

Elaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacement du Bassin de Pompey

Atelier thématique – Mobilité & Déplacements

10 Janvier 2017

Bassin de
Pompey
Communauté de communes



C'est ma **vie**, c'est mon **territoire** !

SOMMAIRE

1. Les orientations des principaux documents réglementaires existants
2. L'état actuel
3. Les pistes d'avenir à débattre
4. Conclusion

LES ORIENTATIONS DES PRINCIPAUX DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES EXISTANTS

LES ÉCHELLES TEMPORELLES ET SPATIALES DE CES DOCUMENTS



LE SCOT SUD 54

APPROUVÉ EN 2013



Les données à retenir du **diagnostic** concernent le transport et les déplacements:

Accessibilité externes	<ul style="list-style-type: none">• Améliorer la connexion au reste du territoire• Améliorer les débouchés ferrés sur le Sud• Adaptation et modernisation des infrastructures
Mobilité internes	<ul style="list-style-type: none">• Répondre aux besoins de déplacements des habitants• Répondre aux besoins de déplacements des entreprises• Limiter l'usage de la voiture individuelle

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** du SCoT Sud54 se définit selon **3 axes stratégiques** (uniquement les actions concernant les Déplacements et la Mobilité sont ici écrites) :

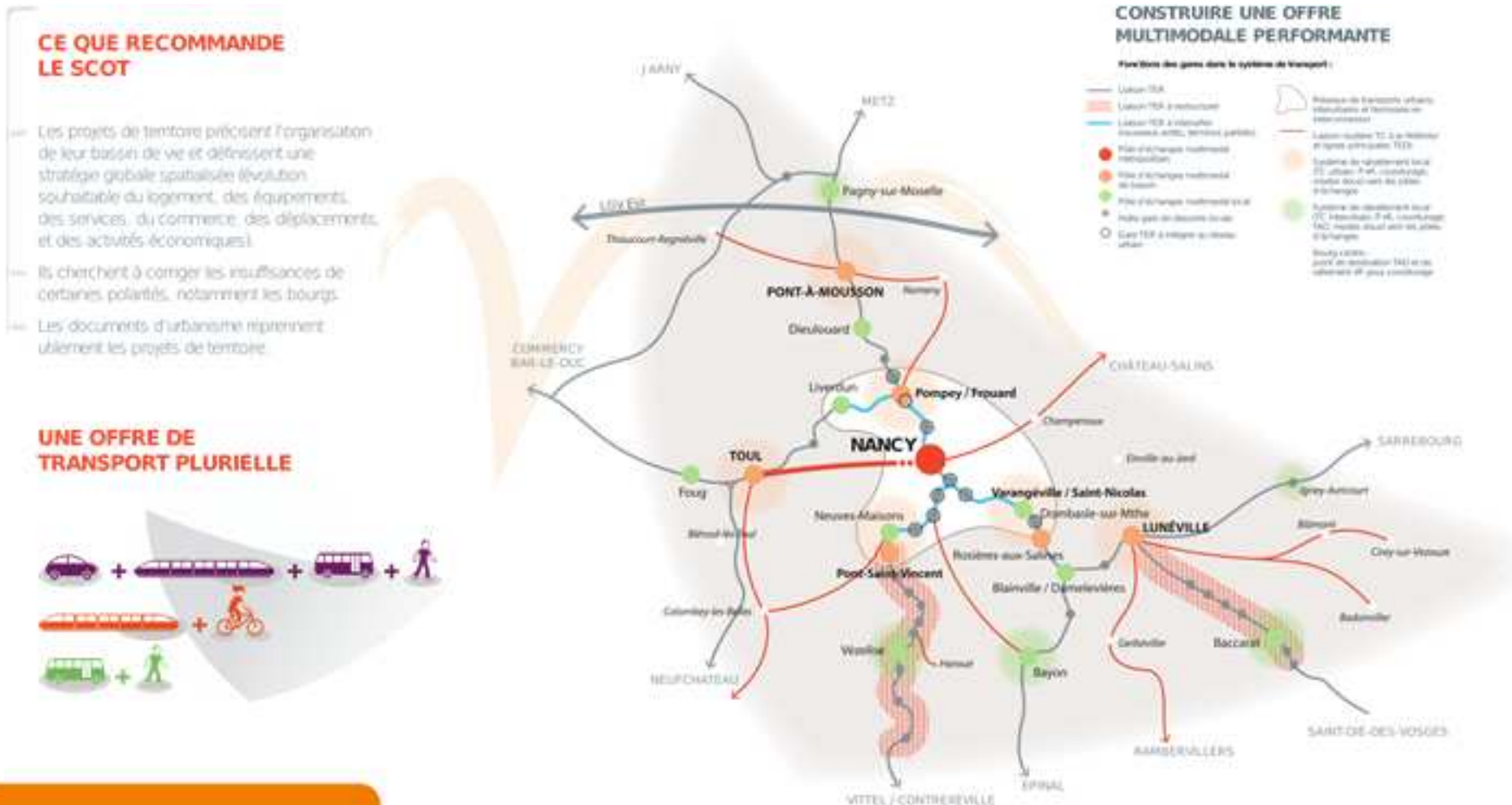
- **Structurer le territoire Sud 54** autour de ses villes et des bourgs
 - ❖ Renforcer le maillage territorial et les équilibres entre les espaces urbains et ruraux
 - ❖ Améliorer l'accessibilité du territoire et construire un droit à la mobilité durable (offre multimodale performante et coordonner urbanisation et transport).
- **Garantir les grands équilibres spatiaux par la Multipole verte**
- **Un urbanisme de proximité** au service des habitants du Sud 54

LE SCOT SUD 54

APPROUVÉ EN 2013



Le Document d'Orientations et d'Objectifs se décompose en 4 défis. Un d'entre eux est de « Construire un territoire de proximité et accessible »



UNE OFFRE DE TRANSPORT PLURIELLE



LE PROJET TERRITOIRE

RÉVISÉ EN 2015

Les **principaux objectifs** du projet territoire réalisé en 2010:

- Définir des grands **enjeux et projets** aux horizons **2015-2020-2030**.
- Porter une **réflexion commune** et **mobiliser les moyens/ressources** à l'échelle du Bassin.

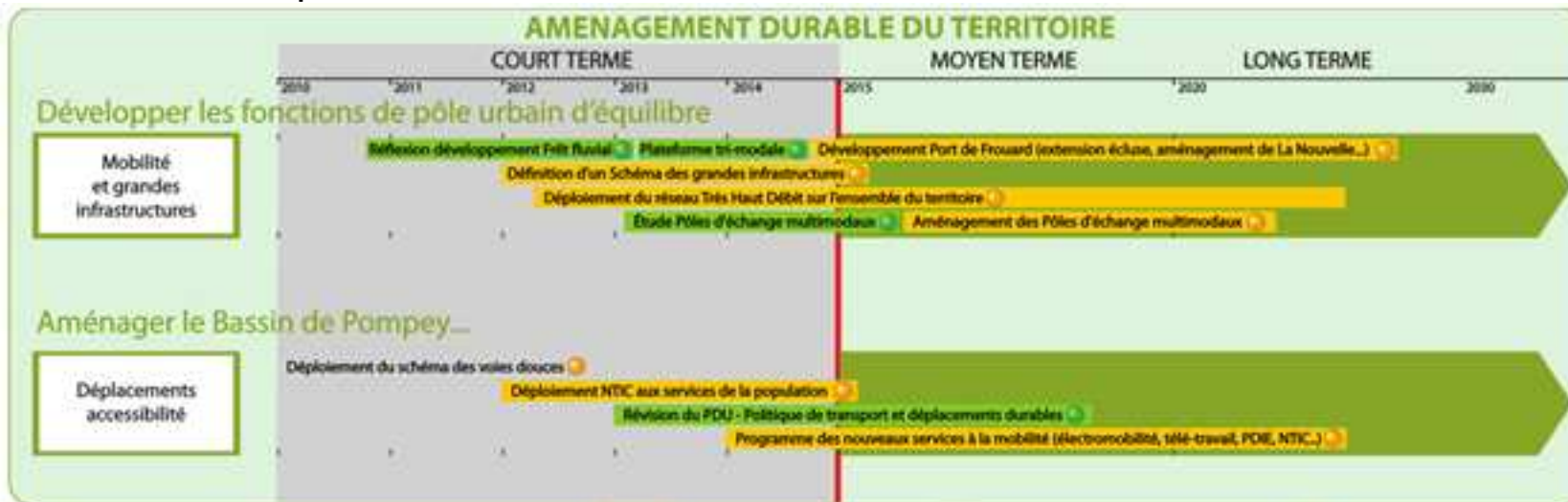
Six enjeux définissent des **axes stratégiques dont 4 concernent la mobilité**:

Enjeux (orientations)	Axes stratégiques en réflexion	Stratégies territoriales de rattachement
Enjeux n°2 Créer une nouvelle urbanité territoriale à travers les programmes d'aménagement et de développement et la mobilité	Axe 2-1 Elaborer un plan d'aménagement urbain durable à l'échelle du bassin. Fixer des principes d'urbanisation et de mobilité (en conformité avec les objectifs de l'agenda 21 (Actions 1 à 3))	Aménagement & Urbanisme (volets Habitat/Mobilité)
Enjeux n°3 Encourager le désenclavement Est/Ouest et le désengorgement du sillon Lorrain pour créer de nouvelles synergies de développement et de déplacement	Axe 3-1 Arrêter une position commune et concertée sur les grandes infrastructures ferroviaires, fluviales et routières. Axe 3-3 Reconsidérer la politique de transport et déplacements dans son environnement	Mobilité/PDU/Voies Mobilité /Transport/PDU
Enjeux n°4 Déployer la démarche d'excellence territoriale au service du cadre de vie et d'une offre de services équitables et de qualité	Axe 4-2 Lutter contre le changement climatique (Actions 3 à 10- Agenda 21) Axe 4-4 Faciliter l'accès aux NTIC des populations. (services en ligne)	Environnement (Mobilité/Energies renouvelables/Patrimoine) Services de proximité (Mobilité & accessibilité)
Enjeux n°6 Offrir une image durable renouvelée et rayonnante du Territoire et asseoir sa gouvernance	Axe 6-3 Valoriser les richesses naturelles remarquables : la Moselle, trames vertes. Axe 6-4 Sensibiliser, Organiser la participation et le suivi du Projet de Territoire.	Aménagement & Urbanisme (volet environnement)

LE PROJET TERRITOIRE

RÉVISÉ EN 2015

Evaluation du plan d'action – Réalisé en 2015



- Réalisé
- À poursuivre
- Non réalisé

Mobilité et grandes infrastructures : (2015) **Enquête publique A31 bis / Échangeur de Frouard** ; (2011) Étude de faisabilité (2015) Étude pré-opérationnelle, étude sur le positionnement des **pôles d'échange** / (2013-2014) **Aménagement d'un parking relais** sur Eiffel Energie.

Déplacements accessibilité : 9 km de **voies douces** réalisées pour 1,2 M€ d'investissement / (2010) Mise en place de la **dématérialisation - paiement en ligne** / (2012) Développement de l'**application P SIT** / (2015) **révision du PDU** / (2015) **Electromobilité** pour les services communautaires.



Tourisme, loisirs et mobilité : (Depuis 2012) **Programmes pluriannuels de travaux engagés** pour le maintien en exploitation des équipements aquatiques, avec des efforts induits sur les consommations d'eau et de gaz / (2014) **Nouvelle politique tarifaire au service de l'attractivité** / (2013) **Diagnostic de l'offre sportive existante** sur notre territoire, **étude en vue de la construction d'un nouveau pôle aquatique** / (2015) **Assises du sport** / (2015) **Étude sur les haltes fluviales et les potentiels d'anneaux** / (2015) **Reprise en gestion des équipements** (cf. cf. de tourisme, camping, haltes fluviales et de camping-car).

LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN

RÉVISÉ EN 2015

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

- Réalisé
- À poursuivre
- Non réalisé

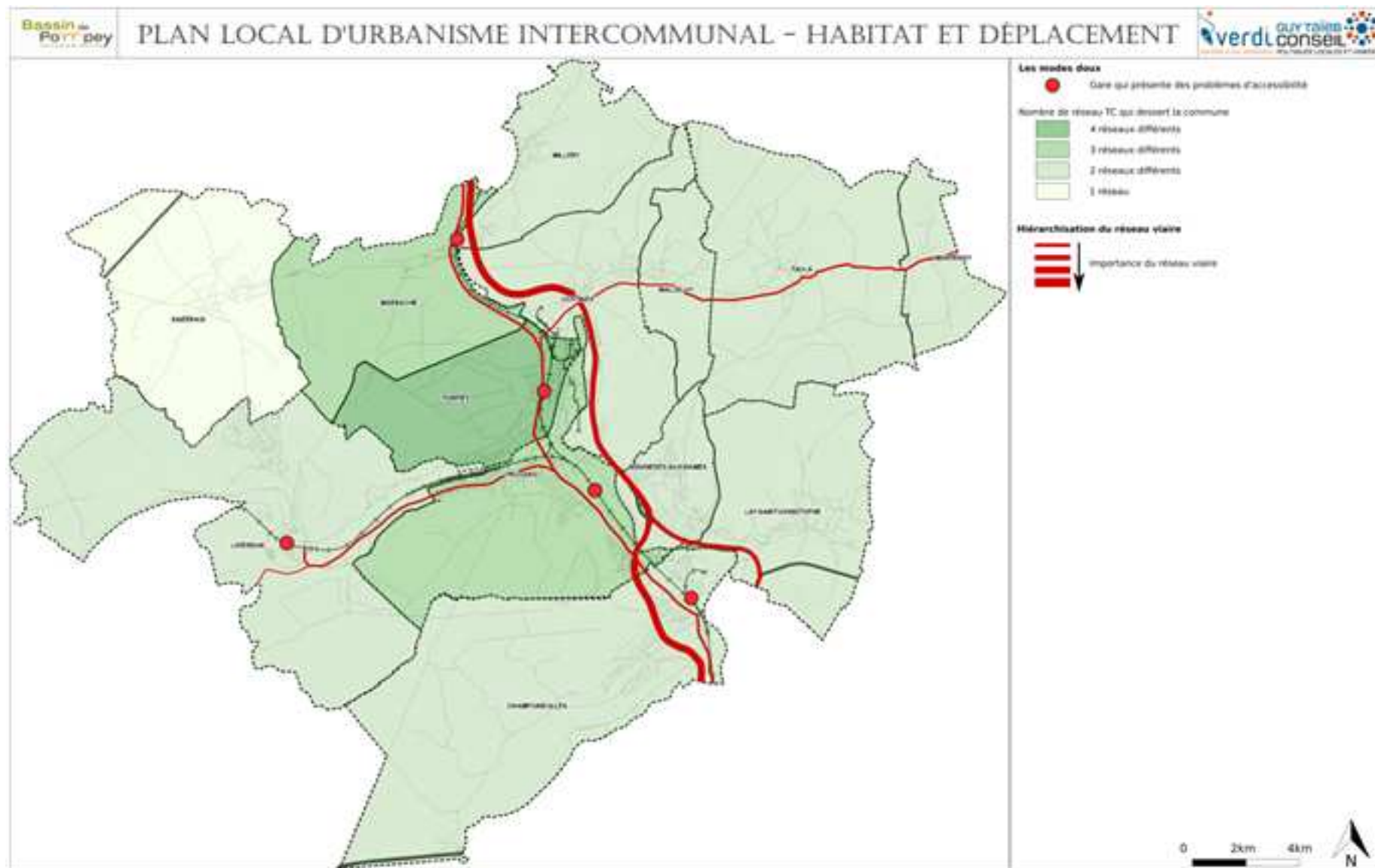
Trois nouvelles mesures ajoutées en 2015:

- L'aménagement des **PEM** et des stations de mobilité urbaine
- Améliorer le **transport de marchandise**
- Développement de l'**électromobilité** et des mobilités innovantes

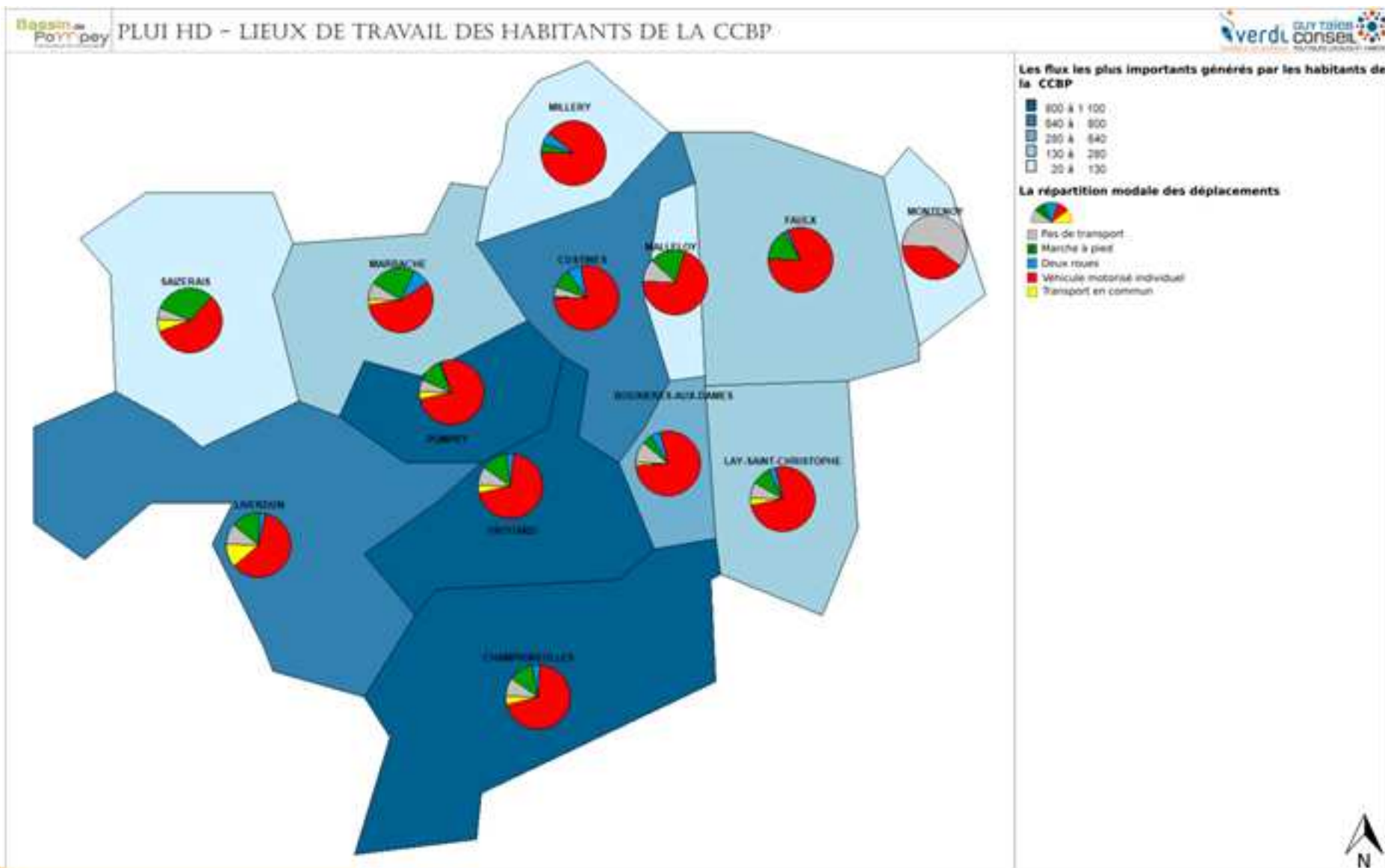
L'ÉTAT ACTUEL



L'ÉTAT ACTUEL

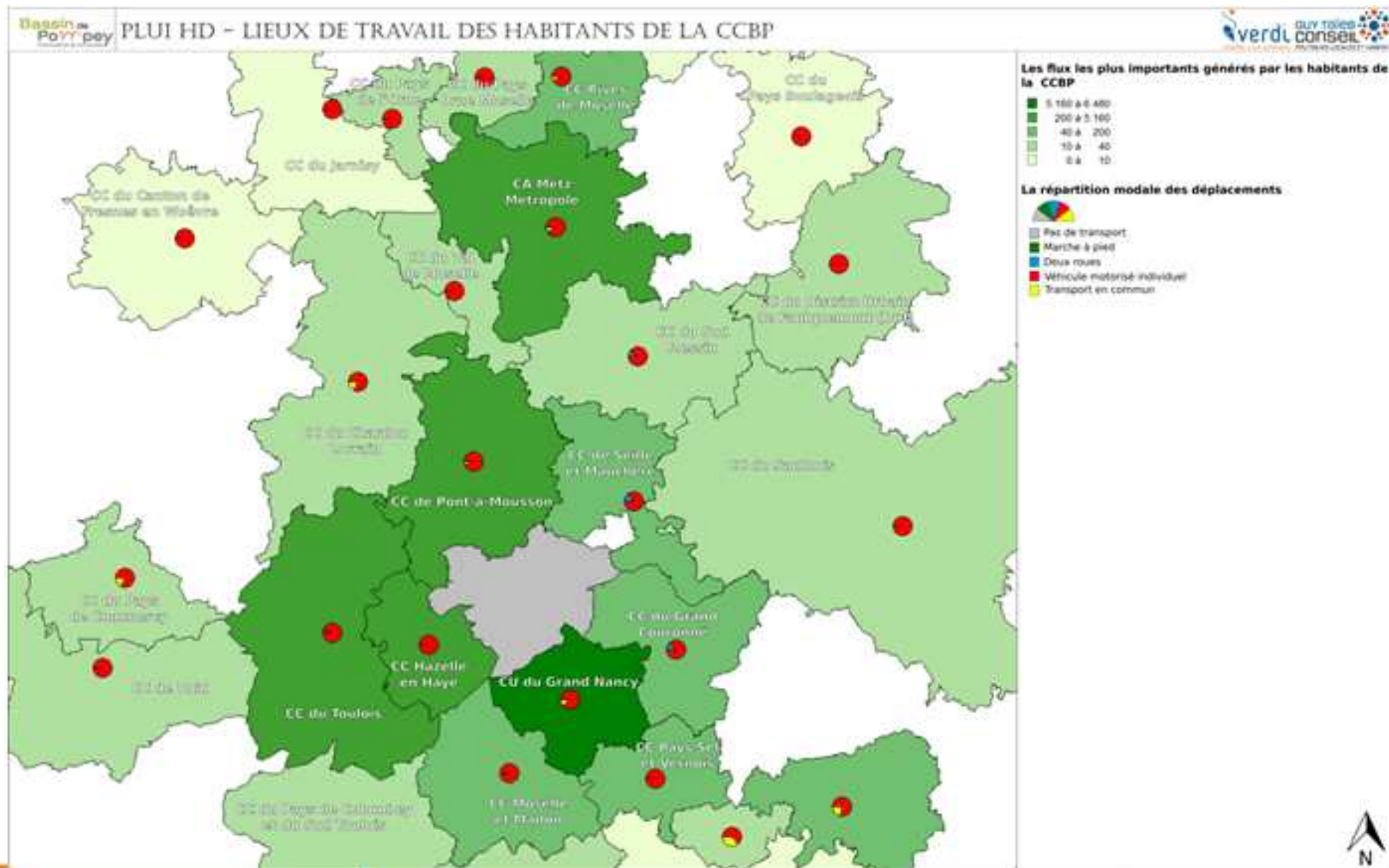


ANALYSE DES DONNÉES NAVETTEURS – INTERNE CCBP

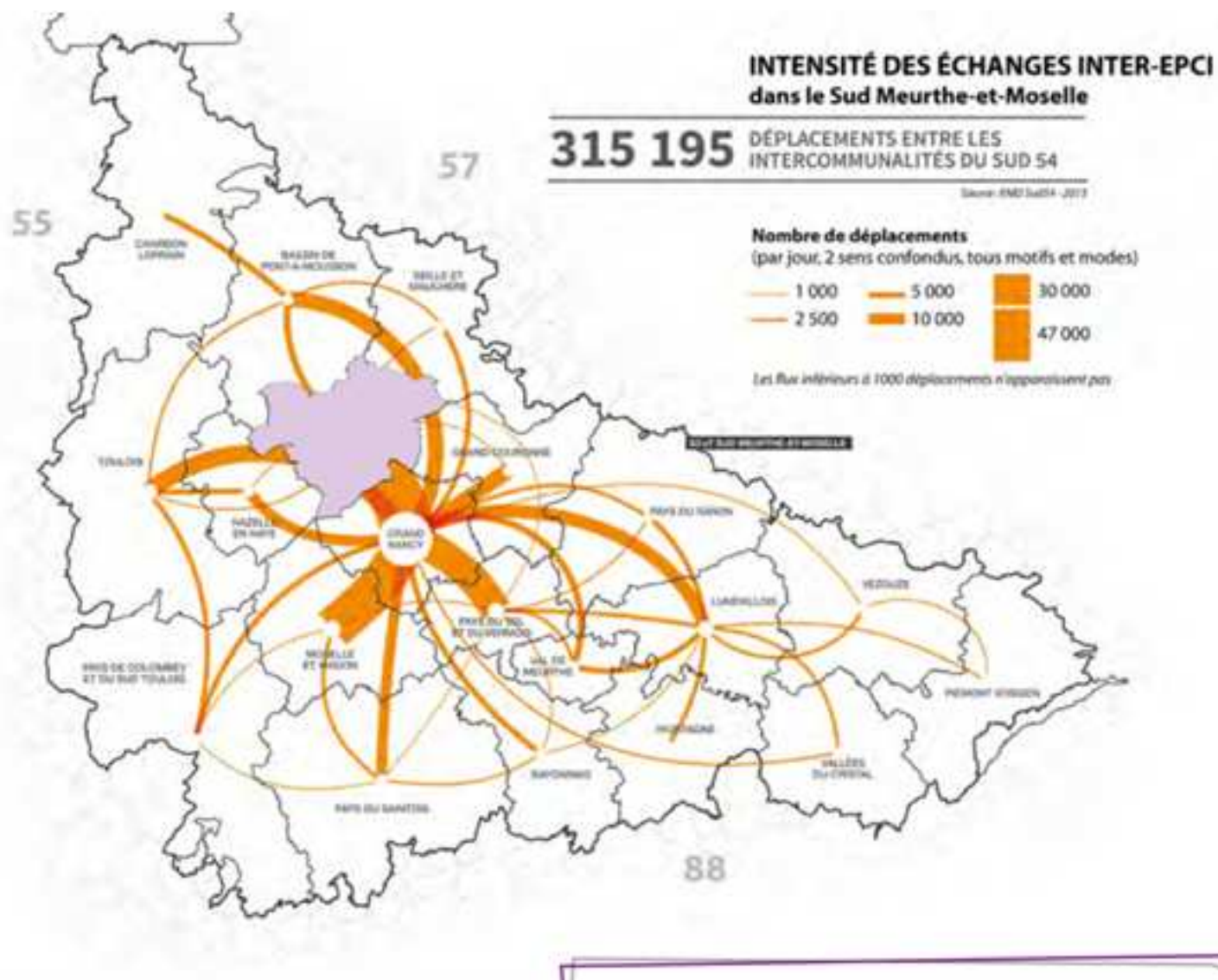


Données INSEE 2013

ANALYSE DES DONNÉES NAVETTEURS – EXTERNE CCBP



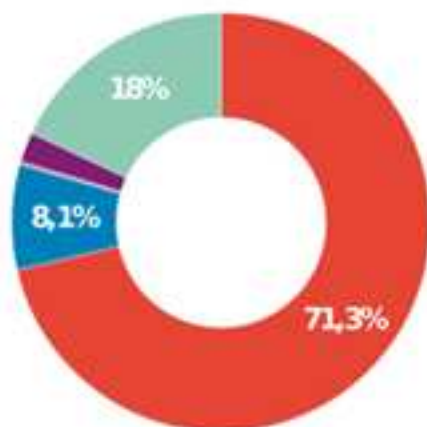
ANALYSE DES DONNÉES NAVETTEURS – EXTERNE CCBP



Données EMD 2013

ANALYSE DES DONNÉES NAVETTEURS – RÉPARTITION MODALE

PARTS MODALES BASSIN DE POMPEY



NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR MODE : BASSIN DE POMPEY

Voiture : 94 979

TC : 10 838

>dont TC urbain : 7 566

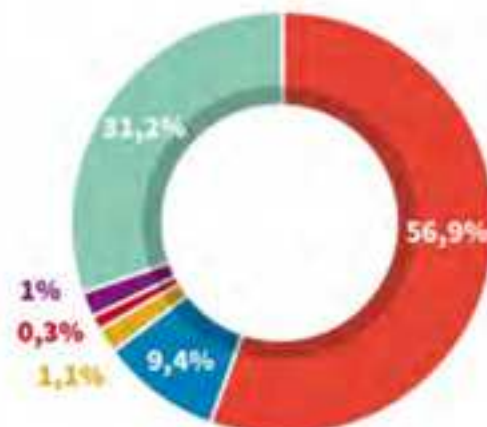
>dont TC interurbain : 3 272

Marche : 23 933

Vélo : 113

Nombre de personnes par voiture : 1,43

PARTS MODALES SUD MEURTHE-ET-MOSELLE



NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DES HABITANTS PAR MODE : SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

Voiture : 1 086 943

TC : 179 665

>dont TC urbain : 121 859

>dont TC interurbain : 57 806

Marche : 596 910

Vélo : 21 850

Nombre de personne par voiture : 1,37



Données EMD 2013

SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

RÉALISÉ EN 2016

- Des problèmes de **gestion de la vitesse** sur les routes départementales qui traversent les communes: des aménagements doivent être créés afin de sensibiliser les automobilistes
- Offre de **stationnement insuffisante**
- **Des gares** qui permettent un accès rapide à Nancy mais qui présentent des **problèmes d'accessibilité**
- Des **transports en commun** peu utilisés à cause des **ruptures de charges**
- Des voies dédiées aux **modes actifs** qui sont aménagées – leur utilisation doit être valorisée

DÉFINITIONS DES ENJEUX

	Le développement de transport collectif et l'intermodalité	La maîtrise des déplacements automobiles et l'automobilité	Le développement des modes doux et le partage de l'espaces public
Gestion de la vitesse		X	X
Stationnement		X	X
La refonte du réseau de transport	X	X	X
Améliorer l'accessibilité en train Développer des PEM	X	X	
Diminuer les impacts du transport de marchandises		X	X
Développement de l'électromobilité	X	X	X

LES PISTES D'AVENIR À DÉBATTRE

VIE LOCALE

Comment convertir une route en rue?

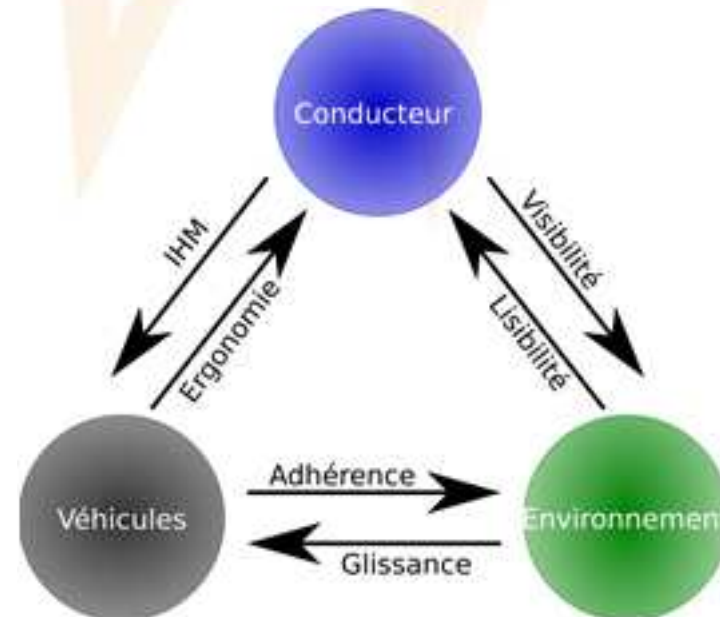
« **Le partage de voirie**, comment faire cohabiter les usagers et les fonctions urbaines dans un espace contraint? »

Les différentes **fonctions de la voirie**:

- De transit
- De vie transversale

Le partage « **séparation** » ou « **mixité** » ?






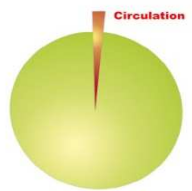
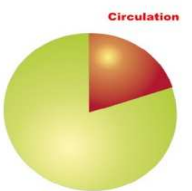

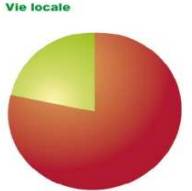

La sécurité routière: un défaut du partage?



VIE LOCALE

Comment convertir une route en rue?

Une hiérarchie des voies clairement identifiée :

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

Des termes à sortir du vocabulaire...

Espace semi-piéton, cour urbaine, zone mixte, zone 20, zone piétonne, ...

...**Pour laisser place aux termes réglementaires** (aire piétonne, zone de rencontre...) et au nouveau vocabulaire de la rue : modes doux, partage de la rue, zones de circulation apaisée...

LE STATIONNEMENT

Comment proposer plus d'offres de stationnement avec moins d'espace?

1- Création de nouveaux espaces de stationnement permettant **la mutualisation**

Elle consiste à:

- Limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier → création de **parking mutualisé**
- **Faire jouer la complémentarité d'usage** entre parking publics et/ou privés existants

Favoriser la mutualisation:

- **Limiter** la réalisation de places privées
- Mettre de places publiques de **stationnement en ouvrage**

Les mises en **œuvre**:

- Fixer des **normes plafonds** pour les bureaux et commerces / Limiter les normes de plancher

Code de l'urbanisme: « Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation ».

- Prévoir la mutualisation au **PLU**

Exemple Besançon: « Dans le cas d'un lotissement, d'un permis groupé ou d'une opération d'ensemble dont le parti d'aménagement le justifie, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun ».

- Récupérer les **places existantes non utilisées**
- Réalisation de **nouveaux parcs**

LE STATIONNEMENT

Comment proposer plus d'offres de stationnement avec moins d'espace?

2- Mise en place d'une nouvelle réglementation du stationnement

Plusieurs solutions sont possibles en fonction du diagnostic et des objectifs fixés:

- Mise en place d'**horodateur**
- Mise en place d'**une zone bleue**



LES MODES ALTERNATIFS

Quels modes de déplacements pour les générations futures?

1- Le transport de marchandises par **voie d'eau**

Ce type de transport présente un **double objectif**:

- **Remplacer** les modes de transport utilisés

Les **avantages**:

- Un mode de transport **respectueux de l'environnement**
- Navigation majoritairement en **site propre**

Les **inconvénients**:

- Des **coûts** d'investissement élevés
- Une navigation qui dépend des **conditions météorologiques**
- Un **temps de trajet** plus long

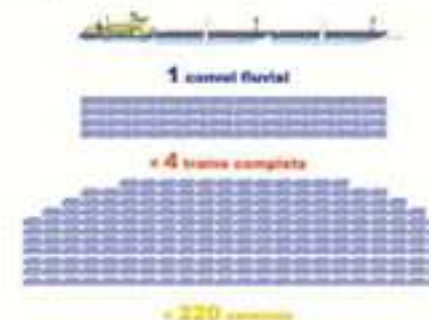


1 kilo - équivalent de pétrole consommé
permet de transporter 1 tonne sur ...

Camion sur autoroute (y compris voyage à vide)	50 km
Train complet (sans indication de voyage)	130 km
Convoi fluvial de 4 400 t (y compris voyage à vide)	275 km

Source: VNF, 30/06/04.

**Un mode de transport sûr, fiable, économique
et respectueux de l'environnement**



LES MODES ALTERNATIFS

Quels modes de déplacements pour les générations futures?

2- Intégrer les modes alternatifs

Plusieurs modes alternatifs pourraient être encouragés via des aménagements relativement simple:

- **Le vélo:** mise en place de stationnement sécurisés aux abords de pôles générateurs de trafic, mise en place de location, aide à l'achat, ect.
- **Le covoiturage:** création de places dédiées, encourager le recourt au covoiturage pour les trajets domicile-travail, ect.
- **Les nouveaux modes actifs (La trottinette, le segway, ect):** Quelle place dans l'aménagement urbain pour ces nouveaux mode de déplacement?
- **L'électromobilité:** quels types d'équipements?
- **L'intermodalité**

CONCLUSION



***Merci de votre participation et
attention***