



# Programme d'Orientations et d'Actions Déplacements

## 3.1.



Ce document constitue le Programme d’Orientations et d’Actions (POA) Déplacements du PLU intercommunal du Bassin de Pompey.

Le présent POA traduit les enjeux du territoire qui concernent les déplacements (issus du PADD, diagnostic, *PDU 2015*) en 14 fiches-actions réparties en 6 axes stratégiques (cf. tableau ci-dessous). Chaque fiche précise les éléments du diagnostic, les objectifs de l’action, le descriptif des actions et des moyens, les partenaires et les territoires concernés, le calendrier prévisionnel, le budget et les indicateurs de suivi et d’évaluation de l’action.

Éléments du PADD/enjeux du diagnostic	Axes stratégiques	Actions
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Favoriser l’accessibilité en urbanisant en priorité à proximité des réseaux de transports.</li> <li>→ Rendre accessibles par les transports en commun toutes les polarités du territoire.</li> <li>→ Améliorer la qualité de l’air.</li> <li>→ Améliorer la desserte des pôles générateurs de trafic.</li> </ul>	<p><b>Axe 1</b> : Coordonner urbanisation et déplacement</p>	<p><b>Action 1</b> : Urbaniser à proximité des réseaux de transport</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Affirmer le bassin en tant que territoire d’innovation.</li> <li>→ Améliorer la qualité de l’air.</li> <li>→ Promouvoir les déplacements non motorisés et tous les autres modes de déplacements non consommateurs d’énergies fossiles ;</li> <li>→ Développer l’électro mobilité et les mobilités innovantes</li> </ul>	<p><b>Axe 2</b> : Favoriser les modes de déplacements innovants</p>	<p><b>Action 2</b> : Promouvoir l’utilisation des véhicules à faibles émissions</p> <p><b>Action 3</b> : Encourager le développement des mobilités partagées</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rendre accessibles par les transports en commun toutes les polarités du territoire.</li> <li>→ Favoriser des pratiques de développement durable telles que le covoiturage ou l’usage de parcs relais.</li> <li>→ Valoriser les gares.</li> <li>→ Organiser la multi modalité (créer des stations de mobilité urbaine)</li> <li>→ Améliorer la qualité de l’air</li> <li>→ Améliorer la vitesse des transports en commun en partageant l’espace public</li> <li>→ Améliorer le confort des usagers</li> <li>→ Améliorer l’information aux usagers</li> <li>→ Elaboration des Schémas d’Accessibilité Multimodale (SAM)</li> <li>→ Mise en accessibilité du réseau de transports en commun et de voirie</li> <li>→ L’aménagement des stations de mobilité urbaines</li> <li>→ Rendre les transports en commun accessibles à tous : aider les populations “captives” à avoir accès simplement aux réseaux (notamment les personnes âgées), adapter l’ensemble du réseau aux personnes en situation de handicap, prévenir et anticiper les problématiques liées aux coûts du transport pour éviter la précarisation des usagers</li> <li>→ Rendre les transports en commun accessibles à tous.</li> </ul>	<p><b>Axe 3</b> : Développer et encourager l’utilisation des transports collectifs</p>	<p><b>Action 4</b> : Soutenir le développement et la mise en place de l’intermodalité</p> <p><b>Action 5</b> : Développer une offre de transport collectif performante pour les déplacements vers les pôles générateurs de mobilité</p> <p><b>Action 6</b> : Permettre l’accès aux transports collectifs pour tous</p>

Eléments du PADD/enjeux du diagnostic	Axes stratégiques	Actions
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Améliorer le partage de tous les espaces publics par tous les modes de déplacement en visant une meilleure équité de la répartition.</li> <li>→ Développer le réseau de liaisons douces entre les quartiers pour favoriser les modes actifs. (marche et vélo) sur les courtes distances (travail sur le "dernier" kilomètre)</li> <li>→ Organiser un maillage de voies de déplacements doux en s'appuyant sur la multipolarité du Bassin.</li> <li>→ Aménager des stationnements dédiés aux cycles dans les stations de mobilité.</li> <li>→ Améliorer la qualité de l'air.</li> <li>→ Conforter le Schéma Directeur des Voies Douces en interurbain et le décliner à l'échelle communale en s'assurant toujours de sa continuité ;</li> <li>→ Promouvoir les déplacements non motorisés et tous les autres modes de déplacements non consommateurs d'énergies fossiles ;</li> <li>→ Développer les liaisons cyclables</li> <li>→ Développer le stationnement vélo</li> </ul>	<p><b>Axe 4 :</b> Promouvoir les mobilités actives</p>	<p><b>Action 7 :</b> Poursuivre l'aménagement des infrastructures et la mise en place de services favorisant le développement de mobilités actives</p> <p><b>Action 8 :</b> Développer une politique de déploiement du stationnement des cycles</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Proposer des alternatives durables au Transport Routier de Marchandises.</li> <li>→ Recentrer les offres d'infrastructures lourdes de transport sur les besoins du Bassin de Pompey.</li> <li>→ Sécuriser les centre-bourg pour tous les modes de déplacements et limiter l'impact des poids lourds.</li> <li>→ Améliorer la qualité de l'air.</li> <li>→ Installer des aires de repos sécurisées pour les conducteurs des poids-lourds.</li> <li>→ Définir un plan de stationnement</li> <li>→ Améliorer la circulation des poids lourds</li> <li>→ Le transport des marchandises et la logistique urbaine</li> </ul>	<p><b>Axe 5 :</b> Organiser la mobilité des marchandises au sein du Bassin de Pompey</p>	<p><b>Action 9 :</b> Développer une alternative par le transport fluvial et le ferroviaire à travers la plateforme tri-modale</p> <p><b>Action 10 :</b> Gérer le trafic et le stationnement des poids lourds</p> <p><b>Action 11 :</b> Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Réduire la congestion sur l'A31.</li> <li>→ Améliorer les conditions de circulation.</li> <li>→ Améliorer la sécurité des usagers.</li> <li>→ Installer durablement le Bassin de Pompey à la croisée des axes de déplacements nationaux et internationaux ;(soutenir le projet de 2x3 voies de l'A31 et la création du barreau Toul Dieulouard</li> <li>→ Réduire les vitesses de circulation</li> <li>→ Hiérarchiser le réseau de voirie</li> <li>→ Définir un plan de stationnement</li> </ul>	<p><b>Axe 6 :</b> Optimiser et maîtriser les circulations sur le bassin de Pompey</p>	<p><b>Action 12 :</b> Accompagner les projets d'infrastructures</p> <p><b>Action 13 :</b> Gérer le trafic de masse sur le territoire</p> <p><b>Action 14 :</b> Partager l'espace public pour tous les modes de déplacement</p>

## AXE 1 : COORDONNER URBANISATION ET DEPLACEMENT

### Fiche action 1

### Urbaniser à proximité des réseaux de transport

#### **Eléments de diagnostic :**

*Favorisée par le PDU, une mobilité plus durable et plus équilibrée a commencé à se développer sur le territoire.*

*Phénomène observable dans les stratégies de domiciliation, l'accès aux transports collectifs est devenu un critère souvent déterminant au même titre que la qualité de l'espace public ou la proximité des services de la vie quotidienne. La volonté des particuliers de « pouvoir se passer » de leur voiture est devenue forte et se mesure dans les résultats de l'Enquête-Ménages-Déplacements.*

Il est nécessaire de coordonner les prévisions de développement urbain avec les transports.

#### **Objectifs de l'action :**

- Promouvoir les économies d'énergie et réduire les rejets de gaz à effet de serre liés aux transports.
- Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture.
- Favoriser l'intermodalité.
- Améliorer l'attractivité et l'accessibilité pour tous des transports collectifs.

#### **Descriptif des actions et moyens :**

- Identifier les « DIVAT » (Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports). Ces disques sont centrés sur une station de transports collectifs et permettent de faciliter l'accessibilité aux stations de transports collectifs concernées. Deux types de DIVAT sont identifiés sur le Bassin de Pompey :
  - Disques d'un rayon de 800 mètres autour des gares et haltes principales (DIVAT gare) ;
  - Disques d'un rayon de 500 mètres autour des arrêts de bus stratégiques identifiés (DIVAT bus).

Ces disques permettent l'instauration de règles particulières relatives aux déplacements et au stationnement. Une étude fine permettra d'adapter les règles au contexte local.

Concrètement au sein de ces secteurs les différentes actions à mettre en place concernant les déplacements sont :

- Garantir un minimum de stationnement vélo: 4 à 10 places environ sur le périmètre DIVAT;
- Proposer des offres de mobilités adaptées à chaque secteur (parking relais, parc de stationnement, parc vélos, etc.) ;
- Prévoir des offres de stationnement minorées par rapport au reste du territoire (nombre de places de stationnement/logement moins important dans les DIVAT) ;
- Installer des outils de communication en entrée de Bassin (Relais d'Information Service, RIS) destinés à promouvoir la commune, valoriser ses acteurs économiques, ses équipements et faire connaître les services indispensables au bon déplacement des usagers ;
- Permettre la réalisation de poches collectives de stationnement
- Proposer des règles différentes en fonction des usages à proximité des commerces, équipements publics, etc (par exemple, des arrêts minutes ou du stationnement à durée limitée)

Le centre de certaines DIVAT (5 à 6) choisies pour leur représentativité du territoire sera équipé de capteurs permettant de mesurer la qualité de l'air en la comparant avec un état « zéro » établi avant aménagement des DIVAT. Les données collectées couvriront les polluants issus des moteurs à énergie fossile (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, particules, ...) et plus généralement les Gaz à Effet de Serre (GES).

#### **La localisation et les fonctions des aires de DIVAT**



## AXE 2 : FAVORISER LES MODES DE DEPLACEMENTS INNOVANTS

Fiche action 2

**Promouvoir l'utilisation des véhicules à faibles émissions.**

### Éléments de diagnostic :

*La part des déplacements automobiles représente 71.3% des déplacements sur le Bassin de Pompey. Les ménages du Bassin sont donc « touchés » par l'augmentation des coûts d'utilisation de la voiture. Aussi, les avantages économiques pour les ménages et environnementaux pour le territoire de l'électromobilité sont réels sur le Bassin de Pompey.*

### Objectifs de l'action :

- Encourager l'utilisation de véhicules propres.
- Encourager les alternatives énergétiques pour les flottes de bus urbains.
- Améliorer la qualité de l'air.

### Descriptif des actions et moyens :

- Soutenir le développement de toutes les formes de véhicules électriques (voiture particulière, vélos et scooters...) en proposant des bornes et lieux de recharge sur le territoire :
  - En incitant l'équipement des bâtiments privés par la réglementation ;
  - En établissant un plan de déploiement des bornes dans les lieux générateurs de déplacements (sur la voirie, dans les aires de covoiturages, dans les stations de mobilité...).
- Anticiper le développement de l'électromobilité (type trottinette électrique) et de sa place au sein du système de mobilité : combiner ces modes de déplacements avec les autres modes de déplacements (emplacements réservés dans les bus, stationnements privilégiés aux parcs relais...)
- Etudier le renouvellement de la flotte vers des bus plus faibles en émission.
- Proposer des formations aux conducteurs de bus (éco-conduite, véhicules électriques...).
- Sensibiliser les transporteurs/entreprises ou administration à s'équiper en véhicules à faibles émissions,
- Etudier l'opportunité de faciliter le stationnement des véhicules à faibles émissions

### TERRITOIRES CONCERNES

Ensemble de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey.

### PARTENAIRES

Etat, Intercommunalité, Communes, les bailleurs, les promoteurs, enseignes commerciales, les entreprises.

### BUDGET

- Plan de déploiement des bornes : environ 30 000 €
- Coût d'une borne de recharge pour véhicules électriques : entre 20 000 € et 50 000 €, dans le cadre d'une commande groupée le prix par borne de recharge est estimé à moins de 15 k€
- Coût d'un bus standard plus faible en émission : entre 500 000 € et 1 200 000 €
- Autres éléments financiers à déterminer selon les outils à mobiliser
- Coût d'exploitation d'actions permanentes de sensibilisation, soutien, formation : entre 10 000 à 30 000 €/an

### ECHÉANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



**INDICATEURS DE SUIVI ET D’EVALUATION**

- Nombre de bornes de recharges.
- Nombre de véhicules propres.
- Polluants et Gaz à Effet de Serre (GES) liés au transport.
- Evolution de la qualité de l’air (indicateur qualité de l’air)

## AXE 2 : FAVORISER LES MODES DE DEPLACEMENTS INNOVANTS

### Fiche action 3

### Encourager le développement des mobilités partagées

#### Eléments de diagnostic :

Les départementales ainsi que l'autoroute A31 sont souvent saturées aux heures de pointes.

Pour faire face à ces situations, le covoiturage est une pratique de mobilité de plus en plus encouragée et utilisée en France. C'est également le cas sur le Bassin de Pompey où le rapport à la voiture a beaucoup changé. Entre 2004 et 2013, les chiffres du PDU du Bassin de Pompey relatif à l'évolution des déplacements montraient déjà une tendance à la baisse des déplacements automobiles.

- la part des déplacements réalisés en voiture « seul » baissait de 3,8 points (entre 2004 et 2013)
- la part des déplacements réalisés en voiture « accompagné » (covoiturage) augmentait de 7,4 points
- Le nombre moyen d'occupants dans une voiture passait de 1.17 à 1.43.

Les chiffres ci-dessus ont probablement encore évolués depuis 2013.

#### Objectifs de l'action :

- Réduire la circulation automobile et le taux de remplissage des voitures et par conséquent réduire les embouteillages, le bruit, les accidents.
- Optimiser la gestion de la voirie et des parkings.
- Diminuer les frais liés à l'essence.
- Augmenter le taux de remplissage des voitures.
- Garantir une diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre liées au transport.

#### Descriptif des actions et moyens :

Il s'agit ici de promouvoir cette pratique en s'appuyant sur différentes actions spécifiques :

- Sensibiliser et fidéliser les habitants et travailleurs de l'intercommunalité à travers des actions d'animation
- Adapter l'infrastructure routière.
- Développer des aires de covoiturage, créer des arrêts de covoiturage (à la manière des arrêts de bus) notamment dans les communes rurales où les transports en commun sont peu développés.
- Créer des connexions avec les autres modes de transports.
- Encourager les services de partage de véhicules (autopartage,...),
- Accompagner l'aménagement des aires de covoiturage et étudier la mise en réseau des utilisateurs de plateformes de covoiturage,
- Poursuivre la mise en œuvre des actions du Plan de Déplacements Inter Etablissements (Parcs d'activité, zone commerciale et administration du territoire),

#### TERRITOIRES CONCERNES

Ensemble de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey.

#### PARTENAIRES

Région, Département, Intercommunalité, Communes, Entreprises, Syndicat Mixte des Transports Suburbains.

#### BUDGET

- Schéma d'aire de covoiturage : environ 30 000 €
- Parking de 15 places de stationnement + 10 box vélos : environ 120 000 € HT
- Plan de déplacement Inter Entreprise : entre 10 000 et 20 000 € / étude
- Coût d'exploitation d'actions d'accompagnement et de sensibilisation : 3 000 à 8 000€ / an
- Recrutement envisageable d'une personne à plein temps pour promouvoir le développement des mobilités alternatives et partagées (mutualisable avec les actions 6 et 7)

## ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Evolution de la part de l'autopartage dans les trajets domicile-travail.
- Evolution de la part de l'autopartage chez les employeurs.
- Suivi de l'occupation des aires de co-voiturage et de sa part dans les déplacements du territoire.

### AXE 3 : DEVELOPPER ET ENCOURAGER L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

#### Fiche action 4

#### Soutenir le développement et la mise en place de l'intermodalité

##### **Eléments de diagnostic :**

En 2014, 36% des voyageurs du TER sur le Bassin de Pompey empruntaient en correspondance un bus pour rejoindre leur point d'arrivée et/ou leur point de départ (source PDU, 2015).

Il a également été mis en avant que la capacité des places de parking sur les haltes TER du territoire ne peuvent absorber le flux quotidien de voyageurs sur le TER.

Les haltes du Bassin de Pompey connaissent un niveau de fréquentation dynamique et une bonne performance relativement à leur niveau de desserte sur le secteur.

Néanmoins, le Bassin de Pompey estime que ces infrastructures possèdent un potentiel plus important et que l'inter-modalité pourrait être améliorée.

##### **Objectifs de l'action**

- Améliorer le niveau de fréquentation des gares et leurs performances.
- Accroître l'utilisation des transports collectifs.
- Développer l'attractivité et l'image des transports collectifs.
- Améliorer la compétitivité des transports en commun par rapport à la voiture.
- Améliorer l'accessibilité en transport en commun du Bassin de Pompey depuis et vers les territoires voisins et notamment Nancy.

##### **Descriptif des actions et moyens :**

###### **Aménager les stations de mobilité et les haltes TER :**

- Reconfigurer les équipements ou installations pour les voyageurs (accueil, attente, ventes, services, information...) face au développement de la fréquentation et garantir aux usagers une offre de services adaptée à leurs nouvelles attentes.
- Etudier la complémentarité entre les différents réseaux Train/Bus/Car.
- Améliorer les conditions d'accès aux gares par : des ouvrages adaptés (passerelles, etc...), une offre de stationnement adaptées, etc.
- Mettre en place des services aux voyageurs multimodaux par exemple par l'information multimodale en temps réel, guichets de vente partagés et multimodaux, etc.
- Renforcer l'attractivité des gares SNCF du Bassin de Pompey comme lieu de rabattement :
  - meilleur rabattement en transport en commun ;
  - en vélo ;
  - en voiture (mise en place de parkings relais).
- Militer pour l'augmentation de la fréquence de passage des TER.
- Optimiser les liaisons « transports en commun + vélos » et « transports en commun + marche » d'une manière générale sur les stations de mobilité : stationnement vélos, aménagement d'itinéraires modes doux dans les DIVAT.
- Poursuivre l'élaboration des Schémas d'Accessibilité Multimodale (SAM)
- Inciter les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des plans de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

##### **TERRITOIRES CONCERNES**

Tous les DIVAT.

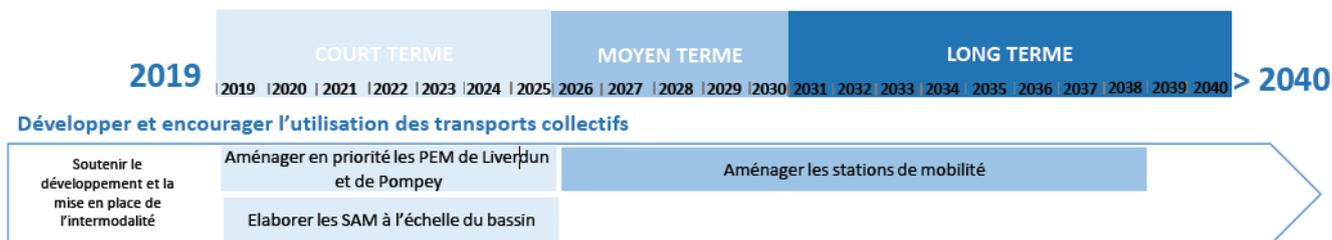
##### **PARTENAIRES**

SNCF, gestionnaires des réseaux SUB, LeSit, Fluo Grand Est 54, communes, région, intercommunalité, Département, Syndicat Mixte des Transports Suburbains.

## BUDGET

Les éléments financiers sont à déterminer selon les études et les moyens à mobiliser pour chaque gare et halte.

## ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



## INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Evolution du nombre de voyageurs.
- Evolution de la part modale des transports en commun.

## AXE 3 : DEVELOPPER ET ENCOURAGER L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Fiche action 5

### Développer une offre de transport collectif performante pour les déplacements vers les pôles générateurs de déplacements

#### Eléments de diagnostic :

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 Communauté de Communes du Bassin de Pompey 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.

#### Objectifs de l'Action :

- Augmenter l'utilisation des transports collectifs.
- Réduction de l'autosolisme en général et également pour les déplacements domicile-travail.
- Améliorer la qualité de l'air.
- Rendre le réseau de transports en commun plus efficace à court, moyen et long terme.

#### Descriptif des Actions et moyens :

- Définir les solutions et outils techniques permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus (voies réservées, gestions des cycles de feux, priorité aux feux, respect du code de la route...).
- Etudier, programmer et réaliser des axes de transports collectifs en site propre.
- Etudier l'opportunité du projet de tram-train entre la Métropole du Grand Nancy et le Bassin de Pompey.
- Mettre en place une stratégie de développement géographique de parcs-relais par rapport au réseau de transport collectif.
- Mettre en place des transports en commun qui permettent d'accéder facilement à l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine depuis tout le territoire.
- Coordonner les différents réseaux de transports entre eux.

#### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

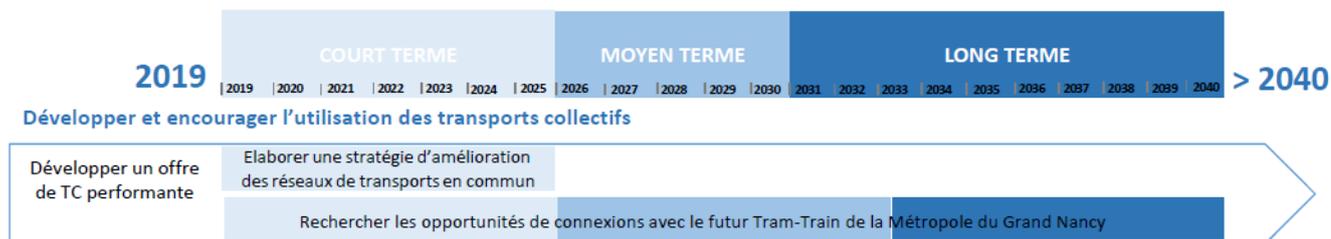
#### PARTENAIRES

SNCF, gestionnaires des réseaux SUB, LeSit, Fluo Grand Est 54, communes, région, intercommunalité, Département, Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy.

#### BUDGET

Les éléments financiers sont à déterminer selon les études et les moyens à mobiliser.

#### ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



#### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Evolution du nombre de voyageurs.
- Nombre de voies réservées au bus.
- Amélioration de la vitesse commerciale des bus.

## AXE 3 : DEVELOPPER ET ENCOURAGER L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Fiche action 6

Permettre l'accès aux transports collectifs pour tous

### **Eléments de diagnostic :**

Le service de transport à la demande n'étant optimal, le bassin de Pompey en collaboration avec Kéolis (exploitant du service) a décidé de le restructurer. Le service propose maintenant des itinéraires souples avec départ garanti, plus rationnel pour la collectivité tout en préservant sa flexibilité pour les voyageurs. Mis en place depuis Septembre 2014 en connexion avec la place du 10 Septembre et la Gare de Pompey, les lignes Flexo 4,5, 6 et 7 sont un complément au système de transport régulier (Lignes Fluo Grand Est 54, SUB et LeSIT).

Ce sont des « lignes virtuelles » : les horaires et les points d'arrêt sont prédéfinis. La réservation peut se réaliser jusqu'à deux heures avant le départ. Le fonctionnement de ces quatre lignes est bien expliqué sur les fiches horaires. Malgré ces explications, il peut être relativement complexe à intégrer, particulièrement pour des personnes âgées. Par ailleurs, le Bassin de Pompey a adopté en 2010 son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports et son Plan de Mise en Accessibilité des Voiries et Espaces Publics. Ces documents ont permis de définir les orientations et les modalités techniques quant à la mise en accessibilité du transport public et de l'espace public. En 2014, tous les véhicules de transport du réseau LeSIT sont équipés avec un système d'agenouillement permettant de réduire la hauteur de marche aux arrêts et d'une rampe d'accès ; le parc du réseau SUB Nord est quant à lui principalement accessible aux PMR ainsi que la très grande majorité des TER. Depuis 2010, 80 arrêts ont été mis aux normes soit 30% des points d'arrêts pour atteindre environ 40% des quais du territoire, majoritairement du fait d'un programme conséquent d'aménagement urbain.

### **Objectifs de l'Action :**

- Donner une plus grande autonomie en termes de mobilité aux personnes âgées et aux PMR.
- Améliorer l'attractivité et l'accessibilité pour tous des transports collectifs.
- Améliorer la sécurité et le confort des usagers de transports en commun.
- Mise en cohérence des outils au service de l'amélioration de l'accessibilité.

### **Descriptif des Actions et moyens :**

- Accompagner le transport à la demande d'un travail de communication et d'un partenariat avec des associations d'aides à domicile (expliquer la démarche, les accompagner lors des premiers voyages).
- Etudier de nouveaux services/ou solutions de mobilité adaptées à la mobilité des seniors.
- Créer des cheminements accessibles jusqu'aux arrêts de transports en commun.
- Poursuivre et actualiser la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité aux transports en commun
- Remplacer au fur et à mesure les autobus non accessibles par des autobus accessibles (à plancher bas, munis d'élévateurs...).
- Prioriser les arrêts d'autobus du réseau à aménager : largeur de cheminement suffisante (1,40m), hauteur des trottoirs (lorsqu'ils existent), possibilité de stationnement des véhicules à quai (hauteur du quai), passage piétons, présence d'informations visuelles et sonores, hauteur des panneaux d'information...
- Inciter les communes à élargir leurs trottoirs et à rendre accessibles leurs traversées piétonnes en ville (abaissé, bandes podotactiles, pente...).
- Etudier la mise en place de solutions de mobilité adaptées au plus large public (jeunes, seniors, scolaires et actifs,...)
- Etudier la mise en place d'actions de sensibilisation auprès des publics fragiles en lien avec les CCAS

### **TERRITOIRES CONCERNES**

Toutes les communes du bassin de Pompey.

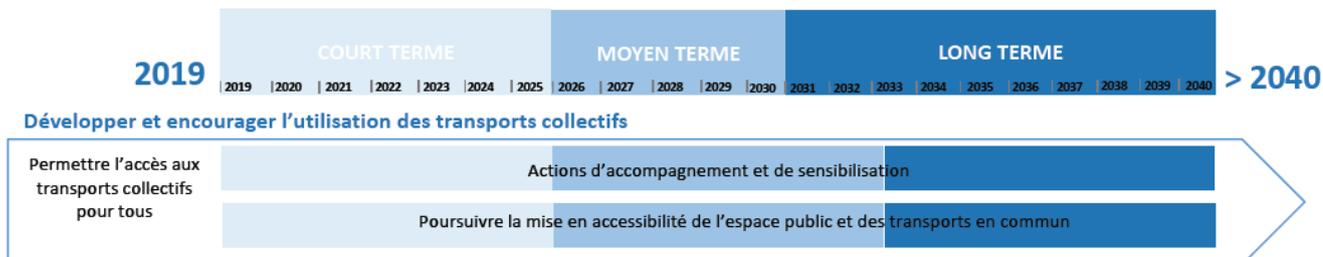
### **PARTENAIRES**

Communes, CCAS, Associations.

## BUDGET

- Mise en accessibilité de point d'arrêt routier dans le cadre d'un Schéma d'Accessibilité Multimodale : 9 000 à 15 000 €
- Coût d'exploitation d'actions d'accompagnement et de sensibilisation : 10 000 à 20 000€ / an
- Recrutement envisageable d'une personne à plein temps pour promouvoir le développement des mobilités alternatives et partagées (mutualisable avec les actions 3 et 7)

## ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



## INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Nombre de personnes âgées suivies et accompagnées.
- Taux d'arrêts accessibles.

## AXE 4 : PROMOUVOIR LES MOBILITES ACTIVES

### Fiche action 7

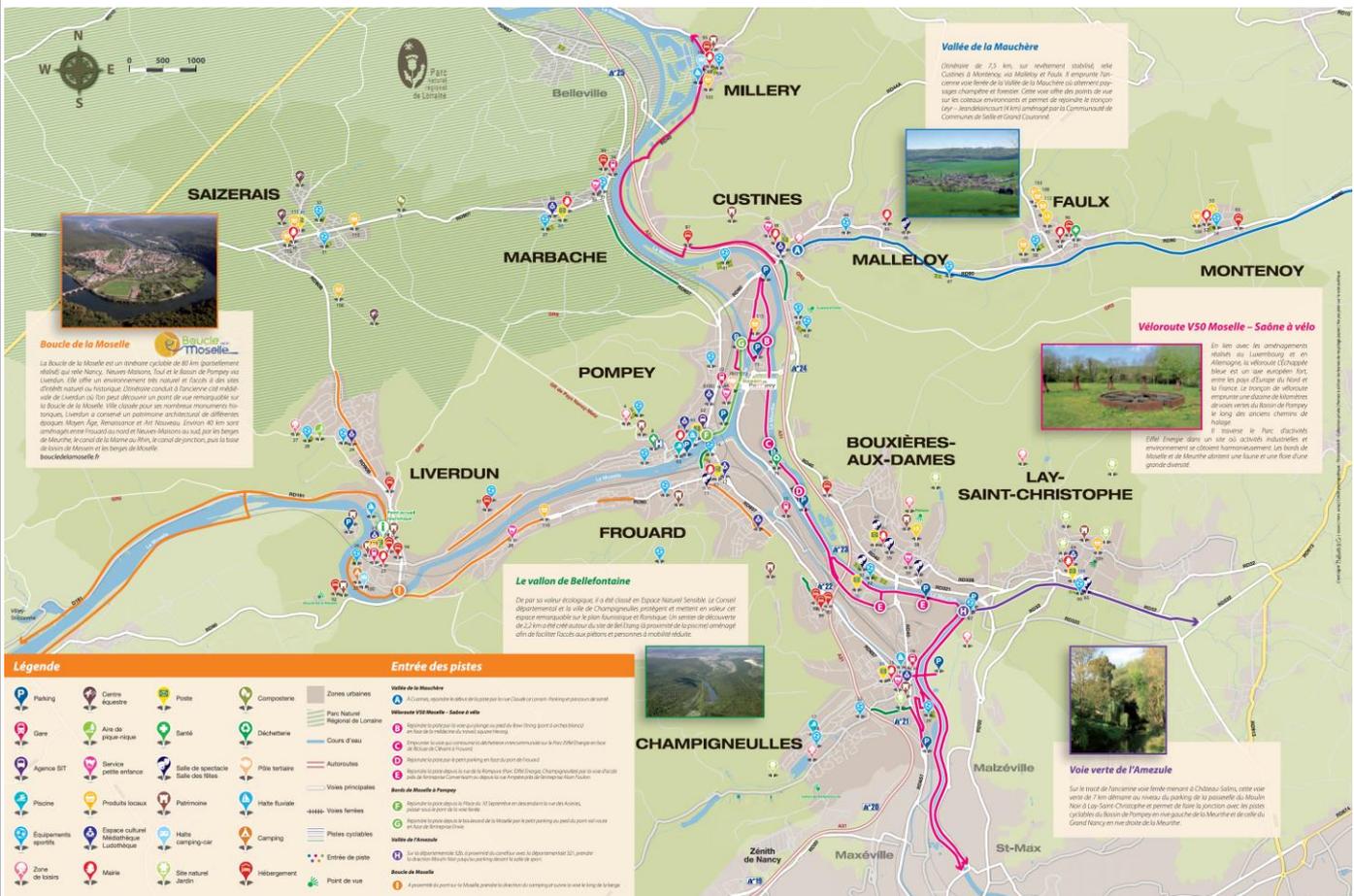
### Poursuivre l'aménagement des infrastructures et la mise en place de services favorisant le développement des mobilités actives

#### Eléments de diagnostic :

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

Le bassin dispose aujourd'hui de 40 kilomètres (Schéma Directeur des Voies douces du bassin de Pompey) de cheminements spécifiquement aménagés pour les modes doux. A long terme, 100 kilomètres devraient être aménagés à l'échelle du bassin. Différents aménagements sont présents : des pistes, des bandes cyclables, des voies vertes et la véloroute « la Voie Bleue V50 Moselle – Saône à vélo » (axe européen fort). En complément de cet axe, les liaisons avec les territoires voisins sont assurées par les voies vertes de l'Amézule et de la Mauchère ainsi que les boucles de la Moselle.

#### Plan des pistes cyclables du Bassin de Pompey (27 septembre 2019)



#### Objectifs de l'action :

- Augmenter la part modale des déplacements « actifs »
- Faire pratiquer des modes actifs et sécuriser leurs déplacements.
- Améliorer le cadre de vie des individus en réduisant les déplacements automobiles et leurs nuisances.

### Descriptif des actions et moyens :

- Identifier les cheminements à créer et à préserver et les connecter aux arrêts de bus et aux gares par la mise à jour du schéma directeur cyclable => schéma directeur des mobilités actives,
- Assurer un entretien régulier des cheminements créés
- Poursuivre la mise en place d'aménagements dédiés dans les programmes de rénovation de l'espace public (programme voirie et voies douces),
- Communiquer sur l'offre existante (37 km de voies vertes et 20 km de voiries avec itinéraires cyclables ou partage de l'espace),
- Identifier et traiter les discontinuités d'itinéraires pour favoriser les modes actifs entre quartiers,
- Permettre aux modes actifs d'emprunter les voies réservées au transport collectif,
- Intégrer les usages des nouveaux modes actifs (VAE,...) dans la mise en place d'aménagements et de services de mobilités,
- Inciter à l'équipement en vélo à assistance électrique par la mise en place d'une prime à l'acquisition.

### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

### PARTENAIRES

Communes, intercommunalité, Région, Département.

### BUDGET

- Actualisation du schéma directeur cyclable : entre 20 000 et 50 000 €
- Coût d'exploitation relatif aux campagnes de communication sur l'offre existante : 3 000 à 8 000€ / an
- Recrutement envisageable d'une personne à plein temps pour promouvoir le développement des mobilités alternatives et partagées (mutualisable avec les actions 3 et 6)

### ECHÉANCIER/CALENDRIER PRÉVISIONNEL



### INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Evolution de la part modale du vélo.
- Nombre de places et de parkings vélos créés.
- Nombre de kilomètres de linéaires « modes actifs » aménagés.

## AXE 4 : PROMOUVOIR LES MOBILITES ACTIVES

**Fiche action 8**

**Développer une politique de déploiement du stationnement des cycles**

### **Éléments de diagnostic :**

*La Communauté de Communes s'assure de la bonne mise en œuvre des prescriptions en matière de politique cyclable. En effet, la construction de logements neufs doit prévoir du stationnement pour les 2 roues et le PLUI-HD fixe 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. Pour une approche complète, le stationnement dédié aux cycles doit être développé et notamment en milieu urbain, sur l'espace public, mais également sur les pôles d'emplois et dans les entreprises. Ainsi, l'aménagement des stations de mobilités intègrera des stationnements cycles sécurisés, facilitant également la combinaison du vélo avec les transports en commun.*

### **Objectifs de l'Action :**

- Assurer le maximum de sécurité contre le vol et le vandalisme.
- Permettre aux cyclistes de stationner sans gêner les autres et notamment les piétons.
- Traiter le stationnement en fonction de sa nature : durée, domicile ou lieux de destination, rabattement sur les transports en commun, etc.
- Aménager des stationnements dédiés aux cycles dans les stations de mobilité.

### **Descriptif des Actions et moyens :**

- Favoriser la complémentarité avec les transports collectifs par des stationnements « modes actifs » sécurisés, consignes-vélos, parcs gardés - à proximité des arrêts et dans les stations de mobilité.
- Développer des parkings « modes actifs » répartis sur l'espace public, notamment près des commerces, des services publics, des équipements de loisirs, des établissements scolaires.
- Encourager auprès des bailleurs et des syndicats de copropriétés la mise à disposition d'espaces faciles d'accès et sécurisés pour le stationnement « modes actifs » dans l'habitat existant.
- Prévoir des parkings « modes actifs », dans les établissements scolaires, centres de formation et universités.
- Adapter les choix d'équipements et de mobilier urbain pour le stationnement en fonction de la durée, courte (arceaux), moyenne (parkings abrités) et longue (consignes, parcs gardés, locaux fermés dans les immeubles équipés de racks pour fixer le vélo).
- Utiliser les outils de communication pour signaler les parkings vélos sur le réseau cyclable
- Mettre en place une signalétique adaptée.
- Anticiper le développement de nouveaux modes de déplacement.

### **TERRITOIRES CONCERNES**

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

### **PARTENAIRES**

Communes, intercommunalité, Région, Département, bailleurs, promoteurs.

### **BUDGET**

- Arceau à vélo (fourniture et installation) : coût moyen de 250 €HT
- Abris couverts : environ 10 000 €
- Abris collectifs sécurisés de 40 places : 30 000 à 40 000 €
- Coût d'exploitation relatif aux campagnes de communication sur l'offre existante : 3 000 à 8 000€ / an

### **ECHÉANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL**



**INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION**

- Nombre de places et de parking vélos créés.

## AXE 5 : ORGANISER LA MOBILITE DES MARCHANDISES AU SEIN DU BASSIN

### Fiche Action 9

Développer une alternative par le transport fluvial et le ferroviaire a travers la plateforme tri-modale

#### Eléments de diagnostic :

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

*Le port industriel de Frouard présente un trafic global de 2,6 millions de tonnes par an, soit 80% de l'activité pour les céréales et les matières carbonées. La Moselle est canalisée à grand gabarit. Elle permet de relier tous les grands ports de l'Europe du Nord (Rotterdam, Anvers...) ainsi qu'à la mer Noire via le Danube.*

*Nancy port se trouve dans le prolongement de la plateforme multimodale de Champigneulle. Cette proximité lui permet de disposer d'une installation tri-modale fer-route-fluviale. Dans un contexte de transition énergétique, la voie d'eau est au cœur du dispositif : projets industriels, chantiers de construction, grande exportation. Avec un investissement de 3.5 M€ dont 600 K€ financés par la CCI 54 dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, une plate-forme conteneurs multimodale de 10 000 m<sup>2</sup> a été créée en 2015. Nancy port s'appuie sur le réseau commercial et de terminaux du groupe RHENUS CONTARGO.*

#### Objectifs de l'action :

- Inciter au report modal et limiter la croissance du trafic des poids lourds.
- Limiter les nuisances, notamment environnementales liées au transport de marchandises.
- Anticiper sur les besoins logistiques à venir (augmentation du coût de l'énergie, taxe poids lourds...).

#### Descriptif des actions et moyens :

- Valoriser la desserte fluviale et ferroviaire pour inciter au report modal dans le transport des marchandises :
  - Faciliter l'accès à la voie d'eau par le développement de Nancy-port ;
  - Inciter au report des flux vers la voie ferrée en promouvant la plateforme tri modale.
- Veiller à la préservation des sites aux abords du canal pour anticiper les besoins logistiques à venir (friches industrielles par exemple).
- Etudier les circuits d'approvisionnement de marchandises au sein du bassin.
- Privilégier les équipements de transfert sans rupture de charge (la marchandise ne change pas de contenant).

#### TERRITOIRES CONCERNES

Communes concernées du Bassin de Pompey et de la Métropole du Grand Nancy.

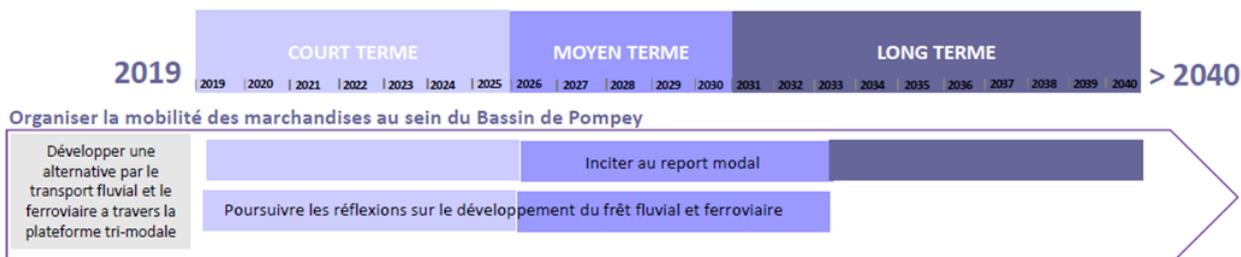
#### PARTENAIRES

CCI, VNF, intercommunalité, ADEME, Conseil régional.

#### BUDGET

Les éléments financiers sont à déterminer selon les études et les moyens à mobiliser.

#### ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



#### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Evolution du transport de marchandises par voie d'eau.

## AXE 5 : ORGANISER LA MOBILITE DES MARCHANDISES AU SEIN DU BASSIN

Fiche action 10

Gérer le trafic et le stationnement des poids lourds

### Éléments de diagnostic :

Avec la proximité directe de l'A31 et la montée de l'activité logistique en ville, le trafic de poids-lourd en milieu urbain devient de plus en plus important sur le bassin. Diminuer les impacts du transport de marchandises devient alors un véritable enjeu.

### Objectifs de l'Action :

- Diminuer le nombre d'accidents et leur gravité.
- Optimiser la circulation des poids lourds en transit et permettre une régulation de leurs déplacements
- Mieux gérer leurs pauses (suppression de la pratique du stationnement sur bande d'arrêt d'urgence).
- Conserver un dynamisme économique sur l'arrondissement tout en évitant de trop occuper l'espace public.
- Harmoniser les règles des livraisons.

### Descriptif des Actions et moyens :

#### Pour améliorer le stationnement des poids lourds en transit :

- Elaborer et mettre en œuvre un plan d'actions permettant aux conducteurs de poids lourds en transit de disposer d'espaces adaptés, de gérer leurs pauses et d'adapter les horaires de traversée de l'agglomération en heure de pointe.
- Réaliser une étude pour évaluer l'adéquation entre les aires de repos disponibles et les besoins des chauffeurs de poids lourds.
- Dissuader la circulation poids lourds en heures de pointe (négociation avec les chargeurs et les transporteurs, aires de stockage à proximité de l'agglomération).

#### Pour une meilleure gestion du stationnement des véhicules en attente de livraison

- Définir un plan de stationnement.
- Réserver des emplacements dédiés aux livraisons
- Hiérarchiser les axes pour canaliser le cheminement des poids lourds,
- Travailler avec les entreprises pour la gestion des livraisons des plateformes logistiques et des sites industriels,
- Définir une réglementation de marchandises homogène sur l'intercommunalité, la diffuser et en assurer le contrôle (horaires de livraison, tonnage, hauteur des véhicules, etc.).

### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

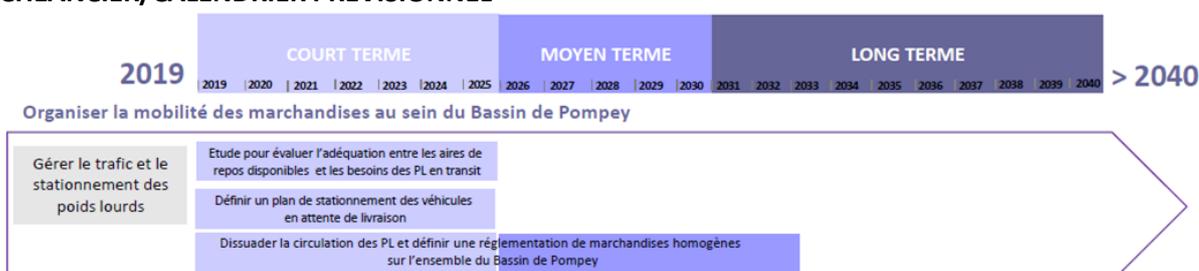
### PARTENAIRES

Intercommunalité, communes, transporteurs, commerces.

### BUDGET

- Etudes de définition : entre 30 000 et 50 000 €
- Recrutement envisageable d'une personne à plein temps pour assurer les missions de suivi et d'interface (à mutualiser avec l'action 11)

### ECHÉANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



## **INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION**

- Nombre de places de stationnement PL créées.

## AXE 5 : ORGANISER LA MOBILITE DES MARCHANDISES AU SEIN DU BASSIN

### Fiche action 11

Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés

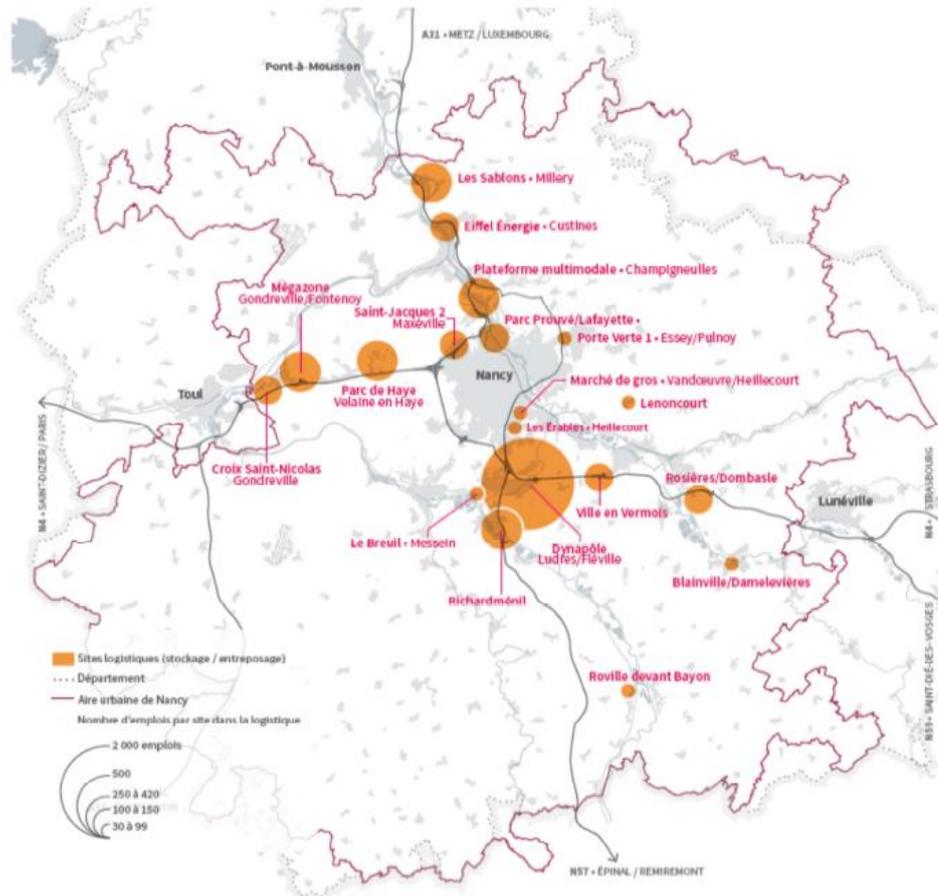
#### Éléments de diagnostic :

De nouveaux défis s'imposent aux transporteurs et professionnels de la logistique urbaine qui doivent s'adapter aux contraintes urbaines (engorgement des voies de circulation, respect des riverains...). En conséquence, un dialogue doit désormais s'engager avec les collectivités locales ; la concertation entre les entreprises de logistique et les collectivités devient incontournable.

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

- Les activités logistiques s'implantent de plus en plus loin des cœurs de villes.
- Les marchandises passent plus fréquemment par des lieux de stockage ou de transit.
- L'organisation logistique prévoit davantage de transports en palettes ou le regroupement des chargements.
- Les délais de livraison se sont raccourcis, et les fréquences de livraison ont augmenté.

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



### Objectifs de l'Action :

- Conserver un dynamisme économique sur l'intercommunalité tout en évitant de trop occuper l'espace public.
- Réduire les émissions des polluants atmosphériques liées au transport de marchandises et leurs nuisances en général (bruit, pollution, accident...).
- Intégrer les évolutions spatiales résultant des nouveaux modes de logistique issus de la révolution du e-commerce.

### Descriptif des Actions et moyens :

Mettre en place un schéma de logistique urbaine :

- Développer des plateformes multimodales.
- Définir une réglementation de marchandises homogène sur l'intercommunalité, la diffuser et en assurer le contrôle (horaires de livraison, tonnage, hauteur des véhicules, etc.).
- Exploiter le potentiel du transport combiné pour la logistique (caisse mobile, conteneur).
- Exploiter le potentiel de partage d'un même véhicule pour des expéditeurs différents.
- Expérimenter l'utilisation de « vélos-cargo » pour les petites livraisons au centre-ville ou au moins inciter à l'utilisation de véhicules propres (favoriser le développement de l'utilisation de véhicules électriques, triporteurs ou tricycles électriques pour la livraison du dernier kilomètre).
- Prévoir des espaces pour les points de livraison automatisés et favoriser l'émergence d'espaces logistiques de proximité.
- Anticiper l'arrivée des véhicules autonomes
- Exploiter les opportunités de création d'un centre de distribution urbaine ou d'expérimentation de véhicules partagé pour les livraisons

### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

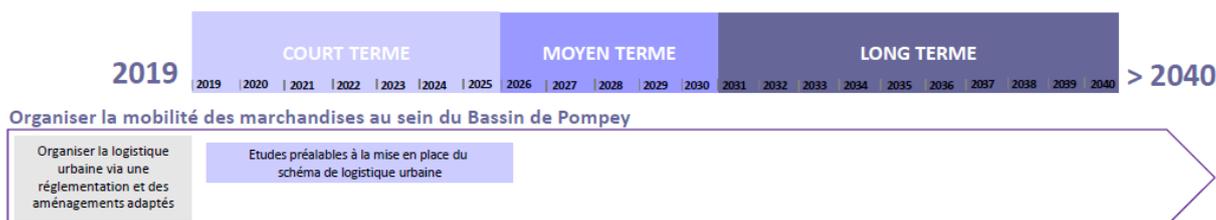
### PARTENAIRES

Intercommunalité, communes, entreprises, transporteurs.

### BUDGET

- Etudes préalables à la mise en place du schéma de logistique urbaine : environ 50 000 €
- Recrutement envisageable d'une personne à plein temps pour assurer les missions de suivi et d'interface (à mutualiser avec l'action 10)

### ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Taux de rotation sur les aires de livraison.
- Nombre de places de livraison créées.
- Etude réalisée ou non.

## AXE 6 : OPTIMISER ET MAITRISER LA CIRCULATION SUR LE BASSIN DE POMPEY

### Fiche action 12

Accompagner les projets d'infrastructures

#### Éléments de diagnostic :

L'autoroute A31 permet de desservir le Sillon Lorrain. Elle permet de relier le Bassin de Pompey au reste du territoire national (Metz au Nord et Nancy au Sud) et européen (Rotterdam au Nord et Milan au Sud).

Cet axe structurant est aujourd'hui saturé : en 2013, 86 000 véhicules/jour pour les deux sens avec 13% de poids-lourd circulaient entre l'échangeur de Bouxières-aux-Dames et Nancy. Ce qui en fait un des secteurs les plus chargés de l'A31

Quatre grands projets d'infrastructures sont identifiés sur le territoire afin de désengorger le réseau viaire.

#### 1- Liaison de Frouard-Liverdun :

Mené par le Conseil Départemental de Meurthe et Moselle, le projet d'aménagement de la liaison Frouard-Liverdun a abouti le 15 Mai 2009 à une Déclaration d'Utilité Publique.

Le Bassin de Pompey a participé activement aux démarches d'étude a soutenu ce projet notamment par délibération du Conseil de Communauté (18 06 2009 pour le financement des études d'aménagement de la piste cyclable liée au projet et des aménagements paysagers et routiers d'accompagnement).

#### 2- La mise à 2x3 voies entre Fey et Bouxières-Aux-Dames

Le Bassin de Pompey intègre cette perspective dans son schéma directeur des grandes infrastructures et se tient prête à contribuer aux réflexions liées à sa mise en œuvre. Des aménagements des infrastructures existantes avec mise à deux fois trois voies, là où cela est techniquement possible.

#### 3- La création du tronçon Toul-Dieulouard (A31 bis) :

La construction de nouveaux tronçons autoroutiers à deux fois deux voies pour les sections où aucun élargissement n'est possible techniquement ou pour lesquelles cet élargissement n'apporterait pas une réponse satisfaisante aux enjeux de congestion. Les sections neuves seront conçues pour éviter les secteurs à enjeux particuliers, et lorsque ce n'est pas faisable, pour réduire les effets du projet et compenser les effets résiduels par la mise en œuvre de mesures compensatoires adaptées.

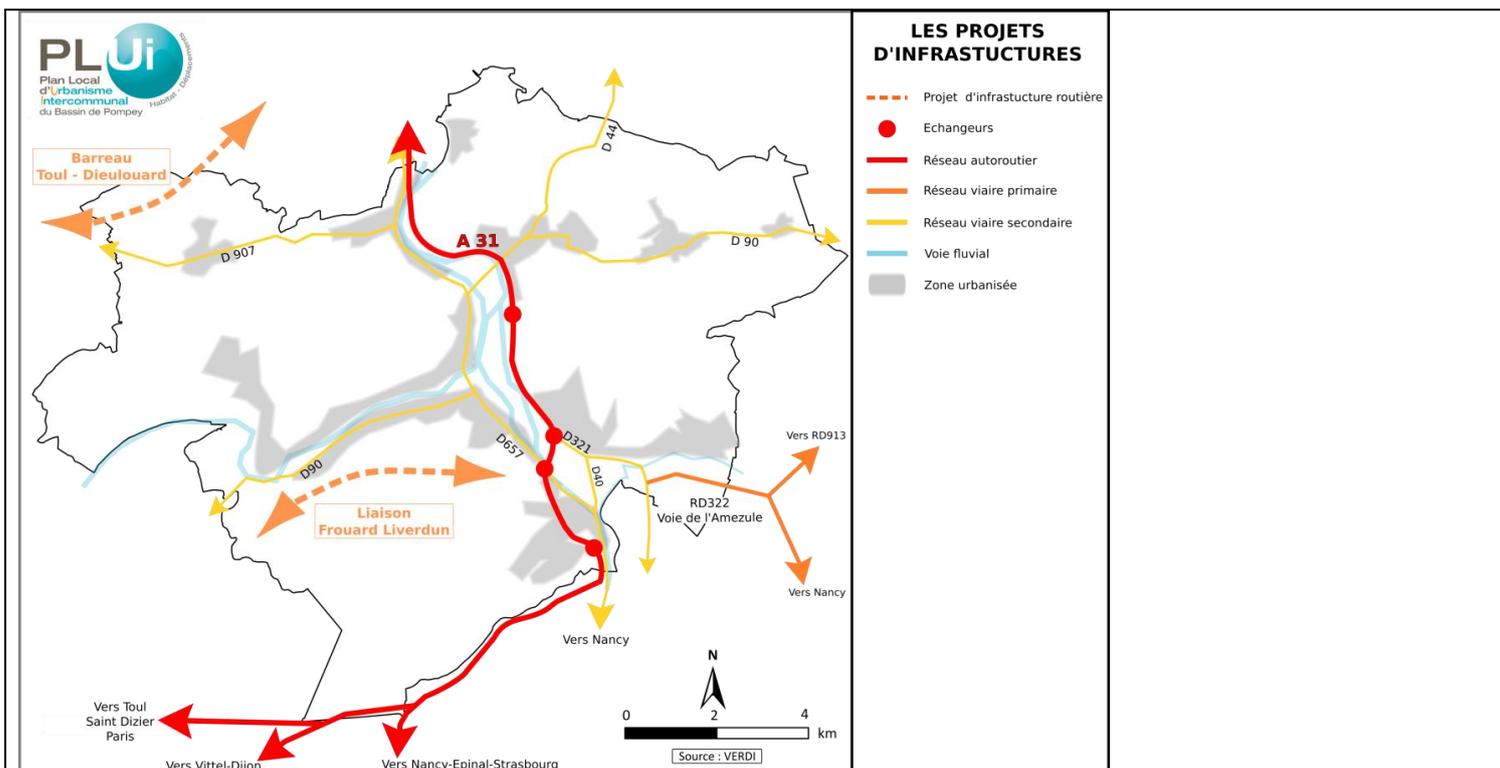
#### 4- Carrefour de Bouxières-aux-Dames.

L'amélioration du fonctionnement de ce carrefour complexe géré par feux tricolores entre 2 départementales importantes (RD40 et RD321) près d'un raccordement à l'A31 est un élément clé de la stratégie de désengorgement de l'accès à la plateforme multimodale aux heures de pointe.



Figure 1 : La liaison Frouard-Liverdun

#### Les projets d'infrastructures



Suite à des débats publics organisés fin 2015, le projet de l'A31bis a été validé par une décision ministérielle en Février 2016. Le projet de l'A31 bis est devenu un aménagement prioritaire suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 ».

#### Objectifs de l'Action :

- Désengorger le réseau.
- Réduire la congestion sur l'A31 et améliorer les conditions de circulation.
- Diminuer le nombre d'accidents et leur gravité.
- Délester les principaux axes et limiter les traversées de villages.
- Régler les problèmes de circulation dans le centre de Frouard et améliorer l'accès à la commune de Liverdun.

#### Descriptif des Actions et moyens :

- Soutenir le projet de mise à 2x3 voies entre Fey et Bouxières-Aux-Dames et poursuivre les études nécessaires à sa réalisation.
- Affirmer la volonté d'une juste répartition des trafics autoroutiers pour éviter la saturation de la vallée de la Moselle
- Appuyer l'aménagement des échangeurs A31 et notamment la connexion avec la VEBE et la voie de l'Amezule à Bouxières-Aux-Dames,
- Appuyer le projet de liaison entre Frouard et Liverdun pour réduire le trafic en traversée de Frouard et améliorer l'accessibilité à Liverdun,
- Fluidifier le trafic par des mesures comme la priorisation de certains usages ou accès (pour les déplacements liés à l'activité économique, transports collectifs, véhicules à fort taux d'occupation).
- Expérimenter des mesures d'optimisation et de régulation avec par exemple l'affectation prioritaire des voies à un usage collectif afin notamment de limiter l'impact environnemental de l'élargissement de cette infrastructure.

#### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

#### PARTENAIRES

Etat, Région, Département, Intercommunalité, Communes.

#### BUDGET

- Pour l'A31 bis : Entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros (non compris dans le budget du Bassin de Pompey)
- Pour la liaison Frouard-Liverdun : 23,3 M€

- Les coûts d'exploitations devront être redéfinis au regard de la stratégie de redéfinition des projets d'infrastructure

### ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



### INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

- Evolution de la congestion.
- Evolution du nombre d'accident.
- Réalisation ou non des aménagements prévus.

## AXE 6 : OPTIMISER ET MAITRISER LA CIRCULATION SUR LE BASSIN

### Fiche action 13

### Gérer le trafic de masse sur le territoire

#### Éléments de diagnostic :

Le réseau routier est très sollicité et présente des problèmes de congestion ponctuelle principalement pour les routes départementales traversant les centre-bourgs aux heures de pointes du matin et du soir. Le réseau autoroutier est également saturé et accueille du trafic de transit et du trafic local.

Le niveau de trafic des poids-lourd est de plus en plus important.

Des problèmes de congestion ponctuels sur l'ensemble des centre-bourgs du territoire entraînent des problèmes de sécurités pour les autres modes de déplacement.

#### Objectifs de l'Action :

- Valoriser les aménagements routiers existants et préserver les voies de desserte locale de tout transit
- Renforcer la lisibilité et la cohérence du réseau routier
- Sécuriser les déplacements
- Diminuer l'impact du trafic poids lourds sur l'ensemble des communes
- Limiter la congestion des centres-bourgs

#### Descriptif des Actions et moyens :

- Hiérarchiser les voies suivant leur vocation: axe de transit, desserte locale,...
- Définir et mettre en œuvre un schéma directeur de la signalisation directionnelle et du jalonnement à l'échelle du Bassin
- Mettre en place des itinéraires d'évitement des centres quand c'est possible,
- Proposer de travailler à la mise en place d'une gestion dynamique de l'autoroute avec la DIR pour la gestion des heures de pointes et des périodes de crise.
- Diminuer la vitesse de circulation de PL en zone agglomérée.

#### TERRITOIRES CONCERNES

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

#### PARTENAIRES

Intercommunalité, Etat, Département.

#### BUDGET

- Actualisation du plan de jalonnement : entre 100 000 à 150 000 €
- Les coûts d'exploitations devront être redéfinis au regard de l'actualisation du plan de jalonnement

#### ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



#### INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Mise en place d'une gestion dynamique de l'autoroute.
- Mise en place d'un plan de jalonnement.

## AXE 6 : OPTIMISER ET MAITRISER LA CIRCULATION SUR LE BASSIN

Fiche action 14

Partager l'espace public pour tous les modes de déplacement

### **Éléments de diagnostic :**

Des vitesses de circulation excessives sont relevées sur la quasi-totalité des routes du réseau secondaire. Les routes principales du réseau traversent les centre-bourgs et forment des villages-rues, avec des chaussées souvent surdimensionnées. Ce type d'aménagement favorise les excès de vitesses. Bien que des aménagements urbains (mise en place d'une zone 30, marquages d'entrée de ville, ralentisseurs, etc.) ont été réalisés, les vitesses de circulation restent encore au-dessus des vitesses réglementaires en vigueur. Ces vitesses de circulation excessives entraînent notamment des conflits importants entre les différents modes de déplacements : piétons/ deux roues et flux automobiles. D'après la base de données annuelle des accidents corporels de la circulation routière de 2019, 7 accidents ont été relevés sur le territoire impliquant au moins un piéton ou un cycliste avec une majorité d'accidents piétons.

### **Objectifs de l'Action :**

- Apaiser les vitesses pour sécuriser les rues à desserte locale.
- Réduire les nuisances générées par le trafic automobile.
- Redonner la place aux modes doux et augmenter leur part modale.
- Améliorer le partage de la voirie.

### **Descriptif des Actions et moyens :**

- Etablir un plan global de circulation qui précise la hiérarchisation des axes en fonction de leur vocation (transit, desserte de proximité) et les modalités d'aménagement de référence associé à chacun : limite de vitesse, zones 30, insertion de voies cyclables, signalisation, etc.
- Etablir un guide d'aménagement des voies apaisées pour améliorer leur lisibilité : panneau 30, aménagements physiques.
- Mettre en œuvre localement des actions en faveur de l'apaisement par rapport aux enjeux et objectifs spécifiques à chaque quartier (par rapport à la place de l'automobile, par rapport à la place du piéton et du vélo).
- Diminuer la vitesse de circulation des véhicules en zone agglomérée.
- Mettre en place des itinéraires d'évitement des sections urbaines pour les poids-lourds.
- Mettre en accessibilité pour toute personne en situation de handicap et sécuriser les cheminements piétons.
- Définir un plan de stationnement pour maîtriser le stationnement en l'adaptant aux besoins et usages (zones bleues, PMR, livraison, vélos et 2 roues motorisés + parcs relais et covoiturage).

### **TERRITOIRES CONCERNES**

Toutes les communes du Bassin de Pompey.

### **PARTENAIRES**

Intercommunalité.

### **BUDGET**

- Réalisation d'un guide d'aménagement : environ 50 000 €
- Traitement de type piétonisation ou zone 30 : environ 500 à 1000 €HT/m<sup>2</sup>
- Etude de stationnement : entre 15 000 et 20 000 €/commune
- Campagne de comptages routiers, vélos et piétons : budget à définir avec la stratégie déployée par l'observatoire des déplacements (comptage ponctuel, permanents...)
- Les éléments financiers et les coûts d'exploitations complémentaires sont à déterminer selon les études et les moyens à mobiliser.

## ECHEANCIER/CALENDRIER PREVISIONNEL



## INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Nombre de voies en circulation apaisée/partagée.
- Part modale des modes doux.
- Nombre d'accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste. Donnée qui permettra la poursuite de l'observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste : d'après la base de données annuelle des accidents corporels de la circulation routière de 2019, 7 accidents ont été relevés sur le territoire impliquant au moins un piéton ou un cycliste avec une majorité d'accidents piétons.

# Annexe - Accessibilité

## 1-RAPPEL DU DIAGNOSTIC SUR L'ACCESSIBILITE :

### UNE ACCESSIBILITE AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP QUI DOIT ETRE AMELIOREE

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

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

*La poursuite de la mise en accessibilité en particulier de l'espace public est nécessaire et s'inscrit dans une politique publique au long terme et systémique (en lien avec le transport, l'habitat, la gestion du patrimoine et des équipements, la communication).*

### L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS

*En 2014, les véhicules de transport du réseau LeSIT sont équipés avec un système d'agenouillement permettant de réduire la hauteur de marche aux arrêts et d'un rampe d'accès ; le parc du réseau SUB Nord est quant à lui principalement accessible aux PMR ainsi que la très grande majorité des TER.*

*Depuis 2010, 80 arrêts ont été mis aux normes soit 30% des quais situés sur le territoire du Bassin de Pompey, majoritairement du fait d'un programme conséquent d'aménagement urbain.*

*Le programme « stations de mobilité » permettra la mise aux normes de 10% supplémentaires de la fréquentation des réseaux de transport pour atteindre environ 40% des quais du territoire.*

*Mise à part pour la halte de Frouard, les quais des haltes ferroviaires ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les différents projets menés sur les gares du territoire permettront de faciliter progressivement leur accessibilité pour les PMR.*

### LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET LA MISE EN ACCESSIBILITE

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

*Ainsi, sont désormais systématiquement intégrés dès la phase de conception :*

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

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

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

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

Depuis 2010, la reprise de l'ensemble de ces éléments a été systématisée lors des travaux d'aménagement.

## **2-MESURES D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION MISES EN ŒUVRE POUR L'AMELIORATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS**

### **LE MATERIEL ROULANT DES VEHICULES DE TRANSPORTS PUBLICS**

Le parc actuel qui permet l'exploitation de services de transports urbains est composé de 12 bus standards et de 3 minibus. Les bus sont équipés d'un système d'agenouillement permettant de réduire la hauteur de marche aux arrêts et d'une rampe d'accès.

Il est prévu un renouvellement de la flotte de 50% à 100% du parc de véhicules dans une période 2022-2024 pour adapter l'exploitation à la nouvelle offre à partir de juillet 2021 (9 bus standards et 4 navettes) et permettre l'intégration de dispositifs d'accessibilité :

*PMR : agenouillement du bus, emplacement PMR, bouton d'ouverture, palette PMR, pictogrammes accessibilité PMR sur les véhicules*

*Accessibilité auditive : information sonore, signal sonore*

*Accessibilité visuelle : visuel de validation des titres, affichage des informations aux arrêts et sur girouette, affichage des prochains arrêts et plan de ligne à bord des véhicules.*

### **L'ACCESSIBILITE AUX ARRETS**

80 quais sont aujourd'hui aux normes PMR, soit 30% des quais situés sur le territoire du Bassin de Pompey. L'objectif est d'aboutir à 40% de quais, soit 15 nouveaux arrêts à raison de 4 par an.

Dans le cadre de la mise en conformité avec la loi LOM, il est prévu la publication des données sur l'accessibilité des arrêts et sur les cheminements piétons et PMR dans un rayon de 200m autour.

## **L'ACCES AUX SERVICES**

*L'application d'information voyageur P'SIT réactualisée en 2019 délivre de l'information sonore et visuelle accessible à tous. La typologie des arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite est affichée par pictogramme.*

*Dans le cadre de la mise à jour des tarifs en 2021, il est prévu la mise en place du ticket accompagnateur à compter de 2021 sur le réseau LeSit.*

## **LES HALTES FERROVIAIRES**

*Le Bassin de Pompey compte 5 gares dont une est accessible pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur pour le franchissement des quais (Frouard).*

*Deux projets de construction de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sont en cours d'étude et de réalisation pour les haltes de Pompey et Liverdun et devraient permettre un accès PMR facilité.*

*Les travaux du PEM de Liverdun prévus en 2023 doivent améliorer l'accès depuis l'esplanade et jusqu'au passage souterrain permettant d'accéder à l'autre quai.*

*Le PEM de Pompey doit se concrétiser avec la construction d'une nouvelle infrastructure et le déplacement de la halte actuelle, les premiers travaux étant prévus avant 2026. Il est prévu un franchissement PMR entre les voies et la construction d'une passerelle reliant la rue du Général de Gaulle au site Eiffel.*