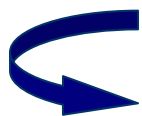


Définition et enjeux du PDU



Rappel : Qu'est-ce que le **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** ?

« Une démarche globale et concertée visant à **définir** dans le périmètre des Transports Urbains **les principes d'organisation des transports et des déplacements** » sur une durée de 10 ans

Des enjeux multiples pour l'avenir de notre territoire

1. Pour les habitants une amélioration de leur cadre de vie, favorisant **la qualité, l'accessibilité, la sécurité** de l'ensemble des déplacements
2. Un vecteur de dynamisme économique, favorisant **la mobilité et l'intermodalité** pour les personnes et les marchandises
2. Un outil d'aménagement du territoire concernant :
 - **l'urbanisme**, grâce à une compatibilité avec les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU)
 - **l'habitat** grâce à une complémentarité avec le Plan Local d'Habitat (PLH)
 - **Les infrastructures** routières, ferroviaires, fluviales... par une prise en compte dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Définition et enjeux du PDU

Issu d'une démarche volontaire, le PDU de la CCBP vise **4 grandes orientations arrêtées en 2004 par le comité de pilotage et actées par le Conseil communautaire du 14 Décembre 2004:**



Améliorer et assurer 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 des voiries 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

Planning du PDU

Planning: les grandes étapes du PDU

Les étapes du PDU	Planning	Avancement
ENQUETE MENAGE	<i>Septembre 2004</i>	✓
VALIDATION DES ORIENTATIONS	<i>Décembre 2004</i>	✓
DIAGNOSTIC	<i>Fin 2005</i>	✓
PRESENTATION ET VALIDATION DE LA SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	<i>Février 2006</i>	✓
ELABORATION ET VALIDATION DES OBJECTIFS	<i>Janvier / Février 2006</i>	En cours
PROJET ET SCENARII	<i>Mars / Mai 2006</i>	-
ENQUETE PUBLIQUE	<i>Eté 2006</i>	-

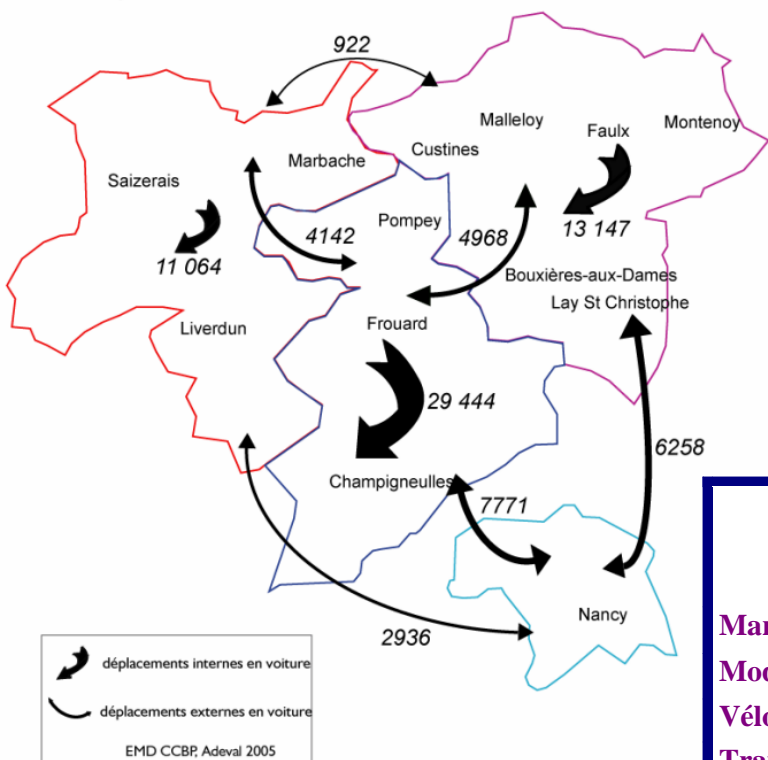
La réalisation du PDU est encadrée par les Comités Techniques et Comités de Pilotage.

Le choix des objectifs et l'élaboration des scenarii seront également ouverts à **un groupe de concertation** composé d'associations représentant les différents types d'usagers.

Urbanisme et mobilité

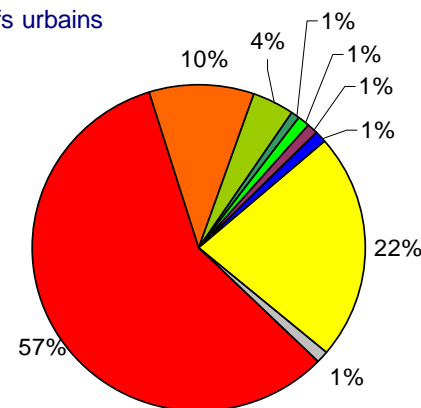
- Un étalement qui se poursuit
- Des déplacements (motorisés) qui augmentent

Déplacements tous modes effectués quotidiennement depuis la Communauté de Communes



Part des différents modes de transport

- Voiture conducteur
- Voiture passager
- Transports Collectifs urbains
- Autres TC
- Vélo
- 2 roues < 50cm3
- 2 roues > 50cm3
- Marche
- Autres








MODES	Nombre de déplacements par jour par les habitants du bassin	Mobilité individuelle journalière
Marche à pied	27 861	0,81
Modes motorisés	96 767	2,82
Vélo	2307	0,07
Transports collectifs urbains	5640	0,16
Voiture	84 177	2,45
Autres	4643	0,14

Urbanisme et mobilité

- Un étalement qui se poursuit
- Des déplacements (motorisés) qui augmentent

Temps et modes de déplacement en destination de Nancy depuis le Bassin de Pompey

Parts modales sur l'ensemble des déplacements CCBP -Nancy

25,9 min		77 %
44 min (TCU)		15 %
45 min (Car)		4 %
41 min		3 %
16 min		1 %

EMD CCBP 2005 adeval

•Même si son rythme s'est ralenti, **l'étalement urbain se poursuit de façon inégale sur la Communauté de Communes**. La périurbanisation résidentielle est plus marquée que celle des emplois sur le Bassin de Pompey.

•Toutefois cette « périurbanisation » se 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 et 77% de ces déplacements sont réalisés en automobile.

•L'urbanisation de plus en plus diffuse sur le bassin est incompatible avec des transports collectifs performants. **La logique des marchés immobiliers et certaines politiques locales favorisent trop souvent le recours systématique à l'automobile.**

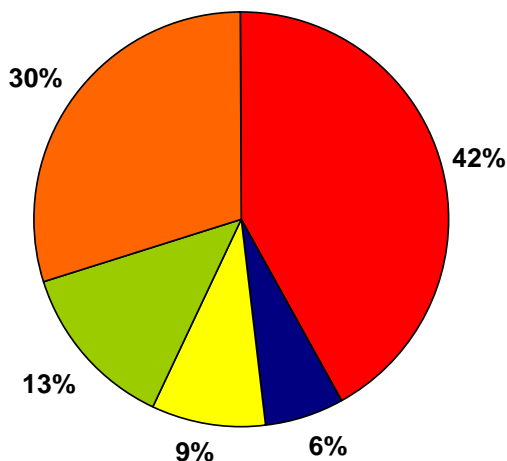
•L'ouverture de zones à urbaniser ou l'implantation d'équipements générateurs de trafic ne sont pas sans conséquences sur les déplacements quotidiens et en particulier automobiles.

•Par leur zonage et leur règlement, **les PLU et les ZAC pourraient favoriser d'avantage la mixité fonctionnelle** des quartiers et ainsi limiter les déplacements.

Les transports collectifs (Bus, car et train)

- Un manque de lisibilité
- Des liaisons peu performantes

Les principales raisons de non utilisation des transports en commun



- Fréquences ou horaires inadaptés des trains et bus
- Tarifs des titres ou abonnements de transports dissuasifs
- Manque d'information sur le réseau et les services proposés
- Absence de ligne de transport ou d'arrêt à proximité du domicile
- Manque de correspondance

• **Une dépendance locale pour les ménages les plus fragiles.** La mobilité, considérée comme une valeur positive et une ressource sociale importante, pose problème en termes de coûts et de difficultés notamment pour 2 500 ménages non motorisés.

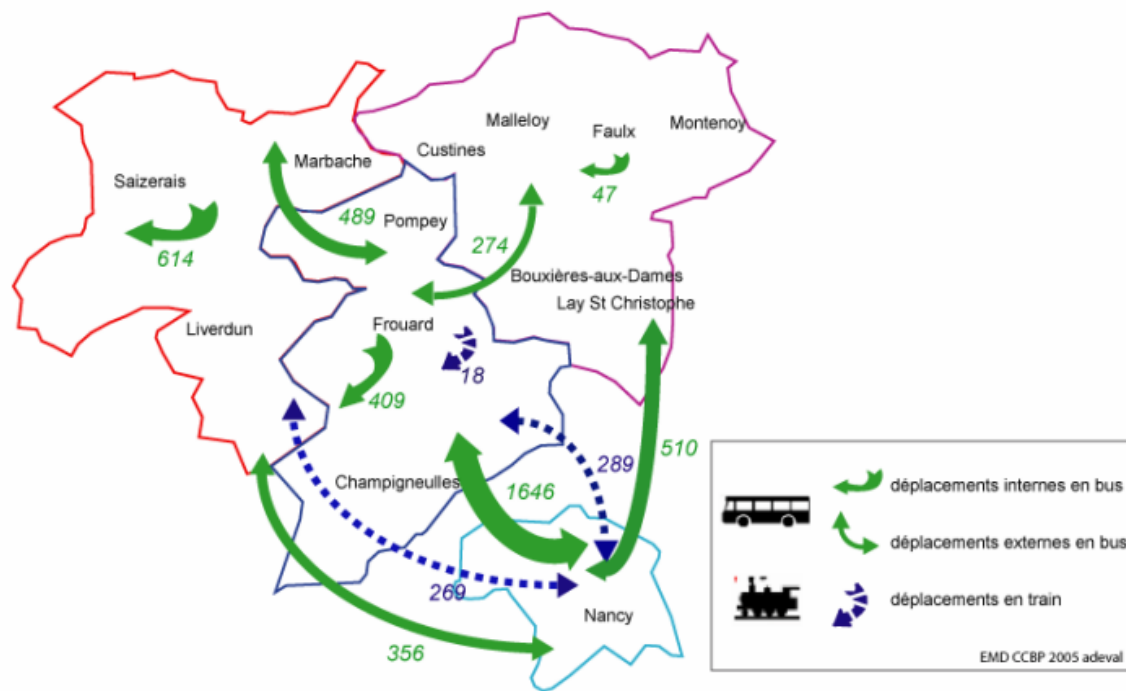
• **La création de nouveaux quartiers étalés ou de zones déconnectées des cœurs urbains** a contribué à annuler (voire renverser) les efforts visant à favoriser l'utilisation d'autres moyens de transports. On voit bien les difficultés à organiser un réseau de transport collectif au sein des grands ensembles pavillonnaires sur le bassin.

• **Une sous utilisation des transports collectifs** puisqu'ils ne permettent pas aujourd'hui de satisfaire l'intégralité des besoins sur le bassin. Les horaires sont limitatifs, certaines liaisons avec l'agglomération nancéenne sont peu performantes (41 à 45 minutes sont nécessaires en moyenne pour rejoindre Nancy contre 25 minutes en voiture), les déplacements entre les points centraux de la Communauté de Communes et sa périphérie sont très longs et imposent des correspondances contraignantes.

Les transports collectifs (Bus, car et train)

- Un manque de lisibilité
- Des liaisons peu performantes

NOMBRE DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUES EN BUS ET EN TRAIN



• **Un manque d'attractivité des espaces d'attente** notamment autour des gares. Les espaces d'attente sont négligés notamment à Pompey, Champigneulle ou Liverdun et les trains manquent souvent de confort. Les projets actuels du Conseil Régional visent à améliorer ce dernier point en réhabilitant les espaces d'attente (Programme de Rénovation et de Modernisation des Gares de Lorraine) et en mettant en service du matériel roulant neuf.

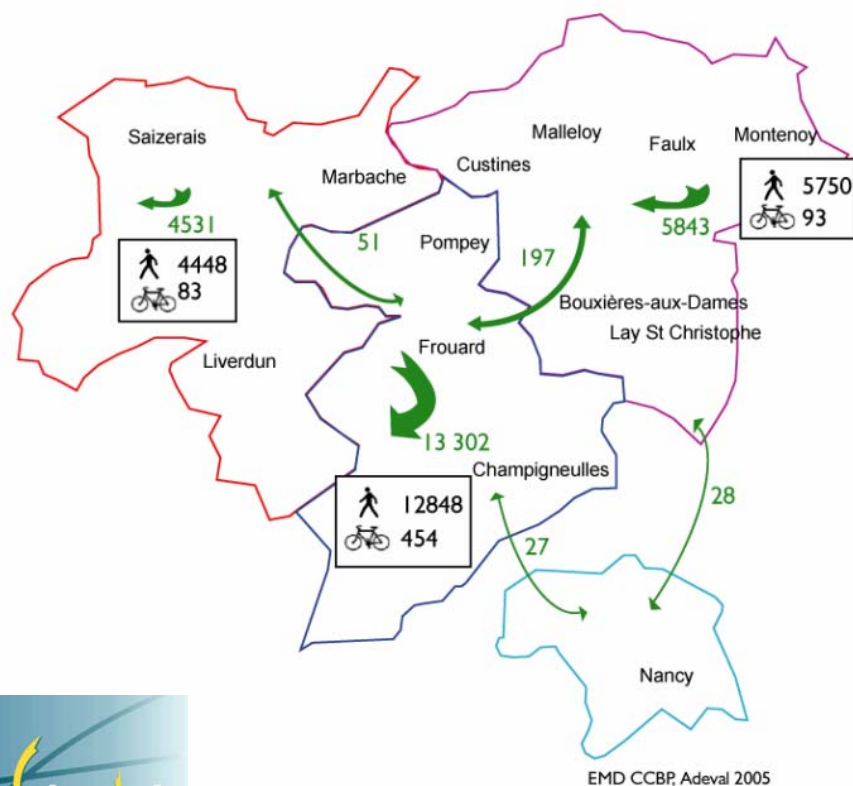
• **Un manque de lisibilité de l'offre des différents réseaux.** Il apparaît que les populations manquent d'information sur les possibilités offertes ; l'information et la communication sont insuffisantes. A Pompey par exemple, les horaires de train sont à peine affichés au point d'arrêt. De façon plus large, il est très surprenant que les habitants des communes voisines des équipements n'utilisent pas le TER, on peut penser qu'il s'agit là aussi d'un manque d'information et de sensibilisation, mais aussi d'un manque de coordination et de complémentarité entre les différents moyens de transports.

Synthèse du diagnostic PDU

Les déplacements doux (marche, vélo)

- le quasi monopole de la voiture dans l'espace urbain
- Le manque d'un réseau cyclable structurant

Flux de déplacements réalisés à pied ou en vélo

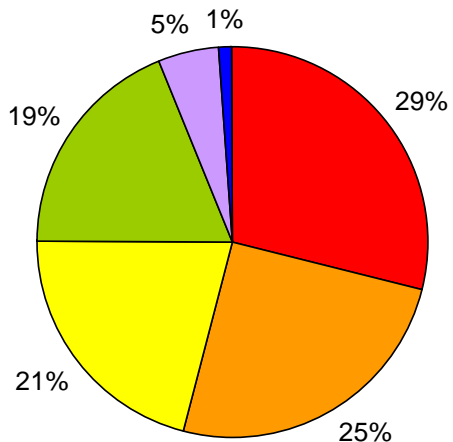


- **Partout on constate des problèmes récurrents d'accessibilité** aux lieux publics, de vitesses excessives en agglomération, d'absence de cheminements doux et la généralisation du stationnement sauvage sur l'ensemble de la CCBP qui limitent le recours aux modes doux.
- La faiblesse des aménagements deux roues et l'inexistence d'un réseau cyclable structurant et cohérent à l'échelle de la communauté,
- L'inadaptation de certains cheminements piétons, notamment par la présence inopinée de mobiliers urbains ou publicitaires (RN57 Frouard), de trottoirs à plan incliné (Pompey) et de barrières de franchissement (autoroute, voie ferrée...).

Les déplacements doux (marche, vélo)

- le quasi monopole de la voiture dans l'espace urbain
- Le manque d'un réseau cyclable structurant

Les principales raisons de non utilisation des modes doux



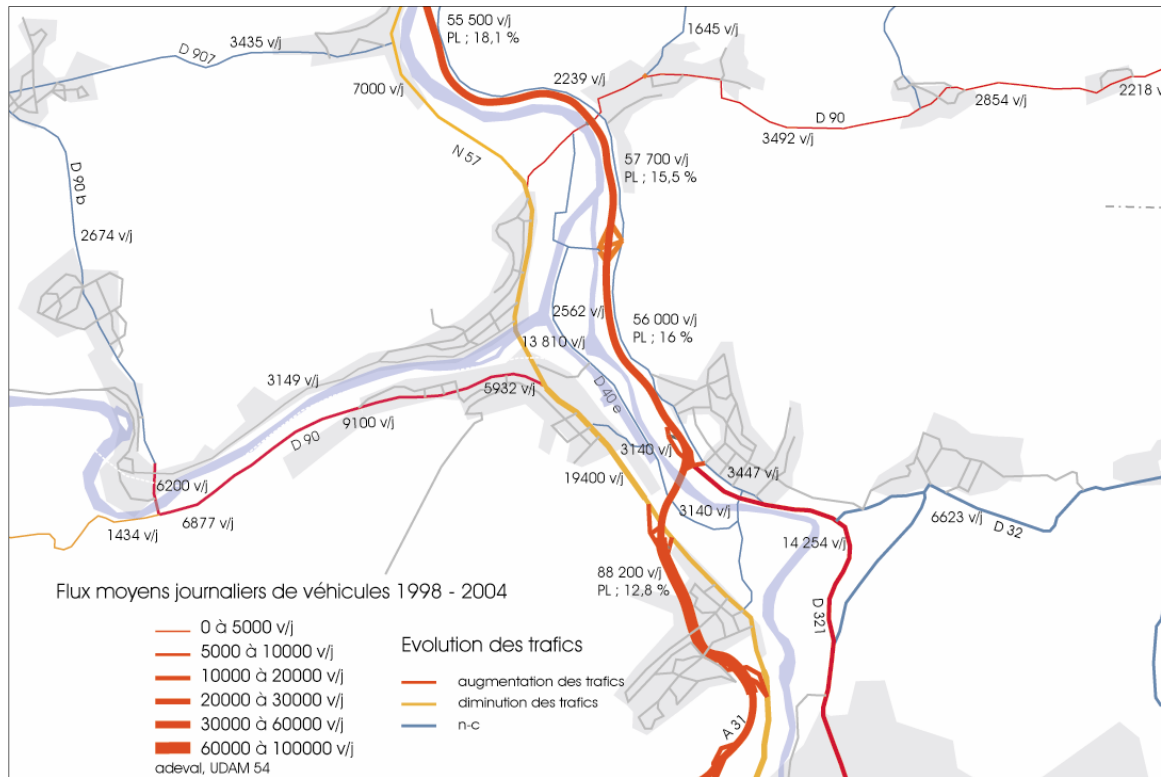
- Eloignement entre le domicile et les destinations fréquentes
- Danger sur le bassin de Pompey avec ce type de moyens sur la route
- Manque de pistes cyclables
- Mauvais temps
- Absence de parkings vélos
- Existence de barrières ou de coupures sur le trajet

Le besoin de prise en considération de tous les modes dans les aménagements urbains souligne **un quasi monopole de l'automobile** :

Concernant la marche à pied, des conditions particulières sont nécessaires pour assurer les déplacements des personnes âgées, des enfants et des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les déplacements motorisés (voiture, PL, 2 roues)

- Une forte motorisation des ménages
- Des difficultés liées aux infrastructures



- Une forte motorisation des ménages.
- Une faible relation Est Ouest qui reste difficile
- Des axes de circulation parfois inadaptés aux différents trafics en centres urbains et sur quelques points noirs.

Synthèse du diagnostic PDU

Les déplacements motorisés (voiture, PL, 2 roues)

- Une forte motorisation des ménages
- Des difficultés liées aux infrastructures

D'importants flux de déplacements internes
au sein des déplacements quotidiens réalisés en voiture

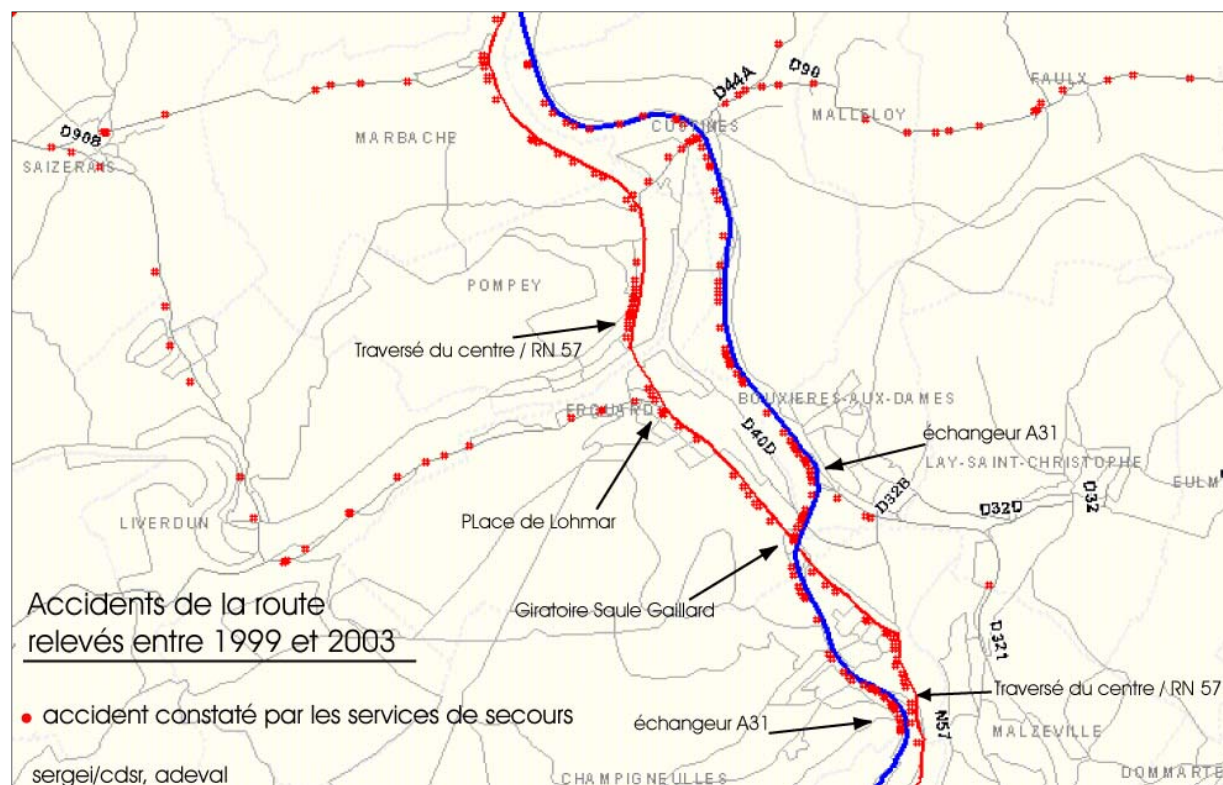


- Une **augmentation** de la fréquentation **des poids lourds**
- Une **signalisation** parfois **problématique**
- Des **problèmes récurrents de sécurité** imputables en partie aux **vitesse excessives**

Synthèse du diagnostic PDU

Les déplacements motorisés (voiture, PL, 2 roues)

- Une forte motorisation des ménages
- Des difficultés liées aux infrastructures



• Un profil accidentogène proche de la moyenne nationale

• Une évolution récente en forte baisse (-50% /2002-2003)

• Quelques «points noirs» identifiés à traiter

Synthèse du diagnostic PDU

Gares et TER

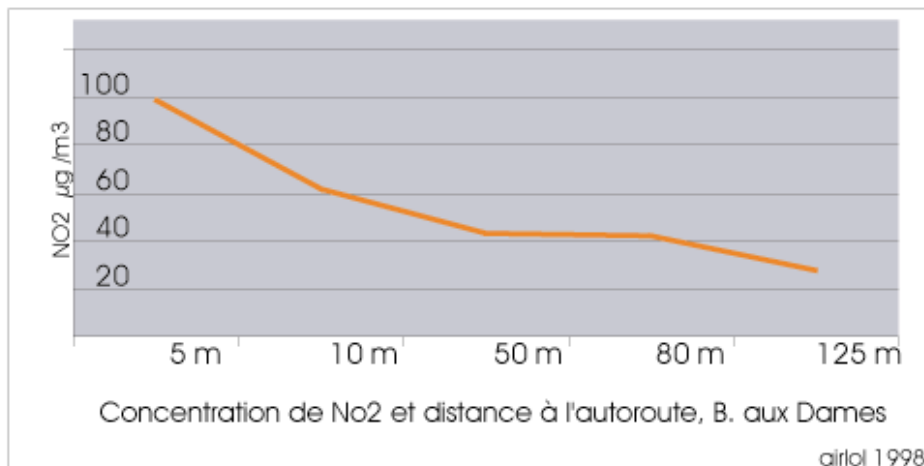
- Accès difficile aux gares (PMR et déplacements doux)
- Manque de services



- **Les dessertes METROLOR ont été nettement améliorées fin 2005**
- Lorsque les gares sont excentrées, les usagers s'y rendent en voiture alors qu'ils sont majoritairement résidents de la commune.
- **L'accessibilité aux gares par les modes doux n'est pas favorisée** : les cheminements doux depuis les cœur de ville sont inadaptés (Champigneulles et Pompey) ou **les équipements ne tiennent pas compte des besoins des usagers (PMR en particulier)**.
- Aucun stationnement ni cheminement n'est prévu pour les vélos.
- **Les espaces d'attente sont négligés** et les trains manquent parfois de confort.
- **Plus aucun personnel SNCF n'est présent sur le territoire** et le seul guichet automatique se trouve à Frouard.

Environnement et cadre de vie

- Des nuisances liées au trafic routier
- La plupart des habitants concernés



- **Le bruit est la nuisance la plus fortement ressentie** et croît avec l'intensité du trafic et la vitesse des véhicules.
- **Les transports terrestres sont la principale source de pollution atmosphérique** sur le bassin.
- **Les principaux polluants d'origine automobile sont en concentration très élevée aux abords de l'A31** lors des pics du matin et du soir.
- Étant donné la configuration démographique du bassin, **les nuisances concernent l'essentiel de la population.**
- **La pollution atmosphérique est très peu renseignée** en dehors de l'étude mesurant l'impact de l'A31 en 1998.

Stationnement

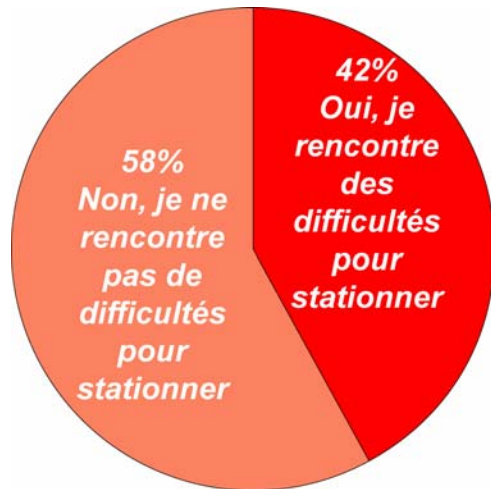
- Une pratique du « stationnement au plus près »
- L'organisation du stationnement doit être améliorée



- Par endroits, **les trottoirs et la chaussée sont encombrés par des voitures** en particulier:
 - à Custines, Frouard et 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
- 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.
- **La pratique du stationnement illicite est marquée**, les places à disposition ne sont pas mises à profit. C'est la pratique du stationnement « au plus près » en particulier pour les arrêts de courte durée.
- **Des parkings sont encore sous-utilisés** (bibliothèque de Frouard par exemple).
- **Le marquage au sol doit être amélioré** et développé pour une meilleure organisation du stationnement.

Stationnement

- Une pratique du « stationnement au plus près »
- L'organisation du stationnement doit être améliorée



- **Aucune difficulté de stationnement n'est rencontrée pour 58% des enquêtés.**

- En bref,

- *On stationne le temps d'aller faire ses courses,*
- *pour de courtes durées,*
- *tous les jours,*
- *sans trop de difficultés.*

Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

– Des besoins trop peu pris en compte dans les aménagements



- Les gares sont très difficilement accessibles aux PMR notamment en raison des passerelles (sauf celle de Frouard qui a été équipée d'ascenseurs)
- **Les aménagements urbains ne prennent pas assez en compte les besoins de PMR en terme de :**
 - *stationnement*
 - *mobilier urbain*
 - *pentés et hauteur de trottoirs*
 - *accessibilité aux commerces et services*
- Les transports collectifs doivent être adaptés pour accueillir les PMR:
 - *les aires d'attentes (arrêts de bus)*
 - *les véhicules*
- La notion de PMR est large et comprend les parents avec une poussette, les enfants en bas âge ou les personnes âgées...