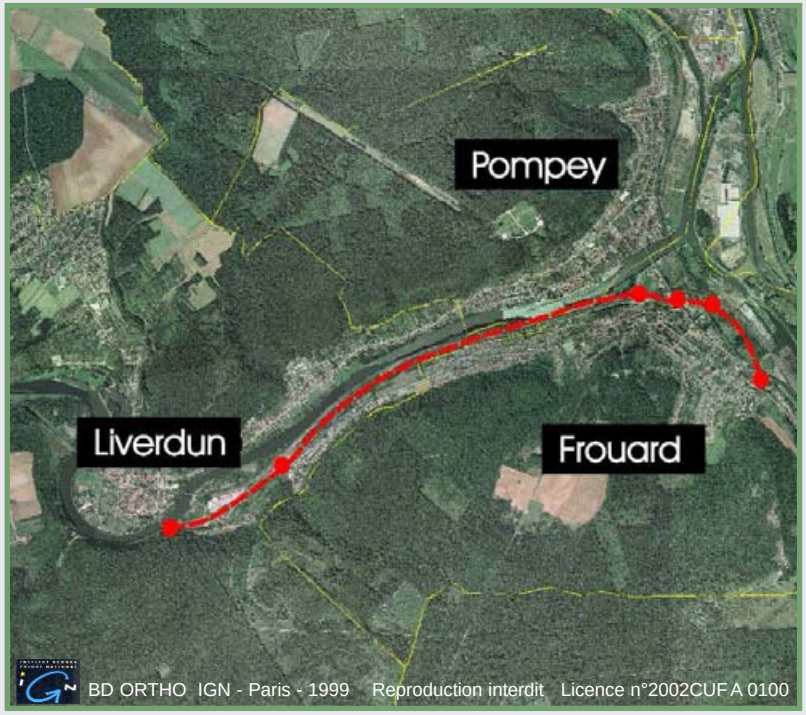
Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

B / Maîtrise des déplacements automobiles

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

Le projet de nouvelle liaison entre Frouard et Liverdun a pour objectif d'alléger sensiblement le trafic supporté par la RD657 et notamment par la place de Lohmar en séparant le flux de desserte de Liverdun de celui des centre-villes de Pompey et Frouard.

Le projet d'une liaison autoroutière entre Toul et Dieulouard pourrait permettre de délester l'A31 entre Dieulouard et Nancy d'une partie du trafic de transit. Les impacts qu'elle pourrait avoir sur l'organisation des déplacements et sur le cadre de vie dans les communes du Bassin de Pompey concernées doivent être étudiés.



Projet de liaison nouvelle entre Frouard et Liverdun

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

B9 - Inciter et accompagner l'élaboration de Plans de mobilité

Plusieurs établissements ou équipements présents sur le territoire sont générateurs de trafic. Il s'agit :

- d'entreprises,
- d'administration,
- d'équipements publics,
- d'établissements scolaires.

Ils sont donc la destination d'une grande partie des trajets effectués sur le bassin par :

- les salariés,
- les parents d'élèves et leurs enfants.

Le principe du plan de mobilité est d'inciter ces populations à se rendre à destination autrement qu'en voiture en mobilisant différents moyens :

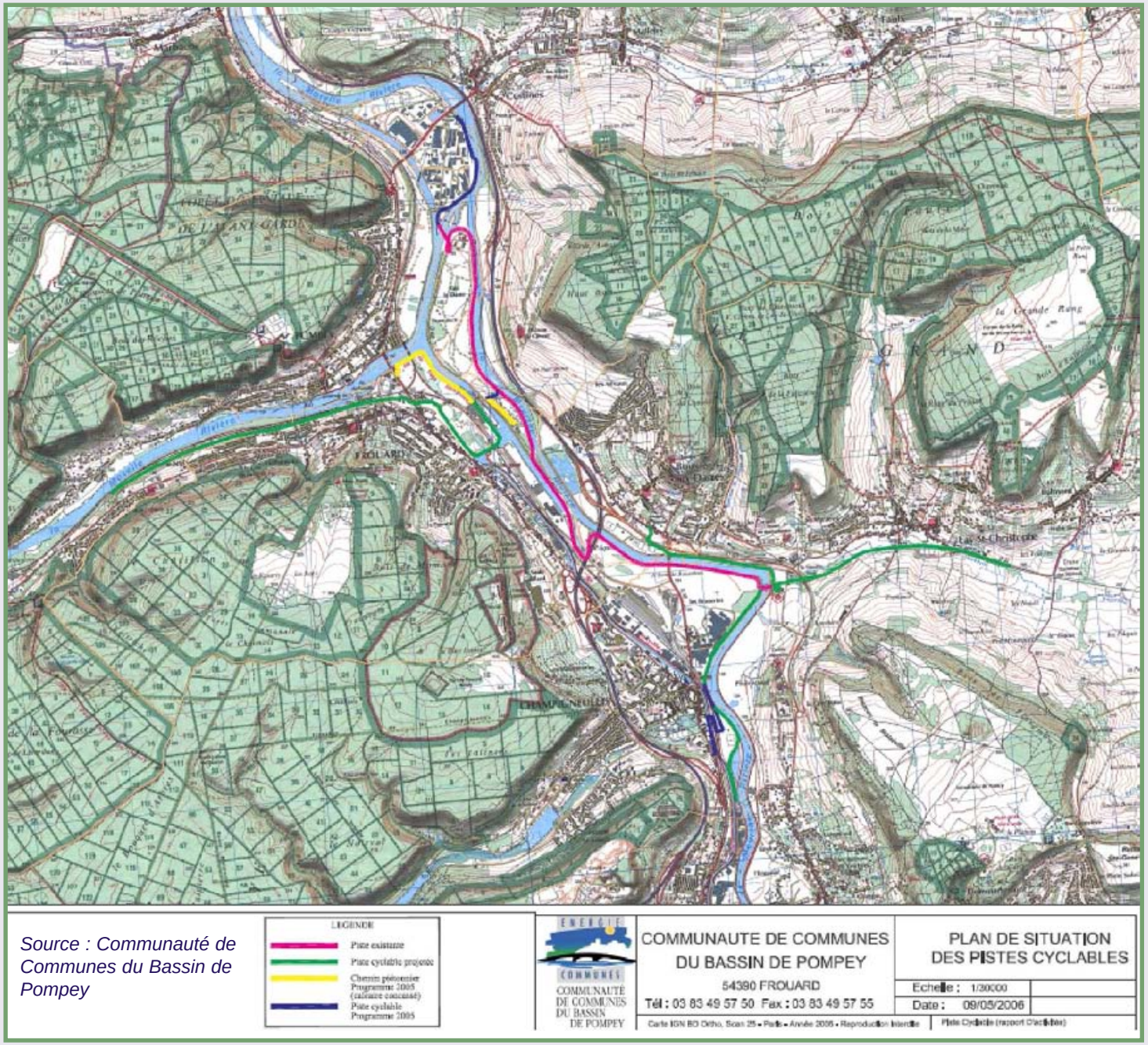
- Communiquer, informer et sensibiliser,
- Identifier les contraintes et leviers d'actions en faveur des modes alternatifs,
- Mieux connaître les pratiques de déplacements pour adapter l'offre de transport et les infrastructures (TC et modes doux).

Le plan de mobilité consiste donc à rapprocher la demande des usagers et l'offre de transport pour une destination donnée, afin de "capter" des automobilistes actuels et de leur proposer des alternatives adaptées.

Pour ce faire, la CCBP pourra :

- ***sensibiliser les entreprises, administrations, communes et établissements scolaires.***
- ***apporter un conseil technique.***
- ***participer aux études de faisabilité et à l'élaboration de programme d'actions.***
- ***proposer un guide d'élaboration en prenant en exemple la CCBP et ses agents (covoiturage, modes doux, transports collectifs etc.).***
- ***participer à la mise en place d'un service de covoiturage organisé à l'échelle du bassin de vie nancéien.***

Chaque année la CCBP développe les itinéraires cyclables en vue de constituer un réseau cyclable structurant



Source : Communauté de Communes du Bassin de Pompey

C / Développement des modes doux

C1 Développer les liaisons cyclables

Le développement des liaisons cyclables est nécessaire pour aboutir à un réseau structurant et faciliter les déplacements à vélo.
Ainsi, le développement actuel doit se poursuivre selon un schéma directeur respectant plusieurs critères :

- rechercher la continuité entre les liaisons existantes,
- connecter les liaisons cyclables dédiées aux loisirs (Véloroute Voie Verte) présentes en fond de vallée aux zones urbaines et d'activités,
- desservir les pôles générateurs de trafic que sont le zones commerciales (Saule Gaillard), les centres urbains, les zones résidentielles, les zones de loisirs, les équipements publics administratifs, sportifs et de santé, les entreprises et zones d'activités,
- rechercher la connexion avec les réseaux voisins et notamment de la CUGN.

Véloroute Voie Verte à Pompey

C / Développement des modes doux

C2 Favoriser l'intermodalité TC-vélo

L'encouragement de la pratique du vélo passe aussi par la possibilité de combiner vélo et transports en commun.

Pour permettre pleinement ces pratiques intermodales, certains bus du réseau pourront accueillir des cyclistes à bord avec des équipements spécifiques. Ces nouveaux véhicules constituent une innovation importante en France.

De plus, les gares du bassin devront être équipées de parc de stationnement vélo protégés et sécurisés afin d'encourager également l'intermodalité vélo-TER.

C3 Sécuriser les déplacements piétons

Sur le bassin, 1 déplacement sur 5 est réalisé à pied. Le piéton est un usager de l'espace public plus fragile que les autres. Cette inégalité face à l'insécurité routière doit être compensée par une sécurisation des cheminements piétons en zone urbaine, notamment aux abords des sites sensibles :

- les établissements scolaires (maternelles, primaires, collèges, lycées)
- les équipements culturels, sportifs et de loisirs
- les autres équipements accueillant du public (administrations etc.)
- les "points noirs" ou accidentogènes recensés

L'amélioration des conditions de déplacement des piétons passent par :

- le traitement des trottoirs en milieu urbain (largeur, état)
- l'éclairage public
- la continuité des cheminements
- la maîtrise de la circulation routière
- l'amélioration de la signalétique.

Les liaisons piétonnes interurbaines (Marbache-Pompey, Saizerais-Liverdun par exemple) seront traitées par les liaisons cyclables (schéma directeur) en recherchant la connexion avec les réseaux urbains.

C / Développement des modes doux

C4 Développement du stationnement vélo

La pratique du vélo est sujette actuellement à plusieurs difficultés dont celle du stationnement. La peur du vol contraint fortement son usage.
C'est pourquoi, les lieux accessibles à vélos devront être équipés, en nombre suffisant, au minimum d'arceaux de stationnement, au mieux de parc sécurisés :
Les établissements scolaires (collèges, lycées, écoles) :

- les zones et équipements sportifs et de loisirs,
- les administrations et établissements de santé,
- les zones commerciales,
- les centres-villes et centres-villages.

La construction de logements neufs devra également respecter ce principe et prévoir du stationnement pour les 2 roues.
Les PLU fixeront 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 devront 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.

Arceaux de stationnement - piscine intercommunale de Pompey

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

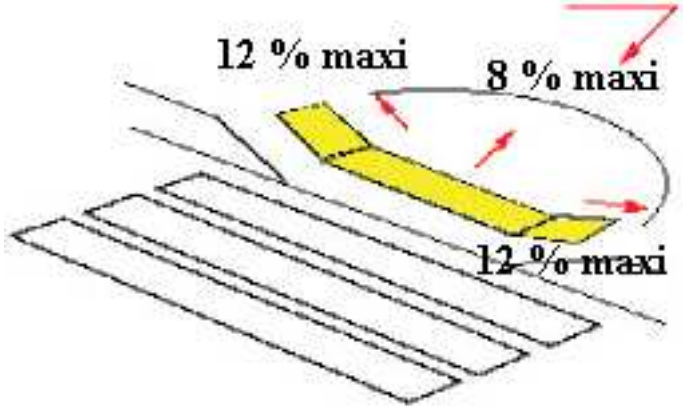
C / Développement des modes doux

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

La loi relative à l'égalité des chances rend obligatoire la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun et de voirie.
En effet, les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont aujourd'hui difficiles (mobilier urbain gênant, pente, hauteur de trottoir etc.).

C'est pourquoi dans les dix ans à venir, l'espace urbain devra être aménagé dans le respect de ce nouveau cadre législatif et sur le principe de la "chaîne de déplacement" qui repose sur une accessibilité continue du point de départ au point d'arrivée du trajet, en passant par le logement, la voirie, les transports, le stationnement et l'accès au domaine privé avec :

- des transports en commun aux normes PMR et aucun mobilier gênant l'accès à l'arrêt,
- la mise en conformité des trottoirs et franchissements de carrefour (abaissement des trottoirs),
- le respect des quota d'emplacement réservés soit 1 place pour 50,
- l'amélioration de la signalétique.



Source : "Une voirie pour tous", CERTU - DRE

Normes PMR pour l'abaissement des trottoirs pour les traversées

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

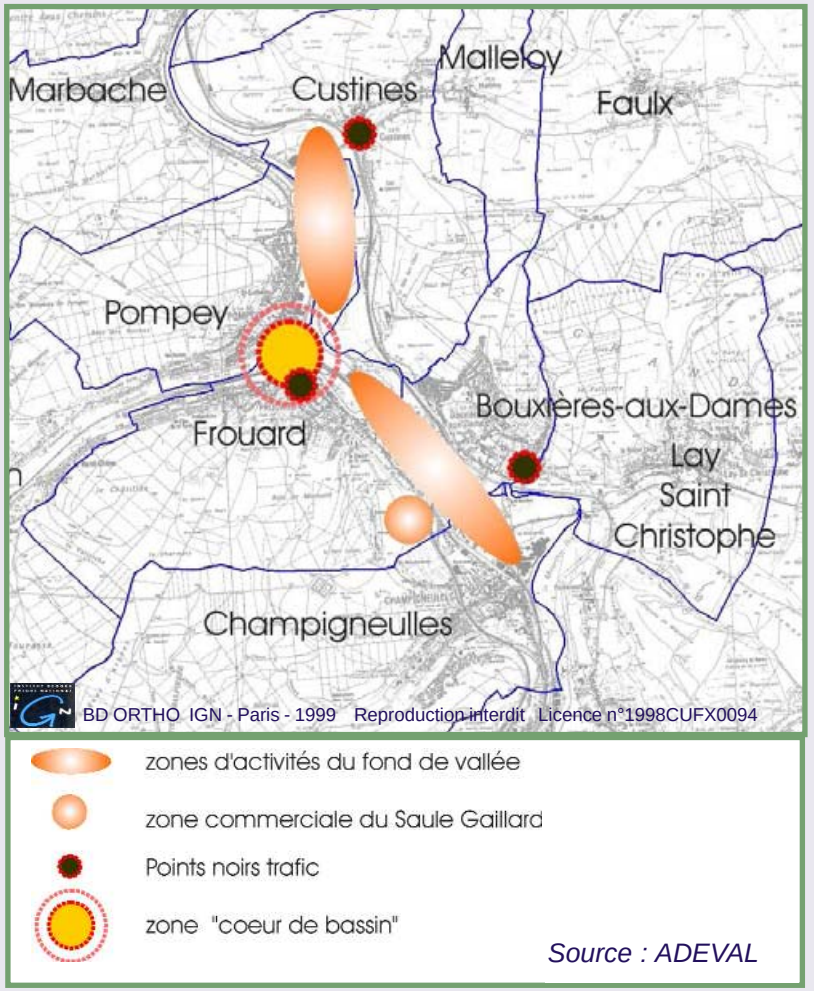
LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Plusieurs zones sensibles ont été identifiées sur le territoire pour la mise en oeuvre des actions du PDU.

Ces dernières concernent tout le bassin de Pompey, mais certains secteurs ou sites font l'objet d'une stratégie particulière car leur rayonnement est intercommunal voire à l'échelle du bassin de vie :

- La zone d'activités du fond de vallée,
- Le secteur dit "coeur de bassin",
- La zone commerciale du Saule Gaillard,
- Les pôles secondaires,
- Les établissements scolaires,
- Les zones de loisirs,
- Les centres-villes et centres-villages.

Carte des zones cibles / sensibles principales



Source : ADEVAL

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

La zone d'activités de fond de vallée

Ce secteur concentre une grande partie de l'activité économique du territoire et est encore appelé à se développer à moyen terme.
Il draine plus de 3 300 emplois. 40% de ces salariés résident dans une commune de la CCBP. Aujourd'hui, la quasi-totalité des déplacements domicile-travail et professionnels que cette zone génère est effectuée en voiture. Une partie de ces déplacements doit être transférée vers les modes alternatifs de déplacement.

Or, la voirie qui structure la zone est exclusivement dédiée à la voiture hormis la vélo route. Inciter la pratique du vélo par exemple est donc aujourd'hui peu évident. Le pont de Custines est le principal point noir pour les déplacements et révèle le manque de connexion, pourtant stratégique, entre l'itinéraire cyclable du fond de vallée et ceux qui mènent aux centres urbains.

Vue aérienne du fond de vallée entre Frouard et Bouxières-aux-Dames

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

De plus, la zone est logiquement très fréquentée par les Poids Lourds en livraison. Or, pour des raisons de signalétique, plusieurs d'entre eux peine à trouver leur destination et peuvent être amenés à se perdre et à «errer» dans les communes avoisinantes, occasionnant une gêne pour les autres usagers. L'identification et la signalétique doivent donc être améliorées en particulier depuis l'A31. Une réflexion sur une nouvelle dénomination de la zone est actuellement en cours en ce sens.

Enfin, les entreprises présentes sur la zone n'ont pour l'instant pas de contraintes liées au stationnement de leurs salariés. Cependant, le foncier disponible étant désormais très réduit, la valeur des surfaces dédiées au seul stationnement risque de croître rapidement et les facilités accordées aux automobilistes d'être remises en question.

Stratégie "déplacements" pour la zone d'activité de fond de vallée :

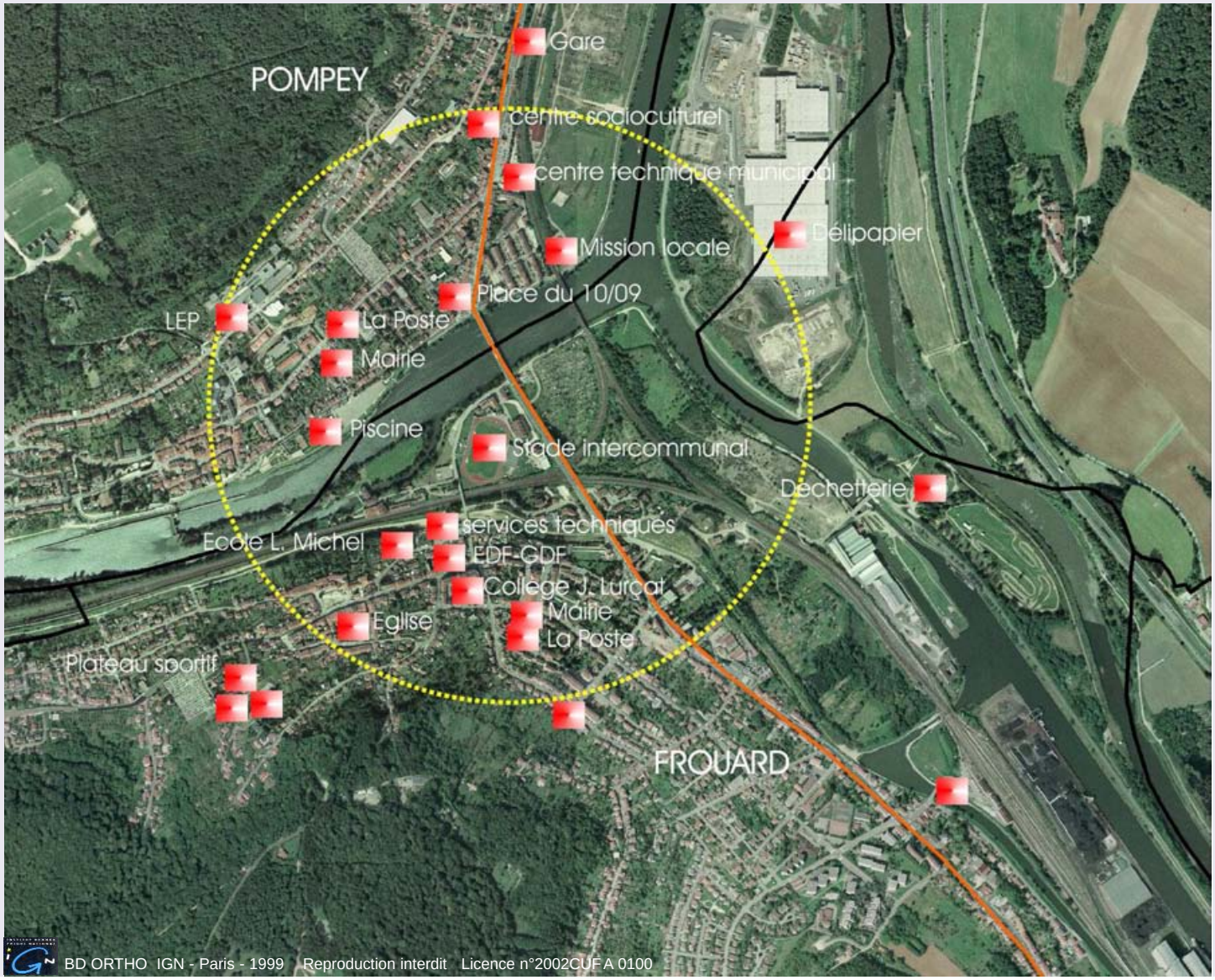
Les zones d'activités de fond de vallée génèrent un trafic important lié à la concentration des activités. Dans le cadre de la démarche qualité menée par la CCBP sur cette zone, un volet déplacements et accessibilité axé sur les modes doux et les transports collectifs pourra être développé, avec une programmation des aménagements à réaliser.

De plus, les démarches de type « plan de mobilité » devront être encouragées, en partenariat avec les autres AOT, l'ADEME et la CCI. Elles doivent permettre de mieux connaître les demandes spécifiques des entreprises et des salariés en matière de mobilité, de les sensibiliser et de les inciter à la pratique des modes doux et à l'utilisation des transports en commun.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Carte de la zone cible "coeur de bassin" où entre de nombreux équipements et services.



LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Le «cœur de bassin»

De part et d'autre du pont sur la Moselle qui relie Pompey à Frouard, de la place du 10 septembre au Nord à la place Lohmar au sud, se concentrent des équipements de rayonnement intercommunal et communal. Ainsi on trouve dans un premier périmètre :

Au sud

- Le stade intercommunal,
- Le gymnase COSEC,
- Le collège Jean Lurçat de Frouard,
- La mairie de Frouard,
- La médiathèque de Frouard,
- Le Théâtre Gérard Philippe de Frouard,
- La Poste à Frouard,
- L'église de Frouard,
- L'école Louise Michel,
- Les services techniques de la Ville de Frouard.

Et au nord

- La mission locale près de cités Saint Euchaire à Pompey,
- La place commerçante du 10 septembre à Pompey,
- Le centre socioculturel G. Hartmann de Pompey,
- La C.P.A.M à Pompey,
- La piscine intercommunale.

Dans un périmètre plus large on recense également :

- La mairie de Pompey,
- Le lycée professionnel de Pompey,
- Les écoles élémentaires de Pompey,
- L'hypermarché Leader Price à Pompey,
- Les écoles maternelles et primaires Jean Zay à Frouard,
- L'école Elsa Triolet,
- La déchetterie intercommunale.

L'ensemble de ces équipements forme **la principale zone de centralité à l'échelle de bassin** et par conséquent génère des flux importants. A la croisée de la RD657, de la RD90 et de la rue de l'Embanie, c'est notamment le principal secteur qui souffre de la congestion du trafic.

Stratégie "déplacements" pour la zone du "coeur de bassin"

Afin de mieux gérer les circulations, d'assurer une accessibilité multimodale à l'ensemble de ces sites, la fluidité des trafics et d'assurer le développement des modes alternatifs, cette zone doit être dotée d'un "schéma de déplacements et d'accessibilité multimodale". Il permettra la programmation pluriannuelle des aménagements nécessaires à court, moyen et long terme.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

La zone commerciale du Saule Gaillard

L'aire de chalandise du centre commercial du Saule Gaillard dépasse le bassin de Pompey puisqu'il constitue un des principaux équipements commerciaux du Nord du bassin de vie nancéien. C'est le principal point d'entrée du bassin.

Cette zone génère essentiellement **des déplacements automobiles**. En principe, son accessibilité routière est excellente puisqu'elle bénéficie d'une proximité directe à l'échangeur autoroutier de Frouard. Mais aux heures de fortes affluences et en particulier le samedi, les infrastructures absorbent difficilement le trafic et génèrent des embouteillages importants.

A l'inverse, son accessibilité par les modes doux est médiocre pour plusieurs raisons :

- La topographie marquée du secteur,
- La configuration du réseau de voirie qui ne fait aucunement la place ni à la marche ni au vélo,
- Le trafic automobile dense qui génère un environnement d'insécurité pour les piétons et les cyclistes.

Par conséquent, bien que la ZAC soit située à proximité des habitations et des lieux d'activités, peu de personnes s'y rendent à pied où à vélo, si ce n'est sous la contrainte, vu le nombre d'obstacles qui se présentent à eux.

Vue aérienne du rond-point et de la zone commerciale du Saule Gaillard

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Néanmoins, le centre commercial est équipé pour le stationnement des vélos et le projet de création d'une liaison cyclable sur l'avenue de la Libération et du futur quartier de la Croix des Hussards permettrait d'offrir une très bonne accessibilité à la zone par le Nord et une connexion directe avec le "coeur de bassin".

Vue de l'entrée du centre commercial : des stationnements pour les deux-roues et des emplacements pour le stationnement des PMR sont aménagés en nombre suffisant.

Enfin, à la différence de la zone d'activité de fond de vallée, le motif des déplacements est évidemment lié aux achats, même si de nombreux emplois sont présents sur la zone. Par conséquent, les horaires d'affluence sont différents et plus étendus que pour les déplacements domicile-travail.

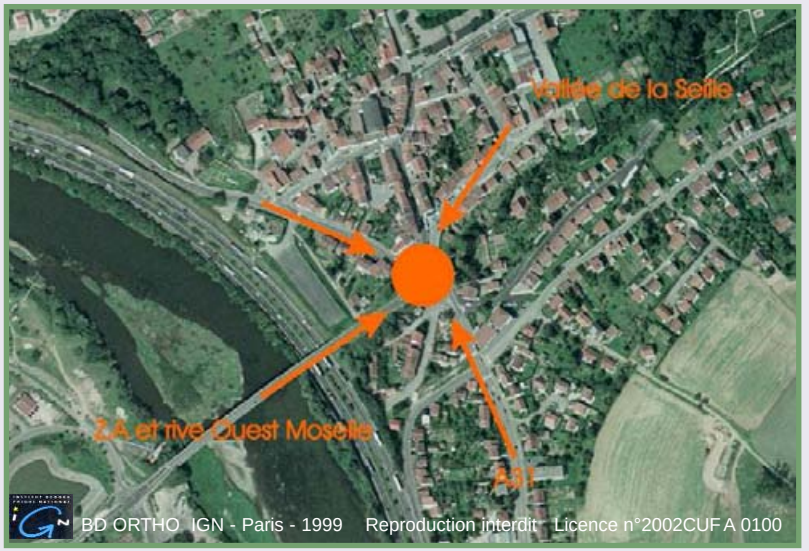
Stratégie

La zone commerciale du Saule Gaillard peut également faire l'objet d'un ***"schéma de déplacement et d'accessibilité multimodale"*** *qui reprendra les préconisations de l'étude d'aménagement de la zone.*

Le développement de la desserte par les transports en commun et l'amélioration de l'accès par les modes doux doivent permettre l'augmentation des déplacements par les modes alternatifs en direction de la zone pour les habitants du bassin et au-delà.

Le rond-point du Saule Gaillard à Frouard est le principal point d'entrée du bassin de Pompey. Trois autres carrefours ou rond-point assurent la fonction de points d'échanges sur le territoire :

- Le rond-point de Bouxières-aux-Dames (D40/D321),
- Le rond-point de Custines (D90/D40),
- Le carrefour de Champigneulles (D657/rue Gabriel Bour).



Rond-point de Custines

Carrefour de Champigneulles

Rond-point de Bouxières-aux-Dames

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Les points d'échanges de Custines, Bouxières-aux-Dames et Champigneulles

On trouve au débouché des deux vallées secondaires du bassin, Custines (vallée de la Mauchère) et Bouxières-aux-Dames (vallée de l'Amezule).

Ces deux pôles secondaires du bassin sont :

- d'une part les débouchés des flux convergents vers l'A31 et la vallée de la Moselle,
- et d'autre part le débouché de la voie de fond de vallée qui assure la liaison entre les zones d'activités de Nancy-Pompey, la plate-forme multimodale et le port de Frouard.

Dans une moindre mesure, le carrefour de Champigneulles (directions de Bouxières-aux-Dames, des Brasseries, et de Frouard) assure aussi la fonction de point d'échanges entre les deux rives de la Meurthe et le fond de vallée.

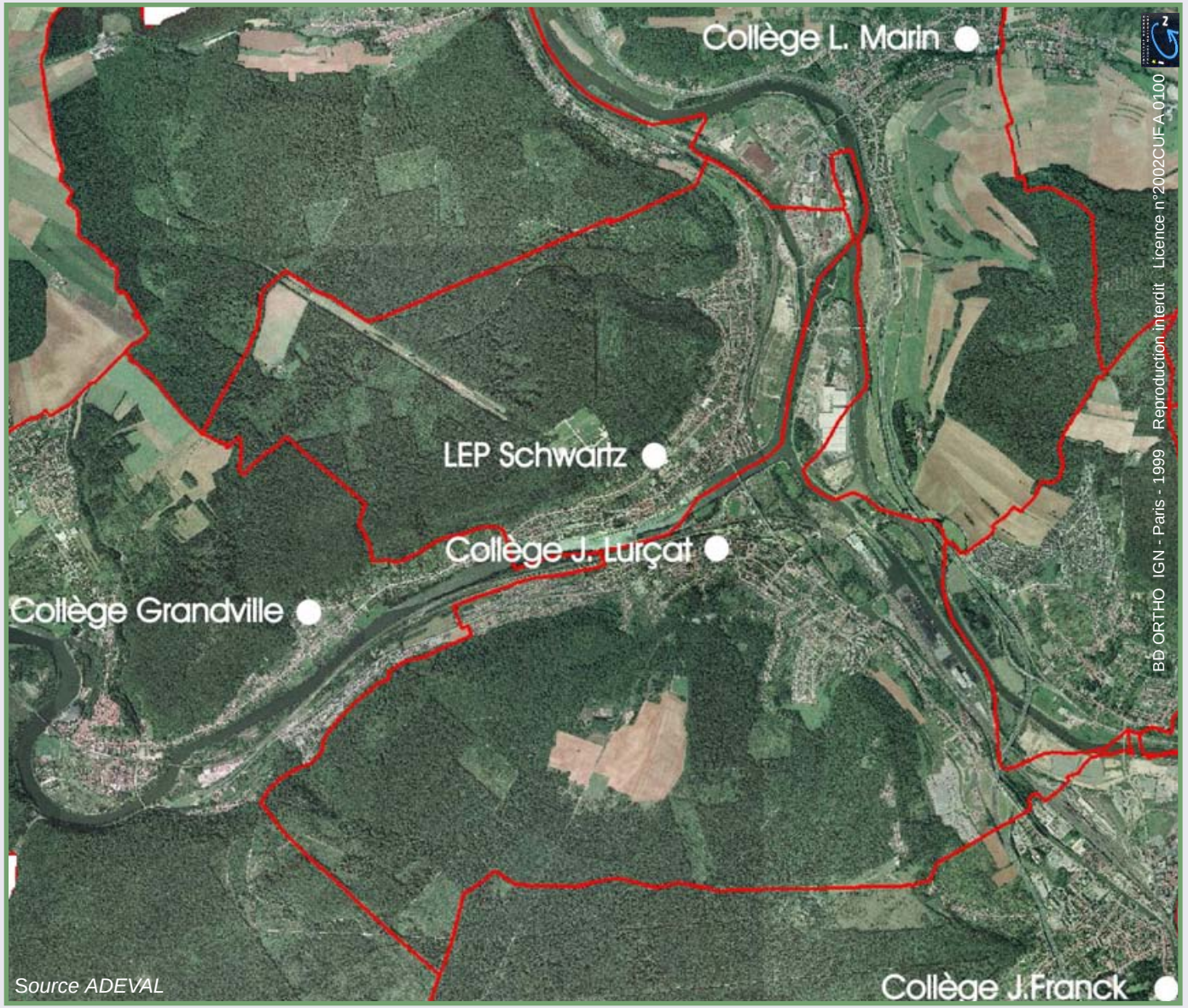
Au regard des infrastructures en projet et en cours de réalisation :

- voie de l'Amezule,
- contournement de Maxéville,
- voie des coteaux.

L'augmentation du trafic sur ces deux points d'échanges est prévisible.

Par conséquent, la capacité des voiries et des carrefours devra être adaptée au trafic. De plus, le rôle de noeud de communication à l'échelle du bassin devrait être valorisé en développant des projets qui renforcent cette fonction de point d'échanges.

Carte de localisation des collèges et lycées du bassin de Pompey.



Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Les établissements scolaires du secondaire

Lycée B. Schwartz de Pompey :
Le LEP de Pompey rassemble plus de 400 élèves. Situé le long d'une rue faiblement fréquentée, il génère de nombreux déplacements piétons et en particulier depuis le centre de Pompey, à la descente des Bus et depuis la gare.

Collège J. Franck de Champigneulles : Près de 500 élèves se rendent chaque jour au collège de Champigneulles. La traversée de la RD657 pour y accéder est délicate étant donné l'intensité du trafic à ces heures d'affluence. De plus, l'établissement ne propose pas d'espace de stationnement 2 roues et n'est pas desservie par un itinéraire cyclable.

Collège J. Lurçat de Frouard :
Le collège de Frouard reçoit plus de 350 élèves. L'accessibilité de l'établissement est bonne sauf pour les cyclistes qui doivent s'insérer dans une circulation dense sur la route de Liverdun.

Collège Grandville de Liverdun :
L'établissement rassemble plus de 520 élèves. Le long d'une impasse, il est préservé du trafic routier. Cependant, pour les cyclistes, aucun cheminement ne permet le lien avec le cœur de village de Liverdun de manière sécurisée.

Collège L. Marin de Custines :
Plus de 350 collégiens s'y rendent chaque jour. Situé le long de la RD90 à la sortie de la commune, l'établissement est confronté à un trafic et des vitesses parfois élevées.

Stratégie
Améliorer l'accessibilité pour les 2 roues et les piétons en aménageant des itinéraires cyclables adaptés et en prévoyant un espace de stationnement sécurisé au sein de l'établissement. Inciter à l'organisation de manifestations du type "Marchons vers l'école".

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Les établissements scolaires de l'élémentaire

Les écoles primaires et maternelles doivent également faire l'objet d'une attention particulière et notamment en matière de :

- stationnement gênant et dangereux,
- de sécurité de la traversée des voies de circulation,
- d'accessibilité par les modes doux et pour les PMR.

Sur l'ensemble du bassin, les abords des petites écoles témoignent régulièrement de la "pratique du stationnement au plus près" de la part des parents d'élèves. La gêne occasionnée et qui affecte les parents eux-mêmes et leurs enfants, peut également affecté les résidents et les autres usagers de la route (gêne de la circulation automobile, stationnement sur trottoirs etc.).

Pour des raisons de sécurité et pour réduire les nuisances, un changement des habitudes des parents doit être encouragé et accompagné en :

- incitant à déposer les enfants à pied ou à vélo,
- incitant et accompagnant la mise en place de systèmes de dépose organisée et collective (covoiturage, bus à pied, bus à vélo).

Cette démarche peut être réalisée de manière cohérente au travers d'un Plan de Mobilité par établissement.

Des aménagements devront accompagnés ces changements d'habitudes pour les perenniser : traversée piétonne, protection des trottoirs, éclairage, piste et bande cyclable etc.

La carte scolaire repose sur une logique de proximité des élèves à leur école et permet, de fait, l'organisation de ce type de dépose. Mais au demeurant, leur réussite repose sur la volonté des parents, des élèves et des établissements concernés.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Améliorer l'accessibilité des zones de loisirs par les modes doux

La pratique du vélo est encore aujourd'hui associée essentiellement au sport et aux loisirs. Plusieurs zones de loisirs sont présentes sur le territoire et génèrent des déplacements à vélos et à pied :

- Le stade intercommunal situé entre Pompey et Frouard est ponctuellement générateur de déplacements importants et notamment le week-end (rencontres sportives) et le mercredi.
Son accessibilité peut être renforcée pour les vélos, les piétons et les PMR, en particulier sur la rue du Capitaine Marchal. Le site pourrait également être équipé d'un stationnement vélo.

- L'accessibilité par les modes doux à l**a zone du loisirs du pâquis** de Bouxières-aux-Dames doit être améliorée. Il existe un itinéraire cyclable en fond de vallée en direction des berges de la Meurthe mais la connexion est difficile car le trafic est parfois dense au niveau du carrefour.

- A Champigneulles, un ensemble de cheminements piétons permet de relier le Vallon de Bellefontaine et sa zone de loisirs au centre-ville le long de la "coulée verte". Cependant, l**a zone de loisirs du Malnoy** n'est accessible que par un passage sous le canal à sécuriser.

- Le village de Faulx présente la particularité d'avoir développé **une zone de loisirs entre la Haute-Faulx et la Basse-Faulx**. Son accessibilité par les modes doux implique par conséquent une attention particulière pour la commune.
La zone mixte scolaire et de loisirs ne possède pas de cheminements piétons (trottoirs) le long du stade, posant des problèmes pour les usagers les plus fragiles.

- La zone de loisirs du stade de Lay-Saint-Christophe pourrait également bénéficié d'un développement de son accessibilité par les modes doux car la commune ne dispose d'aucun cheminement cyclable. Une connexion avec la véloroute doit être recherchée.

- La zone de loisirs de la Champagne à Liverdun se trouve sur le plateau. La topographie rend les liaisons douces avec le coeur de ville assez contraignantes mais pourraient être facilitées par un meilleur entretien des cheminements déjà développés.

- Les autres zones de loisirs du bassin (stades de Marbache et de Saizerais, plateau de l'Avant-Garde à Pompey) doivent également faire l'objet d'une amélioration de leur accessibilité par les modes doux.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LES ZONES SENSIBLES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Recherche un meilleur partage de l'espace dans les centres-villes et centres-villages

Les centres urbains sont les zones où se concentrent les flux et où les différents modes de déplacement entrent en conflit. C'est la mixité de ces espaces qui fait leur animation : commerces, services, activités, habitat.

Sur le bassin, les centres urbains se caractérisent souvent par la largeur des voies de circulation et un partage de l'espace et de la voirie largement favorable à la voiture. Le trafic routier est facilité ainsi que les nuisances qui l'accompagnent : bruit, pollution, insécurité routière.

C'est pourquoi les stratégies de déplacements concernant les centres-villes et centres-villages doivent s'articuler autour de deux principes :

- Favoriser **un partage plus équitable** de l'espace public et de la voirie entre tous les usagers.
- **Améliorer le cadre de vie** en réduisant les nuisances.
- **Assurer la sécurité de tous les usagers**

Exemple de la RD657 qui traverse ici Frouard sans faire de place aux modes doux.

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU PDU

Mise en place d'un observatoire des déplacements

Afin d'assurer un suivi de l'évolution des déplacements sur le bassin et ainsi évaluer l'efficacité des mesures engagées, un observatoire sera mis en place. Les principes de fonctionnement de cet observatoire sont de :

- **Recenser** régulièrement les informations et données concernant tous les modes de déplacements et leur utilisation.

- **Analyser et synthétiser** ces informations sous forme d'indicateurs pour rendre les évolutions visibles.

Les conclusions de l'observatoire feront l'objet d'une communication annuelle à destination de la population du bassin et des partenaires.

Un comité de suivi de l'observatoire des déplacements sera créé sur le modèle et dans la continuité des comités technique et de pilotage de la démarche PDU. Il rassemblera par conséquent les collectivités territoriales concernées et les différents partenaires « transport et déplacements".

Les informations pourront être obtenues par divers moyens : comptage (trafic, stationnement), enquête (stationnement, satisfaction, etc.

A titre d'exemple, les informations pouvant être traitées sont :

- la fréquentation des transports en commun (Sit, Sub, METROLOR, TED, Sitad'in, METROLOR),
- les trafics routiers et cyclistes sur les différents axes,
- le nombre, le type, la gravité et la localisation des accidents de la route,
- la pression du stationnement (niveau et zone) et le stationnement gênant,
- les nuisances sonores et atmosphériques,
- le développement des pratiques multimodales (bus/vélo, bus/METROLOR, voiture/transports en commun etc.),
- le niveau de satisfaction des usagers.

L'ensemble de ces indicateurs permettra d'observer l'évolution des habitudes de déplacement et des parts modales et ainsi de vérifier l'efficience des mesures appliquées dans le cadre du PDU.

Programmation

Le calendrier des mesures PDU est programmé selon 4 périodes :
(NB : l'adaptation des documents d'urbanisme pourra être engagée dès validation du PDU)

2006-2007 très court terme (où l'on trouve la poursuite des actions déjà engagées)
2008-2010 court terme :
*Un bilan **du PDU** devra être réalisé en 2011 avant d'entamer la deuxième phase du PDU.*
2011-2013 moyen terme
2014-2016 long terme

Familles de mesures	Mesures	Très court-terme 2006-2007		Court terme 2008-10		Moyen terme 2011-13			Long terme 2014-2016		
Amélioration des Transports Collectifs	*Améliorer la vitesse de circulation 1 (priorisation aux feux)*			■	■						
	Améliorer la vitesse de circulation 2 (réserver une voie de circulation)					■	■	■	■	■	■
	Développer la desserte des Pôles Générateurs				■	■	■	■			
	Améliorer le confort des usagers BUS	■	■	▶							
	Améliorer le confort des usagers GARES		■	■	■	■	■	■	▶		
	Améliorer l'information aux usagers SIM		■	■							
	Améliorer l'information aux usagers RESEAUX		■	■	▶						
	Poursuivre les actions du Syndicat Mixte	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Harmoniser bill étique, tarification, information			■	■	■	■	■	▶		
	Optimiser le TAD « Sit'adin »		■	■	■	▶					
	Accompagner l'arrivée du TGV, coordination METROLOR		■	■							
	Réflexion sur le Pôle d'échange multimodal de bassin		■	■	■	■	▶				
	Réflexion sur le Tram-train					■	■	■	▶		

Cadre législatif et méthodologie
Orientations et diagnostic
Définition d'une stratégie
Plan d'actions

Familles	Mesures	Très court-terme 2006-2007		Court terme 2008-10		Moyen terme 2011-13			Long terme 2014-2016		
Maîtrise des déplacements automobiles	*Mise en service du Pont de Pompey*	■	■								
	Sécuriser les traversées de Centre-ville / village			■	■	■	■	■			
	Plans de mobilité (zones, entreprises et école)		■	■	■	▶					
	Schémas d'accessibilité multimodale		■	■							
	Réduction des vitesses		■	■	■						
	Mettre en cohérence les documents d'urbanisme	■	■	■	■	■	■	■	▶		
	Participer aux démarches Frouard-Liverdun & Barreau Toul-Dieulouard	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Plan de stationnement			■	■						
	La circulation des Poids Lourds	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Développer les modes doux	***Schéma directeur d'itinéraires cyclables***	■	■								
	Bus équipés pour le transport de vélos	■	■								
	Développer le stationnement vélo		■	■	■	▶					
	Mise en accessibilité des réseaux TC et voirie		■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Stationnement et cheminements dans les documents d'urbanisme	■	■	■	■	▶					
	Développer les liaisons cyclables	■	■	■	■	■	■	■	▶		
	Opérations de sensibilisation		■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Sécuriser les déplacements piétons	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■