

**DELIBERATION N° 99/10-07 - PLAN DE  
DEPLACEMENTS URBAINS**

Monsieur KIELISZEK, rapporteur, indique à l'Assemblée que par délibération en date du 25 Juin 1999, la Communauté Urbaine du Grand NANCY a adopté le plan de déplacements urbain, selon la procédure de concertation et d'enquête publique ci-dessous :

Exposé des motifs :

La loi sur l'air sur l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 rend obligatoire, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'élaboration d'un "plan de déplacements urbains".

Le plan de déplacements urbains est un document d'orientation et de référence qui "définit les principes de

l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion de modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie" (article 28 de la loi sur l'air).

Sur l'agglomération nancéienne, c'est la Communauté Urbaine, en qualité d'autorité organisatrice des transports, qui est chargée de l'élaboration du document.

Il est utile de rappeler les orientations du plan de déplacements urbains :

- \* la diminution du trafic automobile,
- \* le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements plus économes et moins polluants comme le vélo et la marche à pied,
- \* l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- \* l'organisation du stationnement,
- \* le transport et la livraison des marchandises,
  - l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par d'autres moyens que la voiture particulière.
  - Il faut rappeler que le plan de déplacements urbains est un document d'orientation et de référence de caractère stratégique. A ce titre, ses prescriptions devront être prises en compte dans le P.O.S. afin qu'il y ait une cohérence entre celui-ci et les orientations en matière de déplacement. Il n'est pas uniquement un catalogue de solutions et d'actions concernant les problèmes de déplacements. Il ne s'agit pas non plus d'un document figé, non évolutif, mais d'une étape dans un processus de réflexion continue.

On y trouvera ainsi la poursuite d'actions engagées, des propositions d'actions nouvelles, ainsi que des propositions innovantes, voire même expérimentales dans la mesure où certains problèmes posés n'ont pas encore à ce jour de solutions concrètes, à la fois en France et à l'étranger.

Par ailleurs, comme la loi l'y incite, des recommandations sont faites au niveau du bassin de vie et à l'échelle régionale. Il est clair en effet que la gestion des déplacements nécessite une approche qui va au-delà du strict périmètre de la Communauté Urbaine afin d'y intégrer des partenariats entre l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

Dans ce contexte, la position géo-stratégique de la commune de Ludres qui dispose sur son territoire d'un réseau d'infrastructures dense et varié (voies ferrées, autoroutes), constitue un point clé dans l'élaboration du plan de déplacements urbains, pour le sud de l'aire urbaine.

## La procédure

La Communauté Urbaine a donc arrêté le projet de plan de déplacements urbains. Celui-ci a été adressé, pour avis, à l'ensemble des collectivités territoriales concernées (communes, Département, Région), ainsi qu'à l'Etat.

Le projet de plan de déplacements urbains sera mis à enquête publique au début de l'année 2000. Les avis recueillis seront annexés au projet. Ce projet sera ensuite approuvé par la Communauté Urbaine, cette approbation devant intervenir avant le 30 juin 2000.

## Les orientations du plan de déplacements urbains

Les prescriptions contenues dans le document s'inscrivent dans le droit fil des orientations fixées par la loi.

**\* S'agissant de la réduction du trafic automobile**, le projet de P.D.U. propose plusieurs mesures spécifiques :

- diminuer les capacités d'écoulement des rues à caractère résidentiel et dans les secteurs remarquables (patrimoine historique),

- promouvoir un nouveau plan de circulation au coeur de l'agglomération qui permette de dissuader le trafic de transit (notamment par la place Stanislas) et d'opérer une redistribution de l'espace entre les différents modes,

- améliorer les itinéraires d'accès aux parkings du centre de l'agglomération et homogénéiser les règles de stationnement sur Nancy afin d'éviter des parcours de recherche d'emplacements plus favorables.

- réaménager l'espace public en faveur des modes de proximité (marche à pied, deux-roues, transports en commun) et lancer des mesures de promotion du covoiturage.

Une réduction des nuisances dues au trafic automobile est également recherchée en préconisant :

- la réduction des vitesses, notamment à l'approche des zones de conflit avec les piétons ou les deux-roues (rétrécissement des voies, régulation de trafic, etc.), dispositions déjà arrêtées sur Ludres, notamment sur la rue de Secours ou la rue de l'Eglise,

- pour les infrastructures autoroutières, une réduction de la vitesse aux minima légaux et la délimitation des zones à urbaniser en prenant en compte les contraintes acoustiques.

**\* S'agissant du développement de modes de déplacements plus économiques et moins polluants :**

Au delà du projet de tramway en cours d'exécution et de l'offre nouvelle de transport qui l'accompagnera, soit à travers la restructuration du réseau de bus (dessertes plus fines, lignes de rocades, etc.), soit par la mise en place d'un important programme de parc-relais en périphérie, le P.D.U. comporte un certain nombre de mesures pour :

- favoriser le confort et l'attractivité du mode de déplacement vélo, comme initié sur la commune de Ludres depuis de nombreuses années. Sur ce point, il convient de souligner la discontinuité des pistes cyclables au lieu-dit du Mauvais-Lieu, qui porte préjudice à la sécurité des cyclistes ;
- en complément des opérations déjà engagées, développer un réseau de lignes d'autobus structurantes, ce qui permettrait pour Ludres notamment de réduire le temps de parcours des liaisons domicile-travail ou domicile-études ;
- développer l'usage du transport ferroviaire pour les déplacements périurbains en améliorant des dessertes existantes, notamment par le développement d'une offre cadencée (aux 30 mn) entre Nancy et Ludres, ce qui conduit à examiner la possibilité d'aménagement des aires de stationnement près de la halte ferroviaire et de rabat des lignes de bus.

A l'échelle du bassin de vie, le P.D.U. se fixe comme enjeu, la mise en place d'un système de tarification combinée bus-train-tramway, initié sur la ligne Ludres-Nancy, qui pourrait également concerner des lignes régionales. Cette préconisation qui a trouvé sa pleine efficacité sur Ludres, devrait pouvoir se généraliser lorsqu'elle sera examinée dans un cadre plus large que celui de la Communauté Urbaine, notamment sur Neuves-Maisons et Toul au sud et à l'ouest, Pompey au nord et Dombasle à l'est.

Le projet de P.D.U s'attache aussi à proposer des solutions pour garantir l'accessibilité des transports publics (personnes handicapées, tarification sociale) et le maintien de la sécurité dans les transports en commun.

**\* S'agissant des orientations en matière d'urbanisme**, le P.D.U. propose un examen des dispositions contenues dans les plans d'occupation des sols, afin de s'assurer de leur cohérence avec la politique de développement des transports en commun, mais aussi avec les orientations majeures du projet d'agglomération sur le thème du développement durable.

Il relève ainsi que en matière de zones d'activités, tous les secteurs ne sont pas sur les axes lourds de transports collectifs prévus (comme la Z.I. de Ludres/Fléville), mais que leur existence demeure indispensable pour l'emploi et pour ne pas "refouler" des activités en dehors de l'agglomération et donc encore plus sous la dépendance de l'automobile.

Au delà des propositions du P.D.U. en matière de site d'activité, qui n'ont pas valeur d'obligation, il convient de considérer l'originalité de la zone industrielle de Ludres qui dispose d'un réseau ferré adapté aux activités locales. Dans ce contexte, le ferroutage pourrait être développé, notamment dans le cadre d'une réorganisation des liaisons ferrées depuis l'ouest de l'agglomération dans le but de soulager le trafic en gare de Nancy (création d'un shunt entre Barisey-au-Plain et Ludres).

### **\* S'agissant de l'aménagement du réseau de voirie et du plan de circulation :**

En terme de plan de circulation, le P.D.U. ne présente pas de disposition nouvelle par rapport d'une part au schéma de grande voirie, d'autre part aux mesures induites par la réduction de la circulation (voir plus haut).

Il est important néanmoins de souligner que ce schéma doit être complété en liaison avec d'autres institutions et l'Etat, afin que cessent des situations anachroniques pour l'agglomération.

Il n'est pas admissible en effet que les véhicules en transit venant du sud-est ou de l'est, soient encore aujourd'hui tenus de franchir la côte d'Houdemont pour rejoindre Toul ou Dijon. Des améliorations devront être recherchées en ce sens par un autre itinéraire.

### **\* S'agissant du stationnement et de la livraison des marchandises :**

Le P.D.U. s'attache prioritairement au traitement du centre de l'agglomération. On notera néanmoins l'importance des parcs-relais afin de faciliter l'accessibilité aux transports en commun et l'incitation à la réalisation ou au réaménagement d'aires de stationnement au droit des haltes ferrées, afin de favoriser ce mode de transport alternatif et performant.

### **\* S'agissant des recommandations au niveau du bassin de vie et à l'échelle régionale**

Le P.D.U. propose :

- le renforcement du dialogue avec les autres groupements de communes du bassin de vie. A travers ce dialogue, il s'agira d'assurer une cohérence entre les stratégies de développement et d'urbanisation de la

Communauté Urbaine affichées dans son P.D.U. et les perspectives de développement des communes voisines extérieures à la Communauté Urbaine. Le dialogue portera notamment sur la politique des sites d'activités, notamment sur Ludres qui dispose d'un réseau permettant le ferroutage, sur la politique des sites d'habitat, et sur les plans d'occupation des sols comme outils de maîtrise du développement urbain,

- le renforcement des coopérations avec les institutions compétentes en matière de transports périurbains, pour permettre la mise en place de services de transports collectifs cohérents et attractifs. L'objectif serait d'aboutir à des engagements communs sur l'amélioration de l'offre ferroviaire (fréquences, amplitude, points d'arrêts) accompagnée d'une réorganisation des lignes de bus périurbaines avec coordination d'horaires et mise en place d'une tarification combinée entre les différents modes de transports. On ne peut en effet imaginer que les investissements réalisés sur la ligne Nancy-Ludres, ne puissent être étendus sur le bassin de Neuves-Maisons dans un souci de cohérence.

S'agissant du tram-train, compte tenu des habitudes et des tendances actuelles, le P.D.U. prend acte du fait qu'un tel projet n'est pas actuellement réalisable économiquement et techniquement, mais préconise :

- de réaliser vers 2005 une nouvelle étude pour apprécier l'évolution de la clientèle potentielle en fonction de l'urbanisation et des comportements des usagers vis-à-vis des transports collectifs,

- de prévoir des réservations d'emprises sur le périmètre de la Communauté Urbaine pour rendre possibles des aménagements ultérieurs.

**\* Le renforcement de la gare de Nancy comme carrefour d'échelle européenne :**

Au-delà des dispositions classiques de renforcement de la gare, le P.D.U. propose d'améliorer les dessertes nord-sud en facilitant le passage des trains par la gare de Nancy.

Pour cela, il propose l'étude :

- de la réalisation d'un shunt à voie unique Barisey-au-Plain-Ludres qui permettrait aux trains grandes lignes de gagner environ 30 minutes et de dégager des sillons en gare de Nancy et sur Nancy-Toul. La réalisation de ce shunt présenterait l'intérêt d'offrir une solution aux inconvénients actuels liés au rebroussement des trains en gare de Nancy.

Elle pourrait par ailleurs permettre le développement de l'utilisation de la voie ferrée de la zone industrielle de Ludres dans un contexte de plateforme logistique intermodale (voir supra). Cette ligne favoriserait enfin l'élargissement de la desserte T.E.R. vers Toul, plaçant opportunément la commune dans un système de desserte ferroviaire performant.

**\* S'agissant enfin de l'évaluation et du suivi du P.D.U. :**

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie indique que les P.D.U. devront faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans. La Communauté Urbaine a prévu de mettre en place un comité de suivi s'appuyant sur plusieurs observatoires (observatoire des déplacements, observatoire de l'environnement...), afin de mesurer les effets des mesures du P.D.U. de l'agglomération nancéienne. Déjà anticipée par la Communauté Urbaine dans d'autres domaines permettant notamment de vérifier l'impact positif de la nouvelle U.I.O.M., cette évaluation permettra de faire le point périodiquement sur l'évolution des déplacements dans l'agglomération et de mettre en place les mesures d'adaptation nécessaires.

**DELIBERATION.**

En conséquence,

- vu la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996,

- vu le projet de plan de déplacements urbains de l'agglomération nancéenne, arrêté par délibération du conseil de Communauté du 25 juin 1999,

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

- d'émettre un avis favorable sur le projet de plan de déplacements dont les principales dispositions ont été rappelées ci-dessus,,

- d'attirer l'attention sur les spécificités géo-économiques de la commune de Ludres dans ce contexte,

\* vis-à-vis du bassin de vie, Ludres est situé à la confluence d'un réseau ferré stratégique permettant de soulager le sillon nord-sud en gare de Nancy, de développer le ferroutage en zone industrielle et d'améliorer les dessertes entre Toul et Nancy via Neuves-Maisons, S'agissant des pistes cyclables, il convient de rappeler la discontinuité du réseau au lieu-dit "Mauvais Lieu" qui devra être corrigée.

\* vis-à-vis du centre de l'agglomération, Ludres se trouve à la croisée de modes de déplacements :

\* la voie ferrée dont la valorisation doit être accélérée par un cadencement à la demi-heure et le réaménagement des accès,

\* les liaisons bus qui doivent s'apparenter en raison du temps de parcours et de la distance par rapport au centre ville, à des dessertes spécifiques,

\* l'autoroute et la RD 57 qui constituent l'entrée sud de l'agglomération.