



# Orientations d'aménagement et de programmation

**OAP structurantes**

**4.1.**

## SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION .....</b>	<b>3</b>
<b>SCHEMA GENERAL DES OAP STRUCTURANTES.....</b>	<b>5</b>
<b>2. UNE MOBILITE A FACILITER .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 LE DEPLACEMENT DES PERSONNES.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 LE DEPLACEMENT DES MARCHANDISES .....</b>	<b>6</b>
<b>3. DES SITES DE PROJET, LEVIERS POUR LE DYNAMISME DES POLARITES STRUCTURANTES .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 LES GRANDS PROJETS AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 LES GRANDS PROJETS AU SERVICE DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET DE LA DEMANDE EN LOGEMENTS.....</b>	<b>9</b>
<b>3.3 LES GRANDS PROJETS DESTINES A CONFORTER LES CENTRES-BOURGS .....</b>	<b>9</b>
<b>4. DES CENTRES-BOURGS A RENFORCER.....</b>	<b>13</b>
<b>4.1 MAITRISER LES NUISANCES ET LES DANGERS LIES AUX ROUTES A CIRCULATION DENSE .....</b>	<b>13</b>
LA DIMINUTION DU TRAFIC DE TRANSIT .....	13
LA VALORISATION, LE DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE ET LA REDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE .....	14
L’AFFIRMATION D’UN PAYSAGE URBAIN HOMOGENE DANS LES CENTRES-BOURG LE LONG DES ROUTES A CIRCULATION DENSE.....	14
<b>4.2 RENFORCER LA FONCTION DE LIEU DE VIE DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS .....</b>	<b>15</b>
CONFORTER LA VOCATION DE CES ESPACES A FAIRE TRAIT D’UNION ENTRE DIFFERENTS SECTEURS DE LA VILLE, METTRE EN VALEUR LES COMMERCES, SERVICES, EQUIPEMENTS ET LE PATRIMOINE .....	16
TRAITER GLOBALEMENT LES DIVERSES FORMES DE MOBILITES ET TOUS LES MODES DE DEPLACEMENT .....	16
ANTICIPER LE MULTI USAGE ET LE CHANGEMENT D’USAGE DES LIEUX.....	17
POLE URBAIN CENTRAL.....	18
POMPEY.....	19
FROUARD .....	24
CHAMPIGNEULLES.....	30
LIVERDUN .....	33
CUSTINES .....	36
<b>4.3 ACCOMPAGNER L’ADAPTATION DE L’OFFRE EN LOCAUX ET HABITATIONS AUX BESOINS ACTUELS ET PREVENIR LEUR DEGRADATION .....</b>	<b>39</b>
<b>5. VALORISER LES ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX .....</b>	<b>40</b>
LE PARC CENTRAL URBAIN.....	41
LE VALLON DE BELLEFONTAINE .....	41
LA BOUCLE DE LA MOSELLE .....	42

# 1. Présentation

## **CONTEXTE**

Le Bassin de Pompey est organisé autour de plusieurs centralités structurantes qui présentent une offre:

- d'équipements, de commerces et de services accessibles pour l'ensemble des habitants du Bassin,
- d'emplois,
- de moyens de mobilité vers les grandes villes à proximité.

## **ENJEUX**

C'est le dynamisme de ces centralités structurantes qui leur permet de faire cohésion entre les communes du Bassin.

Le maintien de ce dynamisme nécessite :

- une bonne accessibilité à ces polarités structurantes depuis l'extérieur comme depuis l'intérieur du Bassin et la capacité des espaces publics à gérer et capter les flux de déplacements (personnes et marchandises),
- une attractivité commerciale et résidentielle.




## **PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION**

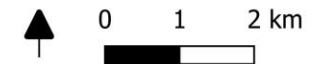
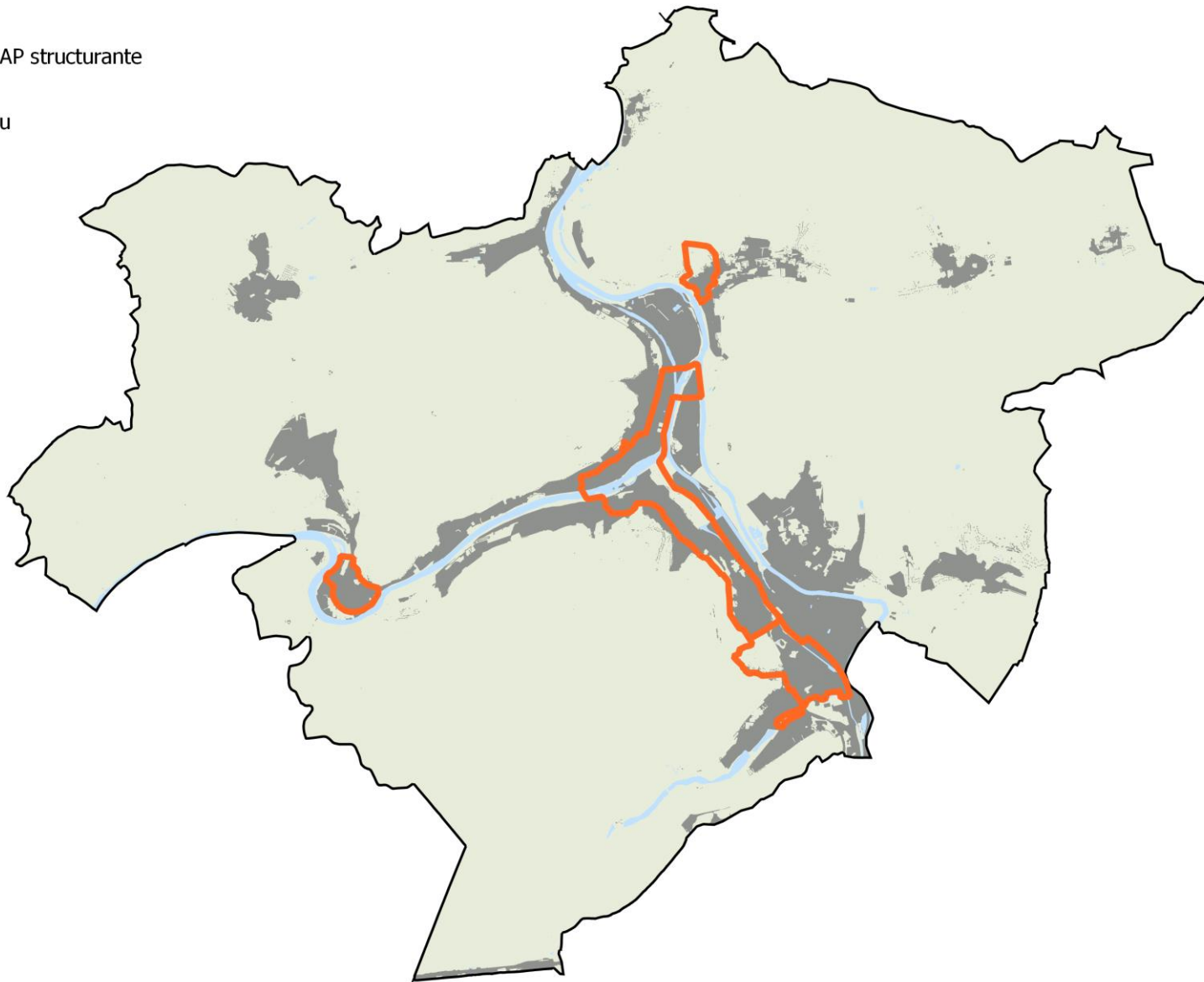
Les polarités structurantes comprennent : les centres-bourgs (constitués par les centres anciens et les centres commerçants), les haltes et gares routières et ferroviaires, des secteurs de projets. Elles sont en lien avec des espaces naturels.

Aussi, les présentes OAP structurantes interviennent sur les périmètres suivants:

- Eiffel – Ban la Dame – Centre bourg de Pompey,
- Arc-Sud-Ouest – Centre bourg de Frouard,
- Arc-Sud-Ouest – Centre bourg de Champigneulles,
- Boucle de la Moselle – Saint-Gobain – Centre bourg de Liverdun,
- Polarité urbaine de la Vallée de la Mauchère – Centre bourg de Custines.

## Légende

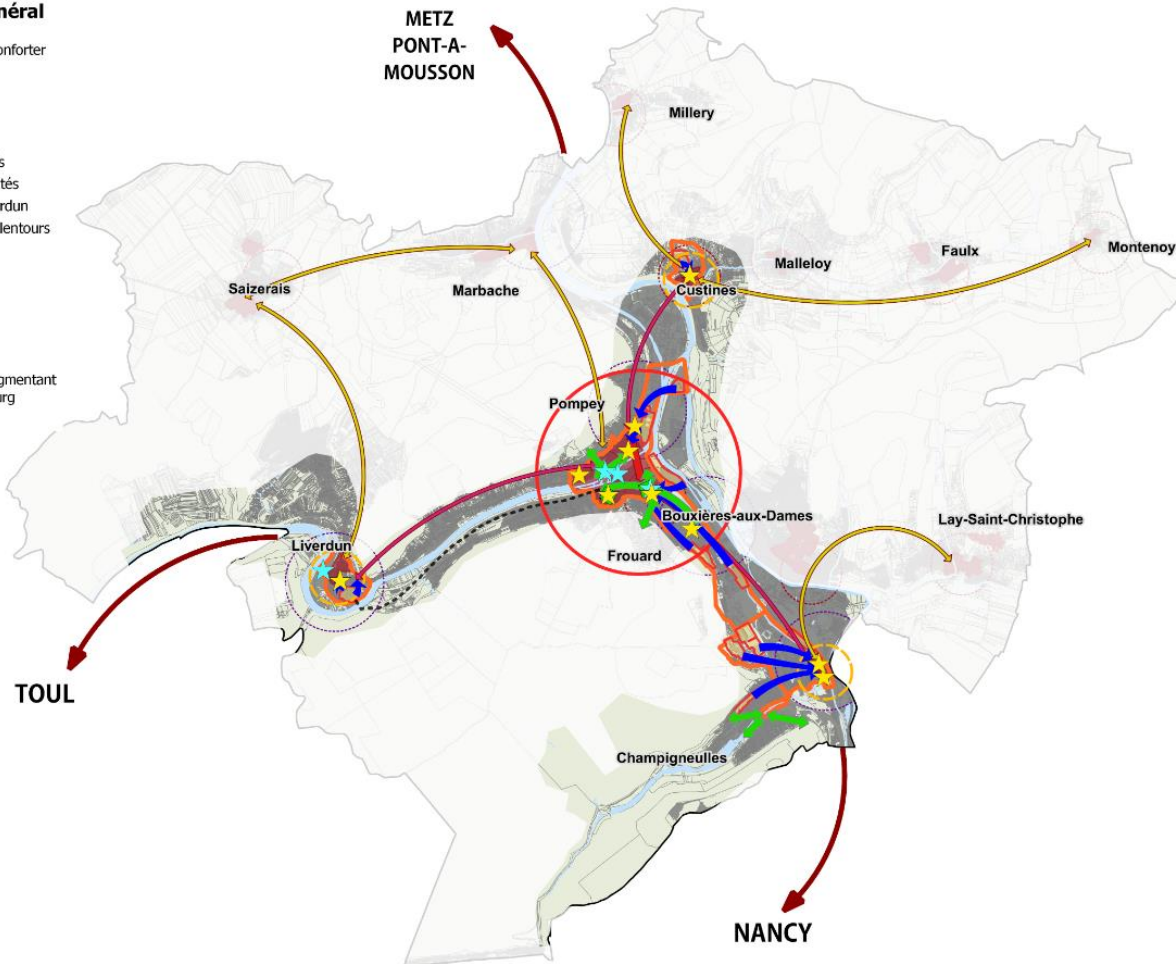
-  Périmètre d'OAP structurante
-  Espace bâti
-  Surface en eau



## Schéma général des OAP structurantes

### Légende - Schéma général

- Pôle Urbain Central (PUC) à conforter
- Pôle relais à conforter
- DIVAT
- ➔ Déplacements dans le PUC
- ↔ Déplacements entre centralités
- ➔ Rabattements vers les centralités
- Liaison routière Frouard - Liverdun
- ➔ Liens avec les grandes villes alentours
- Périmètre d'OAP structurante
- Centre ancien à valoriser
- ★ Espace public structurant
- ★ Espace vert urbain
- ➔ Espaces verts à connecter
- ➔ Flux induits par les projets augmentant la fréquentation du centre-bourg
- Surface en eau



## 2. Une mobilité à faciliter

### 2.1 Le déplacement des personnes

---

Pour l'accès aux polarités structurantes depuis l'extérieur et l'intérieur du Bassin :

- L'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements devra être recherchée, notamment en améliorant le maillage des transports en commun et en favorisant la cohabitation des différents modes de déplacements,
- Les nouveaux comportements de mobilités devront être intégrés en cherchant à favoriser l'utilisation de véhicules propres (par exemple par la mise en place de point de recharges ouverts au public) et en contribuant à offrir des alternatives à l'usage de la voiture utilisée seule.

Pour les déplacements entre et à l'intérieur des polarités structurantes :

- La mise en place de conditions de déplacements favorables au vélo, à la marche et autres formes de déplacements « actifs », confortables, faciles et sécurisés, sera recherchée,
- Préserver l'emprise foncière nécessaire à la résolution des points noirs cyclables.

### 2.2 Le déplacement des marchandises

---

Pour les déplacements vers le Pôle Urbain Central (PUC) :

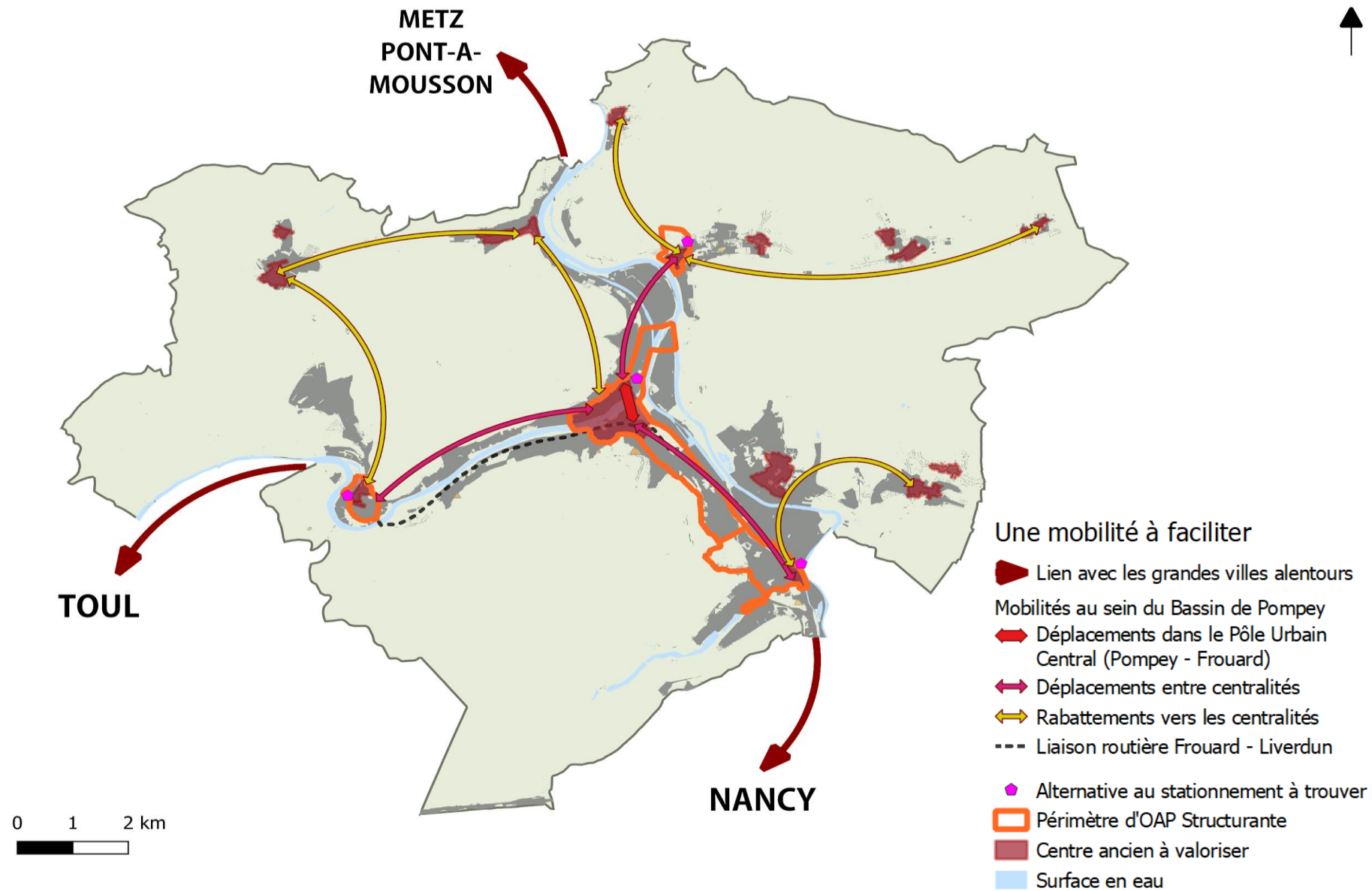
- S'appuyer sur le potentiel multimodal qu'offre le territoire (plateforme Trimodale de Frouard) pour favoriser le développement du transport multimodal de marchandises et permettre une entrée massifiée des marchandises au plus proche du consommateur. Les infrastructures ferroviaires et portuaires existantes doivent être maintenues et optimisées.

Pour l'accès aux polarités structurantes depuis l'extérieur et l'intérieur du Bassin :

- Prévoir des espaces de livraisons et de stationnement de véhicule de livraisons.

Pour les déplacements entre et à l'intérieur des polarités structurantes :

- Aménager des sites logistiques urbains de proximité et favoriser leur positionnement stratégique. Cela permettra de répondre aux enjeux environnementaux (réduction des émissions et des nuisances), sociétaux (amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité des centres-villes) mais également économiques (réduction des coûts logistiques). Chaque site doit faire l'objet d'une étude au cas par cas afin que ces sites logistiques n'induisent pas de dysfonctionnement dans la circulation à l'échelle du quartier.



## 3. Des sites de projet, leviers pour le dynamisme des polarités structurantes

### 3.1 Les grands projets au service du développement économique

---

Plusieurs sites sont dédiés à l'accueil de nouvelles activités, qui contribueront à renforcer le caractère rayonnant<sup>1</sup> et innovant<sup>2</sup> du Bassin de Pompey :

- Le site du Ban-la-Dame : ce site doit accueillir la création de sites d'accueil des entreprises innovantes avec la création du campus dédié à l'innovation et à la formation.
- Le site de la Nouvelle : ce site doit permettre le développement des activités du port Nancy-Frouard et de la plateforme tri modale de Champigneulle,
- Le site Munch : site d'activités en renouvellement qui doit accueillir des activités
- Le site des Vergers : qui permettra l'extension du site commercial Grand Air,
- Le site Saint-Gobain : qui doit accueillir entre autre des activités tertiaires.

Les aménagements futurs entre les sites de projet et les centres-bourgs doivent permettre de bonnes conditions de déplacements dans l'objectif :

- D'une augmentation de la fréquentation des commerces, services et équipements des centres-bourgs,
- D'une meilleure attractivité des logements des centres-bourgs pour les personnes travaillant sur ces sites,
- D'un report modal des déplacements domicile-travail vers les transports en commun.

Une complémentarité entre les commerces et services des centres-bourgs actuels et ceux du site Saint-Gobain et du site Grand Air devra être assurée.

---

<sup>1</sup> On entend par territoire rayonnant un territoire en capacité d'exporter son modèle ou ses biens et de les faire connaître.

<sup>2</sup> On entend par innovant un territoire qui décline l'innovation en différents points : adaptabilité des espaces, mutabilité des espaces durables, versatilité ; promotion de mode de déplacements ou de travail alternatifs ; accueil d'activités innovantes ; promotion des activités de recherche et développement.



## 3.2 Les grands projets au service de la croissance démographique et de la demande en logements

---

Plusieurs sites sont dédiés à l'accueil de nouveaux logements qui permettront l'accueil de nouveaux habitants dans les polarités structurantes :

- Le site de la Croix des Hussards à Frouard : localisé à moins de 800 mètres de la gare ferroviaire de Frouard, le site de la Croix des Hussards s'inscrit en continuité des espaces à vocation principalement résidentielle. Il a pour vocation d'accueillir des logements mais pourra aussi accueillir des équipements.
- Le site des Vergers à Champigneulle : ce site accueillera une mixité de logements.
- Les sites Rue des Mûres et Rue des Talintés à Champigneulle : ces sites doivent accueillir des logements. Ce sont des sites d'aménagement à moyen ou long termes.

Les aménagements futurs entre les sites de projet et les centres-bourgs doivent permettre de bonnes conditions de déplacements dans l'objectif :

- D'une augmentation de la fréquentation des commerces, services et équipements des centres-bourgs,
- D'un report modal des déplacements domicile-travail vers les transports en commun.

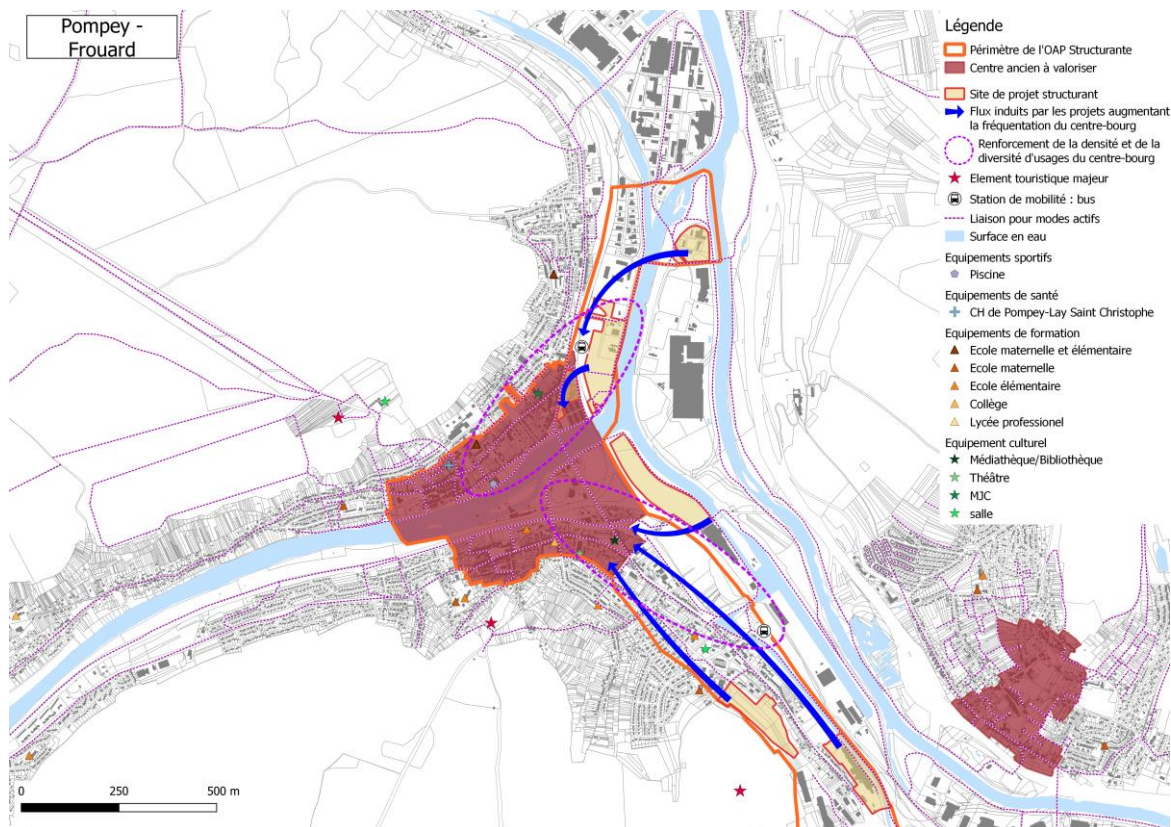
## 3.3 Les grands projets destinés à conforter les centres-bourgs

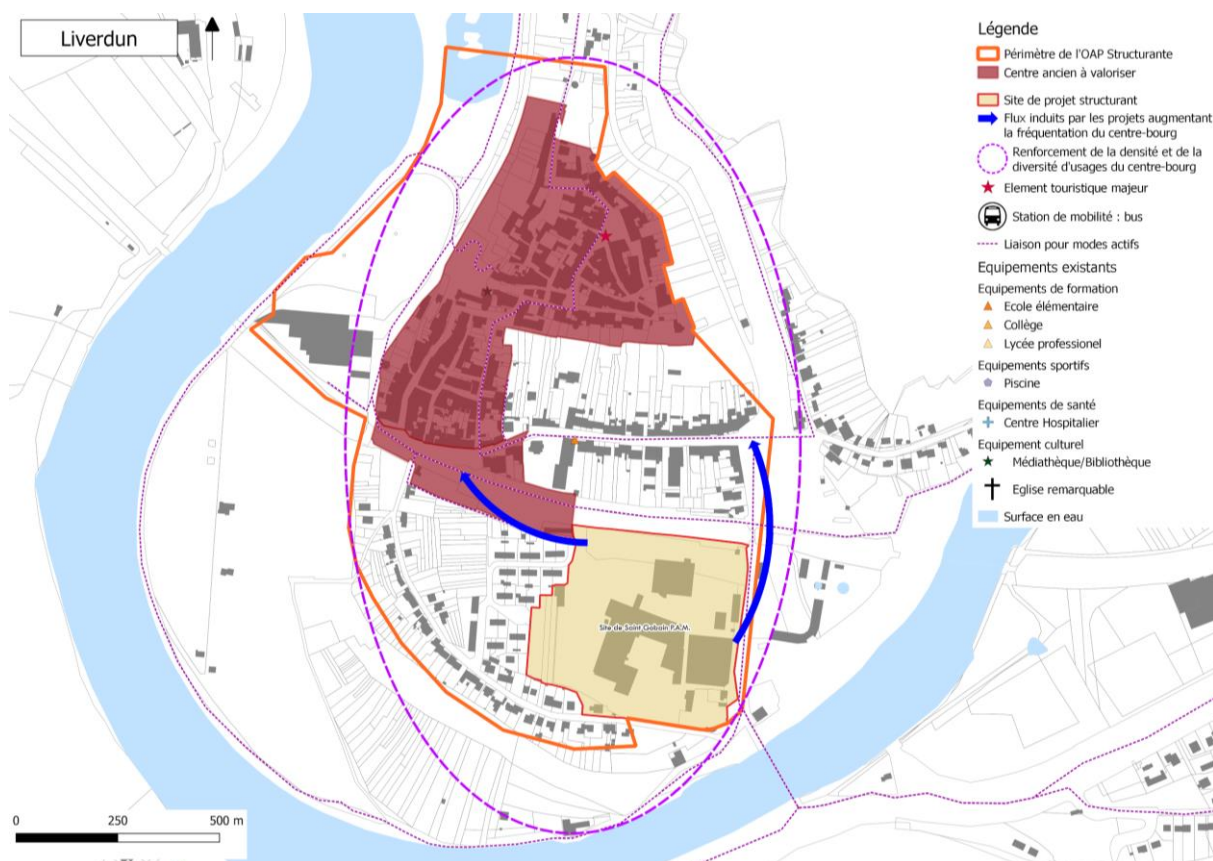
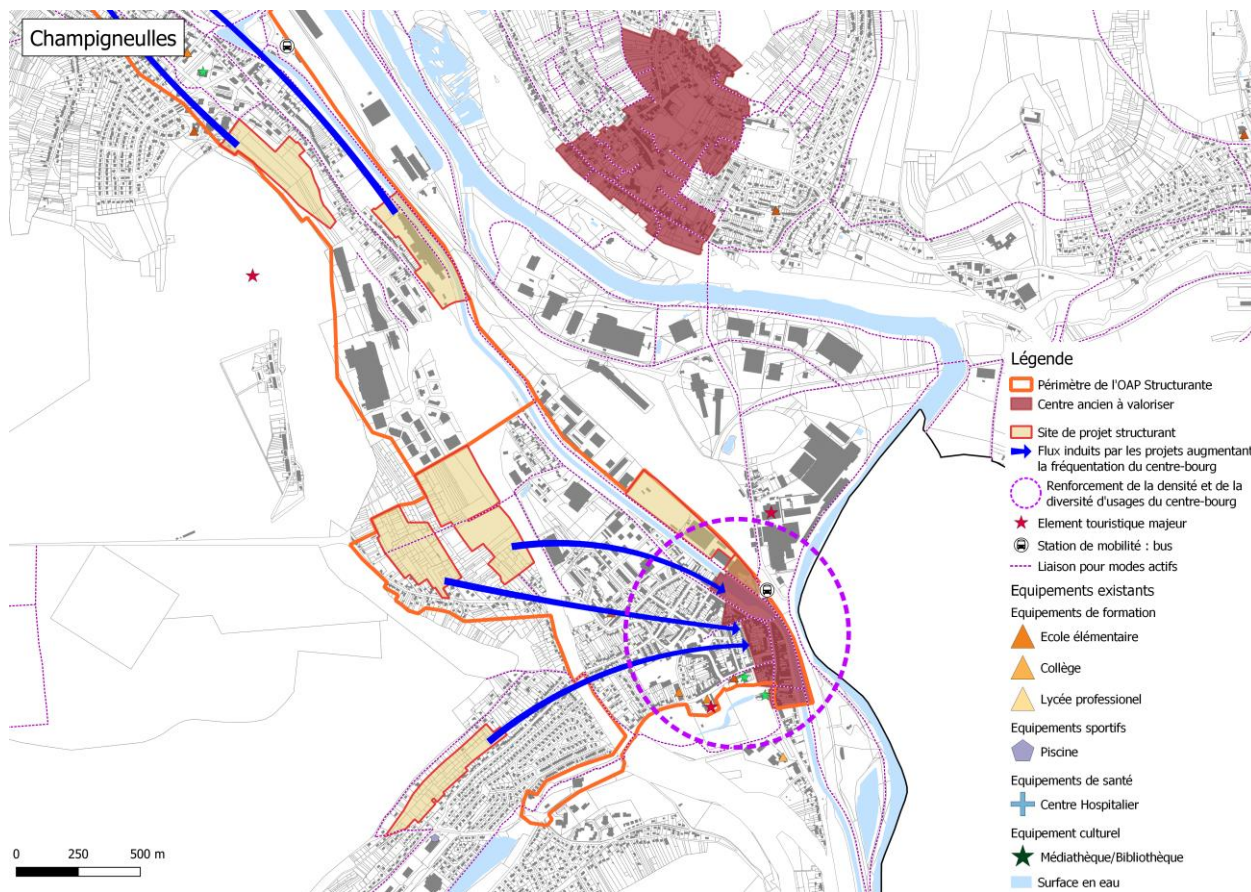
---

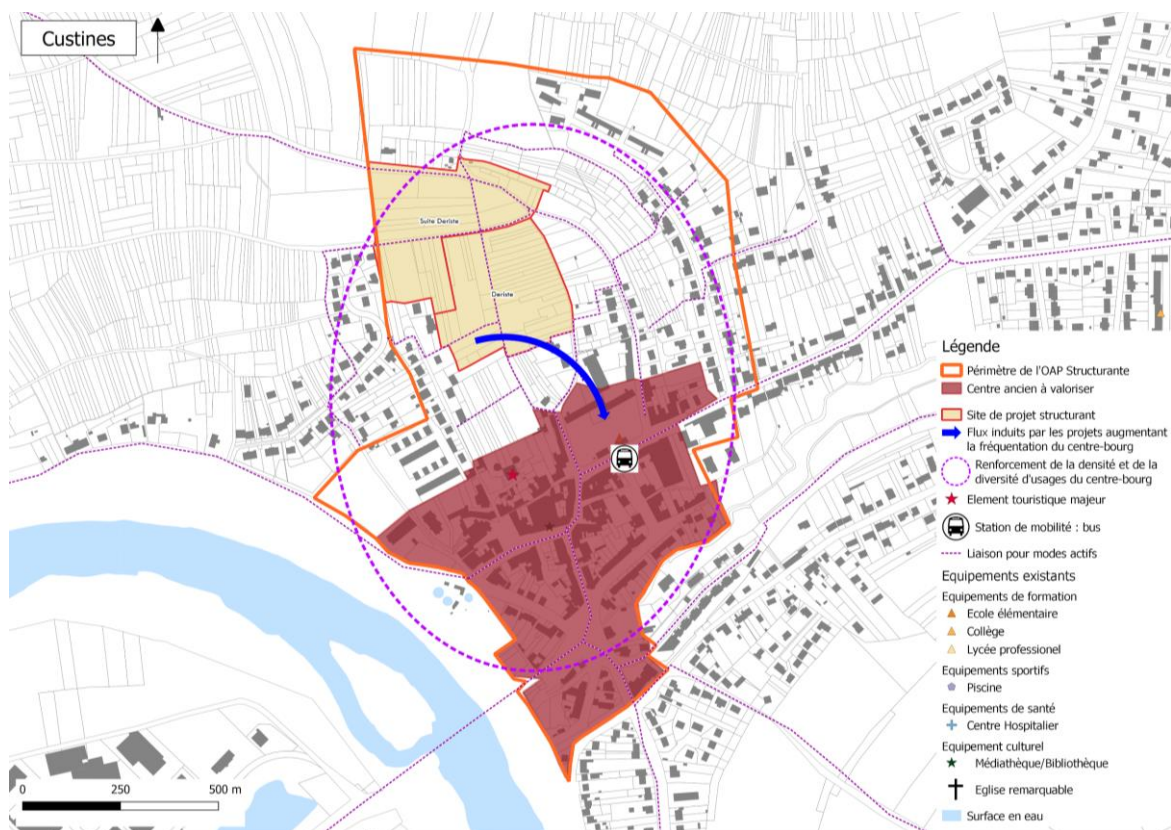
Plusieurs sites de projet sont à proximité directe des centres-bourgs. Ils doivent accueillir des logements et des équipements :

- Les sites de renouvellement autour des gares et haltes ferroviaires : site Eiffel et centre-ville à Pompey, Rue du Canal à Champigneulle et site Saint-Gobain à Liverdun. Le renouvellement de ces sites doit permettre :
  - Une meilleure accessibilité aux gares et haltes ferroviaires et routière avec l'aménagement de stations de mobilités facilitant la multimodalité des déplacements,
  - L'implantation d'équipements et commerces s'inscrivant en complémentarité et confortant l'offre existante,
  - La création de logements permettant l'accueil de nouveaux habitants et une plus grande fréquentation des commerces, services et équipements des centres-bourgs.
- Les sites localisés le long de l'ancien canal allant de Frouard à Liverdun : la création d'une voie reliant le centre de Frouard au centre de Liverdun est possible sur le tracé de l'ancien canal. Si cette voie était créée, elle permettrait :
  - De fluidifier les déplacements entre Frouard et Liverdun,
  - La desserte de sites enclavés à ce jour et l'accueil de nouveaux logements à proximité du centre-bourg,
  - La création d'un espace de promenade à proximité des berges de la Moselle.

- Le site Deriste à Custines : l'aménagement de ce site localisé en centre-ville doit permettre le regroupement des équipements scolaires et la création de logements. Ces aménagements sont accompagnés par un projet de création de résidence sénior au Nord du site.







## 4. Des Centres-Bourgs à renforcer

Les centres-bourgs du Bassin de Pompey sont constitués par les centres commerçants et anciens des communes.

Les centres bourgs structurants sont des lieux de flux de déplacements de personnes et de marchandises importants : ils sont traversés par des routes départementales ou à circulation dense pour les centres-bourgs à proximité des routes et, ou accueillent une gare ou halte ferroviaire. La coexistence de ces flux soutient le dynamisme des centres bourgs.

Les nuisances induites par ces flux doivent être maîtrisées pour affirmer des lieux de vie et mettre en valeur les grands équipements.

Cette mise en valeur du cadre de vie sera un soutien pour la dynamique commerciale et l'attractivité de l'habitat. Des actions de prévention de la dégradation des locaux commerciaux et de l'habitat devront accompagner cette mise en valeur du cadre de vie.

Enfin, des solutions pour le stationnement et des voies pour modes de déplacements actifs sont à créer pour soutenir les dynamiques commerçantes, résidentielles et l'accès aux équipements.

### 4.1 Maîtriser les nuisances et les dangers liés aux routes à circulation dense

---

La localisation des centres-bourgs à proximité des routes nécessite de maîtriser les circulations. Cette maîtrise passe par l'optimisation des déplacements.

Pour cela, plusieurs solutions sont possibles:

- la diminution du trafic de transit,
- la valorisation, le développement de la multimodalité et la réduction de la place de la voiture,
- l'affirmation d'un paysage urbain homogène dans les centres-bourg, le long des routes à circulation dense

#### La diminution du trafic de transit

La RD 657 doit permettre le passage des convois exceptionnels.

Le trafic routier est un soutien aux commerces, sous réserve que des places de stationnement puissent être facilement accessibles.

Pour ces raisons, il n'est pas question de limiter considérablement le trafic sur la RD 657. Toutefois des solutions peuvent être avancées pour limiter le trafic de transit uniquement, qui ne profite à la dynamique des centres-bourgs et dégradent la qualité du cadre de vie.

La création d'infrastructures (tronçon Toul-Dieulouard) visant à réduire les points de congestion sur le Bassin ainsi que par l'amélioration du maillage routier (mise à 2x3 voies de l'A31, élargissement,

aménagement du carrefour de Bouxières-aux-Dames, etc.) pourront permettre de diminuer le trafic de transit au sein du tissu urbain. La création d'une liaison entre Frouard et Liverdun sur le tracé de l'ancien canal pourrait apporter une solution dans ce sens.

La RD 90 permet l'accès routier des habitants de la vallée de la Mauchère au réseau autoroutier et aux polarités structurantes du Bassin de Pompey. Si ce trafic routier est un soutien à la dynamique du centre-bourg de Custines, il en dégrade aussi la qualité du cadre de vie (sécurité des piétons, difficultés de stationnement, nuisances sonores). Des tracés de voie de délestage ont été recherchés, sans qu'une solution ait pu être retenue à ce jour.

Pour ces voies, une gestion dynamique de la route pourrait permettre de réguler les feux tricolores avec des temps :

- favorables aux véhicules motorisés aux heures de pointe,
- favorables aux déplacements actifs en journée et le week-end.

### **La valorisation, le développement de la multimodalité et la réduction de la place de la voiture**

Valoriser et sécuriser les modes de déplacements doux est important notamment à proximité des stations de mobilité et lorsque des commerces sont localisés de part et d'autre d'une route à circulation dense.

Des aménagements de voirie permettent de favoriser les modes de déplacements actifs avec :

- une largeur de voirie plus étroite pour les véhicules motorisés et plus large pour les modes actifs,
- des passages piétons fréquents.

La continuité des liaisons pour modes de déplacements actifs doit être assurée pour que l'utilisation de celles-ci soit pleinement optimisée.

En particulier, entre Champigneulle et Frouard, l'accès à l'autoroute crée une rupture dans cette continuité le long de la RD 657. Pour ce tronçon, un itinéraire hors RD 657 doit être assuré pour les modes de déplacements actifs.

### **L'affirmation d'un paysage urbain homogène dans les centres-bourgs le long des routes à circulation dense**

L'envoi d'un signal fort aux automobilistes permettant d'identifier l'entrée dans un centre-bourg du Bassin de Pompey doit favoriser une adaptation par ceux-ci de leur vitesse et augmenter leur vigilance vis-à-vis des modes de déplacements non motorisés.

Des aménagements visant à homogénéiser le paysage urbain des centres-bourgs du Bassin et à marquer leur caractère de centre multifonctionnel pourraient être prévus le long des routes à circulation dense dans les centres-bourgs de Custines et Liverdun ainsi que le long de la RD 657 depuis l'entrée au Sud de la zone urbanisée de Champigneulle jusqu'à la sortie au Nord de la zone urbanisée de Pompey.

Les moyens pour cela sont:

- un marquage au sol et un mobilier urbain homogènes, sans que ces éléments ne surchargent l'espace public afin de ne pas brouiller sa lisibilité,
- des bandes pavées constituant un léger relief sur la voie ainsi que des feux tricolores permettent d'affirmer le caractère urbain du site et contribuent à sécuriser les modes de déplacements actifs,
- un encadrement des dispositifs de publicité,
- un éclairage homogène,
- une mise en valeur des éléments de patrimoine bâtis et végétaux, permettant de créer des points de repère et de mettre en scène le paysage,
- le marquage d'espaces publics multi usage de part et d'autre de ces voies.

## **4.2 Renforcer la fonction de lieu de vie des espaces publics structurants**

---

Conforter les espaces publics structurants comme lieux de vie doit permettre de conforter les centres-bourgs par les moyens suivants :

- améliorer la qualité du cadre de vie,
- favoriser l'usage des espaces publics à proximité des équipements, des commerces et des services et d'optimiser leur utilisation,
- multiplier les usages de l'espace.

Ces espaces publics sont localisés :

- à proximité des stations de mobilité et des routes à circulation dense pour "capter" les flux de personnes,
- à proximité des équipements, services et commerces pour que la fréquentation des uns alimente la fréquentation des autres.

Pour que l'aménagement de ces espaces publics conduise à la création de véritables lieux de vie confortant les centres-bourgs, plusieurs préconisations peuvent être formulées :

- faire de ces nouveaux espaces un trait d'union entre différents secteurs de la ville, mettre en valeur les commerces, services, équipements et le patrimoine,
- traiter globalement les diverses formes de mobilité et tous les modes de déplacement,
- anticiper le multi usage et le changement d'usage des lieux.

## Conforter la vocation de ces espaces à faire trait d'union entre différents secteurs de la ville, mettre en valeur les commerces, services, équipements et le patrimoine

Les nouveaux lieux de vie sont une opportunité pour ouvrir des espaces urbains et les connecter entre eux, pour mettre en scène et rendre plus visibles des éléments du patrimoine bâti ou naturel, des équipements, commerces ou services.

Pour que l'aménagement d'espaces publics permette ces connections et mises en valeur :

- cela doit être permis par leur configuration,
- ils doivent être intégrés au réseau de liaisons pour modes de déplacements actifs.

## Traiter globalement les diverses formes de mobilités et tous les modes de déplacement

L'accessibilité doit être intégrée dans tous les projets touchant à la mobilité, aux espaces publics ou aux bâtiments. La bonne accessibilité de ces lieux passe par le traitement des interfaces entre chaque mode de transport.

### **Mode doux**

Pour faire évoluer les comportements des habitants du Bassin de Pompey et les inciter à aller vers les modes de transport doux, les aménagements doivent permettre aux usagers de se déplacer confortablement et de manière sécurisée. Pour cela, il est nécessaire de développer la continuité des cheminements piétons et de promouvoir les déplacements cyclables à travers des aménagements adaptés. La marche et le vélo doivent être considérés comme des composantes à part entière des lieux de mobilité.

### **Transports collectifs**

L'utilisation des transports collectifs pourra être encouragée à travers l'optimisation et l'amélioration qualitative des lieux d'échanges, notamment au niveau des stations de mobilités et dans le pôle urbain central. Ces lieux de mobilités devront promouvoir une approche multimodale des déplacements pour favoriser les modes de transport plus durables : déplacements actifs et transport en commun.

### **Covoiturage et autres modes de déplacement durable**

Le développement des nouveaux services automobiles comme le covoiturage devra être recherché. Il faut aussi permettre le développement des nouveaux modes de transports prometteurs : auto-partage, voitures électriques, deux-roues électriques, etc. Cela passe par la création de parkings réservés à chaque mode de déplacement en fonction de l'offre de commerce et de service.

### **Circulation automobile**



Aménager la voirie pour que l'ensemble des modes cohabitent de manière optimale notamment pour les zones composées de commerces, d'équipements communaux. A moyen et long termes, une stratégie définie devra permettre de limiter les traversées de bourg pour les flux en transit.

### **Stationnement**

Dans les centre-bourgs l'organisation du stationnement public doit permettre de donner de l'espace aux piétons. Pour promouvoir l'intermodalité, des espaces dédiés au stationnement vélos, au covoiturage et à l'auto-partage doivent être prévus pour faciliter les déplacements au sein des centralités mais également pour faciliter le rabattement vers les centralités.

## **Anticiper le multi usage et le changement d'usage des lieux**

L'utilisation de l'espace public peut être optimisée si celui-ci peut faire l'objet d'un usage diversifié.

Lorsque que l'espace public est un lieu de changement de mode de transport, il peut permettre aux usagers d'utiliser le temps d'attente avec l'accès à internet, l'accès facile aux commerces, services et équipements, un espace de rencontre (bancs, table).

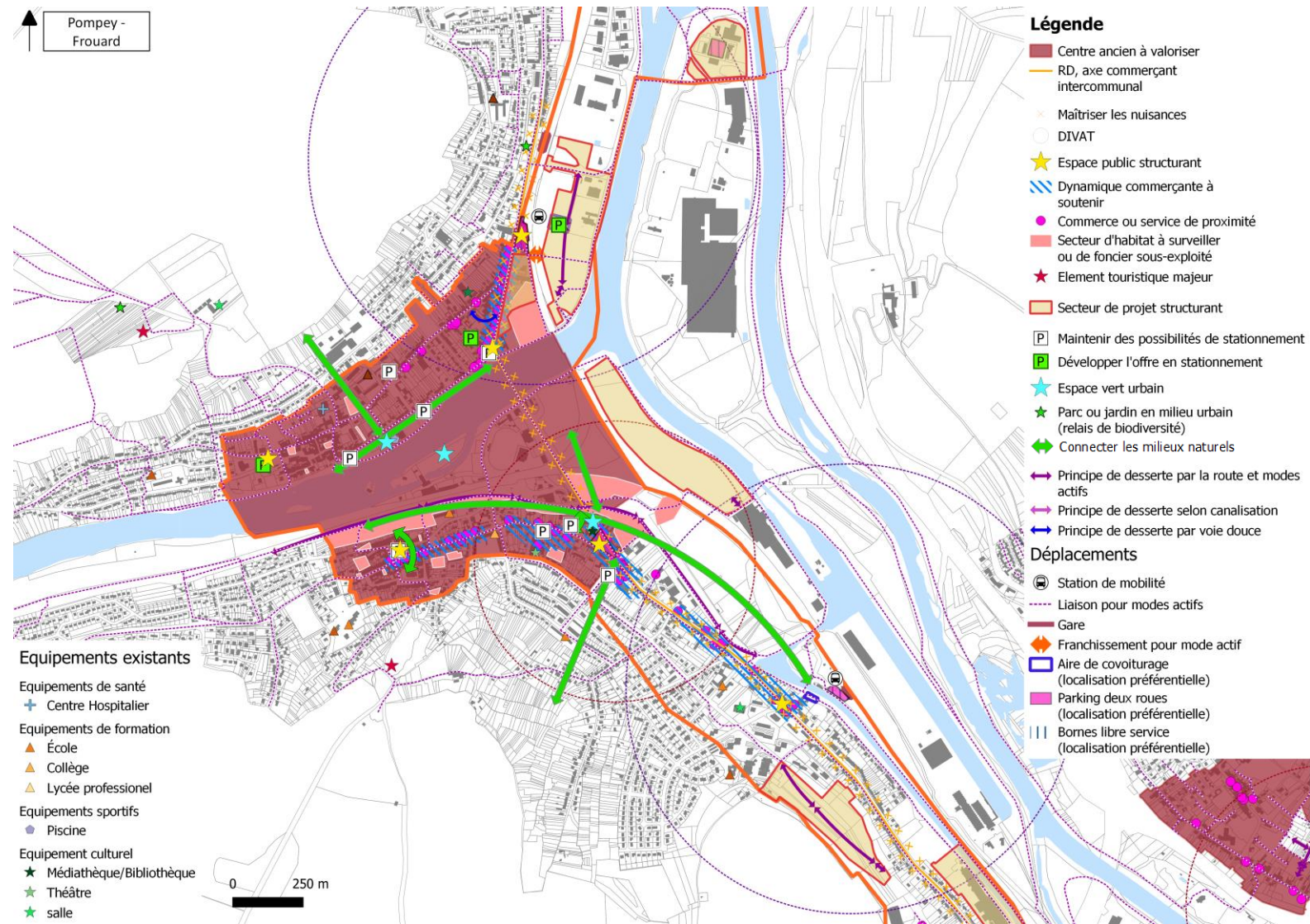
Les usages de l'espace public sont diversifiés d'un moment à l'autre de la semaine ou de l'année :

- en semaine, l'usage de l'espace public peut s'inscrire entre des temps de travail ou d'usage d'un équipement. L'accès à internet peut alors être un moyen de prolonger ces temps sur l'espace public, voire de créer un lieu pour le télétravail.
- le week-end ou lors des temps de repos, l'organisation de l'espace peut permettre l'accueil sécurisé du public pour divers activités : aire de jeux, de loisirs, marché, visite, lieu de rencontre.
- lors de périodes estivales ou festives, l'espace public peut accueillir des festivals ou événements divers.

**Ci-après des stratégies d'aménagements sont indiquées pour chacun des espaces publics et espaces verts identifiés comme participant à conforter les centres-bourgs. Les figurés sont localisés de façon indicative, la localisation précise de chaque élément devra être déterminée au moment de l'aménagement du site. Les figurés n'empêchent pas la réalisation d'autres aménagements qui ne seraient pas indiqués sur les plans ci-après.**

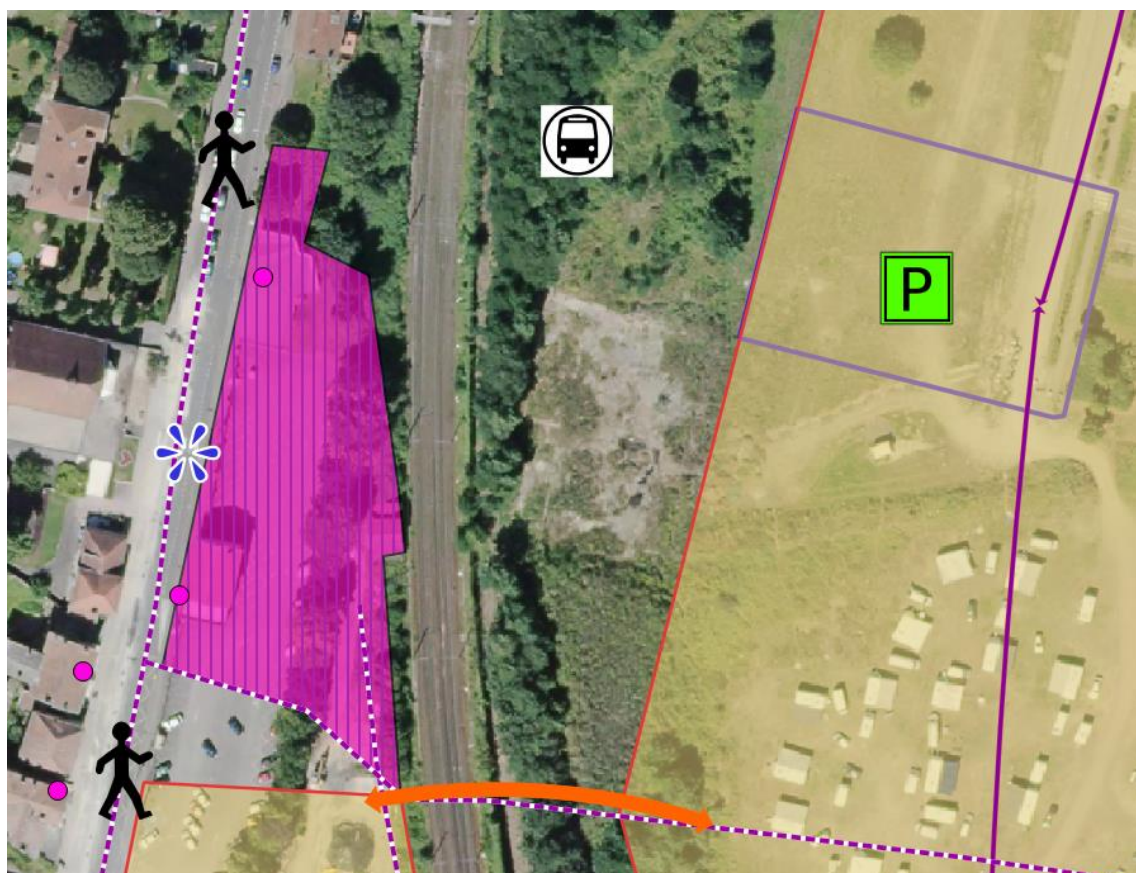
**Les aménagements liés aux déplacements sont indiqués dans leur localisation préférentielle : sont indiqués les espaces où ils pourraient s'implanter préférentiellement, sans qu'ils n'aient à occuper l'ensemble de l'espace indiqué.**

## Pôle urbain central



## Pompey

### Future station of mobility














Actuellement l'espace concerné accueille un parking le long de la RD 657. Ce parking permet l'accès aux commerces existant le long de cet axe.

Cet espace doit gagner en importance avec des aménagements prévus sur le Sud du site Eiffel et entre la RD 657 et la voie ferrée.

Dans ce cadre il doit accueillir la nouvelle station de mobilité à créer autour de la halte ferroviaire qui sera déplacée et une passerelle entre le centre-ville et le site Eiffel. La création d'un parking silo est prévu sur le site Eiffel, ce qui confortera la station de mobilités.

Dans le cadre des OAP communales, sont aussi prévus sur cette place des commerces et des équipements.

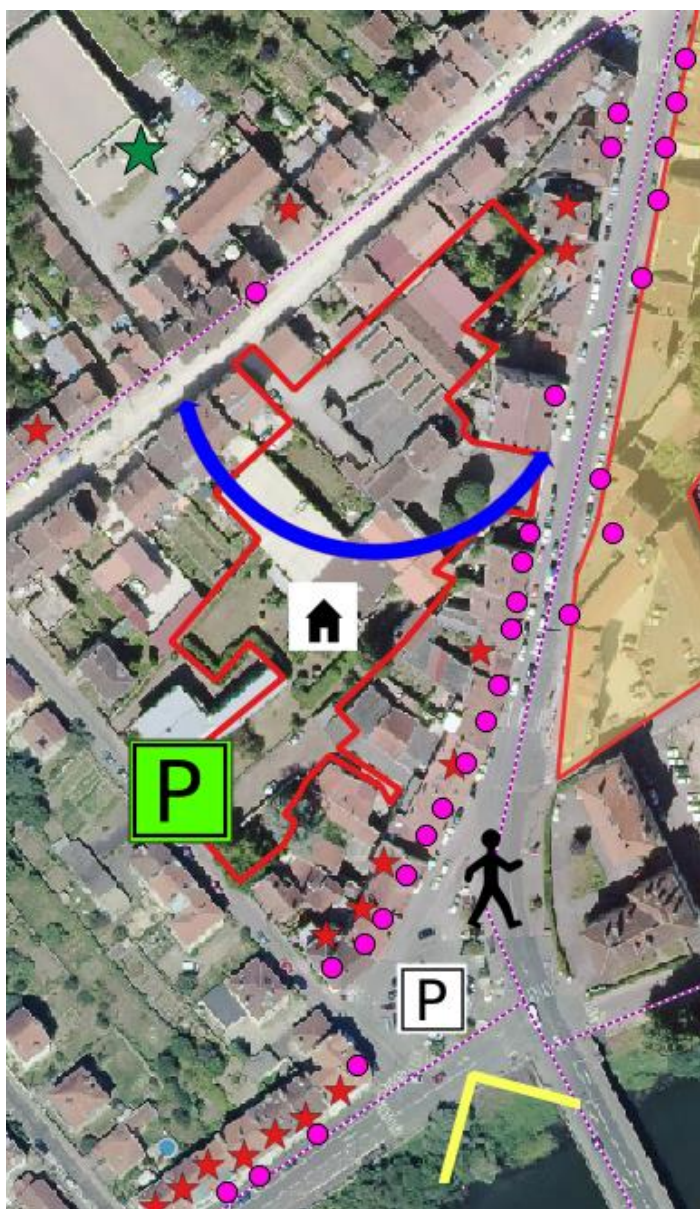
### Légende

-  Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements
-  Point de repère visuel sur une route à circulation dense
-  Liaison pour modes actifs
-  Station de Mobilité
-  Développer l'offre en stationnement
-  Commerce et/ou service de proximité existant
-  Principe de desserte par la route et modes actifs
-  Site de projet structurant
-  Parking deux roues (localisation préférentielle)
-  Bornes libre service (localisation préférentielle)
-  Franchissement pour mode actif

Les aménagements sur cette place devront :

- prévoir les aménagements nécessaires aux modes de déplacements actifs, notamment en termes de stationnement,
- faire de cet espace un point de repère le long de la RD657, et indiquer le passage régulier des piétons.

## Place du 10 Septembre



## Légende

Permettre la création de logements copier



Permettre la création de logements



Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements



Point de vue à conserver ou créer



Principe de desserte par voie douce



Liaison pour modes actifs



Périmètre de restructuration de l'îlot Limon



Maintenir des possibilités de stationnement



Développer l'offre en stationnement



Site de projet structurant



Bâti remarquable

Equipement culturel



Médiathèque/Bibliothèque



Commerce et/ou service de proximité existant

Desservi par le Sub Nord 325 et la le Sit ligne 1, cette place borde la RD 657 et accueille de nombreux commerces. La présence de places de stationnement et le partage de la voirie entre les différents modes de déplacements sont les principaux enjeux sur cette place pour conforter le centre-bourg.

Situé en bord de Moselle, cet espace peut être ouvert sur les espaces en eau.

Le secteur appelé “Îlot Limon” est localisé au Nord de la Place du 10 Septembre. Son aménagement permettra la création de logements, de locaux médicaux et de stationnements.

Les aménagements sur la Place du 10 Septembre devront :

- valoriser la desserte par les transports en commun notamment en facilitant les modes de déplacements actifs,
- réorganiser les places de stationnement pour accéder aux commerces,
- ouvrir l’espace public sur la Moselle et renforcer les liaisons pour modes actifs en direction des berges qui offrent une balade aménagée le long du cours d’eau.





Les aménagements sur l’Îlot Limon devront :

- permettre un passage permanent vers la Rue des Jardins Fleuris,
- compléter l’offre de stationnements de la Place du 10 Septembre,
- accueillir environ 30 logements et des locaux médicaux.

## Place Lohmar



### Légende

-  Permettre la création de logements
-  Bâti remarquable
-  Liaison pour modes actifs
-  Développer l'offre en stationnement

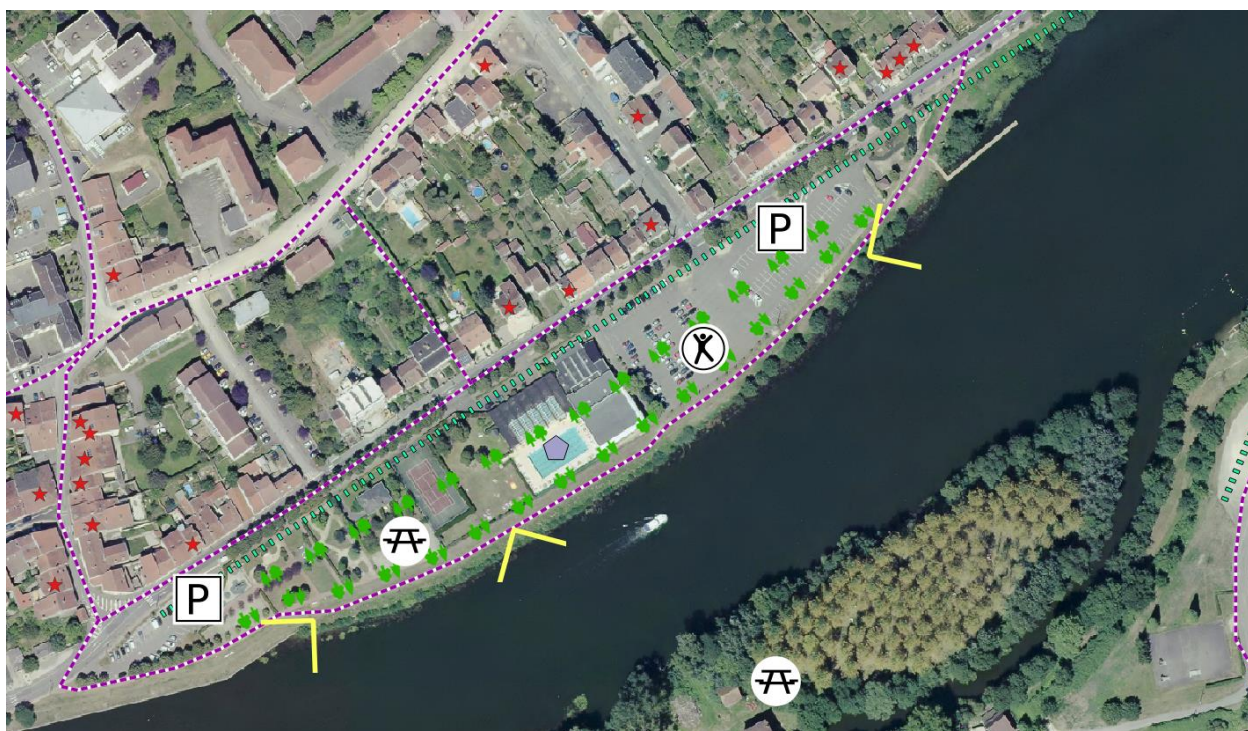
Située en bordure du centre ancien de Pompey, la Place Lohmar participe à la qualité du cadre de vie. Située à proximité de l'écluse de Pompey et des espaces à aménager en bord de Moselle, cette place pourrait s'inscrire dans un réseau de milieux naturels entre les berges de la Moselle, le site du Château de l'Avant-Garde et les équipements de loisirs situés sur le plateau. L'aménagement de la Place Lohmar permettrait

ainsi la connexion entre plusieurs espaces de loisirs d'envergure intercommunale. L'amélioration du cadre de vie induite par les aménagements sur la Place Lohmar confortera l'attractivité du centre ancien.










Les aménagements sur la place devront :

- permettre la création de logements participant à diversifier le parc de logements à Pompey et sur le Bassin,
- assurer des conditions de déplacement et de stationnement sécurisées pour les modes de déplacements actifs,
- inscrire la Place dans le réseau de liaisons pour modes de déplacements actifs,
- prévoir des places de stationnement.

## Quai de Pompey



### Légende

 Accueillir des espaces publics multi-usages	 Maintenir des possibilités de stationnement
 Aménager des espaces de loisirs	 Bâti remarquable
 Aménagement paysager	 Bord à eau urbain d'interface ville/eau
 Point de vue à conserver ou créer	<b>Equipements</b>
 Liaison pour modes actifs	<b>Equipements sportifs</b>
	 Piscine

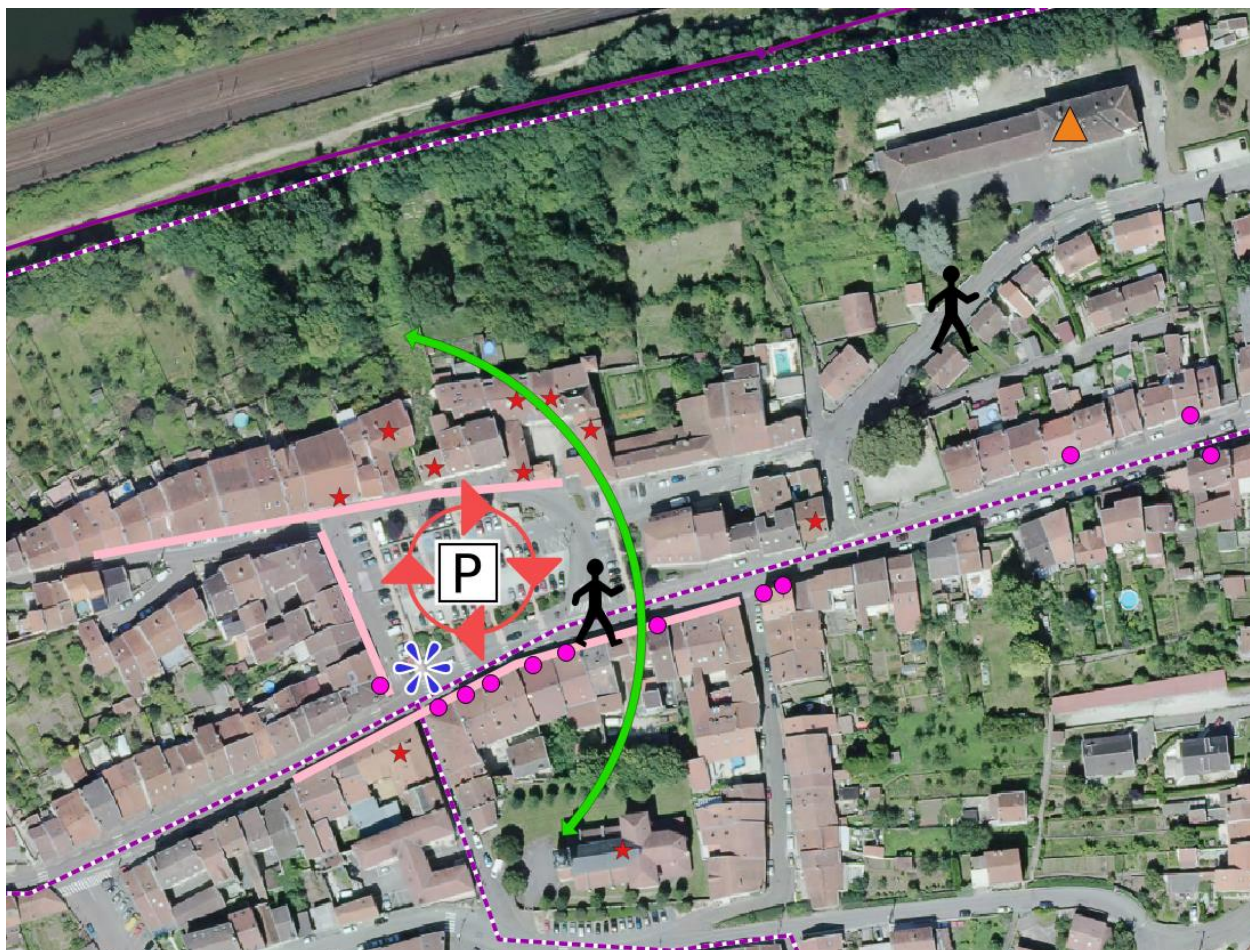
Situé entre l'écluse de Pompey et la halte fluviale, l'aménagement de ce site permettra de mettre en scène ces équipements et la Moselle. En plein cœur du Pôle Urbain Central, le site pourra accueillir un espace vert public et des liaisons pour modes de déplacements actifs.

Les aménagements sur ce site devront permettre :













- des aménagements paysagers et des espaces de loisirs avec des points de vue sur la Moselle et l'écluse,
- des espaces publics multi usages permettant l'accueil d'un marché et d'événements ponctuels,
- des espaces de stationnement et des liaisons pour modes de déplacements actifs.

## Frouard

### Place Nationale



#### Légende

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
|  | Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements |        | Maintenir des possibilités de stationnement              |
|  | Point de repère visuel sur une route à circulation dense                 |        | Commerce et/ou service de proximité                      |
|  | Permettre les déplacements sécurisés de tous les modes de transport      |        | Bâti remarquable   |
|  | Connecter les milieux naturels   |        | Parc ou jardin en milieu urbain (relais de biodiversité) |
|  | Préserver la continuité visuelle des façades                             |        | Bord à eau urbain d'interface ville/eau                  |
|  | Liaison pour modes actifs  | <b>Equipements</b>   |  |
|   |  | Equipements de formation   |  |
|   |  |  École |  |

La Place nationale relie la Rue de l'Hôtel de Ville et la Rue de Liverdun, elle est un lieu de passage entre le centre de Frouard et Liverdun.

Elle est desservie par la ligne de bus 2 du Sit et regroupe des commerces d'usage quotidien: pharmacie, boulangerie, bar tabac presse.

Des accès depuis cette place vers la liaison à aménager sur le tracé de l'ancien canal de Frouard à Liverdun pourraient être créés.

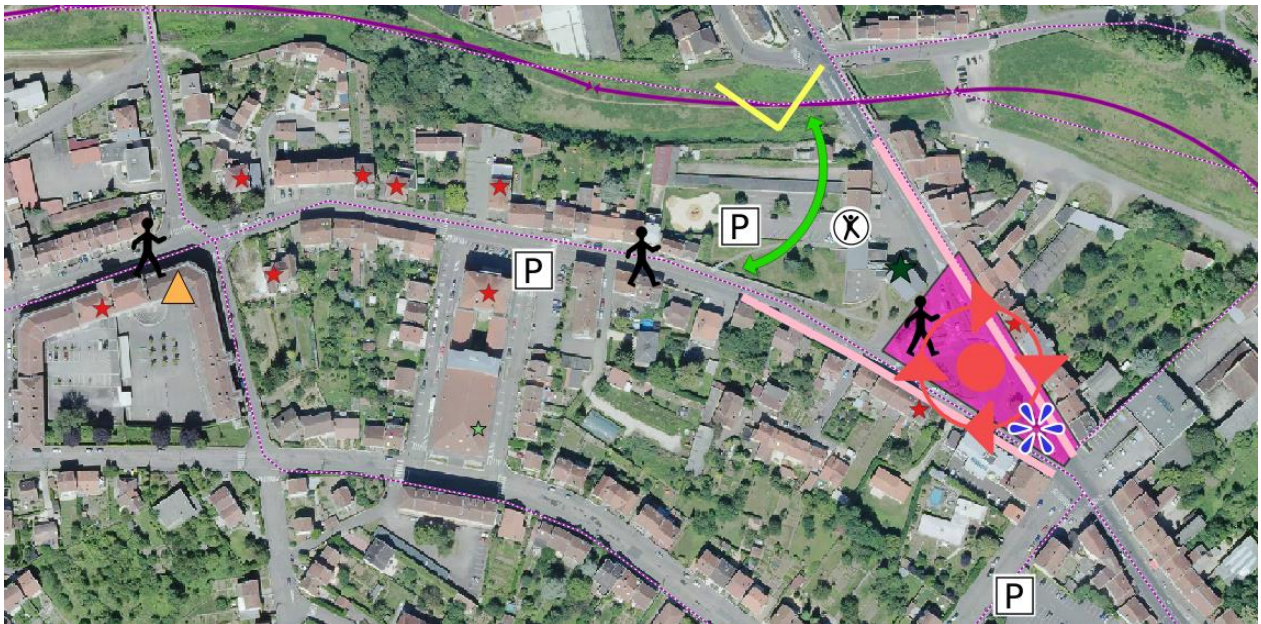
Elle s'inscrit dans l'ensemble architectural de la vieille ville, avec l'église Saint-Jean-Baptiste.



Les aménagements pour cette place doivent :

- assurer des déplacements sécurisés pour tous les modes de déplacements,
- maintenir des possibilités de stationnement,
- préserver la continuité visuelle des façades des constructions affirmant un encadrement visuel de la place,
- maintenir cette place comme point de repère le long de la route vers Liverdun,
- sécuriser les déplacements vers l'école de la Rue Georges Clémenceau,
- connecter les milieux naturels situés à proximité (parc de l'église, boisements sur l'ancien tracé du canal) par des liaisons pour modes de déplacements actifs et des relais de biodiversité
- traiter la place comme appartenant à un ensemble architectural avec les constructions autour de l'église et la Rue du Vieux Château,

## Place Lohmar



### Légende

Permettre la création de logements copier



Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements



Accueillir des espaces publics multi-usages



Point de repère visuel sur une route à circulation dense



Permettre les déplacements sécurisés de tous les modes de transport



Connecter les milieux naturels



Préserver la continuité visuelle des façades



Point de vue à conserver ou créer

----- Liaison pour modes actifs



Maintenir des possibilités de stationnement

■ Parking deux roues (localisation préférée)

Equipements existants

▲ École

Équipement culturel

★ Médiathèque/Bibliothèque

☆ Théâtre

● Commerce et/ou service de proximité existant

La Place Lohmar est le lieu où se divisent les flux de véhicules allant vers Liverdun et vers Pompey. Elle accueille des arrêts de bus identifiés comme station de mobilité dans le PLUi.

Elle regroupe un équipement majeur l'ESPACE 89 (avec Ludo-Médiathèque, BricoLab, École de musique) et des commerces.

Elle s'inscrit en continuité des équipements localisés Rue de l'Hôtel de Ville : le collège Jean Lurçat, la Mairie et le théâtre Gérard Philipe et à proximité immédiate de la maison médicale. Ce pôle d'équipement présente une envergure intercommunale.

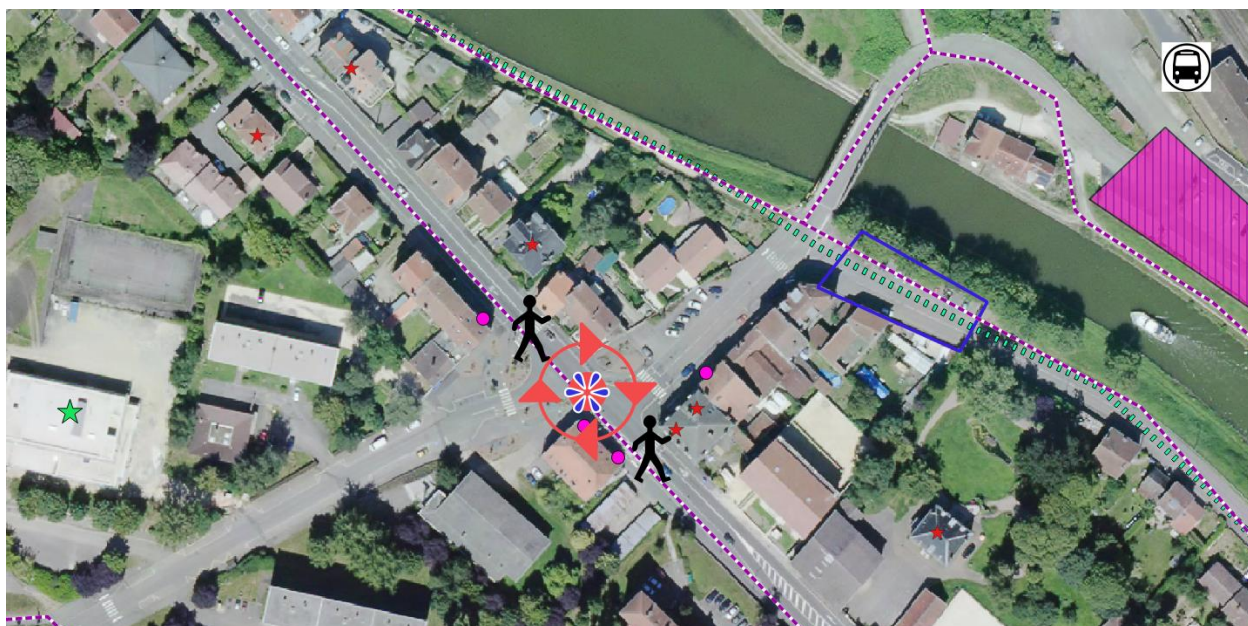
La topographie de la Place, en pente vers la Moselle, rend son aménagement complexe, notamment en termes de lisibilité.

Les aménagements doivent :

















- renforcer la place des liaisons pour les modes de déplacements actifs et accroître la place accordée à ces modes pour conférer un caractère plus urbain à l'espace en diminuant son aspect routier, cela jusqu'au collège Jean Lurçat, voire jusqu'à la Place Nationale,
- si possible ouvrir au maximum la place sur le tracé de l'ancien canal par des liaisons pour mode de déplacements actifs et des relais de biodiversité et en créant un ou plusieurs points de vue,
- anticiper la tenue d'événements ponctuels,

- mettre en valeur la continuité visuelle des façades des constructions affirmant une délimitation visuelle de la place,
- maintenir cette place comme point de repère le long de la RD657.

## Carrefour des Rues de Nancy, Emile Zola et de la Gare



### Légende

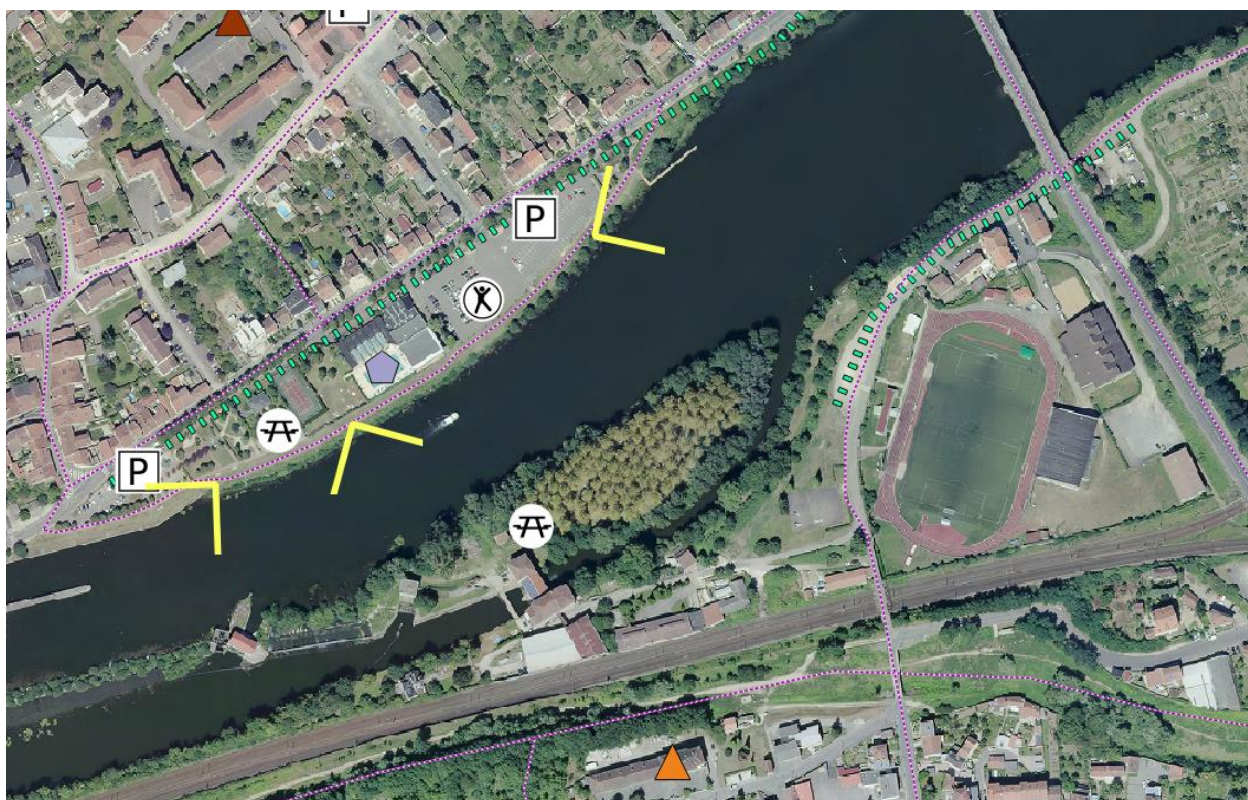
- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|   | Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements |   | Maintenir des possibilités de stationnement        |
|  | Accueillir des espaces publics multi-usages                              |  | Station de mobilité                                |
|  | Point de repère visuel sur une route à circulation dense                 |  | Bornes libre service (localisation préférentielle) |
|  | Permettre les déplacements sécurisés de tous les modes de transport      |  | Aire de covoiturage (localisation préférentielle)  |
|  | Point de vue à conserver   |  | Bâti remarquable                                   |
|  | Commerce et/ou service de proximité                                      |  | Parking deux roues (localisation préférentielle)   |
| <b>Déplacements</b>   |  |  | Equipement culturel                                |
|  | Liaison pour modes actifs  |  | salle  |
|   |  |  | Bord à eau urbain d'interface ville/eau            |

Ce carrefour fait le lien entre la gare, les commerces de la Rue de Nancy, et au-delà l'Espace de l'Ermitage (salle multi-activités), l'ensemble d'habitat collectif et le site de projet de création de logements de la Croix des Hussards.

L'enjeu principal pour ce carrefour est le partage multimodal et sécurisé de la voirie.

Les aménagements de voirie et l'éclairage publics devront faire de cet espace un point de repère le long de la RD657, indiquant le passage régulier des piétons.

## Île du Moulin



## Légende

⌘ Aménager des espaces de loisirs

🌿 Aménagement paysager

👉 Point de vue à conserver

--- Liaison pour modes actifs

🌿 Bord à eau urbain d'interface ville/eau

⌘ Accueillir des espaces publics multi-usages

Ⓟ Maintenir des possibilités de stationnement

★ Bâti remarquable

## Equipements

Equipements de formation

▲ École

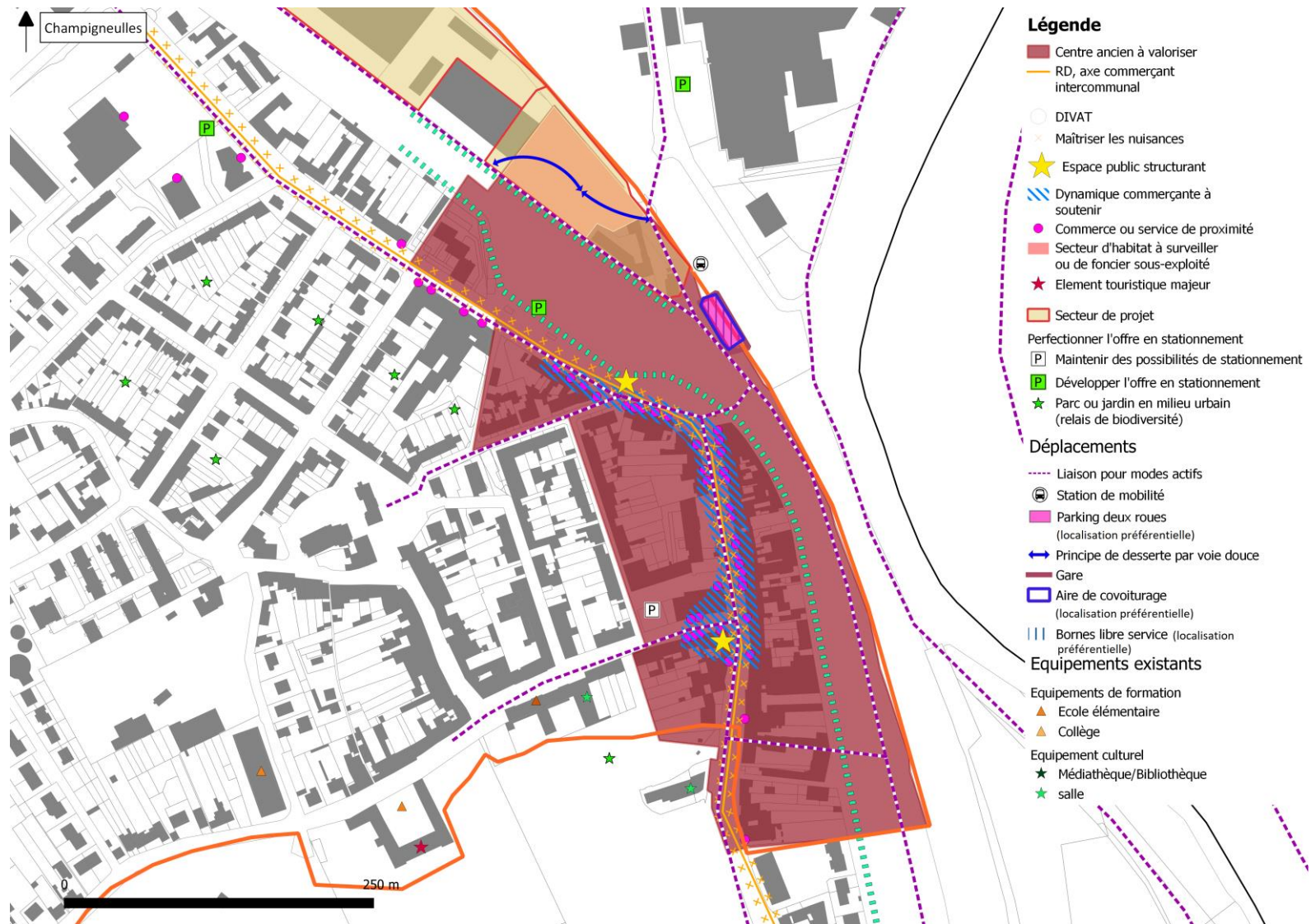
Equipements sportifs

⬢ Piscine

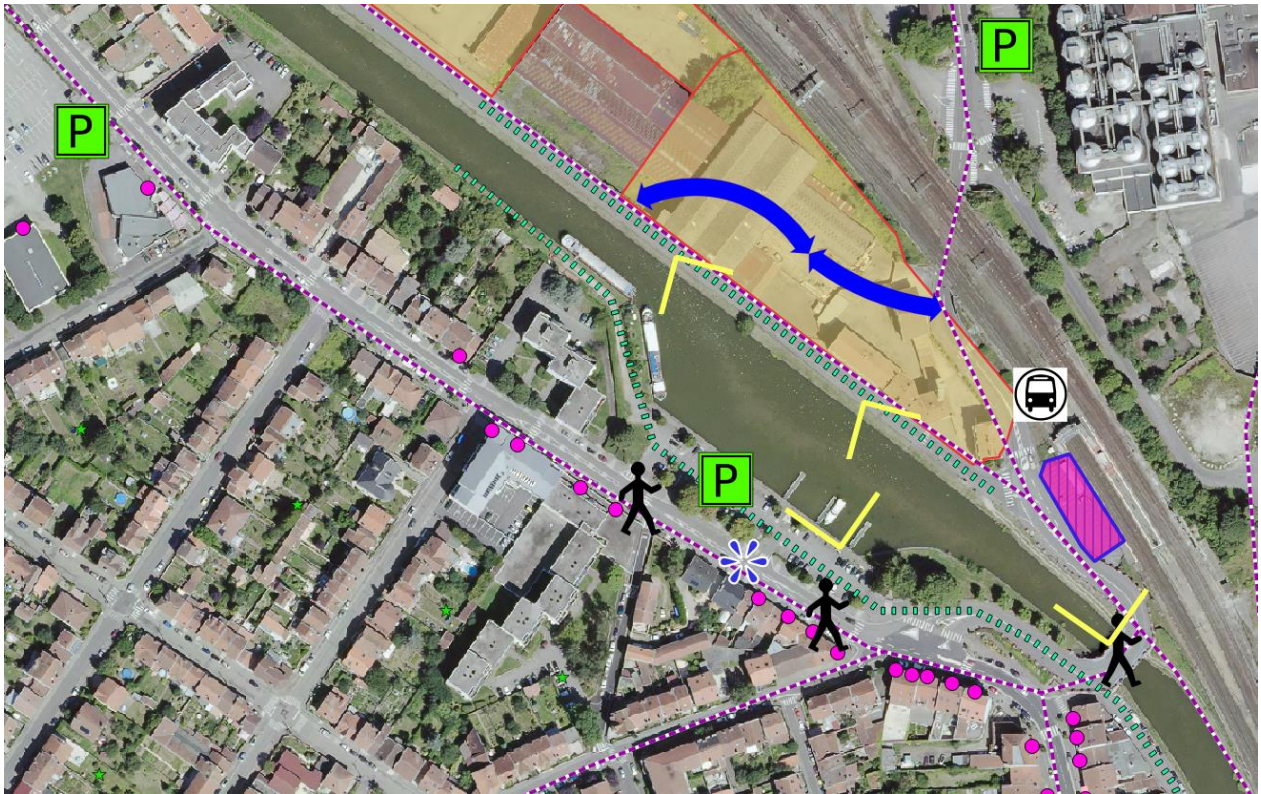
Le site de l'Île-du-Moulin accueille des équipements en lien avec l'écluse sur la Moselle, une centrale électrique, ainsi qu'un moulin, patrimoine remarquable lié à l'eau.

Ce site est localisé à proximité du centre de Frouard et des équipements sportifs. Il pourrait être valorisé pour des activités touristiques et, ou de loisirs en lien avec l'eau.















## Champigneulles



## Carrefour des rues de Frouard, de Nancy, de Verdun et Gabriel Bour - Parking de la gare et place de la Rue du Canal à créer - Quais du canal



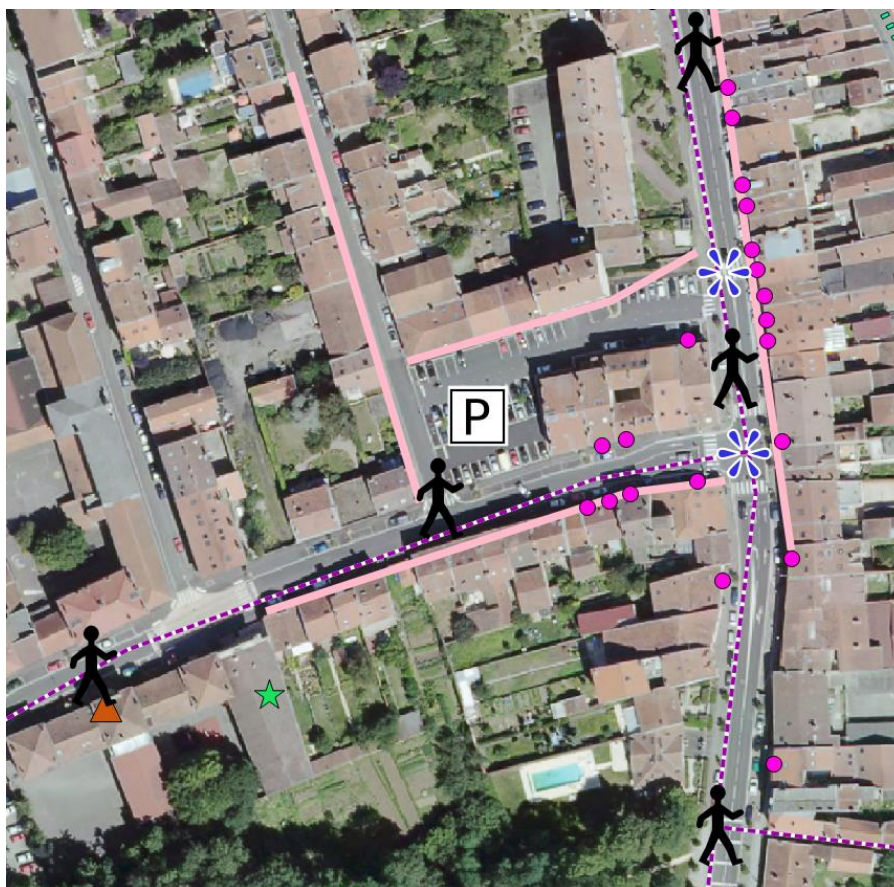
### Légende

	Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements		Développer l'offre en stationnement
	Point de repère visuel sur une route à circulation dense		Commerce et/ou service de proximité
	Point de vue à conserver ou à créer	<b>Déplacements</b>	
	Liaison pour modes actifs		Station de Mobilité
	Parc ou jardin en milieu urbain (relais de biodiversité)		Principe de desserte par voie douce
	Bord à eau urbain d'interface ville/eau		Site de projet
			Aire de covoiturage (localisation préférentielle)
			Parking deux roues (localisation préférentielle)
			Bornes libre service (localisation préférentielle)

Les aménagements devront :

- valoriser la proximité entre le centre-ville, la gare, la halte routière et la halte fluviale. Pour cela sécuriser les déplacements pour modes actifs pour la traversée du canal et le long de la RD 657, permettre une bonne lisibilité de l'espace,
- inscrire ces espaces dans le réseau de liaisons pour modes de déplacements actifs vers les espaces de stationnement existant ou à développer aux alentours,
- créer des promenades le long du canal,
- par des aménagements paysagers et l'éclairage public mettre en valeur la vue sur le canal et le linéaire commerçant,
- permettre grâce au mobilier urbain une vocation de loisir et, ou de détente.

## Place Antoine Trampitsch



## Légende



Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements



Point de repère visuel sur une route à circulation dense



Préserver la continuité visuelle des façades



Liaison pour modes actifs



Commerce et/ou service de proximité

Équipement culturel

★ salle des fêtes



Maintenir des possibilités de stationnement



Développer l'offre en stationnement



École

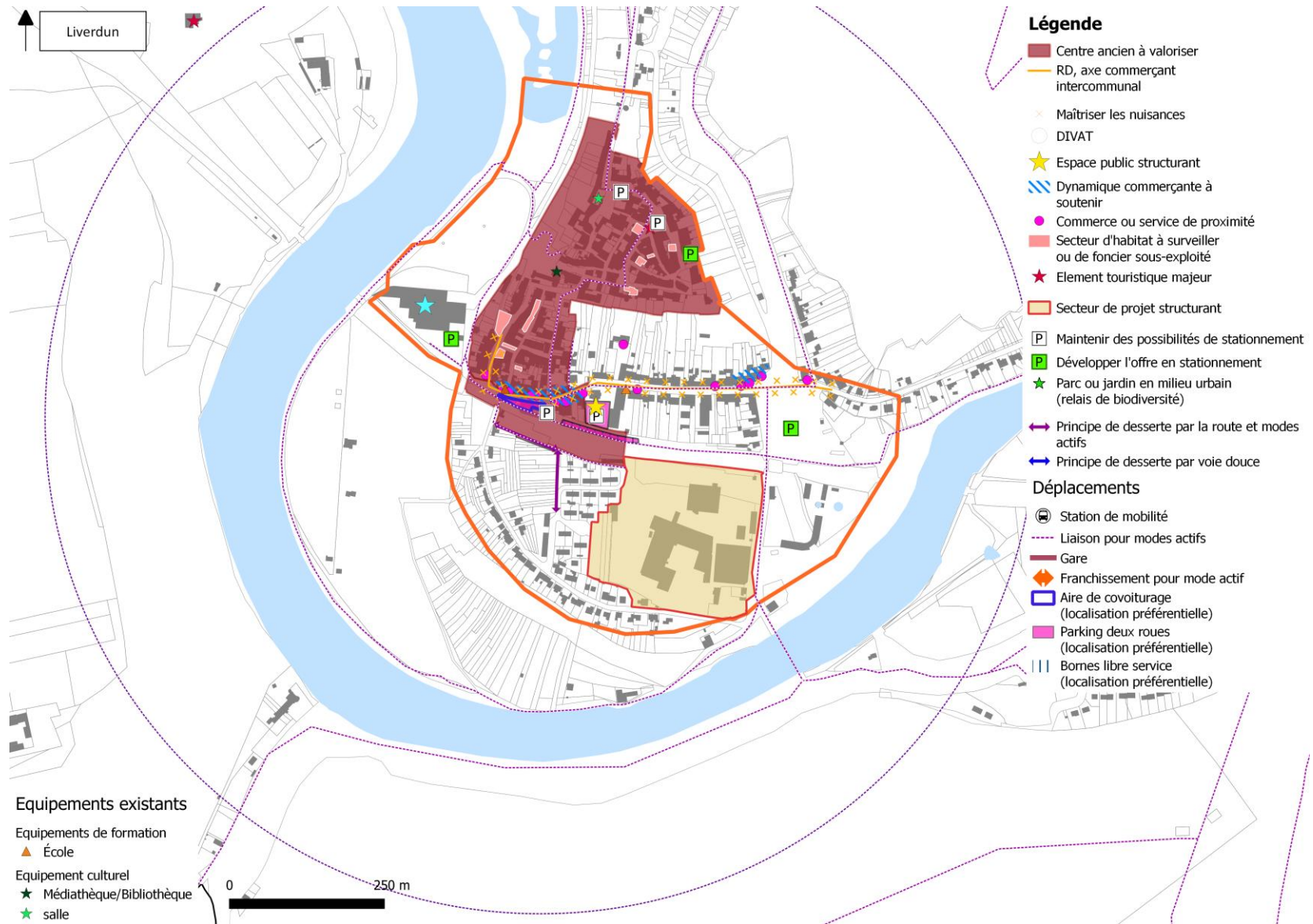
Cette place fait le lien entre la RD 657 où se concentrent les commerces, des équipements (écoles, salle des fêtes) et le site remarquable du château et de son parc.

Le fonctionnement de ces commerces, services et équipements nécessite le maintien et la création de places de stationnement. Les aménagements de voirie devront permettre des déplacements pour les modes actifs sécurisés depuis les espaces de stationnement vers les commerces, services, équipements, le parc du château et les bords du canal.

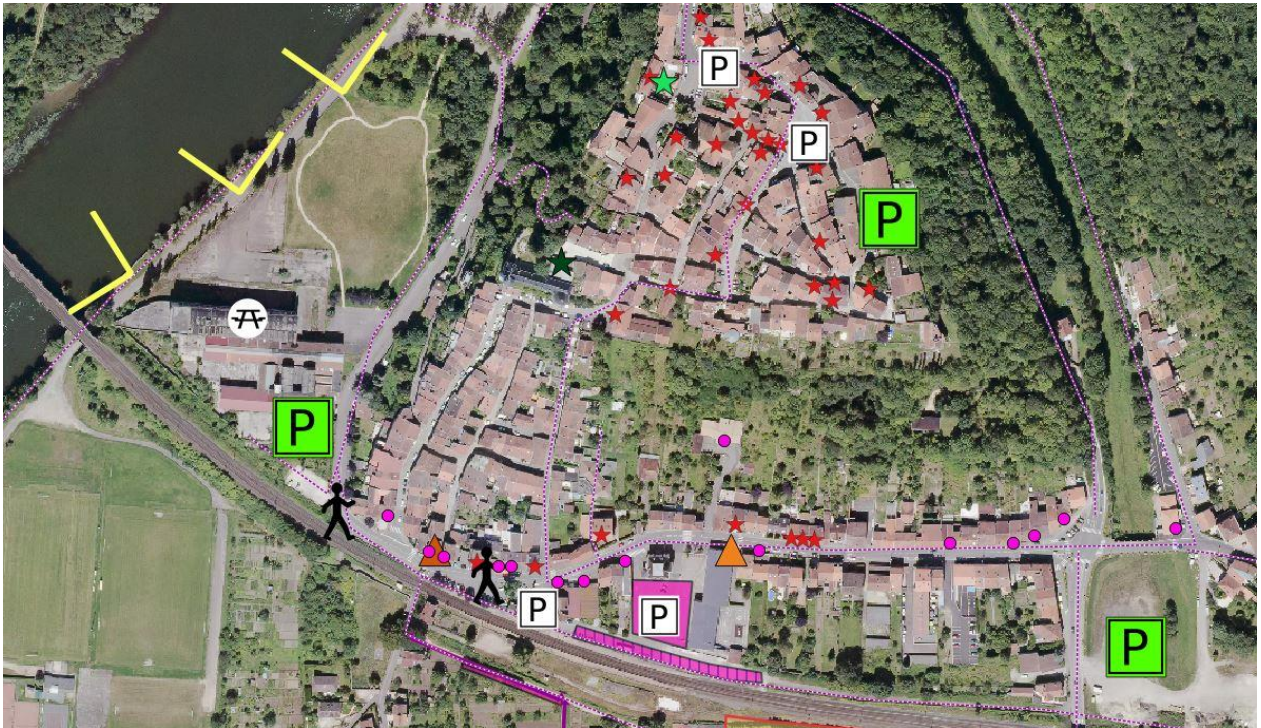
L'éclairage public et les aménagements de voirie devront faire du carrefour entre la Rue de Nancy et la Rue Philippe Martin un point de repère sur la RD 657 et mettre en valeur la continuité visuelle des façades sur la place Trampitsch.



















# Liverdun



## Place François Mitterrand, site Lerebourg et Maladrerie



### Légende

	Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements		Site de projet
	Aménager des espaces de loisirs		Déplacements (localisation préférentielle)
	Point de vue à conserver		Aire de covoiturage
	Liaison pour modes actifs		Parking deux roues
	Maintenir des possibilités de stationnement		Bornes libre service
	Développer l'offre en stationnement		Equipements
	Commerce et/ou service de proximité existant		Equipements de formation
	Bâti remarquable		École
			Equipements culturels
			★ Médiathèque/Bibliothèque
			★ Office du tourisme

Localisée entre la gare, la Mairie et l'école Georges Brassens, la Place François Mitterrand accueille des places de stationnement.

Située à proximité de la Rue de la Gare et des commerces qui la bordent, elle reste préservée des flux de véhicules.

Les places de stationnement qu'elle accueille sont nécessaires pour l'accès au centre-bourg. Elles sont complétées par les stationnements existant le long de la voie ferrée et sur la Place de la Gare. Le site Lerebourg et la Maladrerie pourraient être mobilisés dans ce sens.

L'ensemble constitué depuis la Place François Mitterrand jusqu'au site Lerebourg constitue le lien entre la cité médiévale, le centre-ville avec les équipements et les commerces et la boucle de la Moselle qui rassemble la halte fluviale, le camping de la Moselle et des espaces de loisirs. Le lien entre ces espaces constitue un atout à conforter pour le développement des activités touristiques.

Les aménagements sur la Place François Mitterrand devront :

- permettre des modes de déplacements actifs sécurisés,
- maintenir la vocation de parking,
- prévoir des aménagements pour le stationnement nécessaire aux modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel du véhicule motorisé.

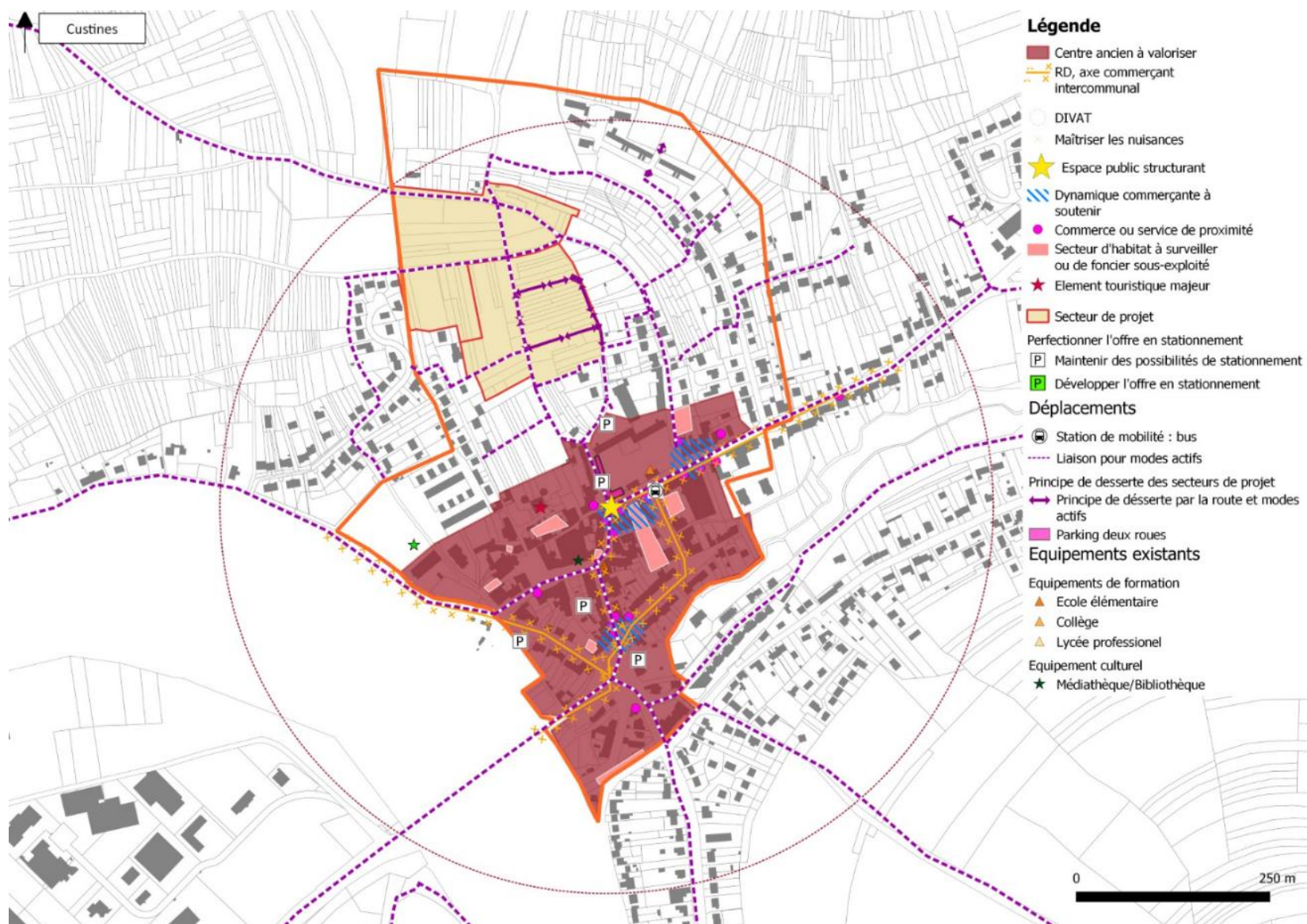
Les aménagements pour le site Lerebourg devront, tenant compte du risque d'inondation :

- permettre un accès aux aménagements de loisirs existants et aux berges de la Moselle,
- compléter les équipements de loisirs existant avec des espaces ouverts au public,
- apporter une offre de place de stationnement complémentaire à celle située à proximité de la gare avec éventuellement un parking réservé au covoiturage,
- ouvrir une perspective paysagère sur la Moselle.

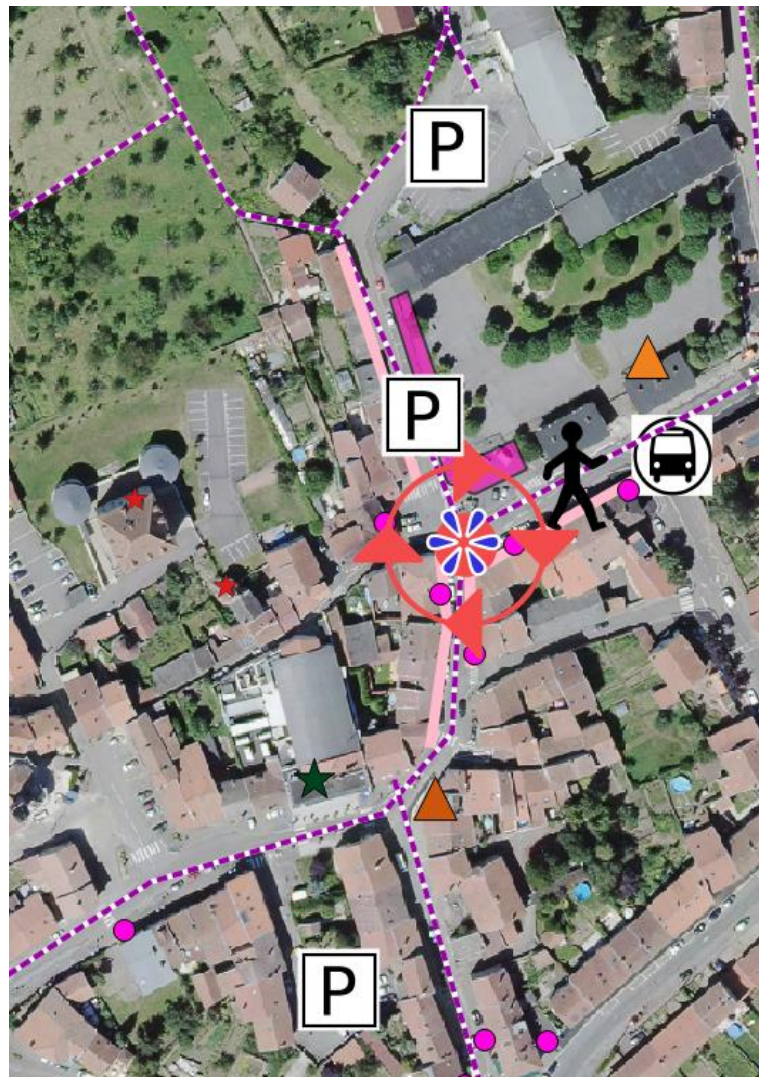
Les aménagements sur les voies de déplacements desservant les sites devront :

- permettre des modes de déplacements actifs sécurisés le long de la Rue de la Gare, jusqu'au site Lerebourg et sur la Place de la Gare,
- permettre des déplacements piétons sécurisés entre la gare et la Maladrerie qui pourrait devenir un espace de stationnement et de covoiturage.













## Custines



## Carrefour Rue du Général Leclerc / Rue Antoine Julien



## Légende

	Indiquer le passage régulier des piétons et sécuriser leurs déplacements		Bâti remarquable
	Point de repère visuel sur une route à circulation dense	<b>Déplacements</b>	
	Permettre les déplacements sécurisés de tous les modes de transport		Station de Mobilité
	Préserver la continuité visuelle des façades		Parking deux roues (localisation préférentielle)
	Liaison pour modes actifs	<b>Equipements existants</b>	
	Maintenir des possibilités de stationnement	<b>Equipements de formation</b>	
	Commerce et/ou service de proximité existant		École
		<b>Équipement culturel</b>	
			Médiathèque/Bibliothèque

Ce carrefour occupe une place centrale dans le centre-bourg de Custines, il est appelé à accueillir davantage de flux de déplacements une fois réalisé le regroupement des équipements scolaires et la construction des habitations prévues sur le site Deriste. La création de la résidence sénior au Nord du site Deriste confortera le pôle d'équipements qui sera constitué avec le regroupement des équipements scolaires.

Le centre-bourg de Custines rassemble plusieurs petits espaces de stationnement, dont ceux présents sur le carrefour entre la Rue du Général Leclerc et la Rue Antoine Julien. Ces espaces de stationnement se complètent et sont à préserver autant que nécessaire.

Ce carrefour n'offre pas d'espaces libres suffisants pour créer des lieux de vie, sauf à pouvoir envisager l'ouverture de la cour de l'école et l'utilisation des espaces de stationnement pour l'accueil d'événements ponctuels. Les aménagements de voirie pourront anticiper ces usages différenciés. La préservation de la continuité visuelle des façades des constructions permettra de maintenir le caractère architectural de cet espace.

L'enjeu principal pour cette place est le partage multimodal et sécurisé de la voirie, avec l'aménagement d'espaces destinés aux modes de déplacements alternatifs au véhicule particulier motorisé (déplacements et stationnement).

Les aménagements de voirie et l'éclairage publics devront faire de cet espace un point de repère le long de la Rue du Général Leclerc.

## 4.3 Accompagner l'adaptation de l'offre en locaux et habitations aux besoins actuels et prévenir leur dégradation

---

L'évolution et l'adaptation du bâti des centres-bourgs aux besoins actuels constituent un fil rouge dans lequel doivent s'inscrire toutes les opérations dans ces secteurs. L'objectif est de rendre attractive l'offre d'habitat et de commerces des centre-bourgs.

Pour cela :

- **La préservation du patrimoine** (bâtiment remarquable, cité ouvrière...) doit être envisagée quand elle est opportune,
- **Le remembrement** également afin de fluidifier la circulation ou d'apporter plus d'espace aux bâtiments existants.

**Pour atteindre ces objectifs, le Bassin de Pompey développe des actions et des outils complémentaires au PLUI afin :**

- d'encourager les évolutions et l'adaptation de l'habitat et du commerce,
- de limiter la dégradation de ces espaces.

Ces outils pourront être propres à chaque politique sectorielle (FISAC pour le commerce..., OPAH-RU pour l'habitat, permis de louer ou autorisation de diviser...) ou envisagés globalement au travers d'une aide à la rénovation de façade, d'une Opération de Revitalisation Territoriale ou tout autre outil pouvant être développé par la suite.

## 5. Valoriser les atouts environnementaux

Le territoire bénéficie d'importants espaces naturels qui contribuent à la qualité du cadre de vie et au développement du tourisme. Au sein de la trame urbaine, la présence de jardins, jardins familiaux et de vergers, permet de garantir le renforcement et la valorisation d'**une nature en ville déjà présente**.

Plusieurs objectifs :

- **Améliorer le cadre de vie** : les espaces de nature sont des espaces de respiration au sein de la trame urbaine et participent à son attrait touristique et résidentiel
- **Développer la biodiversité** : ces espaces doivent être mis en réseau pour développer des corridors et refuges, et ainsi permettre le renouvellement des espèces et un renforcement de la biodiversité
- **Assurer le bien-être et la santé** des habitants

Les continuités écologiques et paysagères seront mises en valeur par :

- L'intégration du végétal dans les projets urbains,
- La requalification d'espaces publics, notamment l'aménagement d'espaces verts urbains,
- Le prolongement des espaces naturels dans l'espace urbanisé avec la nature en ville et les liaisons pour modes de déplacements actifs,
- La protection des espaces naturels dans le plan de zonage (jardins, vergers, arbres remarquables, etc).

Orientations pour les espaces verts urbains à aménager et pour la connexion des milieux naturels (voir cartes ci-après) :

- Assurer les continuités végétales et écologiques de la rue vers les cœurs d'îlot
- Végétaliser des espaces en confortant l'existant et en développant la biodiversité
  - Développer et conforter la trame éco-paysagère existante
  - Les continuités végétales créées développeront différents espaces et différents usages : déplacements doux, faune
  - Les structures arborées existantes seront si possible préservées et prolongées
  - La composition multi strate (arborée, arbustive, herbacée) sera privilégiée afin de développer la biodiversité
  - Développer la qualité naturelle des plantations en veillant à une diversification (arbres, pelouses, etc)
- Intégrer les cheminements dans la trame végétale
  - Accompagner par des plantations structurantes les cheminements doux
  - Privilégier les revêtements perméables
  - Assurer une gestion de l'éclairage compatible avec l'avifaune



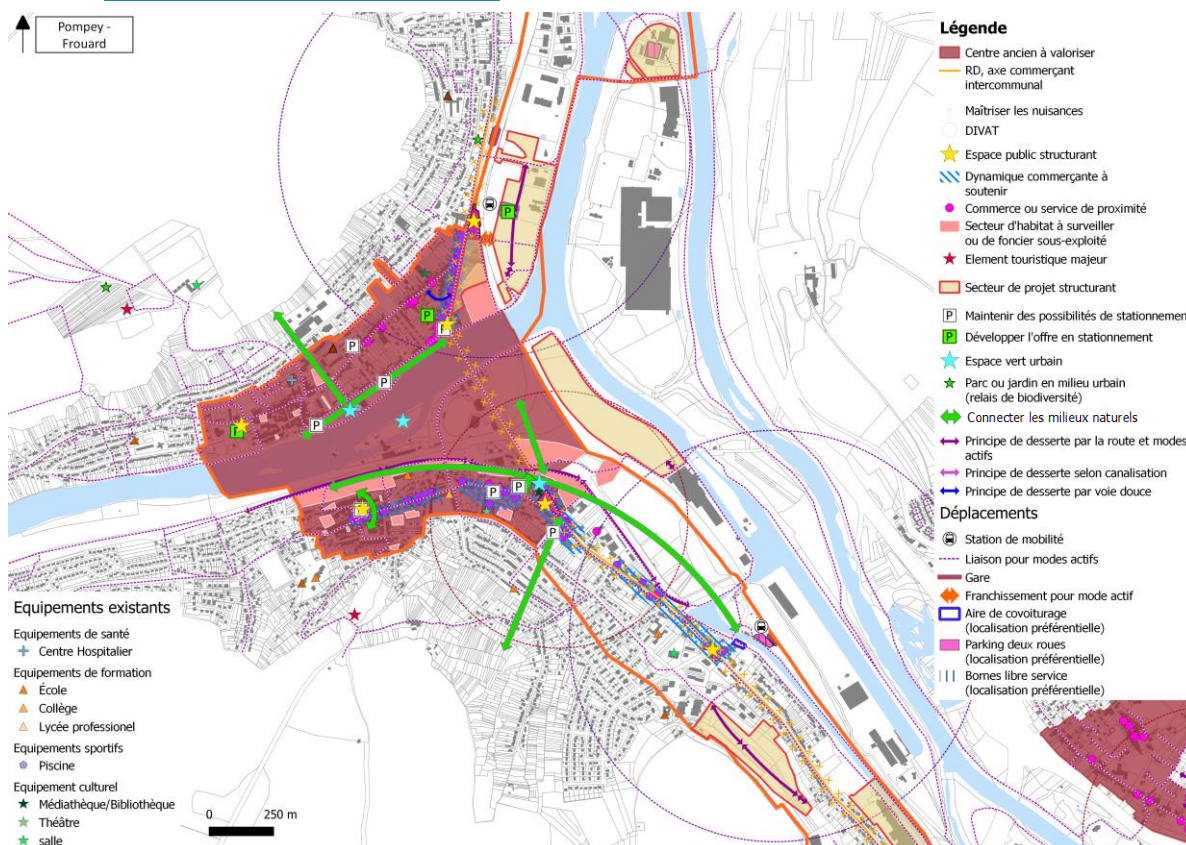
**Strate arborée** de petit développement : 7 à 15 m  
Strate arborée de grand développement : > 15 m

**Strate arbustive** haute : 2 à 7 m  
Strate arbustive basse : 0,3 à 2m

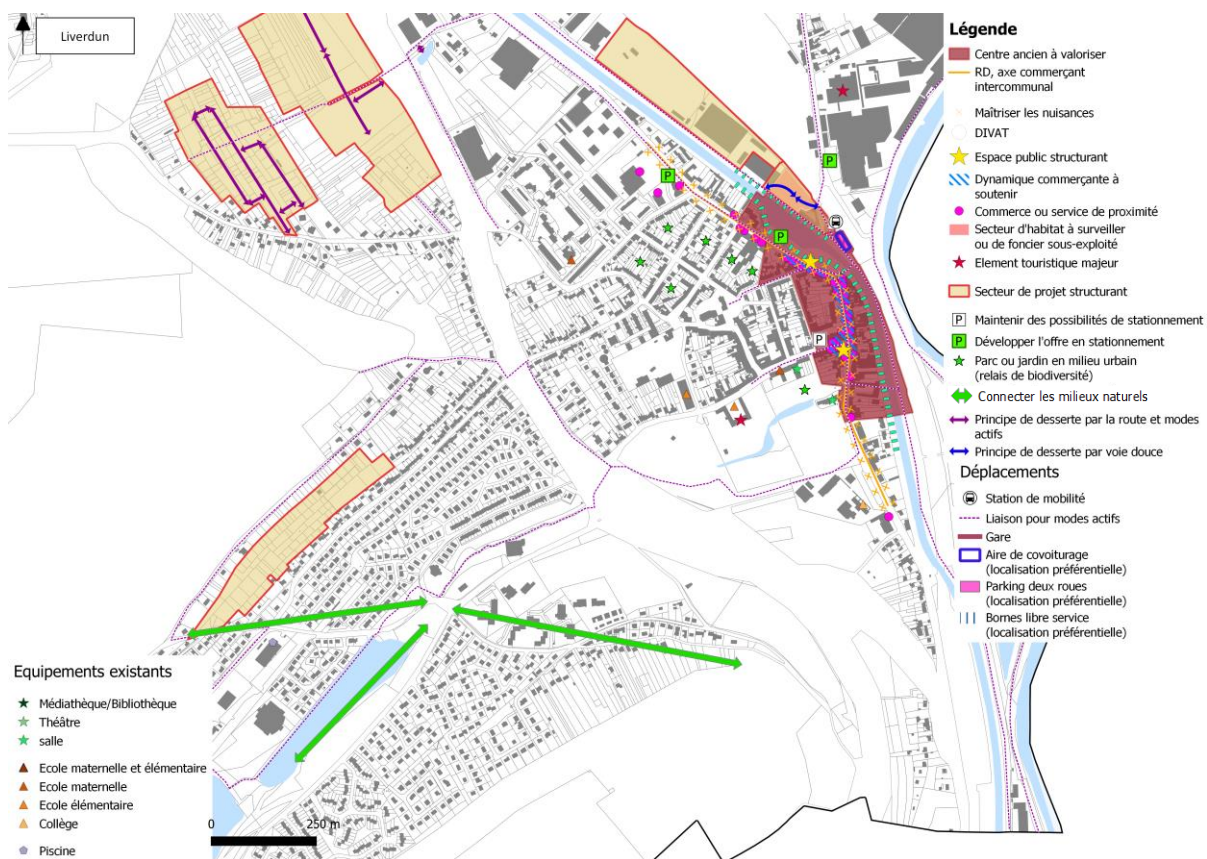
**Strate herbacée** : plantes jusqu'à 1,5 m de hauteur : vivaces (pérennes), annuelles et bisannuelles (durée de vie respectives de 1 et 2 ans, graminées, plantes potagères et aromatiques, couvre-sol (qui pousse en s'étalant sur le sol et non en hauteur)...



## Le Parc central urbain



## Le vallon de Bellefontaine



## La Boucle de la Moselle

