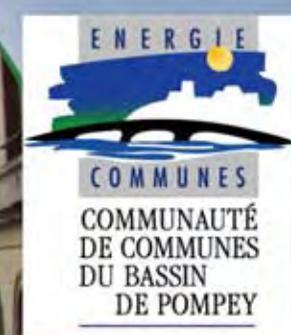


# Synthèse du programme d'actions Plan de Déplacements Urbains



ENERGIE  
COMMUNES

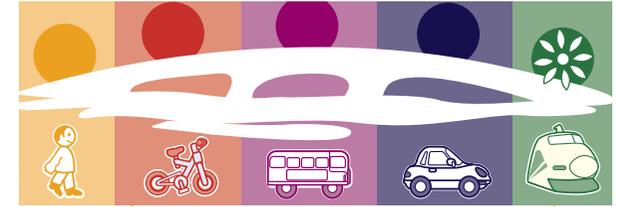


Circulons malin



Plan de Déplacements Urbains



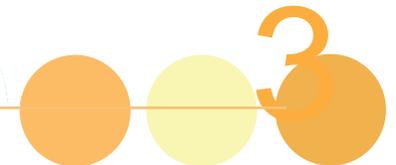


A l'instar de la plupart des Français, nous nous déplaçons beaucoup et avons recours, pour ce faire, majoritairement à l'automobile. Les chiffres recueillis lors de l'enquête ménage de 2004 sont en ce sens évocateurs avec 124 000 déplacements jour comptabilisés, dont 67 % effectués en voiture... un quart de ces déplacements représentent une distance inférieure à 1 km. Ces déplacements nous les effectuons pour le travail, le commerce et les loisirs. Ils font le lien entre nos 12 communes et les territoires limitrophes.

Soucieuse de mieux appréhender les questions liées aux déplacements et les mutations sur le Bassin de Pompey, la Communauté de Communes s'est engagée dans une démarche volontaire de Plan de Déplacements Urbains, un outil de planification au service du développement durable du territoire.

Ce document vous présente, en synthèse, le programme d'actions qui constitue le projet Plan de Déplacements Urbains de la Communauté de Communes. Afin d'offrir une meilleure accessibilité et sécurité pour tous et par les différents modes de déplacement, plusieurs mesures sont engagées selon trois grandes familles d'actions :

- Améliorer les transports en commun et développer l'intermodalité
- Favoriser et sécuriser la pratique des modes doux ainsi qu'un meilleur partage de l'espace
- Maitriser les déplacements automobiles et de poids lourds et notamment sécuriser les traversées de nos villes et de nos villages



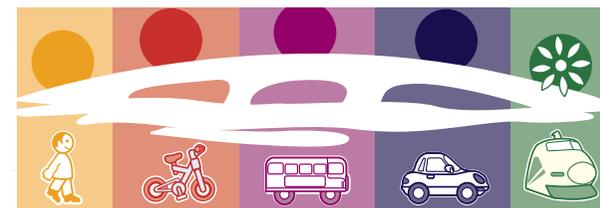
## Le Plan de déplacements urbains au coeur d'un projet de territoire

Afin de permettre un développement harmonieux du territoire, il est nécessaire de conjuguer l'économique avec l'environnemental et le social... c'est à ce titre que la question des déplacements prend aujourd'hui tout son sens. Les transports sont facteur de développement en favorisant l'accessibilité et la mobilité sur le territoire. Ils influent également sur notre environnement et la qualité de notre cadre de vie de par les nuisances qu'ils peuvent générer ou éviter.

## Un programme d'actions déployés sur 10 ans

Suite au diagnostic établi sur les déplacements et le stationnement, un projet de Plan de Déplacement Urbains a été défini ainsi que son programme d'actions déployé sur une période de 10 ans.

Sept objectifs ont été retenus par le Comité technique et le Comité de pilotage et ont été déclinés à travers ce programme d'actions :



### Les 7 objectifs du PDU :

**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 sur le bassin de Pompey et vers les territoires extérieurs.

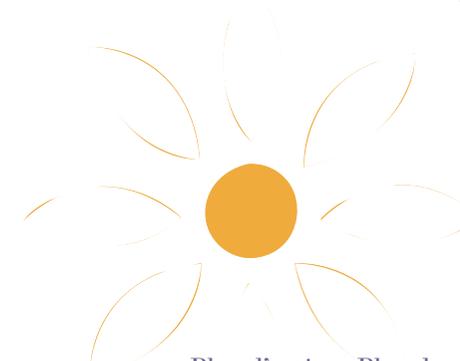
**Objectif n°3 :** Favoriser et inciter l'usage des modes doux.

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

**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 personnes à mobilité réduite dans l'aménagement urbain.



## Une démarche concertée

Elaboré avec les communes du bassin, le Conseil Régional, le Conseil Général, l'ADEME, l'Etat, la Communauté Urbaine du Grand Nancy en collaboration avec des associations locales d'usagers, le Plan de Déplacements Urbains se veut un projet concerté et partagé.

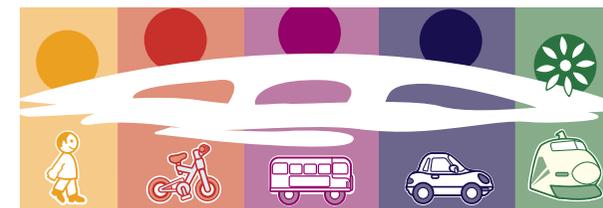
Il fera l'objet d'une présentation à l'ensemble des habitants qui pourront déposer leurs remarques, apporter leur contribution lors de l'enquête publique qui sera menée durant le 1<sup>er</sup> semestre 2007...

L'enquête publique est une procédure légale qui a pour objectif d'informer le public sur le projet qui est proposé par la collectivité et de recueillir ses observations sur un registre spécifiquement mis à sa disposition. Les observations recueillies lors de l'enquête publique permettront d'affiner le projet final.

## Une démarche suivie et évaluée

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, un observatoire des déplacements sera mis en place à l'échelle du bassin. Cet outil permettra de suivre l'évolution des pratiques et des déplacements (fréquentation des transports en commun, trafic routier, sécurité routière, pollution de l'air, pression du stationnement..)

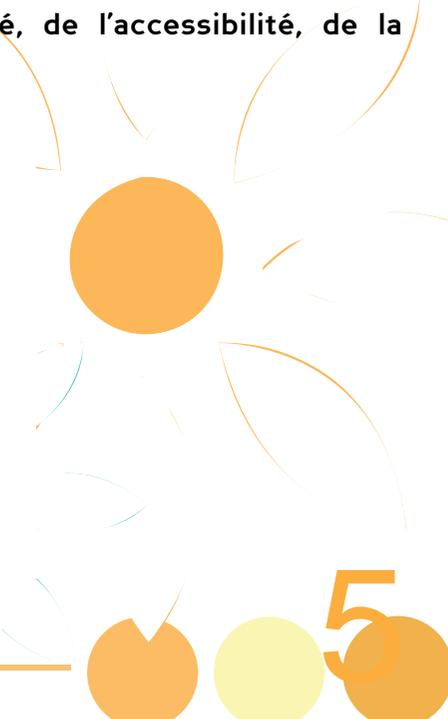
Il permettra également d'évaluer régulièrement l'impact des actions mises en oeuvre dans le cadre du PDU. Ces résultats permettront de faire un bilan à mi-parcours et éventuellement de réviser les objectifs fixés et / ou les moyens mobilisés.

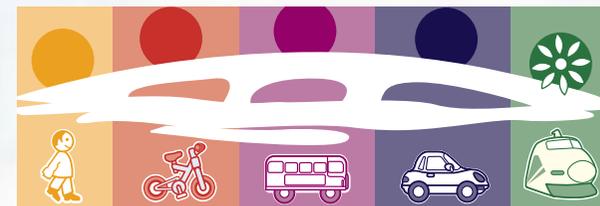
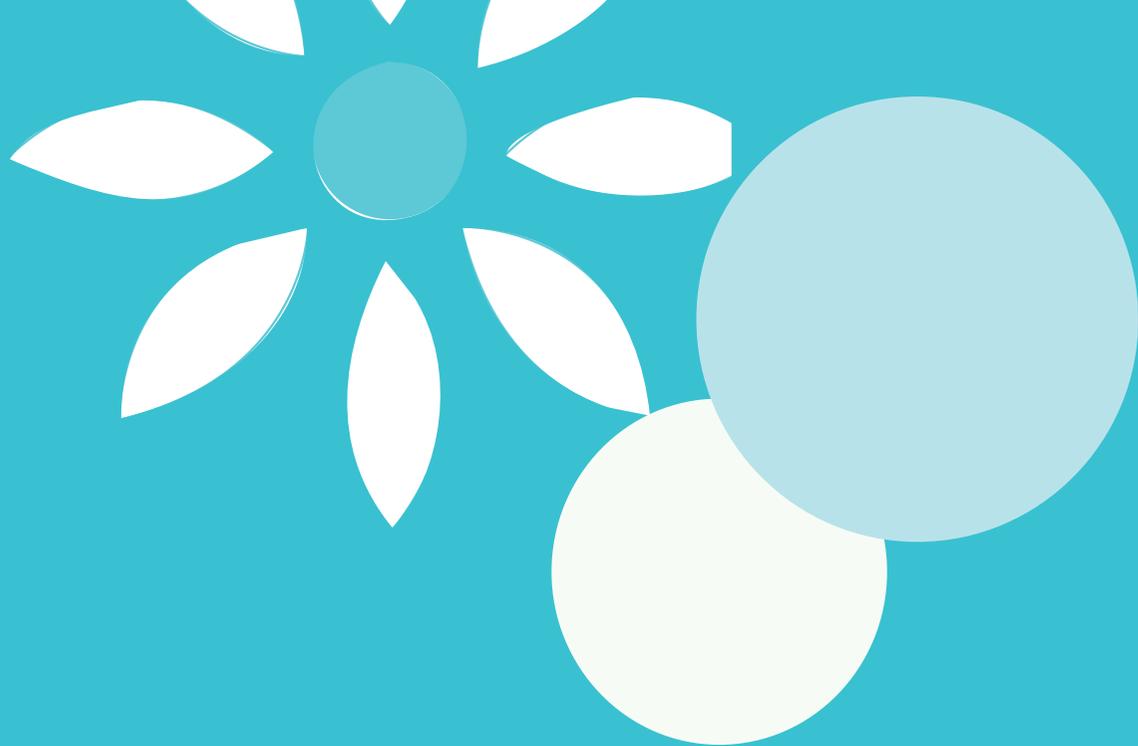


## Une démarche labellisée

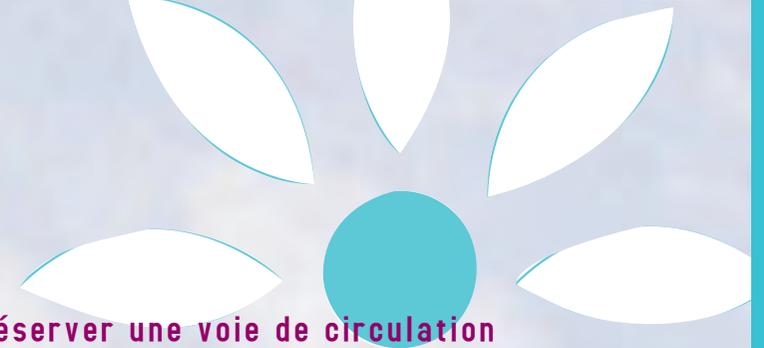
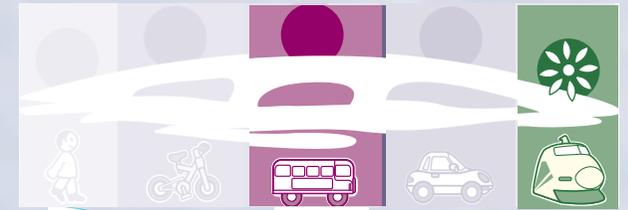
La notion de Plan de Déplacements Urbains n'est pas toujours simple à appréhender. Pourtant cette démarche touche directement le quotidien en agissant dans le domaine des déplacements tant au niveau des infrastructures que des comportements.

La Communauté de Communes a souhaité ancrer cette démarche dans le concret en la labellisant. Cinq pictogrammes ont été créés sur le thème de l'intermodalité des modes de transport. Tels des jalons, ils permettront de guider les habitants dans leurs démarches et leurs pratiques en identifiant les projets qui s'inscrivent dans le cadre du PDU au service de la mobilité, de l'accessibilité, de la sécurité, de la qualité...





● Améliorer la vitesse des transports collectifs en partageant l'espace public	Page 7
● Améliorer le confort des usagers (véhicules et gares)	Page 8
● Améliorer l'information aux usagers	Page 9
● Poursuivre les actions du Syndicat Mixte	Page 10
● Optimiser le Transport A la Demande " le Sitad'in "	Page 10
● Améliorer l'accessibilité des pôles générateurs de trafic	Page 11
● Accompagner l'arrivée du TGV	Page 11
● Lancer une reflexion d'opportunité d'un pôle d'échanges multimodal de bassin	Page 12-13
● Participer à la réflexion tram-train avec la CUGN et la Région	Page 13



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

### 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 Champigneulle 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.

## Amélioration des transports collectifs

### Prioriser la circulation des bus

Le facteur décisif d'utilisation des transports en commun est le temps de parcours. Or, sur ce plan, l'automobile est aujourd'hui généralement plus compétitive.

**La vitesse commerciale des bus doit être améliorée**, et cela passe dans un premier temps par la priorisation de leur circulation. 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 dégagant de la file d'attente de voiture à l'approche du feu, permettra un gain de temps important.

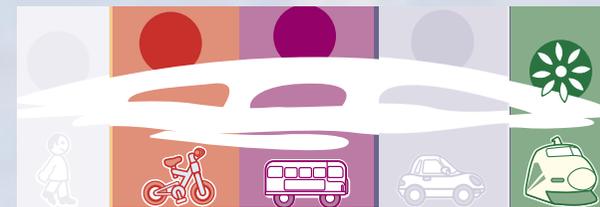




## Améliorer le confort des usagers

### Renouveler le parc de véhicules

Rendre les transports collectifs plus attractifs passe 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 douzaine de véhicules. Ils seront 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 Personnes à mobilité réduite. En effet, ces véhicules seront équipés d'un système d'abaissement du plancher et d'une rampe rétractable pour faciliter la montée à bord de tous les usagers. De plus, un espace à bord sera prévu et réservé aux personnes en fauteuil roulant. Enfin, toujours dans le cadre de la mise en accessibilité du réseau de transport, les arrêts de bus et leurs abords seront progressivement aménagés.



### L'aménagement et la modernisation des gares

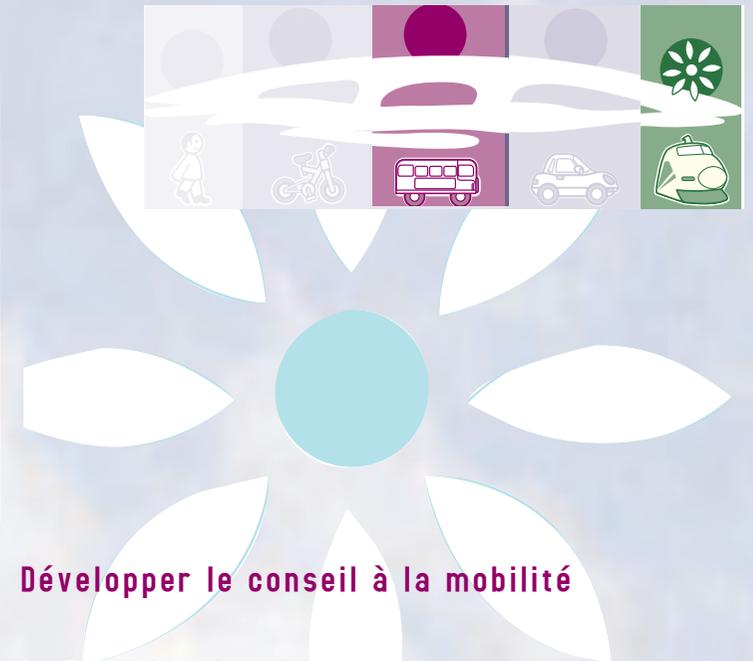
La plupart des gares et haltes du bassin sont en mauvais état à plusieurs égards :

- 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 Champigneulle 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 :

- Rénovation ou création d'espaces d'attente
- Information aux usagers (horaires, retards..)
- Amélioration de l'accès aux gares





## Amélioration des transports collectifs

### Améliorer l'information délivrée aux usagers

Amener davantage de personnes à utiliser les transports collectifs passe 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 concernant l'utilisation des transports en commun

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

- Les horaires,
- Le réseau de desserte,
- La tarification.

Tous les transports collectifs sont concernés par cette mesure : SiT, SuB, TeD et METROLOR.

### Développer le conseil à la mobilité

Le PDU cherche à amener de nouveaux usagers à utiliser 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, un Centre d'Information Multimodale (CIM) sera mis en place en collaboration avec le syndicat mixte des transports suburbains.





## 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. C'est d'abord et avant tout un point de rencontre et de mise en commun entre les différentes Autorités Organisatrices de Transport (AOT). Il a pour rôle d'assurer les transports entre périmètres de transport urbain et de mettre en place avec les différents (AOT) 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 transport en commun et son rôle doit se développer notamment :

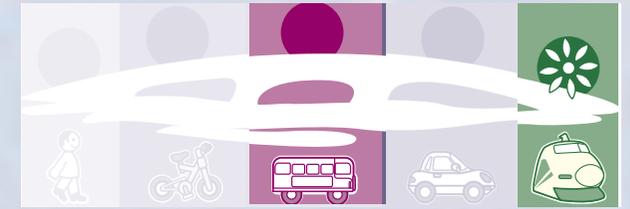
- En participant au projet du Conseil Régional de Lorraine de tarification et de billetterie harmonisée à l'échelle régionale (Simplicités).
- En anticipant les besoins et les opportunités de développement des transports en commun avec l'arrivée du TGV d'une part et les évolutions du réseau de l'agglomération nancéienne d'autre part (futurs lignes de tram).



## Optimiser le service de Transport à la Demande (TAD)

En 2006 la Communauté de Communes 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 et développé avec notamment la possibilité de réserver par internet.





## Amélioration des transports collectifs

### Améliorer l'accessibilité des pôles généra- teurs 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.

### 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.



## Lancer une étude de faisabilité sur la création d'un "pôle d'échanges intermodal"

### Plus simple pour l'utilisateur

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 ou perçus, les correspondances compliquées ou multiples, les temps d'attente, la difficile lecture du réseau de bus etc. nuisent à l'utilisation des transports en commun. 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 :

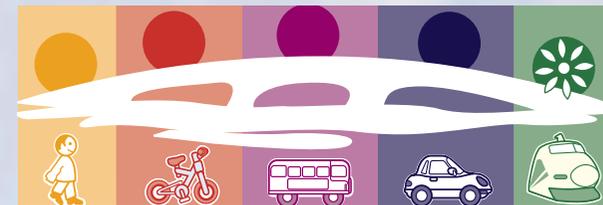
- Un faible coût pour l'utilisateur,
- Un temps de trajet divisé par trois,
- l'amélioration du confort à bord.

Or l'intermodalité train-bus souffre de deux éléments :

- La multiplicité des opérateurs
- 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 rétrograde pour l'utilisateur. 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 pourrait permettre de simplifier fortement l'organisation des réseaux et leur utilisation.



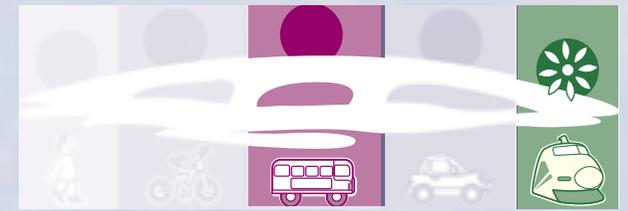
### Plus efficace techniquement

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 autour 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 par le bus.

Amélioration  
des  
transports  
collectifs

12





## S'engager dans la réflexion "Tramtrain" 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, le projet de tram-train reste envisageable. Aujourd'hui, les questions du potentiel de clientèle et des perspectives d'urbanisation futures doivent donc être revues compte-tenu des évolutions récentes et des perspectives d'évolution urbaine, démographique et économique du territoire.

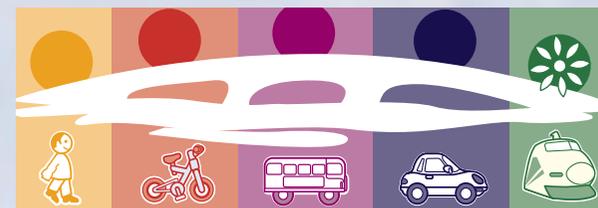
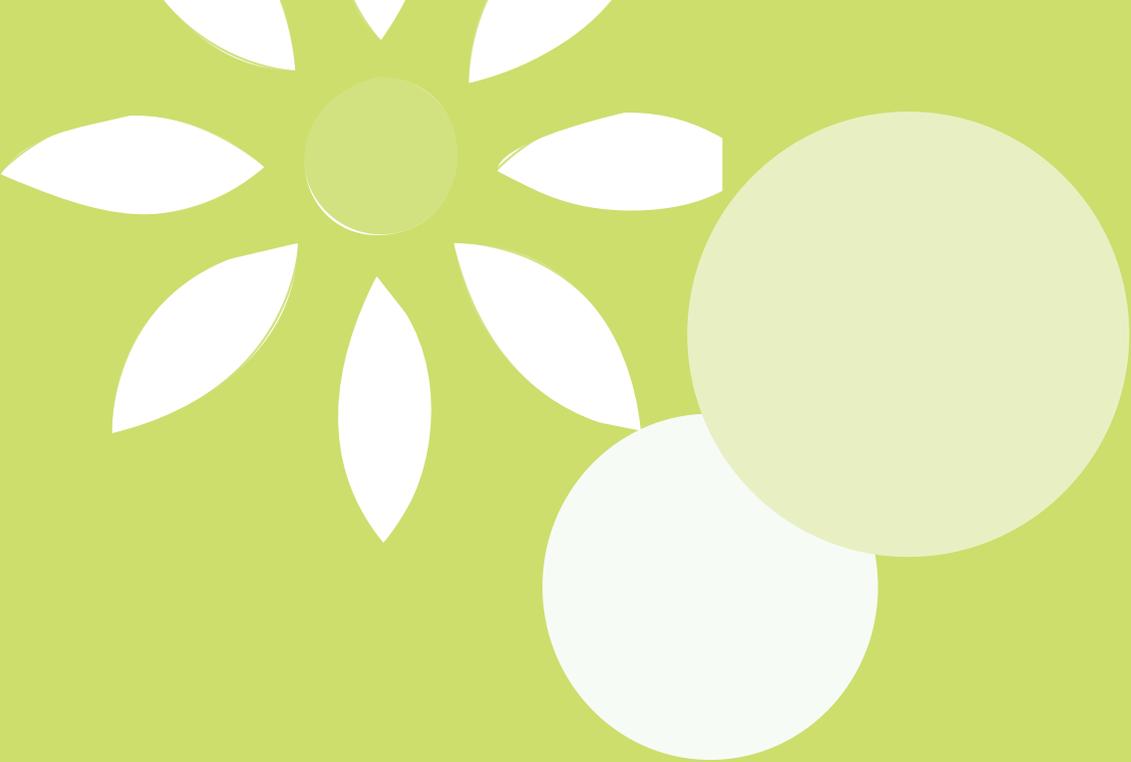
### Plus attractif

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 repose 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.

Amélioration  
des  
transports  
collectifs



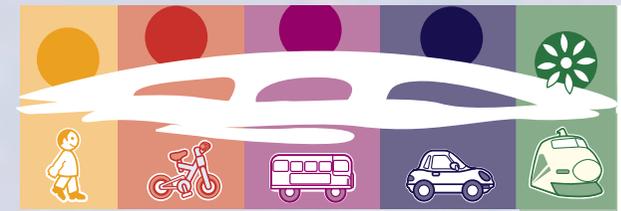


● Mise en service du nouveau pont de Pompey	Page 15
● Elaboration de schémas d'accessibilité multimodale	Page 15
● Réduire les vitesses de circulation	Page 16
● Hierarchiser le réseau de voirie	Page 17
● Mettre en cohérence les documents d'urbanisme	Page 17
● Elaborer les plans de stationnement	Page 17
● Maîtriser la circulation des Poids Lourds	Page 18
● Participer aux démarches d'études Frouard-Liverdun et Toul Dieulouard	Page 18
● Inciter et accompagner l'élaboration de Plans de Mobilité	Page 18



## 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 du territoire et notamment du parc d'activités Eiffel Energie 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.



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 :

- Laménagement 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.

Maîtrise des déplacements automobiles

## 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'accessibilité 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.





Maîtrise des déplacements automobiles

## Réduire les vitesses de circulation

La vitesse de circulation est conditionnée par plusieurs éléments :

- 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 et des villages. Elle génèrent un risque important et des nuisances pour tous les usagers et les habitants.

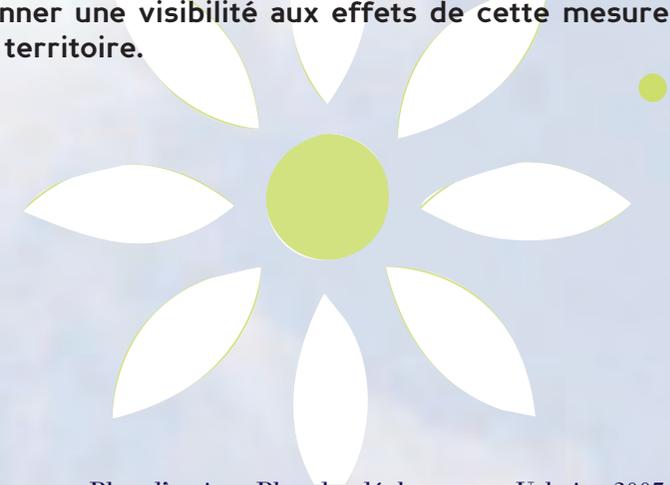
Par conséquent, pour améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie des habitants et usagers, une double stratégie doit être suivie :

- 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 a élaboré son 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.





Maîtrise des déplacements automobiles

## 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 intercommunales,
- Voirie de desserte de proximité.

## 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 transports 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 déplacements de l'urbanisation projetée,
- Intégrer de manière générale la réflexion sur les déplacements en amont des aménagements urbains.

## Plans de stationnement

Les centres urbains feront l'objet de plans de stationnement reposant sur plusieurs critères :

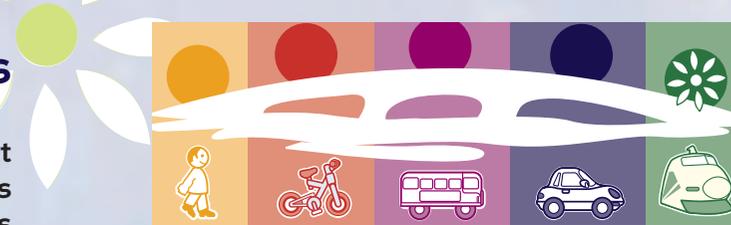
- Un meilleur partage de la voirie et de l'espace public en faveur des transports collectifs, des modes doux et des Personnes à mobilité réduite
- Pas d'augmentation de l'offre globale hormis des besoins spécifiques liés à de nouveaux équipements, Le développement du jalonnement d'accès aux lieux de stationnement, la réservation d'emplacements dédiés aux livraisons.





## 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 géré 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 hiérarchisation 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.



## 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 et 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 et des visiteurs.

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 :

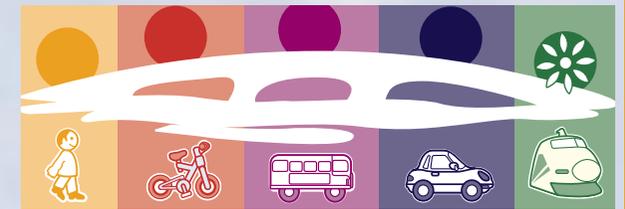
- sensibiliser les entreprises, administrations, communes et établissements scolaires, apporter un conseil technique,
- participer aux études de faisabilité et à l'élaboration de programme d'actions,
- proposer un guide d'élaboration en prenant en exemple la CCBP et ses agents (covoiturage, modes doux,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

## 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. Ppar ailleurs, 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 et anticipés.



Maîtrise des déplacements automobiles



- Développer les liaisons cyclables
- Favoriser l'intermodalité TC-vélo
- Sécuriser les déplacements piétons
- Développer le stationnement vélo
- Mise en accessibilité des réseaux TC et de voirie

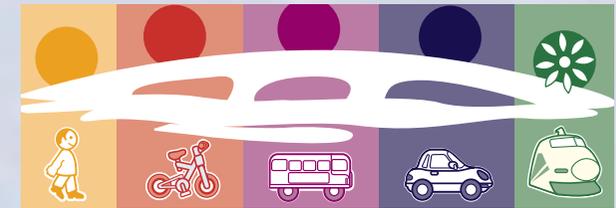
Page 20

Page 20

Page 21

Page 22

Page 22



Développement  
des modes  
doux



### 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 les zones commerciales (Saulé 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.



### Favoriser l'intermodalité Transport en commun-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, des bus du réseau pourront accueillir des cyclistes à bord avec des équipements spécifiques. Ces nouveaux véhicules constituent une innovation importante. De plus, les gares du bassin devront être équipées de parc de stationnement vélo afin d'encourager également l'intermodalité vélo-TER.





Développement  
des modes  
doux

## Sécuriser les déplacements piétons

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.

Sur le bassin, un déplacement sur cinq 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.





## Développement du stationnement vélo

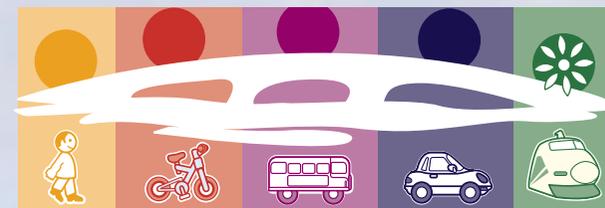
La pratique du vélo est sujette actuellement à plusieurs difficultés dont celle du stationnement.

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 m<sup>2</sup> 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.



## Mise en accessibilité du réseau de transports et de la 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 quotas d'emplacements réservés soit 1 place pour 50,
- L'amélioration de la signalétique.

Pour ce faire un schéma directeur d'accessibilité sera élaboré dans le cadre d'une démarche concertée avec les communes et les usagers.



Développement des modes doux

