



PLUi

PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL
DU GRAND NANCY

PLUi-HD DE LA MÉTROPOLE DU GRAND NANCY

OAP THÉMATIQUE

Mobilités

Document approuvé - Novembre 2025

métropole
GrandNancy



Sommaire

PRÉAMBULE	5
LES GRANDS ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LA METROPOLE DU GRAND NANCY	5
OBJET DE L'OAP MOBILITE	5
<i>Face aux enjeux, des objectifs ambitieux pour garantir des mobilités efficaces, apaisées, décarbonées et solidaires</i>	5
<i>Une stratégie de mobilité pour atteindre ces objectifs ambitieux</i>	6
LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION STRATÉGIQUE	8
ORIENTATION 1 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS	8
<i>Un réseau renouvelé</i>	8
<i>Intermodalité, pôles d'échanges</i>	8
<i>Des zones d'urbanisation privilégiées le long des lignes du réseau structurant et autour des pôles d'échanges</i>	9
ORIENTATION 2 : GARANTIR LA SECURITE ET LE CONFORT DE TOUS LES GRANDS NANCÉIENS, EN PARTICULIER LES PUBLICS LES PLUS VULNÉRABLES (ENFANTS, PERSONNES AGÉES), POUR LEURS DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS À PIED ET À VELO	10
<i>Un plan vélo pour une Métropole cyclable</i>	10
<i>Développement du stationnement et des services vélo</i>	10
<i>Le piéton au cœur de l'espace métropolitain</i>	12
ORIENTATION 3 : REDIMENSIONNER LA PLACE DONNÉE AUX DÉPLACEMENTS AYANT RECOURS À LA VOITURE PARTICULIÈRE	14
<i>De la ville routière à la ville apaisée : redonner sa juste place à la voiture</i>	14
<i>Vers une structuration du stationnement</i>	15
<i>Optimiser la logistique urbaine</i>	16



PRÉAMBULE

LES GRANDS ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LA METROPOLE DU GRAND NANCY

Le territoire de la métropole est concerné par environ 1 million de déplacements par jour, qui sont le fait de 260 000 Grands Nancéiens et de 100 000 visiteurs.

Le modèle actuel accorde une place prépondérante à la voiture : 50% de ces déplacements quotidiens sont effectués en voiture et la moitié sont des déplacements de courte distance, de moins de 3 km.

Sur la dernière décennie, la part de la voiture a certes reculé mais de 2 points seulement, passant de 52% en 2013 à 50% en 2020. Les transports collectifs ont également perdu 1 point de part modale, de 12 à 11%. La marche, en revanche, a conforté sa position de deuxième mode de déplacement le plus utilisé après la voiture, passant de 35 à 36%. Le vélo a quant à lui amorcé un timide retour, de 1 à 3%.

Ce modèle a des impacts négatifs sur la santé humaine et sur l'environnement : en 2018, la mobilité contribuait pour 22% aux émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Métropole. Par ailleurs, sur le territoire de la métropole, deux polluants de l'air sont préoccupants : les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et le dioxyde d'azote (NO₂). Le bruit constitue également une source de nuisances préoccupante pour les populations, en particulier les plus exposées, surtout à proximité des infrastructures de transport.

La mobilité est également façonnée par un modèle urbain : celui d'une métropole densément urbanisée, qui concentre des emplois, des commerces, des équipements et des services dont le rayonnement s'étend au-delà des limites administratives, à l'échelle du bassin de vie, avec des incidences sur les distances parcourues et le temps consacré aux déplacements.

Enfin, le territoire de la métropole se recompose sur lui-même et ses équilibres évoluent à l'intérieur de son enveloppe. Son bassin de vie, quant à lui, offre une certaine attractivité résidentielle et est marqué par la périurbanisation.

OBJET DE L'OAP MOBILITE

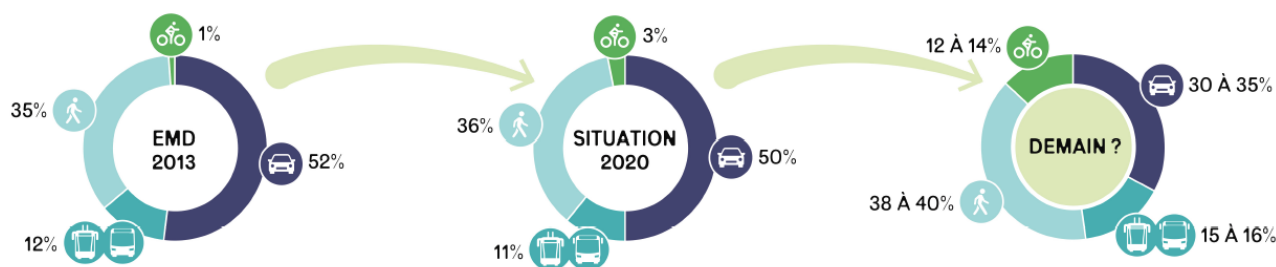
Face aux enjeux, des objectifs ambitieux pour garantir des mobilités efficaces, apaisées, décarbonées et solidaires

■ Les **objectifs généraux** poursuivis sont les suivants :

- **Concevoir une approche des mobilités dans leur globalité et de façon systémique**, utilisant tous les leviers disponibles : investissements d'infrastructures nouvelles, stationnement, partage de l'espace urbain, tarification,
- **Rééquilibrer** la place de chaque mode,
- **Viser un important report modal**, au sein même de la Métropole et plus globalement dans le bassin de vie, afin de mieux maîtriser les flux automobiles quotidiens,
- **Penser l'intermodalité comme une composante première de la chaîne des mobilités** en facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre, à toutes les échelles du territoire métropolitain et du bassin de vie,
- **Répondre aux aspirations des citoyens**, accompagner les évolutions sociétales, les modes de vie et les habitudes de déplacements, qui bouleversent les besoins en mobilité, améliorer la qualité de vie, améliorer l'accès aux services,
- **Renouveler la manière d'aménager les espaces publics**, partager l'espace public,

- **Réduire la pollution atmosphérique et sonore ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES)** : la mobilité émettait 22% des émissions de GES du territoire de la Métropole en 2018. D'ici 2030, elle devra avoir réduit ces émissions de 28%,
 - **Face à l'urgence climatique, inventer de nouveaux modèles urbains** : construire la « ville du quart d'heure » alliant proximité, apaisement des circulations et convivialité, amélioration de l'accessibilité des pôles économiques, sociaux, universitaires et culturels générateurs de déplacements.
- Les objectifs généraux sont complétés par des **objectifs quantitatifs**, à l'horizon 2030-35 :
- Atteindre une part modale du vélo entre 12 et 14%, contre 3% aujourd'hui,
 - Renforcer la marche en visant une hausse de la part modale de 36% à 38-40%,
 - Augmenter la part modale du transport en commun de 11% à 15-16%,
 - Réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 50% à 30-35% de part modale.

Objectifs de parts modales, déplacements avec une destination dans la Métropole



Source : P2M, délibération du Conseil métropolitain, 25 novembre 2021

Une stratégie de mobilité pour atteindre ces objectifs ambitieux

Une philosophie générale de hiérarchisation

Cette philosophie est déclinée à différents niveaux en termes d'offres et d'infrastructures, afin de développer et accompagner les pratiques multimodales, dans l'optique d'une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements et d'un apaisement de la ville.

Trois orientations d'aménagement et de programmation stratégiques

• **Orientation 1 : améliorer la qualité de service pour les transports collectifs**

Créer un réseau dense de lignes connectées entre elles et une desserte locale fine et complémentaire, s'appuyant sur le réseau ferré et des lignes structurantes.

• **Orientation 2 : garantir la sécurité et le confort de tous les Grands Nancéiens, en particulier les publics les plus vulnérables (enfants, personnes âgées), pour leurs déplacements effectués à pied et à vélo**

Faciliter l'utilisation du vélo au quotidien, valoriser l'image du déplacement à vélo, augmenter l'offre (aménagements et services) et la rendre plus lisible. À terme, presque tous les Grands Nancéiens seront à moins de 500 m du réseau structurant ou interquartier, permettant un déplacement sécurisé et continu à vélo.

Réaffirmer la place du piéton, adapter l'espace public au piéton aussi bien dans les secteurs denses que dans les territoires périurbains, valoriser l'image du déplacement à pied.

- **Orientation 3 : redimensionner la place donnée aux déplacements ayant recours à la voiture particulière**

Faciliter l'usage du réseau principal pour ceux qui en ont besoin, organiser un système de boulevard métropolitain et un anneau de desserte contournant la ville dense, des axes secondaires inter-quartiers permettant de répartir les flux internes à la Métropole et une desserte locale correspondant au reste du réseau.

Faire évoluer et structurer l'offre de stationnement de manière similaire.

Optimiser la logistique urbaine : optimiser les livraisons par la route, assurer une logistique durable du dernier km, valoriser les modes alternatifs à faibles émissions, développer l'intermodalité pour le fret.

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION STRATÉGIQUE

ORIENTATION 1 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Un réseau renouvelé

Le maillage du réseau de transports collectifs sera adapté progressivement pour accompagner les transformations du territoire et les besoins de mobilité, notamment l'évolution des pôles générateurs de déplacements (entreprises ou équipements) au vu des capacités du réseau Stan.

En complément des cinq lignes de BHNS, le réseau sera mis à jour simultanément pour cohérence et amélioration de la desserte TC sur le territoire métropolitain.

Les services de transport à la demande seront maintenus pour desservir les secteurs les moins denses.

En 2024, en même temps que l'arrêt du PLUi

- Nouvelle armature métropolitaine constituée de cinq lignes structurantes de transports en commun :
 - Renouvellement de la ligne 1 (mise en œuvre),
 - 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).
- Réseau dense de lignes complémentaires connectées aux lignes armatures et de lignes de proximité, notamment pour anticiper le développement urbain de la Métropole.

D'ici 2030-2032

- Finalisation des aménagements sur les lignes 2 à 5,
- 2024-2026 / 2032 : réalisation des travaux d'aménagement : sites propres, priorité aux bus au niveau des carrefours à feux,
- Renforcement de la desserte du plateau de Brabois par une deuxième ligne structurante pour accompagner le développement du CHRU et du Technopôle dans son ensemble.

D'ici 2035

- Deux hypothèses :
 - Bus + trolleybus + BHNS, dans la continuité du réseau 2024,
 - Evolution vers un réseau structuré autour d'une ligne de tramway devenant tram-train.

Intermodalité, pôles d'échanges

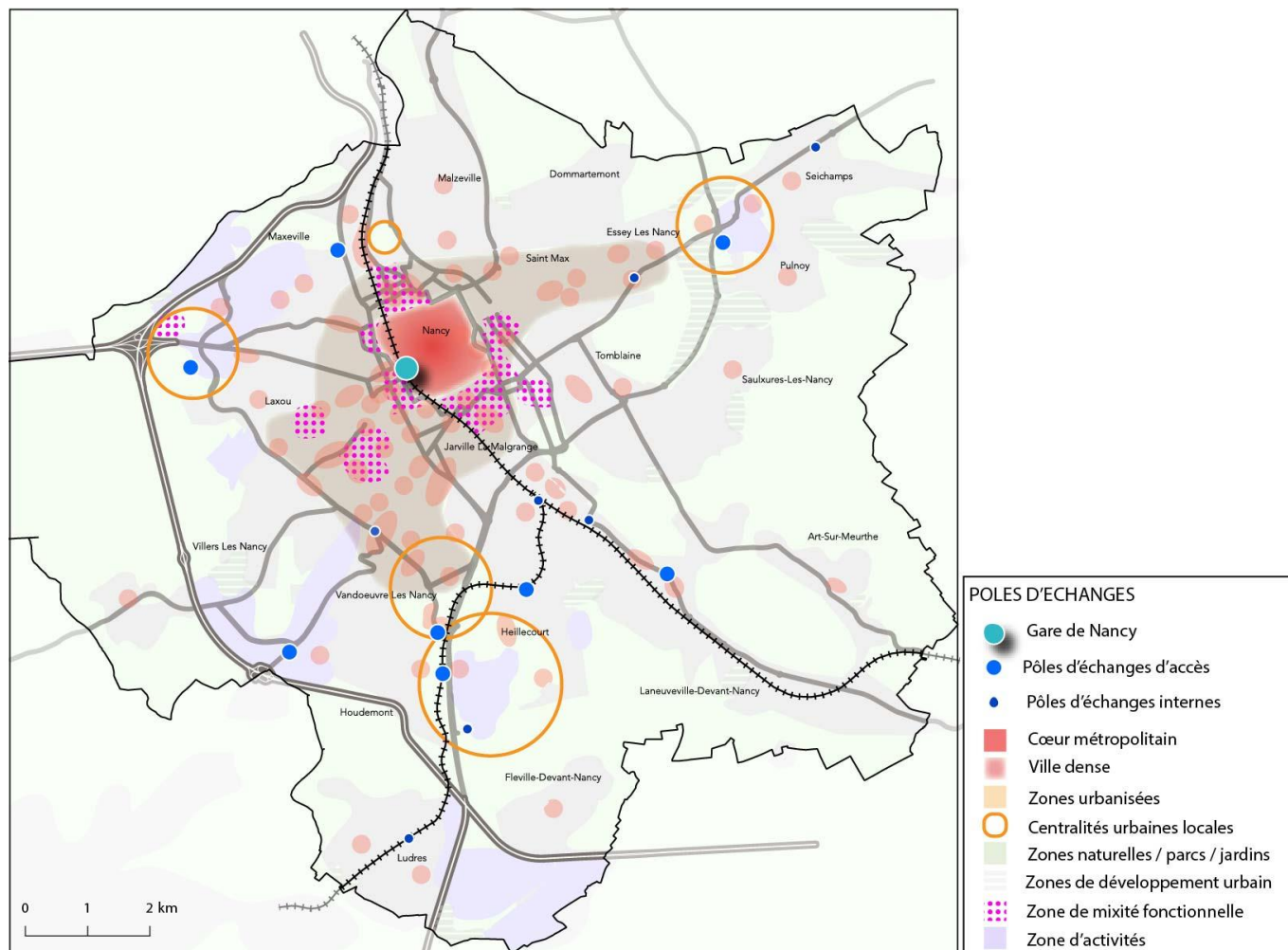
Les pôles d'échanges (gares ferroviaires, gares routières, principaux points de correspondances entre les lignes du réseau Stan) forment également l'armature de l'offre et contribuent au maillage du territoire métropolitain.

Ils sont hiérarchisés selon une typologie composée de trois catégories :

- La gare de Nancy,
- Les pôles d'échanges métropolitains (sur le territoire Métropolitain aux entrées de l'agglo),
- Les pôles d'échanges du bassin de vie (sur les territoires des EPCI voisine).

Principe de hiérarchisation des pôles d'échanges

Source : CODRA, réunions de travail thématiques internes Métropole Grand Nancy, 4^e trimestre 2020



Des zones d'urbanisation privilégiées le long des lignes du réseau structurant et autour des pôles d'échanges

Ces secteurs d'urbanisation privilégiés ont vocation à devenir des polarités urbaines animées, répondant aux caractéristiques suivantes :

- Facilités d'accès en transports collectifs, à pied et à vélo,
- Offre de mobilité multimodale,
- Mixité des fonctions : commerces, logements, activités,
- Densification, constructibilité,
- Réduction de la place de la voiture (stationnement sur voirie et dans les constructions neuves).

Les zonages concernés sont détaillés dans le règlement graphique :

- Cœur dense et première couronne pour le corridor de 500 mètres,
- 2^{ème} couronne pour le corridor de 300 mètres.

ORIENTATION 2 : GARANTIR LA SECURITE ET LE CONFORT DE TOUS LES GRANDS NANCÉIENS, EN PARTICULIER LES PUBLICS LES PLUS VULNÉRABLES (ENFANTS, PERSONNES AGÉES), POUR LEURS DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS À PIED ET À VELO

Un plan vélo pour une Métropole cyclable

Le réseau cyclable sera hiérarchisé en trois niveaux :

- **Un maillage structurant sécurisé de grande capacité**, avec des aménagements larges et confortables. Lisible et jalonné, il doit permettre aux cyclistes novices de se sentir à l'aise et aux plus confirmés de se déplacer rapidement sur de longues distances à l'échelle de la Métropole. Les aménagements sur ces structurantes seront séparatifs,
- **Un maillage inter-quartiers**, offrant un maillage dense du territoire. Ces aménagements de qualité seront adaptés au contexte urbain et pourront être constitués de pistes cyclables, de bandes cyclables ou d'aménagements partagés,
- **Un réseau de desserte locale apaisé et favorable aux cycles**, premier et/ou dernier maillon du déplacement. Il doit permettre que tout déplacement puisse être réalisé intégralement à vélo. Les aménagements correspondants sont majoritairement dans le registre de ceux de la proximité, des zones 20 ou 30, des doubles sens cyclables.

L'objectif est, qu'à terme, la très grande majorité des voiries du territoire, permettent un déplacement favorable à la pratique du vélo (ou en Engin de Déplacement Personnel Motorisé), afin qu'il devienne un moyen simple et rapide pour rejoindre sa destination pour une majorité d'habitants, quel que soit leur âge ou leur sexe.

Le réseau cyclable s'appuiera sur celui des transports en commun. Sous réserve de la bonne sécurité des cyclistes, les aménagements incluront les cycles que ce soit par une intermodalité renforcée ou un partage de l'espace.

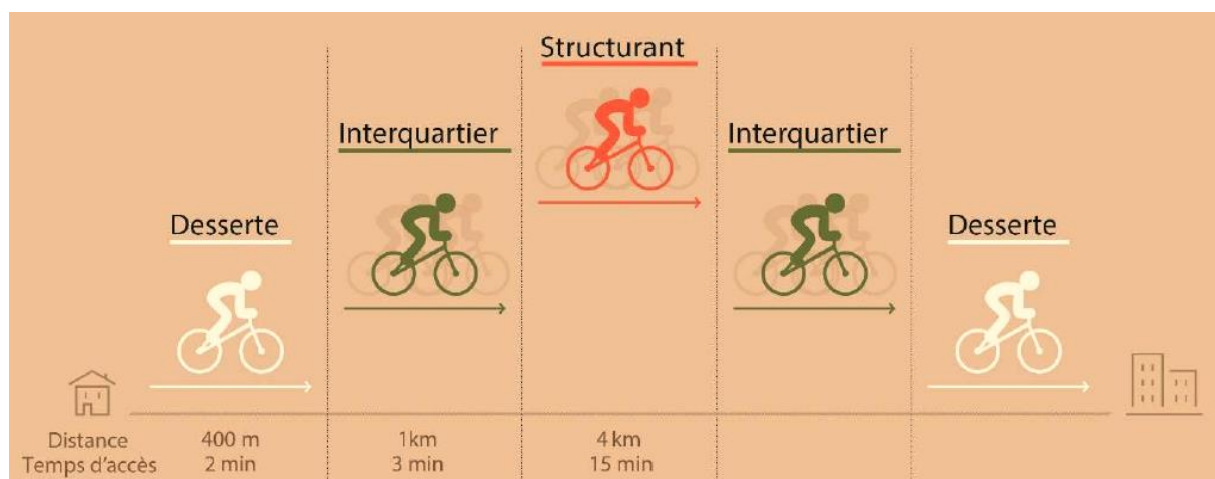
Développement du stationnement et des services vélo

Pour développer la pratique du vélo, il faut aussi apporter aux cyclistes, qu'ils soient expérimentés ou néophytes, un ensemble de services. Ainsi, le baromètre des villes cyclables souligne que la Métropole propose un niveau élevé de services. Cependant la montée en puissance de la pratique du vélo montre des appétences nouvelles de la part de la population, notamment au sujet de la location de vélos électriques ou du stationnement sécurisé.

Concernant le stationnement, l'ambition portée est de répondre à tous les cyclistes en continuant à développer l'éventail des solutions et leur déploiement à travers l'espace public.

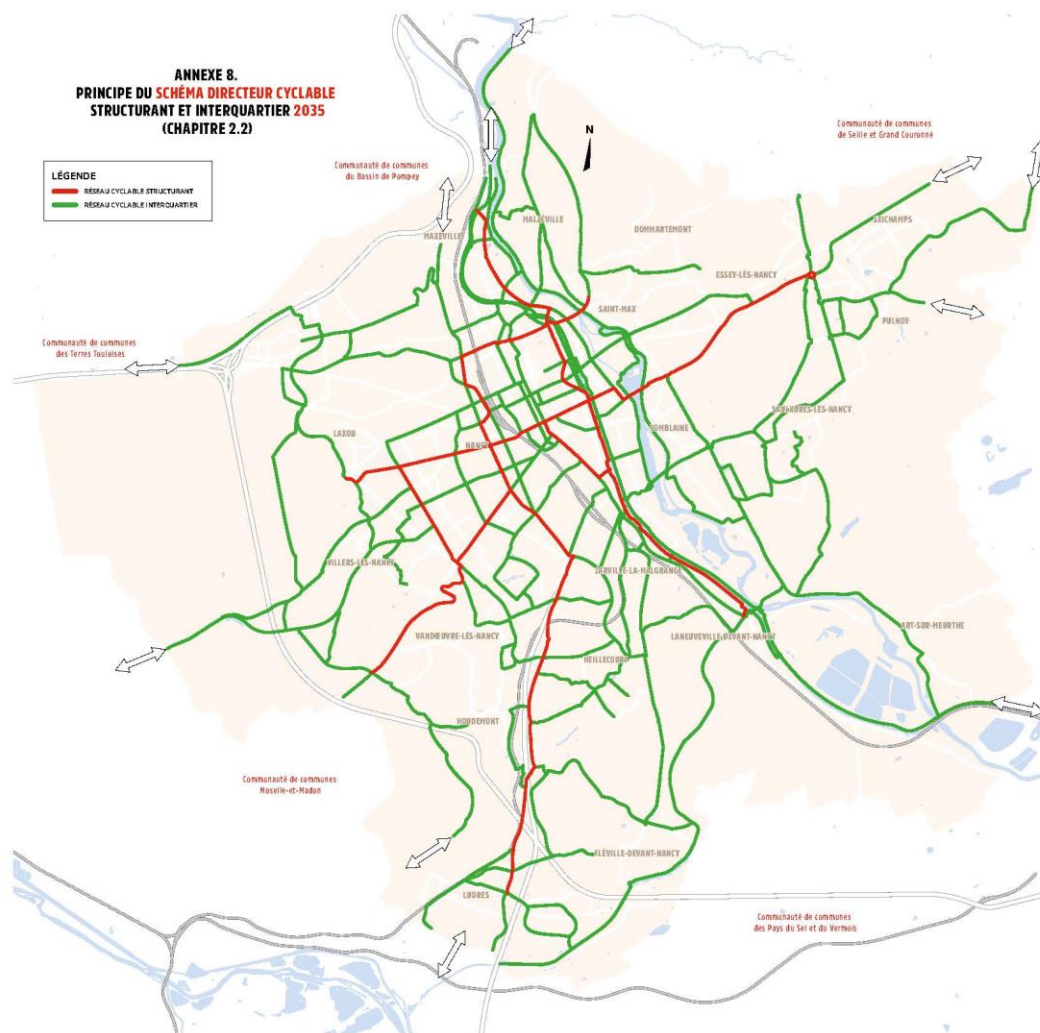
Ce déploiement se fait en lien avec les usages, les lieux de vie, en intermodalité avec les autres modes et singulièrement les transports collectifs et en tenant compte des demandes des usagers.

Réseau hiérarchisé : principes et aménagements



Source : P2M, délibération du Conseil métropolitain, 25 novembre 2021

Principe du schéma directeur cyclable structurant et interquartier 2035



Source : P2M, délibération du Conseil métropolitain, 25 novembre 2021

Le piéton au cœur de l'espace métropolitain

La dynamique d'apaisement déjà engagée sera poursuivie avec :

- **L'adaptation de l'espace public au piéton**, aussi bien dans les secteurs denses que dans les territoires périurbains : au-delà des questions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, c'est une réelle nécessité car quels que soient nos modes de déplacement, nous sommes tous et toutes, à un moment, un piéton,
- **La sécurisation des parcours** : pour construire la ville amie de toutes les générations, il faut permettre à tous de se déplacer en toute sécurité et confortablement. Il s'agit de réaffirmer la place des piétons en leur assurant des continuités et en leur simplifiant le franchissement des intersections par la réalisation d'ouvrages spécifiques sur certains carrefours,
- **L'amélioration de la marchabilité des espaces publics** avec le renforcement de la nature en ville et le plus grand recours à l'art urbain.

Faire de la place aux piétons, c'est également valoriser l'image du déplacement à pied en multipliant les lieux de rencontres, en développant l'art urbain qui anime la marche ou encore en permettant « d'habiter la rue » (ex. : installation de bancs, création de « rues aux écoles ») et en leur accordant des itinéraires verts et ombragés,



La poursuite de la mise en accessibilité de la chaîne des déplacements pour les personnes à mobilité réduite que ce soit au niveau des cheminement piétons, lieux publics, logements, arrêts de TC, places de stationnement PMR,

- **La reconquête du patrimoine des sentiers urbains et périurbains,**
- **L'extension de zones de restriction automobile** en temps et en périmètre dans les centres-villes ou autres polarités urbaines,
- **L'apaisement global et général des vitesses** : création de zones piétonnes et de zones apaisées (20 km/h), généralisation du 30 km/h, les axes de circulation à 50 km/h devenant l'exception.

Des lieux emblématiques pourront être les témoins de la transformation et de la reconquête de l'espace public : expérimentation, urbanisme transitoire sur des espaces publics actuellement très fonctionnels, peu compréhensibles, subis par les usagers (piétons, cyclistes, transports en commun).

ORIENTATION 3 : REDIMENSIONNER LA PLACE DONNÉE AUX DÉPLACEMENTS AYANT RECOURS À LA VOITURE PARTICULIÈRE

De la ville routière à la ville apaisée : redonner sa juste place à la voiture

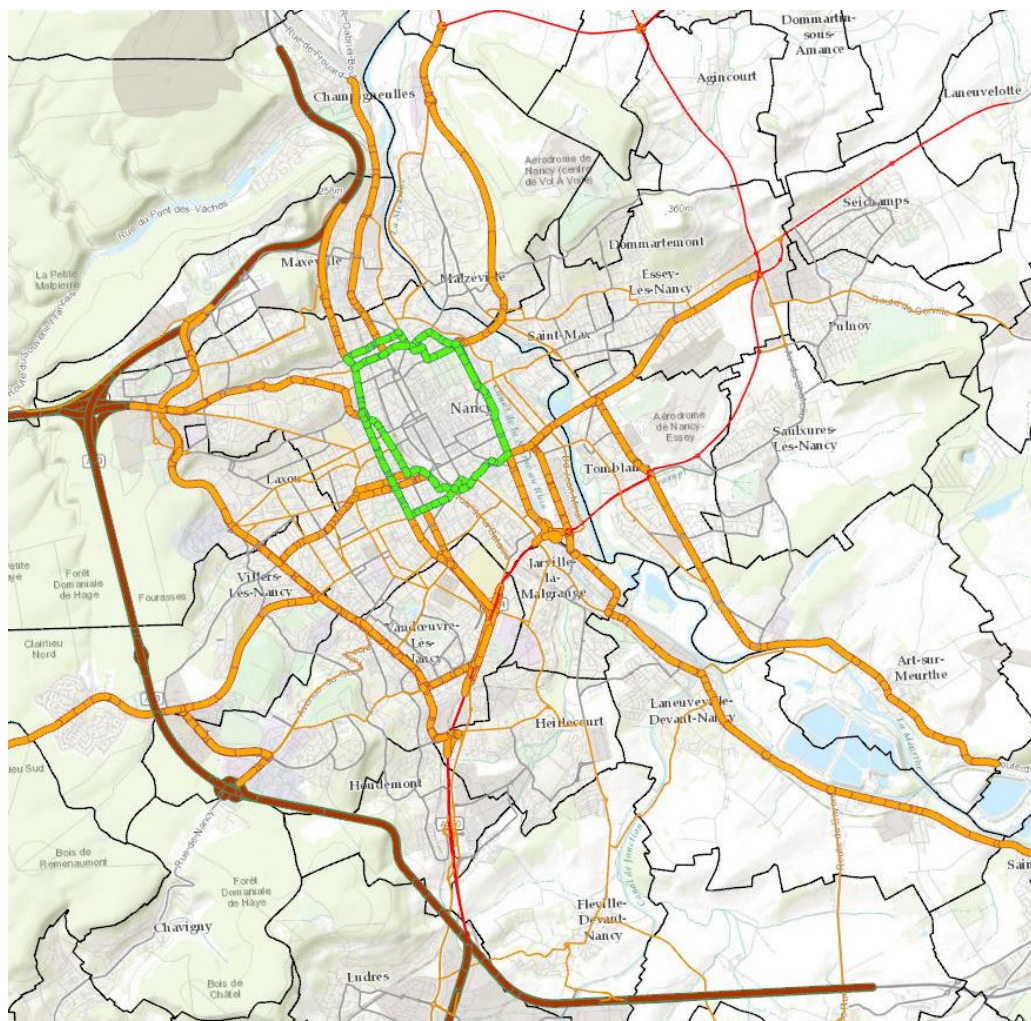
En lien avec l'instauration d'une ZFE, les voies et les rues devront être plus lisibles pour les usagers en distinguant les voies dont la vocation dominante doit rester la circulation automobile et les voies à vocation plus locale et plus urbaine. Cela doit se traduire par :

- **La simplification de la hiérarchisation du réseau viaire**, en distinguant clairement les catégories les plus structurantes : axes structurants du bassin de vie / axes structurants métropolitains / anneau de desserte.

A l'échelle des communes et des quartiers, les rues à sens unique conduisent à ce que l'empreinte de la voiture soit ressentie de manière plus forte à la fois par les riverains et par les modes actifs. Simplifier le schéma de voirie peut alors également se traduire par le passage de certains « couples » de rues actuellement en sens unique, en sens bidirectionnels,

- **Le déséquipement des carrefours à feux tricolores**, en corrélation avec l'apaisement progressif de la circulation et l'adaptation du schéma directeur de jalonnement à la nouvelle stratégie de hiérarchisation des voiries,
- **La simplification du fonctionnement des entrées de ville, des principaux carrefours et des axes pénétrants**,
- **L'adaptation du schéma directeur de jalonnement.**

Principe de hiérarchisation du réseau viaire

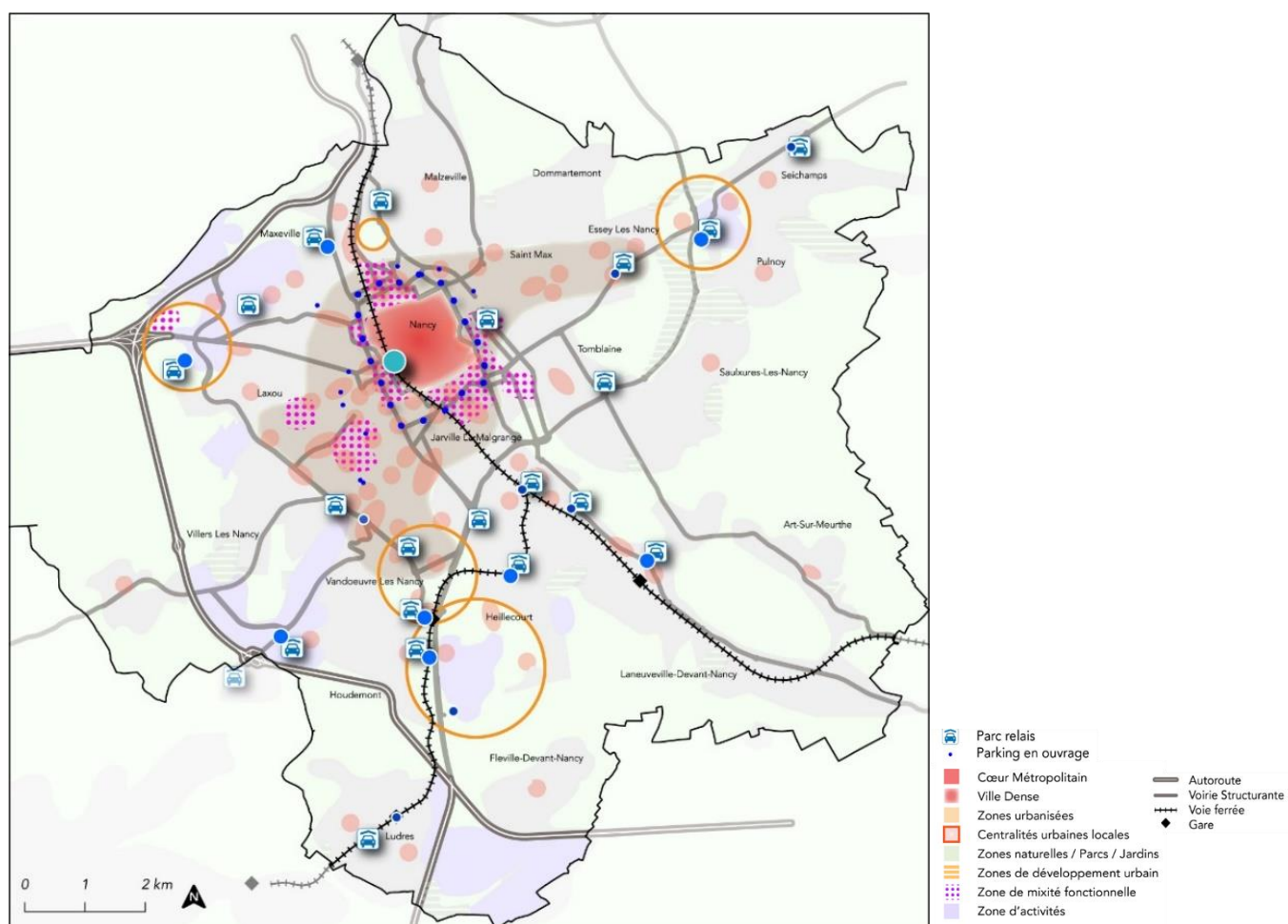


Vers une structuration du stationnement

Structurer l'offre en stationnement de manière hiérarchisée et concentrique :

- Parkings-relais dimensionnants sur les pôles d'échanges multimodaux du bassin de vie (gares, haltes, points d'arrêt des cars Fluo), plutôt de grande capacité, en coopération avec les intercommunalités voisines, la Région et le Département,
- Parkings-relais de capacité moyenne à grande, aux portes de la Métropole, connectés aux lignes structurantes de transport en commun, aux axes structurants vélo,
- Parkings-relais intermédiaires, internes au périmètre métropolitain, de capacité moyenne, situés sur des nœuds des axes structurants automobiles, et eux aussi connectés au réseau de transports en commun et aux axes structurants vélo,
- Parkings de proximité en ouvrage (offre accrue pour les abonnés, notamment pour les résidents), afin de libérer de l'espace public,
- Généralisation du stationnement payant en ville dense tenant compte des besoins spécifiques (ex. : PMR, livraisons des commerces, etc.).

Principe de hiérarchisation de l'offre en stationnement



Source : CODRA, réunions de travail thématiques internes Métropole Grand Nancy, 4^e trimestre 2020

Optimiser la logistique urbaine

L'optimisation de la livraison par la route (poids lourds et véhicules utilitaires légers) implique :

- L'aménagement d'espaces logistiques urbains (ELU), de proximité (ELP) ou encore de Centres de Mutualisation (CDM, lieux de groupage/dégroupage), autant de solutions à explorer pour assurer une logistique durable du dernier kilomètre,
- La valorisation des modes alternatifs, à faibles émissions (cyclologistique, logistique fluviale...),
- Le développement de l'intermodalité pour le fret, en exploitant au mieux les potentialités qu'offrent les infrastructures ferroviaires et fluviales du bassin nancéen.



métropole
GrandNancy

SCALEN
Les Ateliers du Bras Vert • 49 Bd d'Austrasie
CS 20 516 • 54008 NANCY Cedex
Tél : 03 83 17 42 00
contact@agencescalen.fr
www.agencescalen.fr