

CONTRIBUTION AU DEBAT

SUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

DANS L'AGGLOMERATION NANCEIENNE

*Réalisée par l'association **EDEN***

*Ce dossier est le fruit d'un travail mené de juin 2002 à janvier 2003 par le groupe **EDEN VéloCité**. Il se veut à la fois une contribution au débat sur les aménagements cyclables dans l'agglomération nancéienne et un outil de travail au service des citoyens, des usagers, des associations, des élus et des techniciens. Nous espérons donc à la fois qu'il nourrira et stimulera ce débat, et qu'il contribuera à améliorer les conditions de déplacement dans l'agglomération.*

EDEN



Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéen
Association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement
MJC Lillebonne 14 rue du Cheval Blanc 54000 NANCY
Tél . : 03 83 27 29 02
Site Internet : <http://as.eden.free.fr>
E-mail : as.eden@free.fr

SOMMAIRE

- Introduction		p. 3
- Généralités concernant les aménagements cyclables		p. 6
- Les coupures au sein de l'agglomération		p. 8
▪ Généralités	p. 8	
▪ La Meurthe	p. 12	
▪ Le Canal de la Marne au Rhin	p. 14	
▪ La voie ferrée Metz – Nancy – Strasbourg	p. 16	
- Les communes de la rive droite de la Meurthe		p. 20
▪ Généralités	p. 20	
▪ Malzéville	p. 20	
▪ Saint-Max	p. 23	
▪ Dommartemont	p. 24	
▪ Essey-lès-Nancy	p. 24	
▪ Seichamps	p. 26	
▪ Pulnoy	p. 27	
▪ Saulxures-devant-Nancy	p. 28	
▪ Tomblaine	p. 29	
▪ Art/Meurthe	p. 30	
▪ Les coteaux du plateau de Malzéville	p. 31	
- Le secteur entre Meurthe et Canal		p. 33
- Nancy		p. 34
- La première périphérie de Nancy		p. 49
▪ Généralités	p. 49	
▪ Maxéville	p. 49	
▪ Laxou	p. 51	
▪ Villers-lès-Nancy	p. 53	
▪ Vandœuvre-lès-Nancy	p. 55	
- Les quartiers situés sur le plateau de Haye et Brabois		p. 61
- La périphérie sud – ouest de l'agglomération		p. 65
▪ Généralités	p. 65	
▪ Jarville-la-Malgrange	p. 65	
▪ Laneuveville-devant-Nancy	p. 67	
▪ Heillecourt	p. 69	
▪ Houdemont	p. 70	
▪ Ludres	p. 71	
▪ Fléville	p. 73	
- Les relations entre l'agglomération et son bassin de vie – le SCOT		p. 74
- La prise en compte du vélo dans les nouveaux projets d'urbanisme		p. 80

INTRODUCTION

Pendant 8 mois EDEN VéloCité a fait un travail de reconnaissance des aménagements cyclables existants, de ceux projetés par la Communauté Urbaine du Grand Nancy, et de ceux qui seraient souhaitables pour un réel développement des déplacements cyclables dans l'agglomération nancéienne. Ce travail fait suite à la réunion de concertation organisée le 5 mai dernier par la Communauté Urbaine et veut prendre place dans un dialogue avec les pouvoirs publics, les autres associations et les usagers et habitants de l'agglomération. Ce travail est également l'inventaire le plus complet effectué à l'heure actuelle dans l'agglomération, complété par des propositions, ce qui démontre s'il est besoin que les associations peuvent être un partenaire majeur dans un dialogue sur l'avenir du Grand Nancy.

Ce travail, centré sur le vélo, est en fait au carrefour d'au moins cinq dimensions :

- Les relations de l'agglomération avec son environnement : le réseau cyclable de l'agglomération doit prendre en compte les relations cyclables de proximité avec son environnement immédiat, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou pour le loisir, les itinéraires de longue distance (ainsi la Véloroute Charles le Téméraire, dont la partie lorraine est inscrite au Contrat de plan Etat – Région), et la place de l'intermodalité, principalement transports en commun + vélo. Cette dimension est à prendre en compte dans le cadre du SCOT (Schéma de Cohérence et d'Orientation Territorial).
- L'aménagement du territoire dans l'agglomération, en prenant en compte trois éléments principaux :
 - Les communes périphériques se sont développées selon la logique qui prévalait à l'époque du tout automobile : les relations de proximité ont été souvent négligées, l'éloignement des lieux de travail, de consommation et de loisir, la difficulté de mettre en place des transports en commun compte-tenu de la dispersion géographique rendent la population captive de l'automobile pour ses déplacements ; le développement des relations de proximité, la revitalisation des centres des communes périphériques, la définition de sous-ensembles cohérents à l'intérieur de l'agglomération sont nécessaires pour inverser cette tendance au tout automobile et entrer dans une logique de développement durable.
 - Le zonage séparant lieux d'habitation, lieux de travail et lieux de consommation participe aussi de cette logique fondée sur les déplacements automobiles ; si une réflexion urbanistique est nécessaire pour recréer un véritable tissu urbain mixant les différents types d'activité, il est également possible à plus court terme de concevoir et de mettre en place des plans de déplacement de zone incluant transports en commun, vélo, covoiturage, et dans ce cadre de relier les différentes zones d'activité au réseau cyclable d'agglomération, ce qui est jusqu'à présent souvent négligé, de manière à faciliter les déplacements cyclistes domicile – travail.
 - Avec l'augmentation de la circulation automobile et des besoins en stationnement, le tissu urbain tend à prendre un aspect indifférencié qui nuit aux relations de proximité ; il est donc nécessaire de recréer des éléments de centralité à l'échelle des quartiers ou des communes, autour desquels puissent se renouer des liens sociaux, en s'appuyant sur les centres anciens et nouveaux des communes, les regroupements de commerces, les places, les monuments, certains lieux d'activité ; il est également nécessaire de différencier les rues en voiries de transit, permettant la communication entre les grandes entités de l'agglomération et avec l'extérieur, les voiries artérielles, desservant un quartier ou une commune, et les voiries de desserte servant prioritairement d'accès aux habitations ou lieux d'activité les bordant ; la limitation de la vitesse à 30 km/h sur les voiries de desserte doit être la règle, pour la sécurité et le confort des riverains ; elle peut également être envisagée sur certaines voiries artérielles, en fonction des lieux qu'elles traversent ou pour dissuader leur utilisation pour le transit, ainsi que sur certains segments des voiries de transit pour préserver les continuités, notamment piétonnes, et ainsi éviter l'effet de coupure généré par les grands axes à l'intérieur du tissu urbain. Il est enfin nécessaire d'assurer par des aménagements adaptés les continuités piétonnes et cyclables et de favoriser la traversée des éléments de coupure que sont les grands axes, les voies ferrées, les voies d'eaux, etc...
- Les évolutions du tissu urbain (création de nouvelles zones urbanisées, changement d'affectation d'une zone existante), qui vont générer de nouveaux déplacements, et éventuellement changer le rôle de certaines voiries, et qu'il s'agit d'anticiper ; la place du vélo doit être systématiquement envisagée dès la conception de ces projets d'urbanisme.

- Les modalités de cohabitation entre les différents moyens de déplacement et les différents usages de la rue : limitation de la vitesse à 20 km/h ou 30 km/h, permettant une cohabitation avec la voiture, partage piétons – vélos, partage vélos – rollers – fauteuils roulants – piétons, définissant des secteurs de cohabitation ; ou secteurs dans lesquels la différence de vitesse ou l'importance du trafic imposent que chaque circulation dispose d'un espace propre. Part de l'espace affecté aux déplacements, au stationnement, à d'autres activités, au mobilier urbain, à des plantations... Les déplacements et le stationnement cyclistes doivent être envisagés en interaction avec l'ensemble de ces données. Il ne s'agit donc pas simplement de créer des aménagements cyclables, mais d'intégrer le vélo dans une réflexion d'ensemble sur l'affectation de la voirie et de l'espace public.
- Les modalités de choix et de réalisation de la continuité des itinéraires cyclables ; il s'agit d'une double démarche :
 - d'une part de recenser les différents pôles à relier et de concevoir et réaliser des itinéraires pouvant faire alterner dans la continuité différents segments sur lesquels la sécurité, la fluidité et le confort des déplacements cyclistes est assurées par différents moyens (aménagements cyclables proprement dits, zones 20 ou 30 permettant la cohabitation avec l'automobile, zones ou liaisons piétonnes dans lesquelles une cohabitation est possible avec le vélo, rues calmes ne nécessitant pas d'aménagement particulier, droit de passage par une voie privée, couloir de bus autorisé au vélo, etc.) ;
 - d'autre part de permettre le franchissement d'obstacles aux déplacements cyclistes, par des aménagements ne s'intégrant pas forcément dans la continuité de longs itinéraires, et facilitant notamment les déplacements de proximité (sécurisation du passage d'un pont, aménagement d'un carrefour, d'un tourne-à-gauche, contre-sens cyclable, etc...) ; il s'agit alors de mesures ponctuelles visant à faciliter les déplacements cyclistes dans le tissu viaire, en dehors des itinéraires principaux.

Le schéma d'itinéraires cyclables d'agglomération proposé par la CUGN est un élément important en faveur des déplacements cyclistes. Les réalisations récentes font d'ailleurs déjà sentir leur effet positif, sous réserve de certaines maladresses, et laissent bien augurer de l'impact du réseau prévu lorsqu'il sera entièrement réalisé. Il nous semble néanmoins nécessaire d'aller plus loin dans trois directions :

- La prise en compte du vélo en relation avec les différentes dimensions énoncées ci-dessus. Institutionnellement, cela peut passer par la désignation d'un « Monsieur vélo » aux attributions clairement définies, participant en amont aux réflexions en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de création, d'affectation et d'aménagement de voiries, et par une participation des techniciens vélos à la conception des projets. L'enjeu n'est pas seulement de créer des espaces pour le vélo dans la ville, mais d'intégrer le vélo à ville.
- Une meilleure prise en compte des déplacements de proximité, souvent laissés de côté dans le cadre du schéma global d'agglomération. Les déplacements cyclistes sur petites distances (domicile – école, domicile – commerces de proximité, démarches diverses – poste, mairie, etc.) sont importants aussi bien pour la vitalité du tissu social local, que pour éviter les déplacements automobiles les plus polluants et à l'utilité la plus contestable, sur moins de un kilomètre. Le dialogue avec les communes et les associations locales est important pour aller dans ce sens, ce qui implique de leur part une meilleure prise en compte de la dimension vélo.
- Un souci d'adaptation des aménagements aux besoins des usagers, que ce soit en terme de localisation (correspondant à des besoins en déplacement, permettant une communication facile avec l'environnement), de conception (sécurité, confort, fluidité, continuité, relation avec les autres usagers de la rue), de finition (parmi les exemples négatifs persistants, les bordures de trottoir, même basses, que ne peuvent pas prendre les vélos légers, ou les feux pour vélos bloqués sur le rouge – c'est-à-dire ne passant au vert ni en coordination avec les feux piétons et voitures, ni en actionnant le poussoir prévu à cet effet – sur certains axes cyclables) ou d'entretien (nettoyage du verre brisé, déformations du revêtement, etc.). Ces différents points impliquent une bonne concertation avec les associations d'usagers, tant au quotidien qu'en amont des projets.

Le travail d'EDEN VéloCité a pris pour point de départ les aménagements existants et le réseau d'agglomération proposé par la Communauté Urbaine du Grand Nancy. Il lance un certain nombre de pistes pour l'articulation entre le vélo et les différentes dimensions qui lui sont liées, sans prétendre à l'exhaustivité. Il n'était en effet pas possible sur la base d'un travail bénévole de mener à terme une réflexion globale sur les déplacements et l'aménagement du territoire, ou de recenser tous les projets d'urbanisme et d'évaluer leur impact sur les déplacements, en admettant que nous ayons pu avoir accès aux informations. Il nous paraît à ce titre indispensable d'inclure dans la concertation concernant le vélo les données concernant :

- les zones 20 et 30 existantes et en projet ;
- les zones et cheminement piétons existants et en projet ;

- les projets de création et de transformation de voiries (sachant que le principe d'une concertation très en amont concernant les futures lignes de tram a été adopté, et que la prise en compte du vélo dans ces projets semble acquise) ;
- les projets d'urbanisme ayant un impact sur les déplacements ;
- les réflexions concernant l'aménagement du territoire de l'agglomération ;
- les réflexions qui vont être menées dans le cadre du SCOT.

A ces mesures portant sur les aménagements doivent s'ajouter des actions d'accompagnement, favorisant leur appropriation par les citoyens – usagers de la ville. Certaines existent déjà et méritent d'être amplifiées, portant sur la location de vélo, les services aux cyclistes, la diffusion de cartes, l'information, l'animation (Fête du vélo, Journée sans ma voiture), la concertation. Cyclotop est là pour nous montrer que des initiatives porteuses peuvent exister dans ce domaine.

Dans la perspective de cette approche plus globale du vélo dans la ville, notre travail se veut une contribution pour une meilleure prise de conscience, une meilleure prise en compte et un meilleur dialogue en les différents acteurs, le schéma proposé par la Communauté Urbaine du Grand Nancy étant une base importante et un élément moteur dont nous souhaitons, comme regroupement d'usagers, favoriser une réalisation optimale.

GENERALITES CONCERNANT LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Comme on l'aura compris, une politique des déplacements cyclistes repose sur deux éléments complémentaires et souvent imbriqués :

- la gestion des rapports avec les autres moyens de déplacement et les autres usages de l'espace (par exemple diminuer la pression de la circulation et du stationnement automobiles sur les cyclistes, plus vulnérables ; définir des modalités claires de partage de l'espace pour éviter les conflits d'usage entre cyclistes et piétons ; ou tirer parti des complémentarités possibles entre modes de déplacement, notamment en terme d'intermodalité) ;
- la réalisation d'aménagements cyclables.

Ces aménagements, dans une agglomération comme celle de Nancy, se situent à 4 niveaux :

- une possibilité de se déplacer sur l'ensemble de l'agglomération, c'est-à-dire un réseau cyclable continu à l'échelle de l'agglomération ; c'est principalement à ce niveau que se situent les projets de la CUGN ;
- un réseau de proximité, répondant à des besoins quotidiens de déplacement, qui couvrent rarement l'ensemble de l'agglomération, mais plutôt un secteur dans lequel se trouvent plus ou moins regroupés par proximité les lieux d'habitation, de travail ou d'étude, de loisir, de consommation ; c'est l'aspect généralement déficitaire des projets actuels de la CUGN ; cela étant, on peut très bien imaginer un échelonnement dans le temps, réalisation d'abord d'un réseau d'agglomération, puis d'un maillage plus serré, de proximité ;
- une accessibilité au vélo de l'ensemble de la voirie : même si toutes les rues ne sont pas intégrées à des itinéraires cyclables et ne font donc pas l'objet de mesures propres créant un espace pour les cyclistes (bandes ou pistes cyclables) ou permettant leur intégration à la circulation automobile (zones 20 et 30), la présence et la sécurité des cyclistes doivent être prises en compte par des mesures ponctuelles dans toutes les rues ; quelques aménagements ponctuels existent dans l'agglomération, mais d'une manière encore trop timide ;
- des possibilités de stationnement répandues et différenciées selon les besoins, stationnement court au plus près du lieu de destination ; stationnement long protégé des intempéries et du vol.

Ces deux premiers aspects seront abordés dans les chapitres suivants, par commune ou par secteur. Nous présenterons dans ce chapitre des mesures générales concernant l'accessibilité de la voirie aux cyclistes et le stationnement.

1) L'accessibilité de la voirie.

Plusieurs solutions ponctuelles existent à des situations rencontrées ponctuellement par les cyclistes sur une voirie ordinaire, sans aménagement. Pour les comprendre, il faut se rappeler que les cyclistes, selon le code de la route, doivent rouler à droite de la chaussée ;

- le tourne – à – gauche : situation dans laquelle le cycliste, pour tourner à gauche, doit couper une ou deux, voire dans certains cas trois files de circulation automobile ; une solution simple et d'aménager un sas pour les cyclistes entre l'endroit où doivent s'arrêter les automobiles au feu rouge et le virage proprement dit, les cyclistes traversant ce sas vers la gauche au feu rouge pour se placer devant les automobiles. En cas de non respect de ce sas par les automobiles, il faut séparer le feu pour les automobiles, situé en amont du sas, et le feu pour les cyclistes, situé en aval du sas.
- cyclistes allant tout droit, dont la trajectoire est coupée par des automobiles tournant à droite : il suffit de différencier le feu pour les automobiles de celui pour les cycliste ; le feu pour les cyclistes passe au vert un peu avant celui pour les automobilistes ; les cyclistes peuvent ainsi traverser les carrefours sans que leur trajectoire soit coupée.
- rétrécissement de chaussée : pour ralentir les automobiles et sécuriser une traversée piétonne, un dispositif rétrécissant la chaussée à droite par une avancée du trottoir, et à gauche par un îlot central, est souvent adopté ; le cycliste doit alors se décaler vers la gauche pour éviter l'avancée du trottoir, tandis que l'automobiliste doit maintenir sa trajectoire pour éviter l'îlot central ; un grand nombre d'accidents mortels sont dus à ce type de

dispositifs, sensés au départ assurer une meilleure sécurité ; la solution, simple, est de prévoir un passage pour les cyclistes à l'intérieur de l'avancée du trottoir.

- les ronds points : autres dispositifs destinés à ralentir la circulation automobile, et donc à améliorer la sécurité, ils posent principalement le problème des automobiles allant à droite pour sortir du rond-point et coupant la trajectoire des cyclistes continuant sur le rond-point ; la bande cyclable faisant le tour du rond-point sur le côté extérieur de la chaussée est dangereuse : les voitures entrant sur le rond-point mordent en général sur la bande pour pénétrer sur le rond-point, coupant la trajectoire des cyclistes.

Deux solutions semblent satisfaisantes :

- le rond-point à chaussée étroite, le cycliste s'insérant en milieu de chaussée, ce qui empêche les voitures de le doubler ou de couper sa trajectoire ;
- le rond-point à chaussée large, avec piste cyclable autour du rond-point, séparée de la chaussée.

2) Le stationnement.

- le stationnement court :

Deux principes sont à retenir :

- la recherche du porte-à-porte le cycliste, se déplaçant grâce à son énergie musculaire, disposant d'un véhicule léger, veut garer son vélo le plus prêt possible de son lieu de destination, et peut le faire en raison du faible encombrement de celui-ci ; une grande partie du gain de temps lié à l'utilisation du vélo en ville tient à cette souplesse du stationnement ; il est donc important que les possibilités de stationnement soient aussi disséminées que possibles, de manière à diminuer le trajet final que le cycliste aura à faire à pied ; à défaut de cette souplesse, il sera tenté d'utiliser sa voiture, apportant sa pierre aux encombrements urbains, ou à avoir recours au stationnement sauvage (grilles, gouttières, etc...) ;
- le besoin d'attacher le vélo de manière efficace, ce qui suppose de pouvoir lier au support au moins le cadre et la roue arrière ; sont à éviter les supports prenant la seule roue avant, à la fois inefficaces contre le vol (il suffit de détacher la roue avant et d'emporter le reste du vélo) et risquant d'abîmer la bicyclette (torsion de la roue avant prise dans le support en cas de chute) ; la meilleure solution consiste en les différentes sortes d'arceaux permettant de fixer le cadre et l'une ou l'autre ou les deux roues.

- le stationnement long :

Si les règles pour attacher la bicyclette à un support restent les mêmes, le principe de la proximité avec le lieu de destination est contrebalancé par la recherche d'une protection contre les intempéries et contre le vol. Les lieux de stationnement long peuvent donc être moins nombreux dans la ville ou liés à des lieux de concentration du stationnement long : gare, établissements scolaires, universités et lieux de travail.

Leurs deux caractéristiques principales sont :

- être abrités des intempéries : auvent ou toiture légère, coupe-vent du côté de la pluie, voire lorsque c'est possible lieu fermé ;
- être protégé du vol : selon les cas, lieu surveillé, local fermé ou casiers individuels grillagés ou de type consigne, éventuellement payants, éventuellement avec abonnement, ou dont le prix est couplé avec un titre de transport (selon le mode parking de dissuasion + transport en commun) ou remboursé à partir d'un certain montant d'achat (comme certains parkings urbains).

EFFETS DE COUPURE ET DEPLACEMENTS CYCLISTES

Comme les déplacements piétons et ceux des personnes à mobilité réduite, les déplacements cyclistes sont sensibles aux détours imposés par le franchissement des obstacles ayant un effet de coupure dans le tissu viaire. Deux types de mesures permettent de limiter cet effet de coupure :

- la facilitation de l'utilisation par les cyclistes de points de franchissement existants, qui doit porter sur ces points de franchissement et sur leurs accès ;
- l'aménagement de nouveaux points de franchissement quand l'utilisation de ceux déjà existant imposent un détour trop important.

Dans l'agglomération nancéienne, les principales coupures sont :

- la Meurthe ;
- le canal de la Marne au Rhin ;
- le Canal de Jonction ;
- la voie ferrée Metz – Nancy – Strasbourg ;
- la voie ferrée Nancy – Ludres ;
- l'A 330, doublée par la D 570, très passante, et prolongée par la liaison A 330 – D 2bis – RN 74 ;
- le vaste espace situé entre Essey, Seichamps, Pulnoy, Saulxures et Tomblaine, en partie occupé par l'aérodrome et des terrains militaires.

Les déplacements cyclistes sont également sensibles au relief. Les montées ont donc également un effet de coupure dont il faut tenir compte. La réponse est de rendre cyclables prioritairement et systématiquement les accès présentant les pentes les moins fortes.

Les effets de coupure liés au relief dans l'agglomération sont :

- l'accès au plateau de Haye – Brabois ;
- les coteaux du plateau de Malzéville.

Ils sont traités dans les chapitres « Le plateau de Haye – Brabois » (p. 61) et « Les coteaux du plateau de Malzéville » (p. 31).

1) La Meurthe.

Il existe 7 ponts franchissant la Meurthe, auxquels s'ajoute le viaduc Louis Marin, franchissant à la fois le canal de la Marne au Rhin et la Meurthe. Un de ces ponts comporte un aménagement cyclable, et il est prévu d'en aménager trois autres. Deux passerelles piétons – cyclistes s'y ajoutent pour permettre le franchissement de la Meurthe.

Compte-tenu du faible nombre des points de franchissement et de la distance existant entre eux, il est important que tous puissent être empruntés par les cyclistes. Compte-tenu de leur disposition, des besoins d'itinéraires de déplacement pour les cyclistes et du coût de réalisation d'autres ponts ou passerelles, il n'est pas prioritaire de réaliser d'autres franchissements.

Le détail de ses franchissements est présenté par le tableau I p. 12.

2) Le canal de la Marne au Rhin.

Il existe 16 franchissements du canal, ponts ou passerelles, auxquels s'ajoute le viaduc Louis Marin. Parmi eux, 4 ponts comportent des aménagements cyclables, et il existe 1 passerelle piétons – cyclistes. L'aménagement de 2 ponts existants et la création de 2 nouveaux franchissements cyclables ou comportant des aménagements cyclables sont prévus.

L'accès et le franchissement par les cyclistes de chacun de ces points doivent être envisagé. Ils sont présentés en détail dans le tableau II p. 14.

3) Le Canal de Jonction.

Ce canal ne présente une coupure interne à l'agglomération qu'en deux endroits : à Laneuveville et au niveau des zones industrielles de Ludres et de Fléville. Les autres franchissements n'ont un intérêt que pour les liaisons entre l'agglomération et l'extérieur.

- le pont de la rue Patton est la seule liaison existante entre les quartiers de Laneuveville situés de part et d'autre du canal ; il est donc nécessaire de l'aménager, s'agissant d'un axe à forte circulation. Cet aménagement ferait notamment partie d'un itinéraire reliant le quartier de Montaigu au centre de la commune.

Proposition : bandes cyclables des 2 côtés, soit sur la chaussée, soit sur trottoirs avec élargissement de ceux-ci.

- une passerelle le long du pont de la voie ferrée Nancy – Strasbourg franchissant le canal permettrait une liaison plus courte entre les quartiers de Montaigu d'une part, des Aulnois, de la Barre et de la Sablonnière d'autre part, ainsi qu'un accès plus plaisant au centre. Cet aménagement, intéressant, ne nous paraît néanmoins pas prioritaire.
- la route reliant la D 570 à Laneuveville (route de Fléville à Laneuveville) est une liaison intéressante entre Fléville et Laneuveville centre. Elle ne nécessite pas d'aménagement particulier.
- la D 71 (route de Lupcourt) est une liaison intéressante entre Fléville et Lupcourt et le Vermois. Le pont franchissant le canal correspond à un resserrement de la chaussée et peut être dangereux si les automobiles l'empruntent avec une vitesse excessive.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de la chaussée et dispositif de ralentissement des automobiles au niveau du pont.

- l'aménagement du pont du chemin d'Erfurt est prévu dans le cadre de la promenade cyclable longeant le Canal de Jonction, celle-ci devant passer d'une berge à l'autre à ce niveau. Cet aménagement facilitera en outre la liaison entre le village et la zone industrielle de Fléville pour les déplacements domicile – travail.
- le pont de la rue Fresnel est une liaison importante à l'intérieur de la zone industrielle de Ludres et de Fléville. Son aménagement n'est pas prévu.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de la chaussée, dans le cadre d'un itinéraire cyclable à l'intérieur de la zone industrielle.

- l'aménagement du pont de la D 570 est prévu dans le cadre de la promenade cyclable longeant le Canal de Jonction, de l'Itinéraire de la Boucle de la Moselle et de la Véloroute Charles le Téméraire. Il est également intéressant dans la perspective d'une liaison Ludres – Richardmémil, à envisager dans le cadre du SCOT.

4) La voie ferrée Metz – Nancy – Strasbourg.

Il existe 24 franchissements de la voie ferrée, ponts et passerelles sur la voie ferrée ou passages sous les ponts de la voie ferrée et tunnels sous celle-ci. Des aménagements existent au niveau de 5 d'entre eux, et sont prévus au niveau de 2 autres points. La création d'un nouveau point de franchissement est prévue.

La possibilité et les modalités d'utilisation de chacun de ces franchissements par les cyclistes doivent être envisagées, ce d'autant qu'ils constituent fréquemment des points de concentration du trafic automobile et que plusieurs d'entre eux présentent des rétrécissements de la chaussée. Le tableau III (p. 16) en fait une présentation détaillée.

5) La voie ferrée Nancy – Ludres.

Celle-ci a un tracé propre à Jarville et Heillecourt, puis à Ludres, après avoir rejoint à Vandœuvre et Houdemont l'axe formé par l'A 330 et la D 570 – route de Mirecourt.

Au niveau du premier tronçon, 2 passages existent, et 2 peuvent être établis si l'utilité en est avérée en terme de besoins de déplacement :

- rue Galiéni à Jarville : il s'agit d'un passage important pour la liaison entre La Malgrange et Jarville – centre d'une part, et entre La Malgrange et Montaigu d'autre part ; il s'agit donc d'un passage clé pour les déplacements à l'intérieur de la commune, et d'un élément de cohérence pour celle-ci. Le pont est situé dans un virage pouvant être pris à une vitesse importante par les automobiles.

Proposition : élargissement des trottoirs pour le franchissement du pont et bandes cyclables sur les trottoirs.

- un franchissement piéton et une passerelle au-dessus d'une ancienne voie ferrée désaffectée existent entre la rue Barrès et la rue du Fonteno ; une réfection de ce cheminement permettrait un raccourci entre ces deux rues, et une liaison avec la future promenade longeant le ruisseau du Moulin.
- un passage pourrait être aménagé entre l'avenue du Val et la rue Guynemer à Heillecourt, permettant une liaison directe entre la Haute Malgrange et Heillecourt centre, si celle-ci s'avérait utile.
- un passage pourrait également être aménagé rue Jean Mermoz à Vandœuvre ; l'utilité de celui-ci est néanmoins mineure, compte-tenu de la proximité de la piste cyclable longeant la route de Mirecourt.

Au niveau du second tronçon, 3 passages existent :

- entre la route de Fléville et la rue de la Gare, 2 possibilités existent : suivant la route, ou suivant le cheminement piéton qui passe sous une arche voisine sous la voie ferrée. Ce passage fait la liaison entre Ludres – centre d'autre part, et Ludres – Chaudeau, les zones industrielles de Ludres et de Fléville et Fléville – Village d'autre part.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ou accès cyclable au cheminement piéton.

- avenue du Bon Curé : ce point fait le lien entre Ludres – centre et Ludres – sud.

Proposition : bandes cyclables le long de la chaussée en liaison avec l'aménagement prévu rue Marie Marvingt.

- rue du Secours : point de passage entre Ludres – centre d'une part, et Ludres – sud et Messein d'autre part ; permet l'accès à la MJC Georges Brassens.

Proposition : jonction entre l'aménagement prévu rue Marvingt et la MJC, soit bandes cyclables, soit piste cyclable du côté ouest de la rue.

6) L'axe A 330 – D 570 et son prolongement.

Il existe 16 franchissements de cet axe entre Ludres et le « Tronc qui fume » à Essey. Parmi eux, 12 sont déjà aménagés, et 1 autre doit l'être dans le cadre des projets de la CUGN.

- rue Pasteur à Ludres : elle permet la liaison entre les zones résidentielles de Ludres et les zones industrielles de Ludres et Fléville ; elle a donc un rôle important pour les déplacements domicile – travail.

Proposition : aménagement de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée.

- D 73 à Ludres : la traversée de la D 570 est aménagée, puis une piste cyclable le long de la D 73 permet le franchissement de l'A 330 et de l'A 33, reliant Ludres à Fléville.
- entre l'avenue de Poncel et l'allée de la Grenelière à Houdemont : une liaison cyclable entre les quartiers résidentiels de Houdemont et le centre commercial situé de l'autre côté de l'axe A 330 – D 570 pourrait être intéressante ; un aménagement est nécessaire pour franchir en sécurité les bretelles d'accès à ces deux voies importantes.

Proposition : piste cyclable bidirectionnelle du côté sud de la chaussée.

- entre la rue de la Gare et la piste cyclable longeant la D 570 à Houdemont : un aménagement est prévu par la CUGN, faisant la liaison avec le centre de Houdemont et les quartiers résidentiels.

- rue de Vandoeuvre à Heillecourt : une piste cyclable longeant la rue permet le franchissement de l'A 330, et la traversée du carrefour avec la route de Mirecourt (D 570) est aménagée.
- intersection entre la rue Jeanne d'Arc et la route de Mirecourt à Vandoeuvre : la traversée de ce carrefour est aménagée, permettant le passage sous l'A 330 ; un aménagement prévu le long de l'avenue Jeanne d'Arc doit donner un débouché à ce franchissement.
- rond-point du Parc des Expositions à Vandoeuvre : le contournement cyclable du rond-point est aménagé du côté sud seulement, obligeant à un détour important entre la rue Opalinska et la piste cyclable longeant le boulevard Barthou.

Proposition : compléter le contournement cyclable du rond-point côté nord.

- entre la route de Mirecourt à Vandoeuvre et la rue Leclerc à Jarville : ce passage fait selon la CUGN partie d'un itinéraire existant, mais ne comporte aucun aménagement. Les difficultés de circulation et de lisibilité à l'approche du rond-point du Parc des Expositions en fait néanmoins sentir l'utilité.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de cette liaison.

- avenue de Strasbourg à Nancy : des bandes cyclables de chaque côté de la chaussée sécurisent ce passage jusqu'à la place de Castelnaud à Nancy et jusqu'à une liaison vers le bord du canal de la Marne au Rhin à Jarville.
- le long du canal de la Marne au Rhin entre Nancy et Jarville : les deux berges du canal sont aménagées à ce niveau, reliant Jarville centre au boulevard Lobau d'un côté, Laneuveville et Jarville au centre de Nancy de l'autre.
- rond-point Marcel Brot à Nancy : le contournement du rond-point est aménagé, à l'exception de la jonction avec la rue Marcel Brot, qui doit être réalisée lors de l'aménagement cyclable de celle-ci.
- promenade des bords de Meurthe à Nancy : la continuité de celle-ci est réalisée jusqu'au rond-point Marcel Brot, et sa prolongation vers Jarville est en projet.
- rue du 11 Novembre à Tomblaine : la traversée de la liaison A 330 – D 2bis – RN 74 est aménagée, mais sans continuité des aménagement au nord et au sud.

Proposition : bandes cyclables le long de la rue du 11 Novembre, du boulevard Barbusse et de l'avenue de la Paix au nord, de la rue du 11 Novembre et du boulevard Tolstoï au sud.

- rond-point liaison A 330 – D 2bis – RN 74 – rue Pasteur – avenue Eugène Pottier – rue Salvador Allende – D 2bis à Tomblaine : le contournement du rond-point pour faire la liaison entre les aménagements cyclables existants a été réalisé sur les ¾ sud et ouest ; manque l'aménagement du quart nord – est, avec la traversée de l'avenue Pottier.

Proposition : compléter le contournement du rond-point par son quart nord – est.

- rue d'Essey à Saulxures : le pont traversant la liaison A 330 – D 2bis – RN 74, qui relie Saulxures – centre à quelques bâtiments situés de l'autre côté de la liaison, n'est pas aménagé, et ne nécessite en l'état actuel aucun aménagement particulier.
- rond-point du Tronc qui fume : le contournement du rond-point est aménagé.

7) L'espace englobant l'aérodrome de Nancy – Essey.

Cet espace allonge de manière importante les liaisons entre les communes situées sur son pourtour. Il est en revanche entouré d'un anneau cyclable le long de l'avenue Eugène Pottier (Tomblaine), de la rue de la Fraternité (Tomblaine), de l'avenue de Brigachtal (Essey) et de la liaison A 330 – D 2bis – RN 74 (Essey, Saulxures et Tomblaine), qui doit faciliter la liaison entre les communes riveraines.

Propositions :

- optimiser les liaisons entre l'anneau cyclable décrit ci-dessus et les communes riveraines ;
- intégrer les liaisons cyclables à tous les projets d'urbanisme dans cette zone, en prenant notamment en compte le raccourcissement des distances à parcourir entre les communes riveraines.

Tableau I : la Meurthe

Franchissement	Emplacement	Aménagements cyclables	Remarques	Propositions
Pont Vayringe	Entre Nancy Fontenoy et Trois Maisons et Malzéville, à la limite de Maxéville	En projet	<ul style="list-style-type: none"> • <i>la vitesse souvent excessive des automobiles rend dangereux le franchissement de ce pont ;</i> • <i>l'accès au pont à partir des promenades piétons - vélo des bords droits et gauche de la Meurthe n'est pas aménagé.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • pour le franchissement du pont, élargissement des trottoirs, mise en place de ralentisseurs, et bandes cyclables sur les trottoirs ; • rive droite, deux accès au pont sont possible à partir de la promenade rive droite : par une ruelle au sud du pont, rejoignant la rue Odinet et le rue De Gaulle, par lesquelles un aménagement serait nécessaire pour rejoindre le pont ; par le parking situé au nord du pont, qu'il suffirait de relier à celui-ci ; ces aménagements seraient également utiles pour faciliter l'accès au centre de Malzéville à partir de la promenade ; • rive gauche, il faudrait surbaisser la bordure de trottoir pour permettre la communication avec les contre-allées parallèles au pont, et prévoir un demi-tour au niveau du passage pour piéton traversant la rue Vayringe.
Vieux Pont de Pierre	Entre Nancy Trois Maisons et Malzéville	Aucun	<i>Ce pont est dans la continuité des aménagements cyclables prévus à Nancy ; son aménagement est donc plus important que celui du pont Vayringe. Il est étroit et ancien, caractéristiques qui imposent des mesures pour le rendre cyclable et orientent celles-ci.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • mise en zone 30 pont, revêtement pavé, trottoirs au niveau de la chaussée, mise en valeur du caractère ancien, insertion des vélos dans la circulation automobile ralentie ; • flécher les accès.
Viaduc Louis Marin	Entre Nancy Ville Vieille et Malzéville, à la limite de Saint-Max	En projet	<i>En l'état, un aménagement cyclable présente de l'intérêt principalement pour les habitants de Saint Michel – Le Nid, à la limite entre Malzéville et Saint-Max, d'autres passages existants étant plus pratiques pour les liaisons entre Nancy et ces deux communes. Aux accès se pose également le problème des véhicules qui couperont à grande vitesse l'aménagement cyclable prévu.</i>	Cet aménagement n'est pas prioritaire.

Passerelle du barrage de la Meurthe	Entre Nancy Saint Georges et Saint Max	Passerelle piétons - cyclistes	<i>Cette passerelle est décalée par rapport à l'axe principal Nancy – Saint-Max (avenue du 20^e Corps – avenue Carnot), et son emplacement lui donne un rôle mineur dans les liaisons entre les deux communes.</i>	Jalonner l'accès et les liaisons avec l'environnement, principalement du côté de Saint-Max (fléchage).
Pont d'Essey	Entre Nancy Sainte Catherine et Saint Georges et Saint-Max	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>il s'agit de la liaison la plus directe entre le centre de Nancy avec Saint-Max et Essey. La non prise en compte du vélo lors de la création de la ligne de tram rend plus difficile la création d'un aménagement cyclable sur le pont.</i> • <i>le lien avec la promenade piétons – vélo de la rive gauche de la Meurthe peut se faire sans aménagement particulier par la rue du Port aux Planches et la rue de la Digue.</i> • <i>aucune liaison n'est par contre prévue avec la promenade rive droite.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • bandes cyclables sur trottoir des deux côtés, au besoin en élargissant les trottoirs. • aménagement d'un passage par la placette située devant le château, au sud du pont (bandes cyclables jusqu'au pont, bordures de trottoir surbaissées, passage entre la rue Louis Barthou et la placette, et entre la placette et la promenade).
Pont de la Concorde	Entre Nancy Saint Pierre – René II, et Tomblaine et Essey	En projet	<i>La non prise en compte du vélo lors de la construction du pont oblige à faire un aménagement a posteriori, plus coûteux.</i>	La solution la moins coûteuse est l'élargissement des trottoirs ou du trottoir nord et des bandes cyclables sur trottoir. Une passerelle piétons – vélos permettant l'accès à l'îlot situé au milieu de la Meurthe est également possible mais plus coûteuse.
Pont de Tomblaine	Entre Nancy Saint Pierre – René II et Tomblaine	Aucun	<i>Malgré l'existence de deux liaisons cyclables au nord (pont de la Concorde) et au sud (liaison A 330 – CD 2bis – RN 74), ce pont reste la liaison la plus directe entre le centre de Tomblaine et Nancy. Son étroitesse rend nécessaire un aménagement, sachant qu'il est possible de tirer parti de la baisse de trafic automobile sur cet axe, délesté par les deux autres ponts.</i>	Mise en zone 30, revêtement pavé, trottoirs au niveau de la chaussée, régulation de la vitesse grâce aux feux existant des deux côtés.
Pont de liaison A 330 – CD 2bis – RN 74	Entre Nancy Marcel Brot et Bonsecours, à la limite de Jarville, et Tomblaine, Saulxures, Pulnoy et Seichamps	Piste cyclable existante		
Passerelle de Bosserville	Entre Laneuveville – Centre et Bosserville	Passerelle piétons – cyclistes		
Pont d'Art/Meurthe	Entre Laneuveville – Centre et Art/Meurthe	Aucun	<i>Il s'agit d'une liaison secondaire, mais où les automobiles peuvent avoir une vitesse importante.</i>	Prévoir un élargissement de la chaussée pour aménager des bandes cyclables des deux côtés, avec passage sur trottoirs élargis sur le pont, à l'occasion d'une réfection de la route départementale.

Tableau II : le canal de la Marne au Rhin

Franchissement	Emplacement	Aménagements cyclables	Remarques	Proposition
Pont de la rue La Fayette à Maxéville	Entre Maxéville – Centre et Maxéville Meurthe et Canal	En projet	<ul style="list-style-type: none"> • <i>vitesse importante des automobiles ;</i> • <i>étroitesse de la chaussée.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • ralentisseurs, élargissements des trottoirs et circulation des vélos sur trottoir ; • ou passerelles accolée au pont.
Pont de la rue Charles Dusaulx à Nancy	Entre Nancy Trois Maisons, et Nancy Fontenoy et Maxéville	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>vitesse importante des automobiles ;</i> • <i>étroitesse de la chaussée ;</i> • <i>liaison intéressante vers Nancy Fontenoy et Maxéville – Meurthe et Canal.</i> 	Ralentisseurs, élargissement des trottoirs et circulation des vélos sur trottoir.
Pont de la rue de Malzéville à Nancy	Entre Nancy Trois Maisons, et Nancy Fontenoy et Malzéville	En projet		
Passerelle piétonne de la rue Lecreulx à Nancy	Entre Nancy Pépinière et Nancy Saint Georges	Aucun	<i>Le bord du canal étant situé au-dessus du niveau des rues voisines, l'accessibilité de cette passerelle aux vélos nécessiterait des aménagements assez lourds (rampes d'accès). Il serait néanmoins aisé de faciliter le passage vers la Pépinière pour les cyclistes tenant leur vélo à la main.</i>	Réalisation de deux plans inclinés étroits et parallèles dans les escaliers, pour faciliter l'accès des poussettes et des vélos tenus à la main.
Pont de la rue Henri Bazin à Nancy	Entre Nancy Centre et Nancy Saint Georges	Bande cyclable dans le sens est – ouest	<i>Dans les aménagements prévus par la CUGN, il correspondra au passage d'une berge à l'autre du canal de la promenade piétons – cyclistes le longeant. Ce passage doit logiquement pouvoir se faire dans les deux sens.</i>	
Pont de l'avenue du 20 ^e Corps à Nancy	Entre Nancy Centre et Nancy Saint Georges	Trottoir cyclable dans le sens ouest – est	<i>Manque de lisibilité créant des conflits d'usage entre piétons et cyclistes.</i>	Matérialiser une bande cyclable par un marquage au sol.
Pont de la rue des Tiercelins à Nancy	Entre Nancy Ville Neuve et Nancy Saint Georges	Aucun	<i>Le sens unique oblige à un détour sur une voie à fort trafic pour traverser le canal d'ouest en est.</i>	Contre-sens cyclable jusqu'au croisement avec la rue Victor.
Pont de l'avenue Collignon à Nancy	Entre Nancy Ville Neuve et Saint Pierre – René II, et Nancy saint Georges	Couloir de bus autorisé aux vélos dans le sens est – ouest		
Pont de la rue Molitor à Nancy	Entre Nancy Ville Neuve et Saint Pierre – René II, et Nancy saint Georges	Bande cyclable dans le sens ouest – est		

Passerelle de chemin de fer à Nancy	Entre Nancy Saint Pierre – René II et Nancy Saint Georges	Aucun	<i>Passerelle actuellement inutilisée.</i>	Préserver cette passerelle pour un éventuel usage.
Pont du boulevard Lobau à Nancy	Entre Nancy Bonsecours et Nancy Marcel Brot	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>liaison directe entre le boulevard Lobau et le rond-point Marcel Brot, l'utilisation de la passerelle de Jarville imposant un détour important ;</i> • <i>dangereux pour les cyclistes en raison de la grande vitesse des automobiles.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • traversée cyclable (marquage au sol) parallèle au passage pour piétons au carrefour avec la rue Mansuy Gauvain ; • élargissement du trottoir côté nord du pont et piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir, rejoignant le rond-point Marcel Brot, plaque tournante des autres aménagements cyclables.
Pont de la liaison A 330 – CD 2bis – RN 74 à Nancy	Entre l'A 330, et Nancy Marcel Brot et la rive droite de la Meurthe	Aucun	<i>Voie rapide.</i>	Aucun aménagement.
Passerelle de Jarville	Entre Jarville – Centre, à la limite de Nancy, et Jarville – Californie et Nancy Marcel Brot	Passerelle piétons - cyclistes		
Pont de la rue Charles Gounod à Jarville	Entre Jarville – Centre et Jarville – Californie	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>liaison directe entre Jarville – centre et la Californie ;</i> • <i>vitesse parfois importante des automobiles.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • ralentisseurs avant et après le pont. • intégration à la zone 30 de la Californie du pont et de la rue des Forges du Nord et de l'Est.
Projet de franchissement à Jarville	Entre la future promenade piétons – cyclistes des bords du ruisseau du Moulin et Jarville – Centre, et Jarville la Californie et la promenade piétons – cyclistes des bords de la Meurthe	En projet	<i>Utilité principalement pour le vélo loisir.</i>	
Pont de la rue Gabriel Fauré à Jarville	Entre la limite entre Jarville et Laneuveville et la zone industrielle des Fontenelles à Jarville	Aucun		
Franchissement en projet à Laneuveville	Entre Laneuveville et Jarville Montaigu et la promenade piétons – cyclistes du bord du canal de la Marne au Rhin	En projet	<p><i>Ce projet de liaison cyclable est lié à un projet de liaison routière entre Laneuveville (D 400) et Vandœuvre (boulevard de l'Europe). Son utilité comme liaison cyclable est très mineure : lui sont préférables une liaison directe entre Jarville – Centre et Montaigu (voir Jarville), et entre Laneuveville – Centre et Montaigu (voir Laneuveville), sur voiries existantes.</i></p>	Débattre de l'utilité du projet routier par rapport aux nuisances qu'il peut engendrer.
Pont de la route d'Art/Meurthe à Laneuveville	Entre Laneuveville – Centre et Art/Meurthe	En projet.	<i>Mauvaise visibilité dans le virage pour l'accès au pont.</i>	Aménager l'accès dans le virage.

Pont du chemin de la Noue à Laneuveville	Entre Laneuveville – Centre et la promenade cyclable des bords du canal de la Marne au Rhin	Aucun	<i>Pas d'aménagement nécessaire.</i>	
Passerelle de l'écluse de La Madeleine	Entre Laneuveville La Madeleine et les chemins d'exploitation et de halage situés sur l'autre berge du canal	Aucun.	<i>Utile dans la perspective d'une liaison vers Varangéville par le chemin de halage, côté nord.</i>	Pas d'aménagement nécessaire.

Tableau III : la voie ferrée Metz – Nancy – Strasbourg

Franchissement	Emplacement	Aménagements cyclables	Remarques	Propositions
Passage de la route de Metz au-dessus de la voie ferrée à Maxéville	Entre Maxéville et Champigneulles	En projet	<i>L'emprise d'une piste cyclable existe du côté est de la chaussée sur le passage du pont.</i>	Aménagement d'une piste cyclable du côté est de la chaussée, entre la sortie de Maxéville et l'entrée dans Champigneulles.
Passage de la rue La Fayette sous la voie ferrée à Maxéville	Entre Maxéville – Centre, et la route de Metz et Maxéville entre Meurthe et Canal	Zone 30	<i>Manque de lisibilité en venant de l'est ; entrée de la zone 30 marquée par un simple panneau</i>	Aménagement de type zone 30 (revêtement pavé, trottoirs au niveau de la chaussée). Marquage du cheminement cycliste.
Passage de la rue Leclerc sous la voie ferrée à Maxéville	Entre Maxéville – Centre et la route de Metz	Zone 30	<i>Passage étroit ne permettant pas aux automobiles de se croiser ; priorité dans le sens de la montée (est – ouest) ; mauvaise visibilité dans le sens de la descente ; zone 30 marquée par un simple panneau.</i>	Marquer l'entrée dans la zone 30 : chaussée surélevée, revêtement pavé.
Accès au Grand Sauvoy sous la voie ferrée à Maxéville	Entre le Grand Sauvoy et la route de Metz	Vitesse limitée à 20 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <i>passage étroit ne permettant pas aux automobiles de se croiser ; priorité dans le sens de la montée (est – ouest) ;</i> <i>liaison possible vers la rue Dorr au sud et le boulevard de Scarponne et le Haut-du-Lièvre au nord.</i> 	Ralentisseurs si non respect de la limitation de vitesse.
Passage de la rue d'Auxonne sous la voie ferrée à Nancy	Entre le quartier Colline – Saint Mansuy et le Faubourg des Trois Maisons à Nancy	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> <i>resserrement de la chaussée ;</i> <i>sur la liaison entre le Faubourg des Trois Maisons et le quartier Colline – Saint Mansuy.</i> 	Elargissement du trottoir côté nord (aussi nécessaire pour le passage des personnes handicapées) et passage des vélos sur trottoir dans le sens est – ouest.
Passage de la rue de Boudonville sous la voie ferrée à Nancy	Entre le quartier Colline – Saint Mansuy et le Faubourg des Trois Maisons à Nancy	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> <i>resserrement de la chaussée ;</i> <i>sur la liaison entre le Faubourg des Trois Maisons et le quartier Colline – Saint Mansuy.</i> 	Elargissement du trottoir côté sud (aussi nécessaire pour le passage des personnes handicapées) et passage des vélos sur trottoir dans le sens ouest – est.

Passage de la rue de Verdun sous la voie ferrée à Nancy	Entre l'avenue de la Libération et la Faculté de Lettres, et le cours Léopold et le Faubourg des Trois Maisons, à Nancy	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>resserrement de la chaussée ;</i> • <i>trottoirs trop étroits pour le passage des fauteuils roulants ou des poussettes.</i> 	Elargissement des trottoirs et passage des vélos sur trottoir.
Passage de la Ravinelle à Nancy	Entre les environs de la Faculté des Lettres et ceux du Pôle de Gestion	Aucun	<i>Compte-tenu de l'étroitesse du passage, de la pente des rampes d'accès et du manque de visibilité, le passage des cyclistes autrement qu'à pied en poussant leur vélo ne paraît pas souhaitable.</i>	
Passerelle entre le quai Claude le Lorrain et la rue Isabey à Nancy	Entre Nancy cours Léopold et Nancy Foch – Poincaré Anatole France	Aucun	<i>Peut être intéressant pour un passage des cyclistes dans le sens ouest – est, le pont de la rue Poincaré permettant le passage dans le sens est – ouest.</i>	Aménagement d'une rampe d'accès à la passerelle des deux côtés de la voie de chemin de fer, pour permettre l'accès des cyclistes.
Pont de la rue Poincaré au-dessus de la voie ferrée à Nancy	Entre Nancy – Centre et Nancy Foch – Poincaré – Anatole France	Bande cyclable dans le sens est – ouest		
Pont de l'avenue Foch au-dessus de la voie ferrée à Nancy	Entre Nancy – Centre et Nancy Foch – Poincaré – Anatole France	Bande cyclable dans le sens ouest – est		
Pont des Fusillés au-dessus de la voie ferrée à Nancy	Entre la Ville Neuve et Nancy – Mon Désert	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>il s'agit d'un point de communication important entre l'ouest et le sud-ouest de Nancy et le centre – ville, dans un secteur connaissant un trafic important.</i> • <i>la trajectoire des vélos est coupée par celle des voitures allant vers le tunnel, ce qui rend la traversée dangereuse dans le sens ouest – est.</i> 	Bandes cyclables des deux côtés de la chaussée.
Pont de l'avenue Leclerc au-dessus de la voie ferrée à Nancy	Entre la Ville Neuve et Saint Pierre – René II, et Nancy thermal	Aucun	<i>C'est un autre point de passage important, en particulier pour aller vers Nancy thermal.</i>	Bande cyclable dans le sens est – ouest.
Passerelle entre le quai de la Bataille et la rue du Docteur Liébault à Nancy	Entre Nancy Saurupt et Nancy Saint Pierre – René II	Aucun	<i>En l'état actuel, cette passerelle n'est pas cyclable. On trouve de part et d'autre des points d'attraction importants, qu'un aménagement cyclable permettrait de relier par des rues calmes : maternité, hôpital central, facultés dentaire et de pharmacie à l'est ; résidence universitaire, CUCES, Ecole des Mines à l'ouest.</i>	Rampes d'accès des deux côtés de la voie ferrée permettant l'accès des vélos à la passerelle.
Passage de la rue de Nabécor sous la voie ferrée à Nancy	Entre Nancy Saurupt et Vandœuvre, et Nancy Saint Pierre – René II	Bande cyclable dans le sens ouest – est		

Passage de la rue de Bonsecours sous la voie ferrée à Nancy	Entre Vandœuvre et Nancy – Bonsecours	Aucun	<i>Un itinéraire cyclable aménagé (bandes cyclables) existe dans les deux sens rue de Bonsecours et route de Mirecourt. Il est interrompu lors du passage sous la voie ferrée, alors que la chaussée se resserre, que ce tunnel assez long est obscur et que la vitesse des automobiles est souvent élevée.</i>	Elargissement des trottoirs et bandes cyclables sur trottoir, assurant dans le tunnel la continuité de l'itinéraire.
Passage de la liaison A 330 – CD 2bis – RN 74 sous la voie ferrée à la limite entre Nancy et Jarville	Entre l'A 330, et Nancy – Marcel Brot et la rive droite de la Meurthe	Aucun	<i>Voie rapide.</i>	Aucun aménagement.
Passage de l'avenue de la Malgrange sous la voie ferrée à Jarville	Entre Jarville La Malgrange et Jarville – Centre	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>c'est l'unique point de passage direct entre Jarville – Centre et La Malgrange.</i> • <i>la chaussée se rétrécit et les trottoirs sont étroits.</i> 	Elargissement des trottoirs (aussi nécessaire pour le passage des personnes handicapées) et passage des vélos sur trottoir.
Passage de la rue Foch sous la voie ferrée à Jarville	Entre Jarville La Malgrange et Montaigu et Jarville – Centre	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • <i>c'est le principal point de passage entre Jarville – Centre et Jarville – Montaigu, et un second point de passage entre Jarville – Centre et La Malgrange.</i> • <i>la chaussée se rétrécit et les trottoirs sont étroits.</i> 	Elargissement des trottoirs (aussi nécessaire pour le passage des personnes handicapées) et passage des vélos sur trottoir.
Passage de la rue de Fléville sous la voie ferrée à Jarville	Entre Jarville Montaigu et la future promenade du ruisseau du Moulin, et Jarville – Centre, la Californie et la promenade des bords de Meurthe	En projet	<i>Rue peu fréquentée.</i>	Aucun aménagement ; ralentissement des automobiles si vitesse excessive.
Pont de l'avenue de Montaigu au-dessus de la voie ferrée à Laneuveville	Entre la rue Lucien Galtier et le parc de Montaigu	Aucun	<i>Impasse permettant l'accès au parc Montaigu.</i>	Pas d'aménagement nécessaire.
Projet de franchissement pour la liaison D 400 (Laneuveville) – boulevard de l'Europe (Vandœuvre) à Laneuveville	Entre la rue Lucien Galtier et la promenade des bords du canal de la Marne au Rhin et Jarville et Laneuveville Montaigu	En projet	<i>Ce projet de liaison cyclable est lié à un projet de liaison routière entre Laneuveville (D 400) et Vandœuvre (boulevard de l'Europe). Son utilité comme liaison cyclable est très mineure : lui sont préférables une liaison directe entre Jarville – Centre et Montaigu (voir Jarville), et entre Laneuveville – Centre et Montaigu (voir Laneuveville), sur voiries existantes.</i>	Débattre de l'utilité du projet routier par rapport aux nuisances qu'il peut engendrer.

Passage de la rue Robert Damery sous la voie ferrée à Laneuveville	Entre Laneuveville Montaigu et Laneuveville – Centre	Aucun	<i>Le passage sous le pont est à une seule voie ; un feu permet le passage alterné des véhicules venant des différentes directions ; a priori, il est suffisant pour permettre l'insertion des vélos dans la circulation.</i>	Pas d'aménagement nécessaire.
Passage de la promenade piétons – cyclistes du bord du Canal de Jonction sous la voie ferrée à Laneuveville	Entre Laneuveville – centre et Fléville	Promenade piétons – cyclistes sur le chemin de halage		
Pont de la rue Leclerc au-dessus de la voie ferrée à Laneuveville	Entre Laneuveville – Centre et Laneuveville Les Aulnois, la Barre et la Sablonnière	Aucun	<i>Circulation peu importante.</i>	Pas d'aménagement nécessaire.
Pont de la rue de Gérardcourt au-dessus de la voie ferrée à Laneuveville	Entre Laneuveville – Centre et Laneuveville Les Aulnois, la Barre et la Sablonnière	Aucun	<i>Circulation peu importante.</i>	Pas d'aménagement nécessaire.
Passage à niveau de la route de Bayon (D 112) à Laneuveville	Entre le Vermois et la D 400	Aucun	<i>L'une des liaisons possibles entre Laneuveville – Centre et La Madeleine emprunterait le Chemin latéral à la voie ferrée, puis rejoindrait la D 400 par la D 112. Dans ce cas, un aménagement serait nécessaire le long de la D 112.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • bandes cyclables des deux côtés ; • ou piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest de la chaussée, avec élargissement du passage à niveau.
Pont de la D 400 (rue Pierre Crémel) au-dessus de la voie ferrée à Laneuveville	Entre Laneuveville – Centre, et La Madeleine et Saint-Nicolas-de-Port	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> • sur la liaison entre Laneuveville – Centre et La Madeleine ; • chaussée suffisamment large pour laisser la place à un aménagement cyclable conséquent. 	Continuité de l'aménagement cyclable à réaliser sur la D 400 entre la sortie de Laneuveville – Centre et La Madeleine : <ul style="list-style-type: none"> • bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ; • ou piste cyclable bidirectionnelle.

LES COMMUNES DE LA RIVE DROITE DE LA MEURTHE

La Meurthe est un des éléments faisant coupure dans l'agglomération. Il est doublé par le canal de la Marne au Rhin situé entre ce groupe de communes et le centre de Nancy, encore accentué par le caractère à dominante industrielle des quartiers situés entre Meurthe et canal.

S'il y a une continuité du bâti entre Malzéville, Saint-Max, Dommarthemont et Essey, les autres communes forment plutôt un chapelet de noyaux urbains proches les uns des autres, mais séparés par des éléments de discontinuité plus ou moins marquée (axe routier important, zone industrielle, zone non bâtie). Elles forment un cercle autour d'un vaste espace qui ne peut pas être traversé, où se trouvent l'aérodrome de Nancy – Essey, des casernes, des champs. Trois de ces communes, Malzéville dans la continuité de Saint-Max mais s'allongeant au sud du plateau de Malzéville, Dommarthemont, sur le coteau sud du plateau de Malzéville, et Art/Meurthe, formée de deux éléments séparés, le hameau de Bosserville et le village d'Art/Meurthe, plus à l'écart en amont sur le bord de Meurthe et derrière des bois, s'écartent au nord et au sud de ce cercle.

Les noyaux villageois ont commencé à s'étendre et à se rapprocher dès le XIX^e siècle pour ce qui est de Malzéville, de Saint-Max, et de manière moindre de Tomblaine et d'Essey. Les autres villages se sont développés après la seconde Guerre mondiale, principalement sous forme pavillonnaire, les lotissements pavillonnaires étant aussi très présents dans les autres communes. Corollaire de ce type d'urbanisation dans les conceptions de l'époque, le zonage séparant habitations et activités économiques, la création de zones d'activité, et un développement urbain privilégiant l'automobile comme moyen de déplacement. Ceci entraîne une extension de l'habitat et un accroissement des distances à parcourir. Les activités autres qu'économiques sont peu développées, entraînant des déplacements jusqu'au cœur de l'agglomération, tandis que le poids des supermarchés, souvent difficilement accessibles autrement qu'en voiture, est très prépondérant par rapport aux petits commerces.

Le problème se pose donc d'abord en terme d'urbanisme, pour recréer la possibilité de relations de proximité : revitaliser les centres des communes, souvent autour de l'ancien noyau villageois ; créer des pôles d'attraction à l'intérieur de ce secteur ; revitaliser les quartiers entre Meurthe et canal, pour permettre un rééquilibrage vers l'est de l'agglomération.

En terme de déplacements cyclables, la problématique repose sur trois éléments :

- faciliter les relations de proximité à l'intérieur de chaque commune ou ensemble continu ;
- faciliter les relations entre les communes, notamment autour de l'espace central, en rattachant à l'ensemble les éléments périphériques (Dommarthemont, Malzéville, Saulxures ? Grands Pâquis, Art/Meurthe) ;
- faciliter les relations avec le reste de l'agglomération, par la traversée de la Meurthe, des quartiers entre Meurthe et canal et du canal lui-même.

Un élément de relief est également à prendre en compte : les coteaux du plateau de Malzéville, sur lesquels se trouvent des quartiers de Malzéville, Saint-Max et Essey, et la commune de Dommarthemont.

MALZEVILLE

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons - cyclistes des bords de Meurthe bordant le territoire communal sur toute sa longueur à l'ouest, comprenant des sections partagées avec les piétons et des rues calmes, et se continuant au sud à Saint-Max et au nord à Champigneulles.

Remarques : l'itinéraire des bords de Meurthe pose actuellement trois problèmes :

- *sa continuité n'est assurée que par un passage sur trottoir sans aucune signalisation, donc non réglementaire, et sur lequel se posent des difficultés de cohabitation entre vélos et piétons du fait de son étroitesse.*
- *le revêtement très dégradé en plusieurs endroits au nord du pont de Vayringe.*
- *aucune liaison n'a été prévue entre cet itinéraire et les quartiers situés de l'autre côté de la rue du Lion d'Or et de l'avenue de Lattre de Tassigny.*

Propositions :

- **élargissement du trottoir compris dans la promenade et signalisation indiquant son caractère mixte piétons – cyclistes.**
 - **refaire le revêtement des parties dégradées.**
 - **déterminer des points de passage de l'avenue de Lattre de Tassigny, et les aménager ; dans la perspective d'une utilisation de la voie basse comme contournement de Malzéville, il faudrait coupler les traversées cyclables et piétonnes, et les équiper de feux.**
- En projet : franchissement de la Meurthe au niveau du pont de Vayringe, reliant les promenades des deux rives de la Meurthe.

Remarques :

- *l'aménagement proposé par la CUGN sur le Pont de Vayringe est intéressant pour une liaison avec :*
 - *Maxéville Meurthe – et – canal et Maxéville – centre, notamment pour une liaison domicile – travail ;*
 - *Nancy Trois Maisons, quartier saint Mansuy, campus Lettres.**Pour que cette liaison soit fonctionnelle, il faudrait prévoir les aménagements correspondants vers Maxéville d'une part, et vers le campus Lettres et le quartier Saint Mansuy d'autre part. A défaut de ces prolongements, l'aménagement du Pont Vayringe présente un intérêt très limité.*
- *un aménagement sur le Vieux Pont de Pierre aurait par contre l'avantage d'être dans l'axe des aménagements prévus par la CUGN, et de proposer une liaison plus directe vers le centre de Nancy.*

Proposition : . aménagement en priorité du Vieux Pont de Pierre, sans rejeter pour autant l'idée d'une autre liaison par le Pont de Vayringe, à condition que les aménagements correspondants soient prévus au-delà de celui-ci.

- Existant : promenade piétons - cyclistes longeant le tracé de l'ancien projet de voie des coteaux, de la rue Pasteur à la rue menant à la déchetterie ;
Accès à cette piste par le chemin du Bois de Frouard, bitumé et peu fréquenté ;

Remarque : la promenade suivant le tracé de l'ancien projet de voie des coteaux a pour l'instant un simple rôle de loisir ; elle n'est pas reliée aux quartiers qu'elle longe ; l'accès par la rue Pasteur n'est pas goudronné ni indiqué.

Propositions :

- **goudronner et flécher l'accès par la rue Pasteur ;**
 - **pour lui donner un rôle dans les déplacements quotidiens, relier la promenade aux différentes rues desservant le coteau.**
- En projet : aménagement sur le viaduc Louis Marin et le long de l'ancien projet de voie des coteaux, vers la rue Pasteur au nord et vers Saint Max à l'ouest.
- Existant : couloir de bus autorisé aux vélos entre Pixérécourt et le rond-point de Pixérécourt, dans le sens nord – sud.
- En projet : aménagement le long de la rue Mathieu de Dombasle et du CD 32 des bords de Meurthe au rond-point de Pixérécourt, prolongé par une desserte de Pixérécourt à l'ouest du CD 32, utilisant l'aménagement existant.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- *les aménagements prévus et existants forment un anneau entourant la plus grande partie des secteurs urbanisés de la commune, sur lequel se greffe une liaison vers Pixérécourt. Le caractère aléatoire, et peu*

souhaitable en raison de son impact négatif sur l'environnement et le cadre de vie, de la réalisation de la voie des coteaux compromet le bouclage de cet anneau. D'autres solutions doivent donc être trouvées. S'ajoute à cela le caractère dangereux des accès au viaduc Louis Marin, côté Nancy et côté Malzéville, en raison des flots de voiture coupant à vitesse élevée la trajectoire des cyclistes.

- *aucun aménagement n'est prévu à l'intérieur des secteurs urbanisés pour relier entre eux et à l'anneau les différents quartiers.*

Propositions :

- Une liaison entre l'itinéraire des bords de Meurthe et le Nid peut se faire :
 - ❖ en empruntant le passage existant entre le parking du centre socio-culturel Jéricho et la cité Jéricho, puis la rue de desserte de celle-ci ;
 - ❖ en aménageant la rue Driant et l'avenue Saint Michel jusqu'à la Grande Allée ; un aménagement bidirectionnel du côté ouest de la rue Driant et du côté nord de l'avenue Saint Michel semble une meilleure solution que des bandes cyclables des deux côtés parce qu'évitant la traversée de rue au débouché du viaduc Louis Marin.
- Une liaison avec la Trinité Libremont peut se faire par :
 - ❖ la rue Barrès avec une bande cyclable dans le sens de la montée et une autre en contre-sens à la descente ;
 - ❖ la mise en zone 30 de l'intégralité de la rue Pasteur, qui l'est déjà en grande partie, et une bande cyclable dans le sens de la montée.

Cet itinéraire pourrait se prolonger à Saint Max, Dommartemont et Essey pour permettre une desserte des quartiers situés sur le haut du coteau ; il ferait également le lien avec l'aménagement existant le long du tracé de l'ancien projet de voie des coteaux.

- Malzéville est construite autour d'un axe central en Y constitué par l'avenue Leclerc et les rues de la République et Carnot d'une part, de l'Eglise et Driant de l'autre. Cet axe est assez étroit, et très fréquenté du fait qu'il sert de voie de pénétration dans l'agglomération. Il est à l'heure actuelle peu adapté à la circulation cycliste. Aucun autre itinéraire ne peut servir à relier entre eux les quartiers situés de part et d'autre.

L'utilisation de la voie basse (rue Mathieu de Dombasle, avenue de Lattre de Tassigny, rue du Lion) comme itinéraire de contournement permettrait de désengorger l'axe central en lui donnant un rôle de simple desserte à l'échelle communale. Cette redéfinition de son rôle serait compatible avec une réduction de la largeur des voies et la réalisation d'aménagements cyclables :

- ❖ l'avenue Leclerc est suffisamment large pour que des bandes cyclables soient aménagées des deux côtés ; la compatibilité avec le stationnement automobile devra être étudiée.
- ❖ les rues de l'Eglise et de la République étant plus étroites, l'itinéraire devrait être séparé : une bande cyclable dans le sens sud – nord rue Driant et rue de l'Eglise, une bande cyclable dans le sens nord – sud rue de la République et rue Carnot ; la liaison entre les deux serait assurée par la rue Barrès (voir ci-dessus).
- Si la voie basse doit servir de contournement de Malzéville, il est préférable que l'aménagement cyclable prévu soit séparé de la chaussée. Il s'agirait alors d'une piste cyclable bidirectionnelle du coteau nord de la rue de Dombasle, couvrant le fossé existant. L'autorisation pour les cyclistes d'emprunter le trottoir côté sud permettrait l'accès aux habitations.
- Concernant l'Embanie et le Savlon :
 - ❖ compte-tenu des sens interdits, le passage des vélos par les sentiers du Lion d'Or et des Chenevières, malgré leur étroitesse, paraît la meilleure solution pour la desserte du quartier et l'accès aux équipements sportifs.
 - ❖ des lotissements sont actuellement en cours de construction, dont certaines voiries sont en zone 30 ; la zone d'activité n'est pas non plus achevée ; dans ce secteur, il est nécessaire de penser dès à présent aux moyens d'assurer les cheminements et leur continuité : cheminements propres, bandes cyclables, zones 30.

SAINT MAX

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons – cyclistes des bords de Meurthe sur toute la longueur des berges situées sur le territoire de Saint Max, se continuant au nord à Malzéville et au sud à Tomblaine.
- En projet : itinéraire par la rue du Pont de Pierre entre Tomblaine et la rue Jean XXIII, dans le cadre d'un itinéraire se prolongeant rue De Gaulle à Essey.
- En projet : aménagement sur le viaduc Louis Marin, continuant vers Malzéville.
- En projet : aménagement le long de l'ancien projet de voie des coteaux.

Remarque : ce projet, contestable par son impact sur l'environnement et le cadre de vie, est actuellement au point mort.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : l'itinéraire principal venant de Nancy par l'avenue du 20^e Corps n'est pas relié à Saint-Max faute d'aménagement sur le pont d'Essey.

Proposition :

- prolongement des bandes cyclables de l'avenue du 20^e Corps sur le pont d'Essey ;
- aménagement d'une jonction avec la promenade du bord de Meurthe par la placette du Château, au sud du pont (fléchage, bandes cyclables rue Louis Barthou, passages entre la rue Louis Barthou et la placette, et entre celle-ci et la promenade.

Remarques :

- *les aménagements existants ne font qu'effleurer Saint Max, sans constituer réellement des liaisons internes à la commune ou avec l'extérieur ;*
- *les liaisons nord – sud peuvent se faire par des rues peu fréquentées et sans difficultés majeures, sauf pour gagner la Trinité Libremont ;*
- *certains axes est –ouest sont par contre plus passants, servant de liaison vers le centre de l'agglomération non seulement pour les habitants de la commune, mais aussi pour ceux des communes voisines ; il s'agit de la rue Gambetta et de la rue Carnot. La première est relativement étroite pour permettre l'aménagement de bandes cyclables, tandis que l'aménagement de la seconde avec des îlots centraux les exclu pratiquement.*

Propositions : la solution est donc prévoir des axes cyclables parallèles, permettant la desserte et la traversée de Saint Max :

- au sud, la rue Jean XXIII est déjà en zone 30, et rejoint l'aménagement prévu par la CUGN rue du Pont de Pierre et rue De Gaulle à Essey ; le prolongement de cette zone 30 rue Kennedy et l'aménagement d'une rampe entre le parking du Lido et l'itinéraire des bords de Meurthe (sur le territoire de Tomblaine) complèteraient cet axe et le relieraient au réseau.
- au centre, un itinéraire partant des bords de Meurthe pourra emprunter la rue de la Meurthe, la rue de la Poudrière et la rue Bel Air, la rue Gambetta, la rue Clémenceau, la rue Jules Ferry et la rue d'Essey ; il pourra se poursuivre à Essey rue Louis Bertrand et rue Roger Berin ; la continuité de cet itinéraire sera assurée par une combinaison de sections en zone 30, de contresens cyclables et de bandes cyclables, en cohérence avec le plan de circulation.
- au nord, des bandes cyclables rue des Pétunias et Chemin stratégique entre Malzéville et Dommartemont s'intégreraient dans un itinéraire reliant entre eux et au centre de l'agglomération (par la rue Pasteur à Malzéville et la rue de Malzéville à Nancy) les quartiers situés sur le coteau sud du plateau de Malzéville (Trinité-Libremont à Malzéville, Trinité-Jolimont à Saint Max, Dommartemont, la Fallée à Essey).

DOMMARTEMONT

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

Aucun aménagement cyclable n'existe ni n'est prévu.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : Dommartemont présente une difficulté d'accès au vélo du fait du relief. Cette difficulté d'accès est commune à d'autres quartiers situés sur le coteau du plateau de Malzéville, la Trinité Libremont à Malzéville, la Trinité Jolimont à Saint Max, la Fallée à Essey.

Propositions : cet ensemble peut être desservi par un itinéraire cyclable au relief moins accentué que les autres accès au coteau et empruntant les rues Barrès et Pasteur (Malzéville), la rue des Pétunias et le Chemin stratégique (Saint Max), le Chemin stratégique, le chemin d'Amance et le haut de la rue Sainte Geneviève (Dommartemont) et le passage piétonnier reliant la rue Sainte Geneviève (Dommartemont) à l'avenue du Bois Châtel (Essey) :

- compte-tenu de la circulation sur le Chemin stratégique, qui sert d'accès au plateau de Malzéville, des bandes cyclables sont nécessaires des deux côtés de la chaussée
- le chemin d'Amance est partiellement en zone 30, et plusieurs aménagements y ralentissent la circulation automobile ; la cohabitation vélos – voitures doit donc y être possible sans aménagement supplémentaire
- des bandes cyclables le long de la rue Sainte Geneviève jusqu'au passage piétonnier la reliant à l'avenue du Bois Châtel, ainsi qu'un marquage au sol matérialisant la traversée de rue, sécuriseraient ce segment
- la rue de Malzéville et le bas de la rue Sainte Geneviève sont partiellement en zone 30 et ne nécessitent pas d'aménagement supplémentaire.

ESSEY-LES-NANCY

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable bidirectionnelle le long de l'avenue de Brigachtal, se continuant à Tomblaine le long de la rue de la Fraternité, et vers Seichamps par des bandes cyclables le long de la RN 74.
- Existant : piste cyclable bidirectionnelle le long de la future liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74, rejoignant la précédente au rond-point du Tronc-qui-fume.
- En projet : aménagement le long de l'avenue de Saulxures, prolongeant celui prévu le long de l'avenue du Château à Saulxures.
- En projet : aménagement le long de la D 913 jusqu'à la sortie d'Essey.
Liaison vers l'est le long de la RN 74 du carrefour avec la D 913 jusqu'aux bandes cyclables existantes.
Une liaison par l'avenue Malraux et le chemin des Longues Raies faisant la jonction avec les aménagements décrits ci-dessus.

- Existant : piste cyclable à partir de l'avenue de Saulxures se prolongeant le long de l'avenue De Gaulle à Pulnoy.
- En projet : une boucle par la rue du Pont de Pierre, la rue De Gaulle et l'allée Rolland Garros, reliant à la piste de l'avenue de Brigachtal – rue de la Fraternité différents établissements scolaires et équipements sportifs.
- En projet : aménagement le long de l'ancien projet de voie des coteau.

Remarque : ce projet, contestable en terme d'impact sur l'environnement et le cadre de vie, est actuellement au point mort.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- les itinéraires prévus ne favorisent pas les liaisons entre quartiers à l'intérieur de la commune.
- ils ne permettent pas non plus de liaison directe vers le centre de Nancy, obligeant à un détour important vers le sud.

Propositions :

- Une liaison est – ouest au nord des avenues Foch et du 69^e RI pourra emprunter les rues Bérin, Patton et Bertrand, et se poursuivre par Saint Max et l'avenue du XX^e Corps à Nancy vers le centre de l'agglomération.
- ❖ la rue Bérin est déjà partiellement en zone 30 et pourvue de ralentisseurs ; elle peut donc être empruntée par les vélos sur le mode du partage de la rue.
- ❖ un contre-sens cyclable peut permettre d'accéder à la mairie par la rue des Basses Ruelles.
- ❖ le passage par la rue Patton devra être aménagé en raison du trafic, soit par des bandes cyclables, soit par la mise de cette section en zone 30.
- ❖ la rue Louis Bertrand étant une rue de desserte et non de transit, elle peut être mise en zone 30 comme la rue Bérin.
- Deux liaisons sont possibles entre cet itinéraire et l'avenue de Brigachtal :
 - ❖ à travers la ZAC Pie X, ce qui est actuellement en discussion.
 - ❖ par la rue Roosevelt et la rue de Verdun, une partie de cette dernière étant en zone 30.
- Au nord de la rue Bérin :

Remarques :

- ❖ *le relief est un obstacle pour l'utilisation des rues Saint Georges et des Moncels, peu passantes, ou pour l'aménagement en piste cyclable du chemin d'Abron.*
- ❖ *les rues du Chanoine Laurent et de la Fallée présentent également une pente accentuée, et sont en outre assez passantes, les automobiles y ayant souvent une vitesse élevée.*
- ❖ *un itinéraire présentant une pente moins accentuée et une meilleure sécurité emprunterait la rue du Bas Château, le cours du Bas Château, croiserait la rue du Chanoine Laurent, traverserait le parc du Haut-Château, et rejoindrait par l'allée du Souvenir français la rue de la Fallée.*

Proposition : en terme d'aménagement, cela suppose :

- ❖ de matérialiser les deux traversées de la rue du Chanoine Laurent, et de réaliser des bandes cyclables le long de la portion entre la rue Bérin et la rue du Bas Château ; ces deux traversées doivent être pensées en lien avec le ralentissement de la circulation automobile sur cet axe ;
- ❖ de réaliser une bande cyclable dans le sens de la montée sur la partie de la rue de la Fallée au-dessus de l'allée du Souvenir français, ainsi que de matérialiser par un marquage au sol la traversée de celle-ci à ce niveau ;
- ❖ de flécher ce parcours.
- Le surbaissement des bordures de trottoir de part et d'autre du passage piétonnier reliant l'avenue du Bois Châtel à la rue Sainte-Geneviève permettrait une liaison entre le quartier de la Fallée et Dommartement, et au-delà les autres quartiers situés sur le coteau du plateau de Malzéville.

SEICHAMPS

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Bandes cyclables des 2 côtés DE LA RN 74, interrompues au niveau de l'intersection avec la rue de la Côte verte, jusqu'à l'intersection avec la Grand' Rue, et prolongée du côté sud par une bande cyclable sur trottoir jusqu'à la gendarmerie.

Remarque : les bandes cyclables le long de la RN 74 sont à l'heure actuelle dangereuses (interruption à un resserrement de chaussée, trop étroites à la sortie d'Essey).

Propositions :

- assurer la continuité de ces bandes cyclables ;
- leur donner une largeur suffisante sur toute leur longueur.

Remarque : même sécurisé, cet itinéraire resterait inconfortable en raison de la circulation automobile, et passe à l'écart des quartiers où se trouve regroupée la majorité de la circulation ; il ne convient donc qu'à la desserte des habitations riveraines.

Proposition : pour qu'il puisse remplir ce rôle, sécuriser les traversées de routes au niveau des intersections (ce qui facilitera également la traversée des piétons et des personnes à mobilité réduite).

- piste cyclable le long de la route de Pulnoy se prolongeant sur le territoire de cette commune.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : la piste cyclable de la route de Pulnoy permet la desserte de la partie sud de la commune.

Proposition : création d'un axe parallèle pour assurer celle de la partie nord ; à partir de l'itinéraire existant de l'avenue de Brigachtal à Essey, cet axe pourra emprunter :

- l'avenue du Grémillon et la rue des Tarbes prolongée (Essey) ;
- la rue des Tilles (Pulnoy et Seichamps) ;
- la rues de Québec et la rue Saint Lambert (Seichamps).

Une partie de la rue de Québec est déjà en zone 30, dans le cadre d'un réaménagement de la circulation et d'une revitalisation du centre de la commune ; il suffirait donc de prolonger cette zone 30 par des bandes cyclables, en particulier pour sécuriser la circulation des enfants.

Remarque : resterait alors à relier entre eux les axes est – ouest ; le réaménagement de l'avenue de l'Europe pour revitaliser le centre-ville, actuellement provisoire, avec la mise en sens unique de la section bordée par le centre commerciale, la mairie et des services, et l'aménagement de places de stationnement, est intéressant, mais, à défaut d'avoir prévu la circulation cycliste, oblige ceux-ci à faire un détour important lorsqu'ils viennent du nord.

Propositions :

- l'aménagement d'un contre-sens cyclable dans le cadre de l'aménagement définitif permettrait de palier à cet inconvénient, et de prendre en compte les cyclistes dans cette réorganisation de la circulation au centre-ville ; dans le même esprit, il faudrait également prévoir des arceaux à vélo.
- à l'ouest, l'aménagement de bandes cyclables le long de la Grand' Rue entre la RN 74 et la route de Pulnoy permettrait de relier les itinéraires cyclables est – ouest, ainsi que de ralentir la circulation automobile au niveau de l'ancien village.

PULNOY

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable le long de la route de Seichamps et de l'avenue De Gaulle, dans le prolongement de la piste longeant la route de Pulnoy à Seichamps, et se prolongeant à Essey jusqu'à l'avenue de Saulxures.
- Existant : piste cyclable le long de la route de Cerville au niveau du collège et du Gymnase, à partir de la route de Seichamps.

Remarque : la fin de cet aménagement vers la sortie de Pulnoy n'est pas tout-à-fait clair (passage sur la chaussée ? continuation par le cheminement piéton – étroit ?).

Proposition : aménagement lisible et sécurisé de l'entrée – sortie de piste et du passage sur la chaussée.

Remarque : à la fin de la zone d'habitation, des surlargeurs cyclables existent de chaque côté de la chaussée ; à défaut de marquage spécifique, il s'agit pour le moment de simples surlargeurs, voués au stationnement temporaire et d'urgence, et interdite à la circulation, y compris cyclistes, selon le code de la route.

Proposition : transformation de ces surlargeurs en bandes cyclables.

- Existant : promenade piétons - vélos située à l'ouest des habitations entre l'avenue De Gaulle et la rue de Saulxures, et reliée à la rue du Tendon.
- Existant : bandes cyclables le long de la rue de Saulxures commençant un peu à l'ouest du débouché de la piste précédente (et non à l'est comme indiqué sur les plans de la CUGN), puis piste cyclable bidirectionnelle à la sortie de la zone d'habitation, se prolongeant le long de la rue des Jardins fleuris à Saulxures jusqu'à l'avenue du Château.

Remarque : il y a une discontinuité de quelques mètres entre les deux aménagements précédents.

Proposition : prolongement des bandes cyclables jusqu'au débouché de la promenade piétons – vélos.

- En projet : liaison nord – sud entre la piste cyclable existante à l'ouest de la zone d'habitation et l'avenue du Château et la piste cyclable longeant la future liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74, sur le territoire de Saulxures.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques : les aménagements existants et projetés relient de manière intéressante Pulnoy aux communes voisines et aux principaux axes allant vers le centre de l'agglomération ; l'aménagement de la traversée du centre de la commune et une liaison nord – sud à l'intérieur de la commune n'ont par contre pas été prévus. Cette liaison est à concevoir à la fois pour elle-même et dans une perspective de revitalisation du centre de la commune.

Proposition :

- mise en zone 30 de la place de la République et de la rue de Saulxures jusqu'à la mairie ;
- bandes cyclables le long de la rue de Nancy et du reste de la rue de Saulxures jusqu'aux aménagements existants.

SAULXURES-LES-NANCY

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : bandes cyclables des 2 côtés de la rue des Jardins Fleuris entre Pulnoy et l'avenue du Château
- Existant : piste cyclable bidirectionnelle le long de la future liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74.
Liaison avec l'entrée de Saulxures entre cet aménagement et la rue Salvador Allende, sur le territoire de Tomblaine (existant).
Liaison vers Pulnoy à partir du même aménagement, croisant l'avenue du Château au niveau du rond-point (en projet).
- En projet : aménagement le long de la rue du Château jusqu'à la rue des Jardins fleuris, dans le prolongement de celui prévu à Essey le long de l'avenue de Saulxures.
- En projet : aménagement venant de Tomblaine le long de la rue du Bois la Dame.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- *La réalisation d'aménagements cyclables à Saulxures s'intègre dans une triple problématique :*
 - ❖ *favoriser les relations cyclables à l'intérieur de la commune et avec le reste de l'agglomération ;*
 - ❖ *accompagner le transfert de la circulation automobile de transit du centre de la commune vers la nouvelle liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 ;*
 - ❖ *revitaliser le centre de la commune.*
- *Les liaisons prévues traversent la commune ou s'arrêtent à l'entrée des zones d'habitation ; elles ne prévoient pas de desserte des différents quartiers et de liaisons à l'intérieur de la commune.*

Propositions :

- **La mise en relation avec la piste cyclable longeant la future liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 peut se faire :**
 - ❖ **par la rue d'Essey, ce qui suppose de répondre à 2 questions :**
 - **l'actuelle zone 30 va-t-elle subsister après l'ouverture de la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 ?**
 - **la rue est-elle suffisamment large pour que soient aménagées des bandes cyclables des 2 côtés de la chaussée ?**
 - ❖ **en contournant le terrain de sport à l'ouest ; la possibilité de rejoindre l'allée Coste et Bellone ou la rue Coli serait alors à étudier.**
- **La relation entre le centre et les Grands Pâquis peut se faire par la route de Bosserville, avec, en partant du centre :**
 - ❖ **des bandes cyclables des 2 côtés de la chaussée sur la partie bordée par les habitations, avec matérialisation de la traversée de rue par un marquage au sol ;**
 - ❖ **des bandes cyclables sur trottoir du côté ouest jusqu'au chemin des Etangs ;**
 - ❖ **à partir du chemin des Etangs, 2 variantes sont possibles :**
 - **des bandes cyclables le long de la route de Bosserville jusqu'à la rue de Lorraine, ce qui aurait pour avantage de ralentir la circulation automobile à l'entrée de la zone d'habitation ;**
 - **un passage par le parc pour rejoindre la rue de Lorraine.**

- La desserte des Grands Pâquis peut se faire par :
- ❖ des bandes cyclables le long de la rue de Lorraine et de la rue de Gascogne ;
- ❖ la mise en zone 30 de la rue de la Forêt et de la rue des Sables (cette dernière déjà partiellement en zone 30), qui sécuriserait notamment l'accès des enfants et des familles à la forêt.
- *Pour que le transfert du trafic de transit se fasse effectivement du centre de Saulxures vers la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74, il est nécessaire de réduire la capacité et la vitesse dans la traversée du centre de la commune.*

Propositions :

- Deux mesures concernant les déplacements cyclistes peuvent y contribuer :
- ❖ l'aménagement d'une zone 30 au cœur de l'ancien village, de la place De Gaulle incluse, voire de la place du Monument, jusqu'au niveau de la mairie et de la poste ;
- ❖ l'aménagement de bandes cyclables sur la chaussée sur le reste de la rue de Tomblaine, de la Grande Rue et de la rue du Château.
- La mise en zone 30 de l'axe formé par les rues Louis Blériot, Hector Berlioz et des Jardins fleuris permettrait la desserte des lotissements et éviterait un report de trafic sur ces rues.

Remarque : la suite de la route de Bosserville pourrait être une très jolie promenade ainsi qu'une liaison vers Bosserville et Art/Meurthe ; il est actuellement utilisé comme itinéraire de dérivation par des automobilistes se déplaçant entre Seichamps, Pulnoy et Saulxures, et Art/Meurthe, Dombasles, Varangéville et Saint-Nicolas-de-Port ; les automobiles prennent à une vitesse parfois élevée cette route étroite, qui devient dangereuse aux heures de pointe ; après l'ouverture de la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74, il sera possible d'orienter ce trafic vers la D 2 par Tomblaine.

Proposition : réserver l'accès aux seuls riverains et cyclistes.

TOMBLAINE

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable est – ouest le long de la rue de la Fraternité commençant au niveau des gymnases à l'ouest et se prolongeant le long de l'avenue de Brigachtal à Essey, vers Seichamps.
En projet : prolongement de la piste existante le long de la rue de la Fraternité et sur le pont de la Concorde vers Nancy.
- Existant : liaison de cette piste vers la rue Jean Moulin (existant).
En projet : aménagement rue Jean Moulin relié aux aménagements prévus à Essey par la rue du Pont de Pierre, et au prolongement de la piste de la rue de la Fraternité par le boulevard Jean Jaurès.
- Liaison de cette piste vers la rue Eugène Pottier, passant devant le Musée de l'Aéronautique (existant).
- Existant : piste cyclable nord – sud le long de la rue Eugène Pottier et du CD 2 bis jusqu'au carrefour avec le chemin du Bois de la Dame.
En projet : prolongement vers Art/Meurthe, le long du CD 2.
- Existant : piste cyclable est – ouest le long de la liaison A 330 – CD 2bis – RN 74, traversant la Meurthe vers le rond-point Marcel Brot à l'ouest, et à Saulxures et Seichamps à l'est.
- Existant : promenade nord – sud piétons - vélos des bords de Meurthe de Saint Max à la rue du 14 juillet.

Proposition : une rampe reliant le parking du Lido à l'itinéraire des bords de Meurthe permettrait l'accès à la piscine, tout en constituant l'amorce d'un itinéraire situé à Saint Max.

- En projet : liaison le long du chemin de Bois la Dame du carrefour avec le CD 2 bis jusqu'à Saulxures Grands Pâquis.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : l'existant et les projets doteront Tomblaine d'un réseau cyclable important. Néanmoins, la majorité de la population habite à l'ouest de l'axe nord – sud avenue Eugène Pottier – CD 2 bis, relié aux ponts franchissant la Meurthe. Se pose donc la question des cheminements permettant de rejoindre le pont de la Concorde et le nouveau pont à partir de ces quartiers pour gagner Nancy, sans faire un détour important.

Propositions :

- Un itinéraire empruntant la rue Saint Just, le passage la reliant au boulevard de l'Avenir, le boulevard de l'Avenir, la rue Keller, la rue du 14 Juillet et l'aménagement existant des bords de Meurthe permettrait de faire la liaison avec le pont de la Concorde.
Cet itinéraire nécessiterait :
 - ❖ un contresens cyclable dans la rue Saint Just ;
 - ❖ le remplacement des chicanes dans le passage la reliant au boulevard de l'Avenir par des plots et la réfection de son revêtement ;
 - ❖ un contresens cyclable dans la partie en sens unique du boulevard de l'Avenir ;
 - ❖ un accès au pont de la Concorde à partir de l'itinéraire des bords de Meurthe ;
 - ❖ un fléchage de l'itinéraire.
- Des bandes cyclables peuvent être aménagées, le long des rues Barbusse et du 11 novembre entre la rue Jules Ferry et la piste cyclable longeant la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 en venant du nord; une bande cyclable sur la chaussée de la rue Jules ferry dans le sens de la circulation, et sur le trottoir dans le sens inverse, permettraient de faire la liaison avec la rue Saint Just.
- Le boulevard Tolstoï est également suffisamment large pour que des bandes cyclables soient aménagées, permettant de rejoindre la piste cyclable longeant la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 en venant du sud.

ART/MEURTHER

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons - cyclistes équipée d'une passerelle traversant la Meurthe, et reliant l'avenue Sainte Marguerite à Bosserville au centre de Laneuveville et à la piste cyclable longeant le canal de la Marne au Rhin.
- En projet : aménagement le long du CD 2 (avenues Sainte Marguerite et de la Chartreuse) venant de Tomblaine et allant jusqu'au village d'Art/Meurthe en passant par Bosserville.

Remarque : la D 2 connaît une circulation automobile en constante augmentation, avec souvent des vitesses élevées, alors qu'elle est l'axe principal desservant Bosserville et le village d'Art/Meurthe.

Propositions :

- prolonger l'aménagement prévu au sud – est jusqu'à la sortie du village d'Art/Meurthe, le long de la rue du Faubourg Saint Phlin ;
- sécuriser les traversées de rue aux intersections avec le Chemin Stratégique, la rue du Pigea et l'allée du Séminaire à Bosserville, les rues du Château et de Clairfontaine, du 18 Juin, Georges Chapfer, d'Arc et de la

Meurthe au village d'Art/Meurthe, ainsi qu'à l'entrée du centre aéré entre Bosserville et le village d'Art/meurthe.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- la zone 30 à l'intérieur du village permet un accès à l'ensemble des quartiers et lotissements situés à l'est d CD 2, à l'exception du nouveau lotissement en cours d'aménagement situé plus à l'est ;
- les automobiles garent souvent une vitesse élevée en entrant dans le village par la rue Albert Schweitzer (CD 126).

Proposition :

- extension de la zone 30 jusqu'à son entrée ;
- ou aménagement de bandes cyclables permettant de rejoindre la zone 30.

Remarque : la route de Bosserville à Saulxures, la route de Saulxures et la rue du Bois Robin pourraient être une très jolie promenade ainsi qu'une liaison vers Saulxures, Pulnoy et Seichamps ; il est actuellement utilisé comme itinéraire de dérivation par des automobilistes se déplaçant entre Seichamps, Pulnoy et Saulxures, et Art/Meurthe, Dombasles, Varangéville et Saint-Nicolas-de-Port, parfois à une vitesse importante pour cette route étroite ; l'ouverture de la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74 doit réorienter leur trajet vers la D2 via Tomblaine.

Proposition : réserver l'accès de cette route aux riverains et cyclistes, et à la desserte de la déchetterie.

Remarque : dans la perspective du SCOT, il serait intéressant de réfléchir dès à présent à une liaison vers Varangéville et Dombasles, soit le long de la D 2, soit par le chemin des Croquottes et les chemin de desserte des sablières, et le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin.

LES COTEAUX DU PLATEAU DE MALZEVILLE

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons - cyclistes suivant le tracé de l'ancien projet de voie des coteaux de la rue Pasteur à la rue desservant la déchetterie.

Remarque l'accès à partir de la rue Pasteur n'est ni goudronné ni signalé.

Proposition : goudronner et signaler cet accès.

- En projet : aménagement suivant le tracé de l'ancien projet de voie des coteaux du Viaduc Louis Marin à la rue Pasteur d'une part, et à la route d'Agincourt d'autre part.

Remarque : la portion entre le viaduc Louis Marin est lié à un projet routier actuellement bloqué ; sa création détruirait partiellement le Parc de La Biétinée, situé sur son parcours.

Proposition : abandon du projet, ou simple allée piétons – cyclistes dans le cadre d'une réhabilitation du Parc de La Biétinée.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- les aménagements existants et prévus par la CUGN ne situent seulement sur le coteau ouest du plateau ;

- *ils ne sont pas raccordés à la voirie existante.*

Proposition : la desserte des quartiers situés sur le coteau ouest du plateau peut se faire :

- à partir de la piste existante longeant le tracé de l'ancien projet de voie des coteaux, en raccordant celle-ci aux rues desservant le coteau en contrebas.
- à partir de l'axe central de Malzéville en y aménageant des bandes cyclables :
- ❖ avenue Leclerc : bandes cyclables des deux côtés
- ❖ rues Driant et de l'Eglise : bande cyclable dans le sens sud – nord
- ❖ rues de la République et Carnot : bande cyclable dans le sens nord – sud

La jonction se faisant par la rue Barrès.

Proposition : la desserte des quartiers situés sur le coteau sud du plateau (Trinité Libremont, Trinité Jolimont, Dommartemont, la Fallée) peut se faire par l'itinéraire suivant :

- rue Maurice Barrès : bandes cyclables des deux côtés, incluant un contre-sens cyclable
- rue Pasteur : zone 30 existante prolongée sur toute la longueur de la rue, bande cyclable dans le sens de la montée
- rue des Pétunias : bandes cyclables des deux côtés
- Chemin stratégique : bandes cyclables des deux côtés
- chemin d'Amance : zone 30 existante
- haut de la rue Sainte Geneviève : bandes cyclables des deux côtés + marquage au sol pour la traversée de la rue
- liaison piétonne avec l'avenue du Bois Châtel : surbaissement des bordures de trottoir

D'Essey la Fallée, 1 liaison peut être aménagée jusqu'à la piste cyclable longeant l'avenue de Brigachtal :

- partie haute de la rue de la Fallée : la traversée de rue : bandes cyclables des deux côtés + marquage au sol de
- allée du Souvenir français
- parc du Haut Château
- rue du Chanoine Laurent : marquage au sol pour la traversée de rue
- cours du Bas Château
- rue du Bas Château : bandes cyclables des deux côtés
- rue du Chanoine Laurent : bandes cyclables des deux côtés
- rue Patton : bandes cyclables des deux côtés
- rue Roosevelt
- rue des Verdun : zone 30 existante
- rue De Gaulle : bandes cyclables des deux côtés pour rejoindre l'aménagement prévu par la CUGN

LE SECTEUR ENTRE MEURTHE ET CANAL

Ce secteur est à la fois :

- un ensemble de quartiers situés entre deux coupures : la Meurthe, et de manière moindre quand à l'effet de coupure, le canal de la Marne au Rhin (largeur moindre entraînant un impact visuel moindre, plus grand nombre de franchissements) ;
- un espace situé entre les communes de la rive droite de la Meurthe et le reste de l'agglomération, et en particulier le centre de Nancy ; cet espace peut jouer soit comme lien (il s'est développé à partir d'anciens faubourgs construits le long des voies de communication vers l'est), soit comme coupure (son développement à prédominance industrielle à partir du XIX^e siècle va non seulement créer des éléments de coupure physiques – usines s'étendant sur de grandes surfaces – mais aussi en faire une zone sans pôles attractifs, un espace que l'on doit traverser, mais où l'on ne s'arrête pas pour d'autres moments de la vie sociale que pour le travail).

Il s'est développé par extension dans le sens ouest – est, d'abord autour des voies de communication (rue de Malzéville, Faubourg Saint Georges), ensuite par extension vers l'est des communes voisines (Maxéville – Meurthe et Canal, Jarville – la Californie). Il s'est donc structuré par noyaux successifs organisés dans le sens est – ouest, mais peu ou pas dans le sens nord – sud, ce qui lui donne le caractère d'une succession de petits quartiers, et non d'un ensemble cohérent. Une exception est la zone d'activité construite récemment autour d'un axe nord – sud, la rue Marcel Brot.

Trois axes nord – sud existent néanmoins, qui ne sont pas des axes viaires :

- le canal, au bord duquel se sont installés du nord au sud des établissements industriels ;
- la voie ferrée passant au cœur du quartier, et autour de laquelle se sont développées là encore les installations industrielles ;
- les berges de la Meurthe, qui ont eu jusqu'à la mise en eau du canal un rôle portuaire.

Le principal enjeu pour ce quartier est sa revitalisation en terme de création de pôles d'attraction, dans le cadre d'un rééquilibrage vers l'est de l'agglomération. Se pose alors la question de la structuration de ce quartier en un ensemble cohérent, ce qui ne peut se faire qu'autour d'un axe nord – sud central. Le projet de boulevard Meurthe et Canal va dans ce sens, à condition qu'il soit un axe d'accès au quartier et de desserte nord – sud de celui-ci, et non un axe de transit nord – sud pour l'agglomération, qui créerait un nouvel effet de coupure. Le maintien de la voie ferrée serait un atout s'il permettait la réalisation d'un tram – train permettant un deuxième accès au centre de Nancy en venant du bassin de Pompey, voire de Pont-à-Mousson, et créant un pôle d'attraction par revitalisation de la gare Saint Georges, à l'intersection avec la ligne 1 du tram.

En terme de déplacements cyclables, on retrouve les deux axes d'orientation, est – ouest et nord – sud :

- dans le sens est – ouest la nécessité de traversée, pour faire la liaison entre les communes de la rive droite de la Meurthe et le centre de l'agglomération, et de liaison entre quartiers centraux des communes situés à l'ouest du canal et quartiers situés entre Meurthe et canal. Si la première dimension est bien prise en compte par les réalisations et les projets de la CUGN (à l'exception notable de la liaison avec Saint-Max, qui n'est pas complétée par l'aménagement du pont d'Essey), la seconde n'est prise en compte qu'à Nancy ; aucune liaison n'est prévue entre Maxéville – Centre et Maxéville – Meurthe et Canal ; la Californie est plus contournée que reliée directement à Jarville – Centre.
- dans le sens nord – sud :
 - une promenade piétons – cyclistes existe déjà en bord de Meurthe, avec une discontinuité au niveau des Grands Moulins (le passage au bord du Bras vert ne permet pas la communication avec le quartier voisin), mais les liaisons avec les quartiers riverains ne sont souvent pas aménagées, et sont peu ou mal signalées.
 - une promenade piétons – cyclistes est aménagée au bord du canal de la Marne au Rhin, entre le port Sainte Catherine et le centre de Laneuveville, et doit être continuée au nord jusqu'à la sortie de l'agglomération ; là encore, les accès aux quartiers riverains et aux ponts doivent être mieux aménagés et signalés.
 - un axe cyclable central, le long du futur boulevard Meurthe et Canal, est prévu ; au cas où le maintien de la voie ferrée compromettrait la réalisation d'aménagements cyclables sur une partie de ce nouvel axe, un itinéraire parallèle devra être défini et aménagé ; ceci est nécessaire pour permettre la circulation cycliste au centre du secteur, et non pas seulement à sa périphérie.

NANCY

Compte-tenu de son étendue, l'étude de Nancy a été divisée en 5 secteurs en fonction des coupures existant pour les déplacements cyclistes : le coteau du plateau de Haye, la colline de Buthegnémont, la voie ferrée, le canal. Seront donc envisagés ces 5 secteurs et leurs liaisons avec leur environnement, en tenant compte de ces coupures :

- les quartiers situés sur le plateau de Haye (Haut-du-Lièvre, Beaugard, Buthegnémont) ;
- le quartier situé à l'ouest de la voie ferrée et au nord de la colline de Buthegnémont (Colline – Saint Mansuy) ;
- les quartiers situés à l'ouest de la voie ferrée et au sud de la colline de Buthegnémont ;
- les quartiers situés entre la voie ferrée et le canal ;
- les quartiers situés entre le canal et la Meurthe.

Nous avons intégré pour ce travail 3 niveaux d'analyse :

- la partie nancéienne du réseau d'agglomération projeté par la CUGN ;
- les relations de proximité à l'échelle des quartiers ;
- la nécessité de retrouver dans le tissu urbain, à l'échelle des quartiers, des pôles d'attraction, des éléments de centralité et de différenciation, et d'envisager aussi les déplacements en terme d'accès à et de relations entre ces pôles.

1) Le plateau de Haye.

Aucun aménagement existant.

Aménagements prévus par la CUGN :

- accès au plateau par l'avenue de la Libération ;
- aménagement cyclable le long de l'avenue Pinchard, jusqu'à la place du Père Baudricourt.

Remarques :

- *rien n'a été prévu pour relier le quartier Beaugard – Buthegnémont (et notamment le lycée Georges de la Tour) au réseau cyclable ;*
- *la liaison entre le Haut-du-Lièvre et le centre de Nancy ou de Maxéville nécessite un important détour par l'avenue de la Libération ;*
- *il faudra prendre en compte les déplacements cyclistes dans les projets d'urbanisme concernant ce secteur, principalement le tram et l'urbanisation des anciennes carrières Solvay.*

Propositions :

- création d'un aménagement cyclable le long des rues André Theuriet et de la Croix Saint Claude, desservant le lycée Georges de la Tour, et reliant les aménagements prévus le long de l'avenue de la Libération et de l'avenue du Bois Gronée.
- la création d'un zone 30 rue de la Croix Saint Claude au niveau de la sortie du lycée jusqu'au rond-point, et le réaménagement de l'espace de manière à créer une véritable place et un pôle d'attraction à l'échelle du quartier, sont à étudier.
- sécurisation de la traversée de l'avenue de la Libération à son intersection avec la rue de Buthegnémont, pour faciliter l'accès au quartier à partir de l'aménagement cyclable prévu avenue de la Libération.
- création d'un aménagement cyclable le long de l'avenue Pinchard entre le Haut-du-Lièvre et l'avenue Patton et le boulevard de Scarpone.

2) Le secteur situé à l'ouest de la voie ferrée et au nord de la colline de Buthegnémont.

Aucun aménagement existant.

Aménagement prévu par la CUGN :

- itinéraire le long de la rue de l'Armée Patton et de l'avenue de la Libération, reliant le centre de Nancy et les quartiers situés au sud de la colline de Buthegnémont aux quartiers situés sur le plateau.

Remarques :

- *l'itinéraire prévu est utile pour la liaison plateau – cuvette, mais ne permet pas une réelle desserte du secteur ;*
- *aucune liaison n'est prévue vers le Faubourg des Trois Maisons.*
- *Aucune traversée nord – sud du quartier n'est prévue.*

Propositions :

- l'aménagement prévu le long de l'avenue de la Libération devra porter une attention particulière aux intersections, de manière à favoriser les liaisons avec les quartiers riverains.
- la liaison avec le Faubourg des Trois Maisons peut se faire :
 - dans le sens est – ouest par les rues Charles Keller, Alfred Mèzières, d'Auxonne, Saint Bodon et de la Colline (bande cyclable ; mise en zone 30 de la rue Saint Bodon et du bas de la rue de la Colline) ;
 - dans le sens ouest – est par les rues de Boudonville, du Chanoine Jacob (bande cyclable existante) et Jean Lamour (bande cyclable entre la rue de Metz et la rue de Glacis) : zone 30 rue de Boudonville au niveau de l'école ; bande cyclable sur le reste de l'itinéraire.
- trois éléments de différenciation du tissu urbain seraient à étudier :
 - Avenue de la Libération au niveau de l'église Saint Mansuy : changement du revêtement de la chaussée, réaménagement des trottoirs, mise en valeur des commerces, mise en valeur de la continuité avec les escaliers du passage Saint Mansuy ;
 - Aménagement d'une petite place à l'intersection des rues de la Colline, Viard et de Montreville, mise en valeur des commerces, mise en valeur de la continuité piétonne vers l'école de Boudonville, la résidence universitaire de Boudonville, la Faculté de Lettre et la résidence universitaire de Montbois ;
 - Accentuation de l'aspect urbain de la place Godefroy de Bouillon et du square de l'Yser, avec ralentissement de la circulation, modification du revêtement de la chaussée, soulignement des continuités piétonnes, mise en valeur de l'espace vert central.
- dans le sens nord – sud, un itinéraire peut être sécurisé par le ralentissement de la circulation, par la rue Dorr, le quai Ligier Richier, la rue Alix le Clerc, la rue de Liège, la rue Jacquinet et la rue Isabey ; la portion sud de la rue Isabey étant en sens unique dans le sens nord – sud, l'itinéraire pourrait emprunter dans le sens sud – nord l'aménagement prévu de la rue de l'Armée Patton, la place Godefroy de Bouillon et la rue de Thionville.

3) Le secteur à l'ouest de la voie ferrée et au sud de la colline de Buthegnémont.

Aménagements existants ou projetés :

- Un itinéraire reliant le carrefour du Vélodrome à la gare est en grande partie réalisé. Les circulations périphérie – centre et centre – périphérie sont séparées sur la plus grande partie du parcours.

Dans le sens centre – périphérie :

- rue Raymond Poincaré (bandes cyclables)
- rue Isabey (contre-sens cyclable)
- passage de la Rame (passage piéton – vélos)
- rue du Grand Verger (contre sens cyclable)
- rue Notre-Dame des Anges (contre-sens cyclable)

Remarque : ce détour peut être une dérivation intéressante pour une liaison avec les environs de la Faculté des Lettres, en permettant d'éviter des portions d'axes très fréquentés ; elle constitue néanmoins un détour pour les cyclistes continuant tout droit rue Poincaré vers Laxou, Villers et Vandoeuvre.

Proposition : aménagement d'une bande cyclable le long de la rue Poincaré entre la rue Isabey et la rue Notre-Dame des Anges.

- rue Raymond Poincaré (aménagement à réaliser)

Remarque : cette section est particulièrement délicate à traiter ; elle doit tenir compte à la fois des cyclistes allant vers l'avenue Anatole France et l'avenue de Boufflers, restant à droite de la chaussée, et de ceux qui doivent traverser la rue Poincaré pour aller vers la rue Saint Lambert.

Remarque : un itinéraire calme pour aller vers le centre de Laxou est possible par le bas de l'avenue de Boufflers, la rue de Santifontaine et la rue Ernest Albert.

Propositions :

- aménager des bandes cyclables le long de l'avenue de Boufflers jusqu'au carrefour avec la rue de Santifontaine ;
- créer une zone 30 rue de Santifontaine du carrefour avec l'avenue de Boufflers jusqu'à l'Institut des Jeunes Aveugles, pour modérer la vitesse et sécuriser l'entrée du quartier, et sécuriser par la même occasion l'accès à l'Institut des Jeunes Aveugles.
- pas d'aménagement particulier dans la suite de la rue de Santifontaine.
- rue Saint Lambert (bande cyclable)
- rue de Villers (bande cyclable)

Remarque : nombreuses voitures stationnées sur la bande cyclable.

Propositions :

- meilleure gestion du stationnement dans le secteur.
- Faire respecter le code de la route.

Remarque : l'itinéraire se perd au niveau du carrefour avec la rue de Mon Désert.

Proposition : fléchage pour indiquer la continuité de l'itinéraire.

- rue du Sergent Blandan (pas d'aménagement jusqu'à l'avenue Maringer)
(bande cyclable ensuite)

Remarques :

- le passage entre la rue de Mon Désert et l'avenue Maringer est étroit du fait du couloir de bus en contre-sens ; il n'est donc pas possible d'y aménager de bande cyclable.
- la bande cyclable est parfois obstruée par des cars en stationnement.

Propositions :

- mettre en zone 30 la portion de la rue Blandan entre la rue de Mon Désert et l'avenue Juin, de manière à intégrer les cyclistes à la circulation automobile, et à favoriser les continuités piétonnes entre le lycée, l'internat, Nancy thermal, le siège du Conseil général.
- autoriser aux vélos le couloir de bus de manière à permettre la liaison entre le lycée Chopin et le carrefour Painlevé.

- **prévoir un stationnement pour les cars n'empiétant pas sur la bande cyclable.**

- rue du Placieux (bande cyclable)
- boulevard de Baudricourt (bande cyclable)
- rue de la Paix (bande cyclable)
- rue Mangin (bande cyclable)

Remarques :

- *la bande cyclable s'arrête en amont du carrefour du vélodrome, sans que la direction à suivre soit indiquée.*
- *les plans distribués par la CUGN indiquent comme itinéraires existants la rue du Doyen Laurent vers le boulevard des Aiguillettes, pour rejoindre un itinéraire en projet rue du Jardin botanique, et la rue Mangin vers la rue Cattenoz pour assurer la jonction avec un itinéraire en projet ; aucun aménagement n'existe sur ces deux portions.*

Propositions :

- **fléchage de la continuité de l'itinéraire entre l'interruption de la bande cyclable rue Mangin et le carrefour du vélodrome.**
- **aménagement de bandes cyclables rue du Doyen Laurent jusqu'au boulevard de Aiguillettes et rue Mangin jusqu'au boulevard Cattenoz.**

Dans le sens périphérie – centre :

- rue Mangin (bande cyclable sur trottoir)
- rue de la Paix (bande cyclable sur trottoir)
- boulevard d'Haussonville (bande cyclable sur chaussée)
- rue Félix Faure (aucun aménagement)

Remarque : la rue Félix Faure était une rue calme, ne nécessitant pas d'aménagement particulier pour les cyclistes, jusqu'à la mise en sens unique de l'avenue Leclerc ; elle est devenue maintenant une rue relativement fréquentée, dangereuse pour les cyclistes en raison de son étroitesse (stationnement des deux côtés) et de la différence de vitesse voitures – vélos.

Proposition : mise en zone 30 de la rue Félix Faure pour intégrer les cyclistes à la circulation automobile.

- rue Blandan (bande cyclable sur trottoir)
- avenue Maringer (pas d'aménagement, rue peu fréquentée)
- Parc Sainte Marie (piste cyclable bidirectionnelle)
- rue Dupont des Loges (bande cyclable)

Remarque : au croisement avec la rue Pasteur, les automobilistes venant de la gauche, peu habitués à voir des véhicules arriver par leur droite, respectent peu la priorité.

Proposition : cédez le passage pour les automobilistes à cette intersection, et si besoin ralentisseur.

- rue Kléber (bande cyclable)
- rue de la Commanderie (bande cyclable)

Remarque : nombreuses voitures stationnées sur la bande cyclable.

Propositions :

- **meilleure gestion du stationnement dans le secteur.**
- **faire respecter le code de la route.**

- avenue Foch (bande cyclable)

Remarques :

- *la bande cyclable à l'est du pont est inconfortable, voire dangereuse, entre deux files de voitures.*
- *les bus mordent quasi systématiquement sur cette bande cyclable pour prendre le virage.*

Propositions :

- aménagement d'un feu vélo au carrefour avec la rue Crampel, pour permettre aux vélos de partir avant les voitures et de s'engager en sécurité sur la bande cyclable.
- réaménager le carrefour pour permettre le virage des bus sans mordre sur la bande cyclable.

- A partir de cet itinéraire une deuxième liaison est prévue vers Vandœuvre par le boulevard d'Haussonville et une portion de l'avenue Leclerc.

- Une troisième liaison avec cet itinéraire est en partie réalisée vers Vandœuvre :

Dans le sens Nancy – Vandoeuvre :

- rue Blandan (bande cyclable)
- rue Duroc (aménagement à réaliser)

Dans le sens Vandoeuvre – Nancy :

- rue Chevert (aménagement à réaliser)
- rue Gebhart (bande cyclable)
- rue des Frères Voirin (bande cyclable)
- rue Juin jusqu'à la rue Blandan (bande cyclable)

- Il est prévu de relier cet itinéraire au carrefour du vélodrome en empruntant la rue Calmette sur toute sa longueur pour rejoindre la rue Duroc ; et la rue Calmette, la rue Landremont et la rue Oudinot pour rejoindre la rue Chevert.

- Un couloir de bus autorisé aux vélos prolonge boulevard Clémenceau la piste cyclable du boulevard Barthou à Vandoeuvre dans le sens sud – nord, et s'arrête un peu avant le carrefour avec l'avenue Leclerc.

Remarque : cet aménagement s'arrête brusquement juste en amont d'un carrefour difficile à aborder pour les cyclistes, sur un axe à grande circulation.

Proposition : aménager l'approche du carrefour et le carrefour lui-même de manière à garantir la sécurité des cyclistes.

- Une bande cyclable à partir du boulevard Clémenceau le long du boulevard Oudinot et de la rue de Nabécor permet de rejoindre l'avenue de Strasbourg.

Remarque : un aménagement cyclable est prévu du carrefour du vélodrome à l'intersection du boulevard Oudinot et de la rue Chevert ; un aménagement existe déjà à partir de l'intersection entre le boulevard Oudinot et le boulevard Clémenceau et l'avenue de Strasbourg. Une rupture d'itinéraire existe entre ces deux portions.

Proposition : aménagement d'une bande cyclable le long du boulevard Oudinot entre la rue Chevert et le boulevard Clémenceau.

- Un itinéraire bidirectionnel est aménagé entre l'avenue de Strasbourg et le débouché de la rue Leclerc à Jarville, le long de la route de Mirecourt (bandes cyclables sur chaussée) et de la rue de Bonsecours (bande cyclable sur chaussée côté nord, bande cyclable sur trottoir côté sud).

Remarque : les bandes cyclables sont interrompues au niveau du passage sous le pont de la voie de chemin de fer. Ce passage étant obscur et la chaussée rétrécie, il est en l'état dangereux pour les cyclistes. Il est donc nécessaire d'assurer la continuité de l'aménagement cyclable à ce niveau.

Proposition : élargissement des trottoirs et bandes cyclables sur trottoirs au niveau du passage sous le pont.

- Projet d'aménagement cyclable le long du quai de la Bataille entre la rue de Nabécor et la route de Mirecourt, et le long de l'avenue Doumer entre le quai de la Bataille et le boulevard Barthou.
- Une liaison entre Laxou et le premier itinéraire décrit est prévue.

A partir de Laxou, rejoignant l'aménagement existant de la rue Kléber :

- IUT Charlemagne ?
- Boulevard Charlemagne
- Place des Ducs de Bar
- Rue Mme de Vannoz
- Rue Hoche

Vers Laxou, à partir de la rue de Villers :

- rue Palissot
- rue Lavigerie
- place des Ducs de Bar
- boulevard Charlemagne
- IUT Charlemagne ?

- Une bande cyclable le long de la rue Saint Léon et de la rue de l'Armée Patton jusqu'à la rue du Verger permet la desserte de la gare Saint Léon et constitue l'amorce d'un itinéraire devant se prolonger avenue de la Libération.

Remarque : le réseau existant et en projet laisse non desservi un vaste secteur situé entre :

- **au nord la rue de la Commanderie ;**
- **au sud la rue Oudinot ;**
- **à l'est la voie ferrée ;**
- **à l'ouest la rue des Frères Voirin, le Parc Sainte Marie et la rue Kléber.**

Propositions : ce secteur peut être desservi et traversé de la manière suivante :

Itinéraire ouest – est (Nancy Thermal – place Alexandre I^{er}) :

- | | |
|--|--|
| • à partir de la rue Blandan ; | |
| • avenue Maringer | pas d'aménagement à réaliser ; fait partie d'itinéraire existant |
| • grande allée du Parc Sainte Marie | au besoin marquage au sol |
| • avenue Boffrand | pas d'aménagement à réaliser |
| • carrefour avec l'avenue Jeanne d'Arc | court contre-sens cyclable pour accéder en face de la rue Victor Prouvé |
| • rue Victor Prouvé | pas d'aménagement à réaliser |
| • rue de Mon Désert | bande cyclable |
| • pont des Fusillés | bande cyclable |

Itinéraire est – ouest (place Alexandre I^{er} – boulevard Charlemagne) :

- | | |
|--|-------------------------------|
| • à partir de la place Alexandre I ^{er} ; | |
| • pont des Fusillés | bande cyclable |
| • rue Gabriel Mouilleron | bande cyclable |
| • rue Lothaire II | éventuellement zone 30 |

Itinéraire est – ouest (place des Vosges – Nancy Thermal) :

- à partir de la place des Vosges ;
- avenue Leclerc bande cyclable
- rue de la Garenne bande cyclable
- rue Juin bande cyclable rejoignant l'aménagement existant

Itinéraire nord – sud (place Godefroy de Bouillon – Vandœuvre place Gérard d'Alsace) :

- rue Victor Hugo bande cyclable
- rue Jeanne d'Arc bande cyclable
- rue de Vaucouleurs bande cyclable

Remarques :

- *le trafic est important sur cet axe, ce qui le rend peu confortable, voire dangereux.*
- *La limitation de vitesse y est mal respectée ; la synchronisation des feux est réglée pour une vitesse supérieure à 50 km/h.*

Propositions :

- envisager la solution élargissement du trottoir et bande cyclable sur trottoir.
- synchroniser les feux pour une vitesse des véhicules inférieure ou égale à 50 km/h, c'est-à-dire compatible avec le respect de la législation en vigueur.

Itinéraire sud – nord (Vandœuvre place Gérard d'Alsace – place Godefroy de Bouillon) :

- boulevard Clémenceau couloir de bus déjà autorisé aux vélos ; prolongement par un aménagement des approches et du carrefour avec l'avenue Leclerc
- boulevard Jean Jaurès bande cyclable sur trottoir (élargissement du trottoir au besoin)
- boulevard de la Légion américaine bande cyclable sur trottoir (élargissement du trottoir au besoin)
- viaduc Kennedy bande cyclable sur trottoir (élargissement du trottoir au besoin)
- rue Saint Léon aménagement existant
- rue de l'Armée Patton segment déjà aménagé (bande cyclable) qu'il est prévu de prolonger jusqu'à la place Godefroy de Bouillon

Remarque : le vélo n'ayant pas été intégré aux aménagements liés au tram, un tel itinéraire nécessite un passage sur trottoir – chaussée trop étroite – qui risque de créer des conflits d'usages avec les piétons ; un élargissement des trottoirs risque donc d'être nécessaire.

Propositions : sept éléments de différenciation du tissu urbain seraient à étudier :

- **Rond-point des Familles :** revêtement pavé, réaménagement des trottoirs, soulignement des traversées piétonnes, mise en valeur de la continuité avec le centre commercial, de manière à former une place.
- **Place de Padoue :** aménagement d'une placette pavée autour de la statue du sergent Blandan, soulignement des traversées piétonnes ; continuités piétonnes à réfléchir en liaison avec le projet de réaménagement des casernes.
- **Intersection entre le boulevard de Baudricourt et le boulevard d'Haussonville :** renforcement des traversées piétonnes, mise en valeur de l'espace libre central, pour former une place, mise en valeur des commerces (aménagement à cheval entre Villers et Nancy).
- **Place Painlevé et rue Blandan :** traversées piétonnes pavées, trottoirs pavés au niveau de la chaussée, aménagement renforçant l'aspect de place, mise en valeur des commerces place Painlevé ; mise en zone 30 et réaménagement des trottoirs jusqu'à l'intersection avec l'avenue Juin et la rue du Placieux ; revêtement pavé devant le lycée, le siège du Conseil général et Nancy thermal, mise en valeur des traversées piétonnes, trottoir au niveau de la chaussée ; revêtement pavé et trottoirs au niveau de la chaussée avenue Maringer.

- **Place des Ducs de Bar et rue de Laxou** : revêtement pavé des trois côtés de la place des Ducs de Bar (rue Lavigerie, rue Lothaire II et partie devant l'école), trottoirs au niveau de la chaussée, mise en valeur de la place, élargissement et mise en valeur des traversées piétonnes du boulevard Charlemagne ; réaménagement des trottoirs rue de Laxou de la rue Churchill à la place de la Commanderie, mise en valeur du passage devant le Sacré Cœur, mise en valeur du passage devant le centre commercial et de l'accès à celui-ci, mise en valeur des commerces ; mise en zone 30 de la rue Churchill.
- **Place de la Commanderie** : revêtement pavé rue de la Commanderie et rue Kléber, trottoirs au niveau de la chaussée, renforcement des traversées piétonnes, mise en valeur de la continuité avec la tour de la Commanderie, mise en valeur de la continuité avec la rue des Goncourt et la villa Majorelle, mise en valeur des commerces ; réfléchir à l'utilisation de la terrasse devant la tour de la Commanderie.
- **Places de la Croix de Bourgogne et de l'Etang Saint Jean** : revêtement pavé des 4 côtés de la place de la Croix de Bourgogne, trottoirs au niveau de la chaussée, surélévation et élargissement de la traversée piétonne de l'avenue Jeanne d'Arc ; zone 30 de trois côtés de la place (sauf avenue Jeanne d'Arc) ; revêtement pavé, trottoirs au niveau de la chaussée et zone 30 rue Jean Prouvé et traversée de la rue Chalnot ; renforcement de la continuité de l'espace jusqu'au viaduc Kennedy.

4) Le secteur entre voie ferrée et canal.

Le réseau existant et en projet peut être présenté à partir de 3 axes principaux, 2 nord – sud et 1 est – ouest, sur lesquels viennent s'articuler d'autres éléments.

- Axe nord – sud : le chemin de halage du Canal de la Marne au Rhin.
- partie déjà réalisée au sud de la rue Bazin jusqu'à Laneuveville, rive est du canal ;
- partie en projet au nord de la rue Bazin jusqu'à Maxéville, rive ouest du canal.

Remarque : la rue Bazin, par laquelle va se faire la jonction entre les deux parties de l'itinéraire, est en sens unique.

Proposition : aménagement d'un contre-sens cyclable reliant les deux rives du canal rue Bazin, de manière à assurer la continuité de l'itinéraire dans les deux sens.

Remarque : la partie aménagée de l'itinéraire n'est pas toujours reliée aux ponts traversant le canal, ce qui ne permet pas une bonne communication avec les quartiers riverains.

Proposition : aménager les liaisons avec les quartiers riverains pour la partie existante et la prévoir systématiquement pour la partie en projet.

- Axe nord – sud : de la rue de Metz à l'avenue de Strasbourg :

Dans le sens nord – sud :

- à partir de l'intersection avec la rue du Faubourg des Trois Maisons
- rue de Metz (en projet)

Remarque : la rue de Metz est en sens unique nord – sud pour les voitures mais comporte aussi un couloir de bus en contre-sens.

Proposition : autoriser aux vélos le couloir de bus, de manière à permettre une circulation dans les deux sens.

- cours Léopold (en projet)
- place Carnot (couloir de bus autorisé aux vélos)
- rue Guerrier de Dumast (en projet)
- rue Poincaré (en projet)
- rue des Carmes (en projet)
- rue Raugraff (en projet)
- rue des Quatre Eglises (en projet)
- avenue Leclerc (en projet)

- avenue de Lattre de Tassigny (en projet)
- avenue de Strasbourg (en projet jusqu'à la rue de Bonsecours, bandes cyclables entre la rue de Bonsecours et l'entrée de Jarville)

Dans le sens sud – nord :

- à partir de la sortie de Jarville
- avenue de Strasbourg (bandes cyclables jusqu'à la rue de Bonsecours, en projet ensuite)
- avenue de Lattre de Tassigny (en projet)
- rue Saint Dizier (en projet)
- rue Stanislas (bande cyclable effacée, aménagement à rétablir)
- rue des Michottes (en projet)
- place Carnot (bande cyclable)
- cours Léopold (bande cyclable)

Remarque : la trajectoire des cyclistes allant tout droit place de la 9^e DIC est coupée par les voitures tournant à droite.

Proposition : feu cycliste pour permettre à ceux-ci de démarrer avant les voitures.

- boulevard Charles V (en projet)
- rue du Faubourg des Trois Maisons (en projet jusqu'à la rue Keller, bande cyclable existante ensuite)

- Axe est – ouest : de la gare au port Sainte Catherine :

Dans le sens est – ouest :

- rue Bazin (bande cyclable)
- rue sainte Catherine (bande cyclable)
- place Stanislas (pas d'aménagement ; possibilité de passer au centre de la place, piéton)
- rue Stanislas (jusqu'à la place de Dombasles : aménagement ancien effacé, à rétablir ; ensuite : bande cyclable à gauche de la chaussée)

Remarque : l'aménagement existant rue Stanislas ne permet pas de tourner à droite dans la rue de Serre, et s'insère de manière très problématique dans le carrefour avec la rue Mazagran ; sa position oblige de plus à traverser le flot de voitures de la rue Poincaré pour rejoindre la continuité de la bande cyclable située du côté droit de la chaussée.

Proposition :

- transférer la bande cyclable du côté droit de la chaussée, avec passage à droite de la porte Stanislas ;
- maintenir l'aménagement existant à gauche de la porte Stanislas pour l'accès à la rue Piroux et à la gare ;
- permettre l'orientation des cyclistes par un fléchage.

- rue Poincaré (bande cyclable du côté droit de la chaussée)

Dans le sens ouest – est :

- avenue Foch (bande cyclable)

Remarques :

- la bande cyclable à l'est du pont est inconfortable, voire dangereuse, entre deux files de voitures.
- les bus mordent quasi systématiquement sur cette bande cyclable pour prendre le virage.

Propositions :

- aménagement d'un feu vélo au carrefour avec la rue Crampel, pour permettre aux vélos de partir avant les voitures et de s'engager en sécurité sur la bande cyclable.
- réaménager le carrefour pour permettre le virage des bus sans mordre sur la bande cyclable.
- place Maginot (zone piétonne autorisée aux vélos)

Remarque : la bande cyclable de l'avenue Foch s'interrompt brusquement en face d'une bordure de trottoir surélevée, sans indication de la possibilité pour les cyclistes de continuer tout droit par la zone piétonne.

Proposition : surbaisser la bordure de trottoir pour permettre l'accès à la zone piétonne, et indiquer la continuité de l'itinéraire par un marquage au sol.

- rue Lallement (en projet)
- rue Saint Thiébaud (en projet)

Remarque : la rue Saint Thiébaud est en sens unique dans le sens inverse de l'itinéraire cyclable.

Proposition : contre-sens cyclable ou bande cyclable sur trottoir.

- place Mangin (zone piétonne autorisée aux vélos)

Remarque : cette zone piétonne étant très fréquentée, les conflits d'usage avec les piétons sont possibles.

Proposition : marquage au sol d'une bande cyclable permettrait de limiter les conflits d'usage.

- rue de la Faïencerie (rue piétonne autorisée aux vélos)
- rue de la Primatiale (en projet)

Remarque : rue calme, mais étroite.

Proposition : zone 30.

- rue du Cloître (rue piétonne autorisée aux vélos)
- rue Saint Georges (en projet)
- place Driant (en projet)
- rue de la porte Saint Georges (en projet)

Remarque : rues de desserte, peu fréquentées.

Proposition : mise en zone 30.

- avenue du 20^e Corps (marquage au sol sur trottoir)

Remarques :

- la présence d'un arrêt de bus très fréquenté pose un problème de conflit d'usage avec les piétons ;
- le mobilier urbain gêne le passage des cyclistes ;
- des voitures en stationnement illicite empêchent souvent le passage des cyclistes sur le trottoir.

Proposition : report de la bande cyclable sur la chaussée.

Différents éléments viennent se greffer sur ces axes principaux.

- Bande cyclable rue de Serre entre le square Victor Basch et la place Carnot, et place Carnot jusqu'à la rue des Michottes.

Remarque : cet aménagement gagnerait à commencer porte Stanislas, notamment pour faciliter la desserte de la Faculté de Droit.

Proposition : faire commencer la bande cyclable à la porte Stanislas.

- Bande cyclable quai Claude le Lorrain dans le sens sud - nord, jusqu'à l'intersection avec la rue de la Ravinelle.

Remarque : *le cheminement cycliste peut se continuer quai Claude le Lorrain, quai Choiseul et rue Sylvestre, pour rejoindre la rue de Metz.*

Proposition : **modération de la vitesse de la circulation automobile, zone 30.**

- Bande cyclable rue de la Ravinelle jusqu'à l'intersection avec la rue Hermite.

Remarque : *cet aménagement, s'il était prolongé, permettrait de rejoindre la Faculté de Droit et la bande cyclable de la rue de Serre.*

Proposition : **mise en zone 30 de la rue de la Ravinelle.**

- Bande cyclable le long de la rue Hermite entre la rue de la Ravinelle et la rue du Baron Louis.

Remarque : *cet aménagement, s'il commençait rue de la Ravinelle, ferait la liaison entre la Faculté de Droit et la médiathèque,*

Proposition : **mise en zone 30 de la rue de la Ravinelle.**

- Bande cyclable rue du Baron Louis au départ du quai Claude le Lorrain et s'effaçant avant l'intersection avec la rue Ney, qui pourrait permettre notamment l'accès à la médiathèque.

Proposition : **rétablissement de la bande cyclable jusqu'au cours Léopold ou mise de la rue en zone 30.**

- Une bande cyclable dans le sens ouest – est rue du Chanoine Jacob et rue Jean Lamour jusqu'à la rue des Glacis facilite la liaison entre le quartier rue de la Colline – Saint Mansuy et le Faubourg des Trois Maisons.

Remarques :

- *cet itinéraire n'existe que du côté est de la voie ferrée ;*
- *il n'existe que dans le sens ouest – est ;*
- *il n'est pas prolongé jusqu'au Faubourg des Trois Maisons.*

Propositions :

- **commencer les bandes cyclables rue de la Colline à l'ouest de la voie ferrée ;**
- **poursuivre l'itinéraire par une bande cyclable ouest – est rue Jean Lamour ;**
- **doubler cet itinéraire ouest – est d'un itinéraire est ouest rue Charles Keller, rue Alfred Maizières, rue d'Auxonne, rue Saint Bodon, rue de la Colline.**

- Une jonction est prévue rue Keller entre l'aménagement proposée le long du canal et la rue du Faubourg des Trois Maisons.

- Des bandes cyclables existent des deux côtés du boulevard du 26^e RI et sont prévues d'être continuées rue Charles de Foucault pour rejoindre l'itinéraire des bords du canal au niveau du port de Malzéville (seulement dans le sens est – ouest ?) ; une bande cyclable le long de la rue Sigisbert Adam dans le sens ouest – est relie la Vieille Ville à cet itinéraire.

- Une bande cyclable rue de l'Île de Corse relie les deux branches de l'axe est – ouest.

Remarque : *cette liaison n'existe que dans le sens nord – sud.*

Proposition : **bande cyclable quai Sainte Catherine pour permettre la liaison complémentaire sud – nord.**

- Une liaison vers le sud – ouest est prévue pour rejoindre les aménagements existants rue Collignon et Foller dans le sens est – ouest et rue Molitor dans le sens ouest – est, à partir de la rue de la Faïencerie par la rue Saint Nicolas et la rue de La Salle, dans les sens nord ouest – sud est ; il est prévu de relier cet itinéraire à la rue de Strasbourg par la rue Lebrun dans le sens sud est – nord ouest.
- Un passage à l'entrée de Jarville permet de relier l'itinéraire de l'avenue de Strasbourg à celui du bord du canal.
- Un itinéraire relie l'avenue de Strasbourg à Jarville et Vandœuvre par la route de Mirecourt (bandes cyclables des deux côtés de la chaussée) et la rue de Bonsecours (bande cyclable sur la chaussée côté nord ; bande cyclable sur trottoir côté sud).

Remarque : *la bande cyclable sur trottoir rue de Bonsecours est constamment occupée par du stationnement automobile.*

Proposition : *soit report du stationnement sur la chaussée ; soit report de la bande cyclable sur la chaussée.*

- Un itinéraire à partir de Vandœuvre rejoint l'avenue de Strasbourg par la rue Oudinot et la rue de Nabécor (bande cyclable dans le sens ouest – est).
- Un itinéraire est prévu à partir du boulevard Joffre par le boulevard de l'Insurrection du Ghetto de Varsovie, le boulevard du Recteur Senn, la rue Sonini et la rue du Docteur Liébault jusqu'à la rue de Nabécor (sens à préciser) ; il est prévu de le relier à la place des Vosges par l'avenue Leclerc et à l'avenue De Lattre de Tassigny par la rue de l'Abbé Grégoire.

Remarque : *cet itinéraire commence à proximité de la gare et de l'axe est – ouest sans leur être reliés.*

Proposition : *poursuivre cet itinéraire le long de la voie ferrée jusqu'à la gare, et le long du boulevard Joffre jusqu'à la rue Thouvenin pour permettre la liaison avec le centre-ville et l'axe est – ouest.*

- Un segment de bande cyclable existe rue Maurice Barrès.

Remarque : *ce segment n'est en l'état relié à rien, mais se trouve entre les itinéraires est – ouest et ouest – est de l'axe est – ouest.*

Proposition : *continuer cette bande cyclable sur toute la longueur de la rue Maurice Barrès pour permettre la jonction entre les deux itinéraires.*

Remarques :

- *la gare n'est accessible en venant par l'avenue Foch que par un long détour rue Mazagran, rue Poincaré et rue Piroux, ou en coupant la voie de tramway et en traversant la place de la République, dont rien ne dit si elle est autorisée aux vélos.*
- *pour sortir de la gare vers la rue Poincaré, il faut faire un long détour par la rue Crampel, l'avenue Foch et la rue Mazagran.*

Proposition : *réalisation d'un contre-sens cyclable rue Crampel et rue Piroux, de manière à faciliter l'accès des cyclistes à la gare.*

Proposition : *création et mise en valeur d'une zone 30 englobant l'ensemble du Secteur sauvegardé, y compris la place Stanislas en attendant sa piétonnisation, à l'exception des principaux axes de circulation (rue Sainte Catherine et rue Stanislas, rue des Tiercelins, rue Charles III, rue Saint Dizier, rue Henri Poincaré et rue Gambetta jusqu'au carrefour avec la rue Saint Dizier, rue des Carmes, rue Raugraff et rue des Quatre Eglises) ; mise en valeur des traversées piétonnes de ces axes.*

Propositions : quatre éléments de différenciation du tissu urbain seraient à étudier :

- **Faubourg des Trois Maisons : réaménagement des trottoirs rue du Faubourg des Trois Maisons au sud de la rue Charles Keller, et du rond-point Simon, mise en valeur des façades et des commerces, renforcement des traversées piétonnes, mise en valeur de la continuité avec la porte de la Citadelle, la porte de la Craffe et la Vieille Ville.**
- **Place des Vosges : réaménagement de l'espace pour souligner l'aspect de place, mise en valeur des commerces, placette piétonne sous la porte Saint Nicolas (terrasse de café en été ?), renforcement des traversées piétonnes.**
- **Place de Castelnaud : revêtement pavé, réaménagement des trottoirs, réaménagement de l'espace pour souligner l'aspect de place, mise en valeur de l'église Notre-Dame-de-Bonsecours.**
- **Place de la Division de Fer : accentuation des aménagements déjà entrepris : renforcement des traversées piétonnes, réaménagement des trottoirs de l'avenue du 20^e Corps, mise en valeur de la continuité avec le port Sainte Catherine.**

5) Le secteur entre Meurthe et Canal.

Aménagements existants ou en projet :

Axes nord – sud : il en existe déjà 2 en partie, qu'il est prévu de compléter, et un 3^e est en projet :

- Le long du canal de la Marne au Rhin :
- le chemin de halage est aménagé du côté est de Laneuveville au port Sainte Catherine, au niveau de la rue Henri Bazin.
- Il est prévu d'aménager le chemin de halage côté ouest de la rue Henri Bazin à la rue Lafayette à Malzéville.

Remarque : la rue Henri Bazin, au niveau de laquelle se fait le passage d'une rive à l'autre, est en sens unique ; le passage ne peut en l'état se faire que dans un sens (est – ouest).

Proposition : aménager un contre-sens cyclable permettant la traversée du pont dans les 2 sens, et conservant ainsi le caractère bidirectionnel de l'itinéraire.

Remarque : les liaisons entre cet itinéraire et les rues avoisinantes et les ponts franchissant le canal ne sont généralement pas aménagés, ce qui rend l'accès parfois problématique, et nuit notamment à son utilisation pour les déplacements quotidiens.

Proposition : aménager systématiquement les liaisons avec les rues avoisinantes et le pont.

- Le long de la Meurthe :
- une promenade est aménagée à partir du niveau du rond-point Marcel Brot jusqu'au confluent d'amont avec le Bras vert.
- à ce niveau, une branche continue le long de la Meurthe pour se terminer allée du Port aux planches.
- une autre branche continue le long du Bras vert et rejoint les bords de Meurthe au niveau du confluent d'aval ; il continue alors en bord de Meurthe jusqu'à Champigneulles.
- il est prévu de continuer cet itinéraire à partir du niveau du rond-point Marcel Brot vers l'amont jusqu'à Jarville, puis de rejoindre le canal au sud de la Californie.

Remarque : l'itinéraire est interrompu au niveau du pont de Tomblaine : bordures de trottoir non surbaissées, continuité difficile à trouver à l'autre extrémité d'un square.

Proposition : assurer la continuité matérielle (surbaissement des bordures de trottoir) et visuelle (revêtement et/ou jalonnement) de l'itinéraire.

Remarque : l'accès à partir des rues voisines n'est pas toujours aménagé (trottoirs non surbaissés, absence d'indications, accès non macadamisé, etc...).

Proposition : aménager et flécher de manière systématique les accès.

Remarque : le passage le long du Bras vert est situé très en contrebas des rues avoisinantes, et aucune liaison avec elles n'est aménagée ; l'autre branche suivant s'interrompt en cul-de-sac, et il faut faire un détour important pour rejoindre l'itinéraire en aval du Bras vert.

Proposition : négocier un droit de passage sur la passerelle traversant le Bras vert et située dans l'enceinte des Grands Moulins, de manière à pouvoir rejoindre à partir de l'allée du Port aux Planches la promenade en aval du Bras vert par la rue de la Vanne et la rue de l'Abbé Lemire.

- Le long du boulevard Meurthe et Canal :

- le long de voiries existantes, rue Marcel Brot et rue Victor, entre le rond-point Marcel Brot et l'avenue Collignon ;
- sur une voirie à créer entre l'avenue Collignon plus à l'est et la rue du XX^e Corps ;
- le long de la rue Lepage, entre la rue du XX^e Corps et la rue Bazin ;
- suivant le tracé de la voie ferrée plus à l'est à partir de la rue du XX^e Corps pour rejoindre la rue de Metz à Maxéville.

Remarques :

- *la réalisation d'aménagements cyclables ne poserait pas de problèmes au sud de l'avenue du XX^e Corps ;*
- *par contre, il serait nécessaire de préserver la voie ferrée au nord de l'avenue du XX^e Corps, ce qui ne laisserait peut-être pas assez de place pour les aménagements cyclables (à vérifier).*

Proposition : au cas où la réalisation d'un aménagement cyclable dans les deux sens ne serait pas possible le long du boulevard Meurthe et Canal au nord de l'avenue du XX^e Corps, il serait possible d'emprunter l'itinéraire suivant :

- rue de Château Salins, rue de la Vanne, rue de l'Abbé Lemire, rue Mac Mahon : rues calmes, pas d'aménagement nécessaire, simple jalonnement du parcours ;
- rue de Malzéville, entre la rue Mac Mahon et le canal : aménagement déjà prévu par la CUGN ;
- entre la rue de Malzéville et la rue Dussaulx : aménagement du chemin de halage, rive est du canal ;
- rue Dussaulx, partie en sens unique : bande cyclable dans le sens nord - sud ;
- rues Virginie Mauvais, Vayringe et de Fontenoy : bande cyclable dans le sens sud – nord ;
- rue Dussaulx, partie en double sens : bandes cyclables des deux côtés de la chaussée, se prolongeant rue Lafayette à Maxéville.

Axes est – ouest : 1 axe est déjà aménagé, 2 doivent être complétés, et un 4^e est en projet :

- Au niveau du rond-point Marcel Brot : celui-ci est relié à et relie entre eux :

- l'itinéraire longeant le canal ;
- l'itinéraire longeant la Meurthe ;
- la piste cyclable longeant la liaison A 330 – CD 2 bis – RN 74.

- Au niveau de l'avenue Collignon :

- piste cyclable bidirectionnelle le long de l'avenue Collignon, entre le boulevard d'Austrasie et la rue de Reménaucelle ;
- couloir de bus autorisé au vélo dans le sens est – ouest avenue Collignon entre la rue de Reménaucelle et le boulevard Lobau ;
- bande cyclable dans le sens ouest – est le long de la rue de Molitor et de la rue de Tomblaine, et piste cyclable bidirectionnelle le long de la rue de Reménaucelle, entre la place Loritz et l'avenue Collignon ;
- une liaison est possible par le chemin des Cinq Piquets avec l'itinéraire des bords de Meurthe ;
- il est prévu de poursuivre la piste cyclable de l'avenue Collignon sur le pont de la Concorde vers Tomblaine.

Remarque : la continuité n'est pas assurée entre la piste cyclable de l'avenue Collignon et le chemin des Cinq Piquets (bordures de trottoir non surbaissées, absence d'aménagement le long du boulevard d'Austrasie, absence de jalonnement).

Proposition : aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté est du boulevard d'Austrasie entre l'avenue Collignon et le chemin des Cinq Piquets et fléchage.

- Entre le port Sainte Catherine et Saint Max :
 - bande cyclable principalement sur trottoir le long de l'avenue du XX^e Corps dans le sens ouest est, jusqu'à la rue de la Digue ;
 - bande cyclable et couloir de bus autorisé au vélo dans le sens est – ouest le long de l'avenue du XX^e Corps, de la rue des Cristalleries et de la rue Bazin ;
 - liaison avec l'itinéraire des bords de Meurthe par la rue de la Digue.

Remarque : *la traversée du pont vers Saint Max n'est pas aménagée.*

Proposition : aménagement de bandes cyclables sur le pont pour permettre la continuité avec Saint Max.

Remarques :

- *le passage sur trottoir est souvent obstrué par des voitures en stationnement illicite ; il est par ailleurs mal matérialisé et peu lisible pour les piétons, d'où de fréquents conflits d'usage ;*
- *l'aménagement à l'intersection avec le boulevard d'Austrasie est peu lisible, et obstruée par des chicanes.*

Propositions :

- **matérialisation au sol de la continuité de l'aménagement ;**
 - **retrait des chicanes.**
- Rue de Malzéville, un aménagement est prévu reliant l'itinéraire des bords de canal à l'itinéraire des bords de Meurthe.

Remarque : *il n'est pas prévu de prolonger cet aménagement sur le Vieux Pont de Pierre, de manière à faire la liaison avec Malzéville.*

Proposition : prolongement de l'aménagement sur le Vieux Pont de Pierre.

Propositions : deux éléments de différenciation du tissu urbain seraient à étudier :

- **Carrefour des Frères Noël :** accentuation de l'aspect de place, mise en valeur des commerces voisins, continuité piétonne avec la Pépinière (mise en valeur de la rue Lecreux, surélévation du carrefour avec le boulevard du 26^e RI et des traversées piétonnes, pavage des traversées piétonnes).
- **Place Cajelot et avenue du 20^e Corps jusqu'au boulevard d'Austrasie :** aménagement d'un espace piétonnier sur une partie de l'espace laissé libre par l'ancienne gare Saint Georges, soulignement des continuités piétonnes, mise en valeur de l'église Saint Georges, implantation de commerces ou de services, création d'un pôle d'attraction pour le quartier.

LA PREMIERE PERIPHERIE DE NANCY

Il y a continuité totale du bâti et de la voirie entre Nancy et ces communes. Des éléments de coupure interviennent pourtant, mais à l'intérieur de ce groupe de communes :

- le relief crée une coupure entre la cuvette et les quartiers situés sur le plateau de Haye – Brabois ; les quartiers qui s'y trouvent ont été construits après la seconde Guerre mondiale, selon les principes de zones séparant habitations et activités économiques, ce qui aboutit à un morcellement du tissu urbain ; un espace boisé, le Bois des Fourasses, sépare les quartiers situés sur le plateau en deux secteurs à travers lesquels il n'existe pas de communication directe ; l'autoroute A 33 sépare également Villers-Clairlieu du reste de l'agglomération.
- dans la cuvette, Laxou, Villers et Vandœuvre forment une continuité, alors que Maxéville en est séparée par une avancée de Nancy vers l'ouest (avenue de Boufflers, Buthegnémont, Saint Mansuy, Haut-du-Lièvre) et par le resserrement de la vallée de la Meurthe ; sur le plateau, les continuités sont différentes, avec un ensemble Vandœuvre – Villers et un ensemble Laxou – Nancy – Maxéville ; au resserrement de la vallée de la Meurthe, Maxéville se trouve d'autre part à la charnière entre Nancy et Champigneulle, et au-delà, le bassin de Pompey.

Les problématiques sont donc diverses en terme de déplacements cyclistes et de politique d'aménagement :

- continuité d'un tissu urbain et viaire dans la cuvette, entre Nancy et Maxéville d'une part, entre Nancy, Laxou, Villers et Vandœuvre d'autre part ;
- choix d'accès au plateau à aménager en recherchant la pente la moins accentuée ;
- réseau reliant les différentes zones situées sur le plateau, intégrant les relations domicile – travail ; cet aspect de réseau a été bien pris en compte par la CUGN dans ses réalisations et ses projet, à l'exception de la liaison entre les deux secteurs du plateau par les Fourasses, nécessaire pour donner une cohérence à l'ensemble et pouvant également avoir une fonction de loisir ;
- les possibilités d'ouverture vers le reste du plateau de Haye, au-delà de l'autoroute, vers le bassin de Neuves – Maisons, à l'ouest et vers le bassin de Pompey au nord.

MAXEVILLE

Maxéville est formé de 3 secteurs :

- *sur le plateau de Haye : une partie du Champ le Bœuf et les ZAC Saint-Jacques I et II d'une part, une partie du Haut-du-Lièvre d'autre part, séparés par les anciennes carrières Solvay ;*
- *Maxéville – Centre, située au bas du coteau ;*
- *Maxéville – Meurthe et Canal, séparé de Malzéville – Centre par la triple coupure de la voie ferrée, de la route de Metz et du canal de la Marne au Rhin.*

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

1) Sur le plateau.

- Existant : au Champ-le-Bœuf, aménagement du carrefour entre les rues du Sanon, de la Seille et de la Chiers, passerelle franchissant l'A 31 et bandes cyclables le long de l'avenue De Gaulle (ZAC Saint-Jacques II) et du CD 400 jusqu'à la zone de loisir de la forêt de Haye.

- En projet : au Champ-le-Bœuf, aménagements le long des rues de la Meuse, de la Chiers, de la Seille et de la Mortagne, s'intégrant dans un réseau de desserte de l'ensemble du Champ-le-Bœuf et des quartiers situés sur cette partie du plateau.

2) Maxéville – Centre.

Aucun aménagement cyclable n'existe ni n'est en projet.

3) Maxéville – Meurthe et Canal.

Des aménagement cyclables existent ou sont en projet sur 4 axes nord – sud, soit d'ouest en est :

- En projet : aménagement le long de la route de Metz, de l'intersection avec la rue La Fayette jusqu'à l'entrée de Champigneulle.
- En projet : aménagement le long du canal de la Marne au Rhin, devant se continuer à Nancy pour rejoindre l'aménagement existant allant jusqu'à Laneuveville.
- En projet : aménagement le long du futur boulevard urbain devant relier l'A 31 au boulevard d'Austrasie, devant rejoindre la route de Metz au niveau d'un franchissement du canal à réaliser.
- Existant : promenade piétons - cyclistes le long de la Meurthe se continuant au nord à Champigneulle et au sud à Nancy.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : les aménagements existants et projetés permettent d'une part d'intégrer le Champ-le-Bœuf à un réseau d'itinéraires au niveau du plateau et de permettre une sortie de ville vers la forêt de Haye, d'autre part de permettre la liaison dans la vallée avec Nancy et avec Champigneulle ; par contre ils ne répondent pas au besoin de liaison à l'intérieur de la commune, entre les différents quartiers.

Propositions :

- **Entre le plateau et la vallée, deux liaisons sont possibles :**
 - ❖ par la rue de la République ; la pente de celle-ci étant très prononcée, elle peut difficilement être utilisée dans le sens de la montée ;
 - ❖ par l'avenue Pinchard ; la pente est plus faible, et la chaussée suffisamment large pour que puissent être aménagées des bandes cyclables des deux côtés ; cette liaison est également nécessaire pour relier le Haut-du-Lièvre au centre de Nancy.
- **Pour relier l'avenue Pinchard au centre de Nancy, deux itinéraires peuvent être envisagés (auquel pourrait s'ajouter une possibilité par une voirie nouvelle en projet) :**
 - ❖ la traversée du Grand Sauvoy, en négociant un droit de passage, pour rejoindre l'aménagement prévu le long de la rue de Metz ;
 - ❖ par la rue Lyautey, le passage du Haut-du-Lièvre et la rue Dorr.
- **Un itinéraire empruntant l'avenue Patton, la rue du 15 Septembre 1944, la rue Courbet, la rue La Fayette et la rue de la Meurthe permettrait de relier cette liaison avec le plateau, Maxéville - centre et Maxéville – Meurthe et canal, et donc d'assurer les liaisons internes à la commune :**
 - ❖ des bandes cyclables le long de l'avenue Patton permettraient de faire la liaison entre l'avenue Pinchard et le boulevard de Scarpone d'une part, et la zone 30 de Maxéville – centre d'autre part ;
 - ❖ la circulation cycliste à l'intérieur de la zone 30 ne nécessite pas d'aménagements spécifiques, autres que ceux destinés à limiter la vitesse des automobiles ; à ce titre, les réalisations suivantes apparaissent

nécessaires : un changement de revêtement ou une surélévation de la chaussée au niveau du terre-plein central de l'avenue Patton (le rétrécissement créé par ce terre-plein rend ce passage dangereux pour les cyclistes si le ralentissement des automobiles n'est pas effectif), et un revêtement spécifique du carrefour rue du 15 Septembre - rue de la République – avenue Charcot, et à l'entrée de la zone 30 au niveau de l'intersection entre la rue La Fayette et la rue de Metz jusqu'au carrefour avec la rue Gambetta.

- ❖ la descente vers la rue de Metz peut se faire par la rue Courbet ; celle-ci étant en sens unique, la remontée vers le centre peut se faire en autorisant la circulation cycliste dans les deux sens de l'avenue Charcot (actuellement en sens interdit sauf riverains et véhicules autorisés dans le sens est – ouest).
- ❖ des bandes cyclables le long de la rue La Fayette et de l'avenue de la Meurthe en feront un axe pour la desserte de Maxéville – Meurthe et Canal et une liaison avec Maxéville – centre, les aménagements prévus le long du Canal de la Marne au Rhin et de la rue de Metz, et la promenade cyclable des bords de Meurthe.

Remarque : dans la perspective du SCOT devrait être envisagée la prolongation à Champigneulle et Frouard des aménagements prévus le long de la route de Metz et du canal de la Marne au Rhin.

Remarque : au nord de la rue Courbet, la rue Gambetta et la rue Gambetta prolongée sont en zone 30 et pourvues de ralentisseurs ; elles débouchent dans la rue de Metz en face d'une emprise qui devait être celle d'une piste cyclable ; il est donc possible d'y ménager une autre liaison vers Champigneulle.

Proposition : autoriser la circulation cycliste dans les deux sens sur toute la longueur de ces deux rues (certaines parties sont en sens unique).

LAXOU

Comme Maxéville, Laxou est un ancien village de bas de coteau, qui s'est étendu dans un premier temps dans la cuvette, puis plus récemment sur le plateau. Il y a une coupure de continuité entre les quartiers du coteau et de la cuvette, et la coupure avec le plateau est moins marquée.

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

Il s'agit d'un itinéraire principal, qui se prolonge vers le centre de Nancy, sur lequel viennent se raccorder plusieurs liaisons :

- Itinéraire principal :

- jonction à établir entre le boulevard Charlemagne à Nancy et la rue Voltaire à Laxou (par l'IUT Charlemagne ?)
- Allée neuve en projet
- boulevard Emile Zola en projet
- rue Raymond Poincaré existant (bandes cyclables sur trottoir)
- avenue de l'Europe existant (bandes cyclables sur trottoir)
- carrefour de Maréville en projet

Remarque : contrairement à ce qui est indiqué sur les plans diffusés par la CUGN, la traversée du carrefour de Maréville n'est actuellement pas aménagée ; cet aménagement est nécessaire pour faire la liaison avec l'avenue de l'Europe.

- allée de Malvaux en projet
- avenue du Bois Grosnée en projet

Remarques :

- *deux options sont possibles le long de l'avenue du Bois Gronée : une piste cyclable monodirectionnelle de chaque côté de la chaussée, ou une piste bidirectionnelle d'un seul côté ; dans ce cas, elle devra être d'une largeur suffisante pour permettre le croisement en tenant compte de la vitesse prise par les cyclistes à la descente et du risque d'écart des cyclistes à la montée.*
- *les circulations cyclistes et piétonnes doivent être séparées compte-tenu de la vitesse prise par les cyclistes à la descente.*
- rue de la Toulouse en projet
- rue des Affouages en projet
- rue de la Sapinière en projet

Remarque : *après le rond-point, le terre-plein central de la rue de la Sapinière rétrécit trop les voies pour permettre l'aménagement de bandes cyclables ; ce passage est actuellement dangereux pour les cyclistes, les voitures les serrant de trop près ; l'aménagement à ce niveau devra en tenir compte ; un passage sur trottoir serait gêné par la présence des arrêts de bus.*

- rue de la Sarre en projet
- rue de la Saône en projet

L'itinéraire décrira une boucle desservant le Champ-le-Bœuf, à Laxou et Maxéville :

- rue de la Meuse en projet
- Retour de la boucle :
- rue de la Mortagne en projet
 - rue de la Moselle en projet

Remarque : *sur la partie de l'itinéraire au Champ-le-Boeuf, il est possible de réaliser des bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ; néanmoins, dans plusieurs endroits, le mauvais état de la chaussée ou la différence de niveau entre la chaussée et les plaques d'accès aux réseaux souterrains peuvent amener les cyclistes à faire des écarts dangereux.*

Propositions :

- bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ;
- réfection de celle-ci.

- Liaison prévue vers Villers et Vandoeuvre boulevard Foch à partir du carrefour avec l'avenue de l'Europe, vers le boulevard du Docteur Cattenoz.
- Liaison prévue vers le Haut-du-Lièvre rue de la Moselle.
- Liaison prévue vers l'avenue de la Libération et le centre de Nancy par l'avenue de la Résistance.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : *les itinéraires prévus ne prévoient pas de desserte de Laxou – Village et des quartiers situés sur le coteau.*

Proposition : *pour cette partie importante de la commune, un itinéraire offrant un bon confort en terme de relief et de circulation automobile emprunterait le bas de l'avenue de Boufflers, les rues de Santifontaine, Ernest Albert, Paul Bert, Jules Ferry, Edmond Grosjean et de l'Abbé Didelot.*

Sur cet itinéraire, la traversée du village et une portion de la rue de l'Abbé Didelot sont déjà en zone 30.

Pour achever de sécuriser cet itinéraire, deux aménagements seraient à réaliser, sur le territoire de la commune de Nancy :

- des bandes cyclables de chaque côté de l'avenue de Boufflers depuis l'avenue Raymond Poincaré jusqu'à la rue de santifontaine ;

- la mise en zone 30 de la section de la rue de Santifontaine entre l'avenue de Boufflers et la rue Bobillot, de manière à marquer l'entrée dans un secteur à vitesse modérée ; cette mesure aurait également l'intérêt de sécuriser les abords de l'Institut des jeunes aveugles ; compte-tenu de l'étroitesse des rues, ne permettant pas une vitesse importante, elle n'entraverait pas le trafic de liaison entre l'avenue de Boufflers et le couple avenue Anatole France – rue de Laxou.

Un fléchage de l'itinéraire compléterait les aménagements à réaliser.

Remarque : aucune liaison n'a été prévu vers Beaugard et la lycée Georges de la Tour.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de la rue de la Croix saint Claude et de la rue André Theuriet.

Remarque : aucune liaison n'a été prévue vers les quartiers de Villers et de Vandoeuvre situé sur le plateau.

Proposition : goudronnage d'une allée forestière entre la sapinière et l'avenue de Maron à Villers. Le choix de l'allée doit prendre en compte les contraintes de l'exploitation forestière.

VILLERS-LES-NANCY

Villers-lès-Nancy est un autre village de coteau, qui s'est agrandi principalement après la seconde Guerre mondiale vers la cuvette et le haut du coteau, tandis que se construisait sur le plateau, entouré par la forêt, le quartier de Villers – Clairlieu, aujourd'hui situé de l'autre côté de l'autoroute A 33 par rapport au reste de la commune ; s'est développé plus récemment sur le plateau la partie villaroise du Technopôle de Nancy – Brabois.

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

Le réseau prévu se compose de 3 éléments :

- Un axe nord – sud en projet, situé dans la cuvette, boulevard Foch et boulevard Cattenoz, faisant le lien avec Laxou au nord et Vandoeuvre au sud, et raccordé à ses deux extrémités à des itinéraires vers le centre de Nancy.
Un aménagement est prévu avenue de Brabois entre le boulevard Cattenoz et le boulevard d'Haussonville pour rejoindre l'un de ces itinéraires.

Remarque : les plans diffusés par la CUGN indiquent comme existants des aménagements le long de l'avenue Mangin à Nancy, entre l'avenue de Brabois et le rond-point des Familles, et le long de la rue du Doyen Laurent entre le rond-point des familles et la boulevard des Aiguillettes ; ces aménagements n'existent pas à l'heure actuelle ; leur réalisation est nécessaire au raccordement des aménagements prévus à Villers à ceux existant à Nancy.

- Un axe est – ouest desservant la commune sur toute sa longueur à partir de l'axe nord – sud :
 - avenue Leclerc en projet
 - rue Charles Oudile bande cyclable dans le sens est – ouest
 - avenue de Maron bande cyclable dans le sens est – ouest dans la montée ensuite piste cyclable bidirectionnelle, au sud de l'avenue sur le plateau, passant au nord pour la descente vers Clairlieu

A l'arrivée sur le plateau, une courte liaison permet de gagner le collège Chepfer et le COSEC.

Remarque : si une bande cyclable permet de monter du centre de Villers sur le plateau, aucun aménagement ne permet d'en descendre.

Propositions :

- un contre-sens cyclable dans le sens de la descente dans la rue Charles Oudile (en sens unique) peut être dangereux en raison de la vitesse que prennent les cyclistes en descente. La meilleure solution semble être de prendre le même itinéraire que celui emprunté par les automobiles à la descente, soit au déboucher de la piste cyclable longeant l'avenue de Maron sur le plateau : avenue de Maron, rue de l'Abbaye de Clairlieu, rue du Haut de la Taye, rue Albert I^{er}, pour rejoindre l'aménagement projeté avenue Leclerc.
- la portion concernée de l'avenue de Maron ne présente pas la largeur nécessaire pour aménager une bande cyclable supplémentaire dans le sens de la descente, et l'utilisation du trottoir par les cyclistes poserait trop de problèmes de cohabitation avec les piétons.

Les aménagements réalisés pour ralentir les automobiles et la vitesse prise par les cyclistes en descente réduisent l'écart de vitesse automobiles / vélos, et donc le risque d'accident. Il semble donc que ce segment puisse être laissé sans aménagement particulier.

- rue de l'Abbaye de Clairlieu et rue du Haut de la Taye, l'étroitesse de la chaussée rend difficile le dépassement de cyclistes par les voitures. Le ralentissement de celles-ci est donc nécessaire, par la mise en zone 30 de ces deux rue.
- la présence d'une école et plusieurs équipements culturels justifie la mise en zone 30 de la rue Albert I^{er} jusqu'au carrefour avec la rue Sous la Croix. La largeur de la rue Albert I^{er} permet l'aménagement d'un contresens cyclable autorisant un accès direct à ces équipements en venant du centre de Villers.
- des bandes cyclables de chaque côté de la rue Albert I^{er} feraient ensuite la jonction avec l'avenue Leclerc.
- avenue Paul Muller piste cyclable bidirectionnelle jusqu'au carrefour avec le boulevard de la Valonnière
en projet pour la traversée de Clairlieu

Remarque : pour la traversée de Clairlieu, le franchissement par les cyclistes de l'avenue Paul Muller peut se faire le long des passages pour piétons, comme au niveau du carrefour déjà aménagé ; dans ce cas, certaines chicanes situées sur le terre-plein central devront être réaménagées, leur disposition actuelle empêchant le passage des vélos.

- Une liaison vers Vandoeuvre sur le plateau, desservant le Technopôle :
- rue de l'aviation bandes cyclables sur trottoir côté ouest, sur chaussée côté est
- avenue Paul Muller bandes cyclables des deux côtés de la chaussée
- avenue de la Forêt de Haye bandes cyclables sur trottoir côté ouest, sur chaussée côté est

Une liaison avec l'entrée du parc de Brabois est prévue à partir de cet itinéraire le long de l'avenue Paul Muller.

Deux autres aménagements s'ajoutent à ce schéma :

- Des bandes cyclables le long de la rue Fabert et du boulevard d'Haussonville dans un sens, et du boulevard de Baudricourt dans l'autre, faisant partie d'un itinéraire allant du carrefour du Vélodrome à la gare de Nancy.
- Une liaison le long du boulevard des Aiguillettes entre la rue du Doyen Joseph Laurent et la rue du Jardin Botanique, le long de celle-ci, de la rue de Vandoeuvre et de la rue Victor Grignard, permettant la desserte de la Faculté des Sciences, du Jardin botanique, du lycée des biotechnologies, de l'IUT du Montet et du Parc de Brabois.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : une liaison parallèle à l'avenue Leclerc et ayant l'avantage de desservir la mairie et les équipements voisins pourrait se faire en autorisant la circulation des vélos sur les aménagements piétonniers de la Coulée verte et reliant les boulevards Lyautey et Cattenoz. Dans ce cas, il pourrait être utile de séparer les circulations cycliste et piétonne par un marquage au sol dans les portions en pente (passage sous le boulevard des Aiguillettes et entre les boulevards Lyautey et Cattenoz).

Remarque : aucune liaison n'a été prévue vers les quartiers de Villers et de Vandoeuvre situé sur le plateau.

Proposition : goudronnage d'une allée forestière entre la sapinière et l'avenue de Maron à Villers. Le choix de l'allée doit prendre en compte les contraintes de l'exploitation forestière.

Remarque : la possibilité de traverser le Parc de Brabois est également à étudier comme moyen d'accès au plateau.

VANDOEUVRE

Vandoeuvre est aussi un village de coteau, qui s'est très largement développé dans la cuvette et sur le plateau. S'il y a continuité entre le coteau et la cuvette, l'effet de coupure est sensible avec le plateau, ce qui justifie de séparer l'étude en 3 parties :

- *le plateau ;*
- *les accès au plateau ;*
- *la cuvette.*

1) Le plateau.

La desserte existante et en projet comprend :

- Une liaison existante vers Villers, à l'ouest, où se trouve le seul accès aménagé à cette partie du plateau, par l'avenue de la Forêt de Haye, équipée de bandes cyclables sur la chaussée côté nord et sur trottoir côté sud.
- Relié à cet aménagement, un anneau en projet, devant desservir la partie est du plateau par l'avenue de Bourgogne, la rue du Doyen Parisot, la rue du Vivarais et la rue du Morvan. Au prolongement le long de la rue du Doyen Parisot permettrait l'accès au terrain de sport de la Sapinière.

Remarque : si l'espace disponible permet d'envisager différentes solutions pour un aménagement cyclable le long de l'avenue de Bourgogne, les choses sont plus complexes concernant la boucle dans le quartier de Bois-le-Duc, comportant des rétrécissements.

Propositions :

- **Des bandes cyclables sont possibles rue du Doyen Parisot de l'avenue de Bourgogne jusqu'immédiatement après le carrefour avec la rue Notre-Dame des Pauvres.**
- **Suit un rétrécissement entre les deux lotissements, ne permettant pas l'aménagement à ce niveau de bandes cyclables ; les trottoirs sont à la fois trop étroits et trop hauts pour permettre une cohabitation entre cyclistes et piétons. Deux solutions sont envisageables :**
 - ❖ **élargir et abaisser les trottoirs pour permettre une cohabitation piétons – vélos ;**
 - ❖ **limiter la vitesse à 30 km/h sur cette portion et matérialiser cette limitation par un aménagement de la chaussée, qui marquerait le seuil d'un quartier résidentiel où la vitesse doit rester modérée et où la circulation est limitée à la desserte.**
- **Après ce passage, il est possible d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle le long de la rue du Doyen Parisot du côté nord, jusqu'à l'accès au terrain de sport de la Sapinière.**
- **L'aménagement de bandes cyclables de part et d'autre des rues du Vivarais et du Morvan est possible, sous réserve que leur largeur reste constante.**

Remarque : il n'existe pas d'aménagement le long de la rue Raymond Poincaré, indiqué comme itinéraire existant sur les plans de la CUGN ; si cette rue fait partie d'un itinéraire devant être utilisé par les élèves du collège et lycée de la Malgrange, il serait nécessaire soit de l'aménager, soit de modérer la vitesse des véhicules ; la rue Emile Zola est offre une autre possibilité d'accès au lycée et collège.

Proposition : aménagement de bandes cyclables de chaque côté de la chaussée ou mise en zone 30.

❖ continue par la rue Leclerc à Jarville et la route de Mirecourt à Nancy, l'intersection entre les deux se trouvant à Vandoeuvre.

• Vers Jarville – La Malgrange et Heillecourt :

❖ rue Catherine Opalinska en projet

Remarque : la chaussée de la rue Opalinska est assez étroite, le trottoir nord occupé par le stationnement, le trottoir sud est fréquenté par des piétons en raison de la proximité du collège et lycée de la Malgrange ; des bandes cyclables trop étroites le long d'une chaussée passante risquent d'être dangereuses.

Proposition : deux solutions sont préférables :

- élargir les deux trottoirs et aménager sur chacun une bande cyclable monodirectionnelle ;
- élargir le seul trottoir sud et y aménager une bande cyclable bidirectionnelle.

- Un axe nord-ouest – sud-est, commençant au carrefour du Vélodrome, où il est rejoint par un itinéraire venant de Laxou et un autre de Nancy –Centre, le long du boulevard de l'Europe, rejoignant l'axe précédent à Heillecourt :

Remarque : contrairement à ce qu'indique le plan diffusé par la CUGN, la traversée du carrefour du Vélodrome n'est pas aménagée ; le passage souterrain sous l'avenue Leclerc n'est accessible que dans un sens en raison du sens unique de l'avenue Jean Jaurès.

❖ jusqu'au pont de Kehl en projet, des 2 côtés du boulevard

Remarque : l'utilisation des contre-allées du boulevard de l'Europe peut se faire selon deux modalités :

• *un seul sens de circulation de chaque côté, le même que celui des automobiles ; il suffit alors d'établir la continuité pour les vélos entre les différentes sections des contre-allées et de prévoir un passage sur trottoir au niveau du rond-point ; mais il faut surtout aménager les traversées du boulevard pour que les cyclistes puissent gagner la contre-allée correspondant au sens de leur déplacement.*

• *circulation cycliste possible dans les deux sens de chaque côté, ce qui évite la traversée du boulevard, mais qui nécessite quelques mesures supplémentaires :*

❖ *des ralentisseurs dans les sections de contre-allée desservant les places de stationnement pour limiter la vitesse des automobiles et des cyclistes ;*

❖ *une signalisation avertissant les automobilistes de la circulation de cyclistes en contre-sens ;*

❖ *des bandes cyclables dans les deux sens dans les sections de contre-allée servant à la circulation.*

❖ après le pont de Kehl piste cyclable bidirectionnelle, du côté ouest, puis du côté est du boulevard

❖ le long de la rue de Vandoeuvre piste cyclable bidirectionnelle rejoignant la route de Mirecourt

- Il est prévu que 5 autres liaisons s'articulent à cet axe :

• à partir du carrefour du Vélodrome vers le lycée Callot et la Faculté des Sciences :

❖ rue Jean Jaurès ou place Condorcet

❖ rue Jacques Callot

Remarque : l'accès dans les deux sens à la rue Callot implique l'aménagement d'un contre-sens cyclable dans la section de l'avenue Jean Jaurès la reliant au carrefour du Vélodrome, ce qui permettrait également l'accès dans les deux sens au passage souterrain. Un autre accès est possible par la place Condorcet. Le long de la rue Callot, notamment entre le lycée et la Faculté des Sciences, la circulation cycliste ne peut se faire que sur le trottoir, ce qui peut être problématique aux entrées et sorties de cours.

- A partie du carrefour du vélodrome pour rejoindre un itinéraire vers Nancy thermal et Nancy – Centre :
- ❖ rue d'Echternach
- ❖ square de Belgique
- ❖ rue du Charmois
- ❖ rue du Docteur Calmette
- ❖ rue de Landrecourt
- ❖ rue Oudinot

Propositions : concernant la liaison entre le boulevard de l'Europe et les rues Wilson et Pierre Curie :

- la rue d'Echternach, notée sur les plans de la CUGN comme itinéraire existant, est en sens unique, sans aménagement à l'heure actuelle, et assez dangereuse en raison de son étroitesse. Sa mise en zone 30 et un marquage au sol matérialisant la présence des cyclistes permettrait de la sécuriser dans le sens de la circulation. Une bande cyclable sur le trottoir côté sud permettrait le passage dans l'autre sens. A noter que ce trottoir est souvent occupé par du stationnement illicite.
- le surbaissement des bordures de trottoir square de Belgique est nécessaire pour qu'il puisse être accessible aux cyclistes.
- la rue du Docteur Calmette et la rue Oudinot sont en sens unique, toutes deux dans le sens ouest – est ; un couloir de bus dans la rue Duroc peut faire la liaison entre elles, et paraît une solution plus simple qu'un contre-sens cyclable dans la section de la rue Oudinot entre la rue de Lendremont et la rue Duroc.
- il semble par contre difficile d'aménager des contre-sens cyclables permettant d'utiliser cet itinéraire dans les deux sens. Un itinéraire en sens inverse peut néanmoins être aménagé de manière simple : à partir de la rue Pierre Curie par la rue Loevenbruck, et à partir de la rue Gabriel Péri par la rue Jean Macé, déjà en zone 30 ; puis :
 - ❖ Soit par l'allée du Parc, qui est une propriété privée, en négociant un droit de passage ;
 - ❖ Soit par le Parc du Charmois ; un contre-sens cyclable devra alors être réalisé en libérant l'espace occupé par les places de stationnement actuellement condamnées entre la rue Loevenbruck et l'entrée du parc.

- Croisement d'un itinéraire Vandoeuvre Centre – Heillecourt Haute Malgrange – Jarville La Malgrange :
- ❖ rue Carnot à partir du croisement avec la rue de Parme

Propositions :

- le prolongement de l'aménagement rue de Parme jusqu'à la mairie permettrait de desservir celle-ci et les administrations et équipements voisins (Centre Culturel André Malraux notamment).
- des bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée rue de Kehl et rue Carnot faciliteraient la liaison de part et d'autre du boulevard de l'Europe.
- ❖ avenue Jeanne d'Arc jusqu'à la route de Mirecourt

Propositions : plusieurs solutions se présentent le long de l'avenue Jeanne d'Arc :

- des bandes cyclables de chaque côté de la chaussée, ce qui signifie un rétrécissement de l'espace laissé aux voitures ; ce choix serait cohérent avec une volonté de ralentir la vitesse des automobiles, et devrait alors s'accompagner d'autres aménagements à cette fin.
- l'utilisation des contre-allées situées en contrebas du côté nord ; ce choix a comme inconvénient de ne pas permettre de liaison avec les secteurs d'habitation situés au sud.
- la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant l'avenue du côté nord, reliée aux pistes cyclables des côtés est et ouest du boulevard de l'Europe ; les traversées de rue devront être aménagées pour permettre la liaison avec les secteurs d'habitation situés au sud.

- ❖ rue Guingot

- Boucle desservant le collège du Haut de Penoy à Vandoeuvre sud :

- ❖ traversée du boulevard de l'Europe
 - ❖ rue Bernard Palissy
 - ❖ rue de Crévic
- bandes cyclables
aucun aménagement
piste cyclable bidirectionnelle jusqu'au collège
couloir de bus autorisé aux vélos dans le sens sud
– nord ensuite

Remarque : contrairement à ce qui est indiqué sur le plan diffusé par la CUGN, il n'existe pas d'aménagement le long de la rue Bernard Palissy, et celui existant rue de Crévic s'arrête au niveau du collège dans le sens nord – sud.

Propositions :

- aménagement bidirectionnel rue Bernard Palissy ;
- aménagement bidirectionnel rue de Crévic au sud du collège, prolongeant la piste cyclable.

- ❖ chemin de Heillecourt en projet

- Projet de liaison vers Laneuveville, à partir de l'extrémité sud du boulevard de l'Europe.

Remarque : cette liaison cyclable est liée à la réalisation d'une liaison routière ; son opportunité doit donc être évaluée en fonction de l'utilité de celle-ci rapportée aux nuisances qu'elle peut occasionner.

- Un anneau autour du Parc de Loisirs :

- ❖ rue de Gembloux
- ❖ rue de Hollande
- ❖ rue de Norvège
- ❖ rue Gabriel Péri

Propositions : concernant l'anneau autour du Parc de Loisir, deux approches sont possibles :

- soit les aménagements cyclables entrent dans une logique de ralentissement de la circulation automobile, et par là de renforcement de la continuité entre les espaces situés de part et d'autre des rues entourant le parc ; dans ce cas, l'option à retenir est l'aménagement de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ; la rue de Verviers pourrait être utilisée pour éviter le croisement rue de Gembloux – rue de Hollande – rue Goethe, et palier au rétrécissement de la chaussée.
- soit cette approche n'est pas envisagée, et l'utilisation des voies de desserte des parkings et des trottoirs, côté parc de Loisir, à partir de la rue de Verviers, le long des rues de Hollande et de Norvège, doit être envisagée. Un conflit d'usage avec les piétons risque néanmoins d'apparaître rue de Norvège dans la partie longeant la piscine et le Parc de Loisir, en raison de l'étroitesse des trottoirs. Les rues Gabriel Péri et de Gembloux seraient, elles, équipées de bandes cyclables.

Remarque : il est à noter que l'îlot central au niveau de l'école de la rue de Norvège, sans ralentissement préalable des automobilistes, crée un rétrécissement dangereux pour les cyclistes.

- A partir de cet anneau, 5 liaisons sont en projet :

- Vers le boulevard de l'Europe :
- ❖ rue de Malines

Proposition : la rue de Malines peut être aménagée de la manière suivante :

- piste cyclable dans le sens est – ouest entre le parking et le trottoir et bande cyclable sur la chaussée dans le sens ouest – est, à l'est de la ludothèque ;
- puis bande cyclable sur la chaussée dans le sens est – ouest et bande cyclable sur le trottoir dans le sens ouest – est au niveau de la ludothèque jusqu'au rond-point.

- Vers l'avenue Leclerc et Nancy :
- ❖ rue de Belgique
- ❖ rue de Remich
- ❖ avenue Leclerc jusqu'au boulevard d'Haussonville

Propositions :

- un contre-sens cyclable peut être aménagé rue de Remich ; deux options sont ensuite possibles rue de Belgique :
- ❖ le ralentissement de la circulation par la mise en zone 30 ;
- ❖ l'aménagement de bandes cyclables de chaque côté, qui devront être suffisamment larges en raison de la vitesse que peuvent prendre les automobiles dans la ligne droite ; à noter qu'en raison du stationnement à cheval sur le trottoir, ces bandes cyclables seraient inutilisables les jours de marché.

- une alternative possible serait le passage par l'avenue et la rue du Charmois, qui semblent être plus larges, et qui sont déjà en partie en zone 30.

- Vers la place Gérard d'Alsace :
- ❖ rue Gabriel Péri
- ❖ rue Aristide Briand

Propositions :

- **des bandes cyclables peuvent être aménagées de chaque côté des rues Gabriel Péri et Aristide Briand, avec un passage sur trottoir d'un côté au niveau des rétrécissements ;**
- **la traversée de la place Gérard d'Alsace devra être aménagée pour assurer la liaison avec les autres itinéraires (elle n'est actuellement aménagée que dans le sens boulevard Barthou – rue Aristide Briand).**

- Vers le rond-point du Parc des Expositions :

Dans le sens ouest – est :

- ❖ Rue des Myosotis
- ❖ Place de Brichambeau
- ❖ Rue des Glaïeuls
- ❖ Passage le long de l'église vers le rond-point du Parc des Expositions

Dans le sens est – ouest :

- ❖ Passage le long de l'église
- ❖ Rue des Glaïeuls

Remarque : il s'agit de rues calmes et peu passantes ; seule une modération de la vitesse est utile (zone 30).

- Vers l'avenue Jeanne d'Arc :
- ❖ rue d'Amsterdam

Propositions : rue d'Amsterdam, il est possible :

- **soit d'aménager des bandes cyclables le long de la chaussée ; il faudra s'assurer que celle-ci est suffisamment large pour que ce soit possible dans les deux sens ;**
- **soit de mettre la rue en zone 30 ;**
- **soit d'utiliser les contre-allées, ce qui suppose d'établir la continuité entre elles.**

- Une liaison vers Nancy thermal et Nancy – Centre à partir de la rue Gabriel Péri :

- ❖ rue Pierre Curie dans le sens nord – sud
- ❖ rue Wilson dans le sens sud – nord

LE PLATEAU DE BRABOIS

Les quartiers de l'agglomération nancéienne situés sur le plateau de Brabois sont regroupés en deux ensembles séparés par un espace boisé :

- *celui formé par la Sapinière, le Champ-le-Bœuf, le Haut-du-Lièvre, les ZAC Saint-Jacques I et II et Beaugard, au nord, sur le territoire des communes de Laxou, Maxéville et Nancy ;*
- *celui formé par le haut des coteaux de Villers, le technopôle de Nancy Brabois, Clairlieu, Brabois et Bois-le-Duc, au sud, sur le territoire de Villers-lès-Nancy et Vandoeuve.*

Du point de vue des déplacements cyclables, ils présentent une problématique spécifique liée à la pente qui les sépare du reste de l'agglomération situé dans la cuvette, et qui constitue un obstacle. Deux orientations doivent être prises pour prendre en compte cette spécificité :

- *aménager les voies présentant la moins forte pente pour faciliter l'accès au plateau ;*
- *relier entre eux manière exhaustive les différents quartiers situés sur le plateau de manière à permettre les déplacements de l'un à l'autre en restant sur la hauteur, sans descendre dans la cuvette et remonter ensuite.*

1) Le secteur nord (Laxou, Maxéville, Nancy).

a) Accès au plateau.

Il est prévu d'aménager 2 accès au plateau : :

- Le long de l'avenue du Bois Gronée, reliant la Sapinière au reste de Laxou.

Remarques :

- *contrairement à ce qui est indiqué sur les plans diffusés par la CUGN, la traversée du carrefour de Maréville n'est actuellement pas aménagée ; cet aménagement est nécessaire pour faire la liaison avec l'avenue de l'Europe.*
- *deux options sont possibles le long de l'avenue du Bois Gronée : une piste cyclable monodirectionnelle de chaque côté de la chaussée, ou une piste bidirectionnelle d'un seul côté ; dans ce cas, elle devra être d'une largeur suffisante pour permettre le croisement en tenant compte de la vitesse prise par les cyclistes à la descente et du risque d'écarts des cyclistes à la montée.*
- *les circulations cyclistes et piétonnes doivent être séparées compte-tenu de la vitesse prise par les cyclistes à la descente.*

- Le long de l'avenue de la Libération, reliant la sapinière et le Champ-le-Bœuf au centre de Nancy.

Remarques : l'avenue de la Libération est suffisamment large pour que des bandes cyclables puissent être aménagées des deux côtés, avec un effet positif sur la vitesse des automobiles ; néanmoins, la dégradation du bord de la chaussée à certains endroits peut amener les cyclistes à faire des écarts dangereux.

Propositions :

- aménagement de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée ;
- réfection de la chaussée.

Remarque : aucun aménagement n'est prévu pour relier directement le Haut-du-Lièvre au reste de Nancy, le retour imposé pour rejoindre l'avenue de la Libération étant assez important.

Proposition :

- L'avenue Pinchard permet de faire la liaison avec le boulevard Albert I^{er} et présente une pente modérée ; elle est suffisamment large pour que des bandes cyclables puissent être aménagées des deux côtés, ce qui aurait pour autre avantage de réduire la largeur des voies et d'inciter ainsi au ralentissement de la vitesse des automobiles.
- A partir du boulevard Albert I^{er}, deux solutions sont possibles pour rejoindre l'aménagement projeté le long de la rue de Metz :
 - ❖ traverser le Grand Sauvoy, ce qui implique la négociation d'un droit de passage ;
 - ❖ prendre par la rue Lyautey, le sentier du Haut-du-Lièvre, la rue Dorr, puis la rue Sylvestre dans un sens et le quai de Choiseul dans le prolongement du quai Claude le Lorrain dans l'autre. L'étroitesse du sentier du Haut-du-Lièvre rend néanmoins cette situation peu pratique.
 - ❖ (une voirie nouvelle, dont la création est en projet, offrirait une autre solution possible).

b) Sur le plateau.

A partir de l'avenue du Bois Grosnée, il est prévu que la desserte du secteur se fasse par l'itinéraire suivant :

- Pour la desserte de la Sapinière :

Rue de la Toulouse – Rue des affouages – Rue de la Sapinière

Remarque : après le rond-point, le terre-plein central de la rue de la Sapinière rétrécit trop les voies pour permettre l'aménagement de bandes cyclables ; ce passage est actuellement dangereux pour les cyclistes, les voitures les serrant de trop près ; l'aménagement à ce niveau devra en tenir compte ; un passage sur trottoir serait gêné par la présence des arrêts de bus.

- Pour la desserte du Champ-le-Bœuf :

Rue de la Sarre – Rue de la Saône – Rue de la Meuse

Puis une boucle par :

Rue de la Chiers – Rue de la Seille – Rue de la Mortagne – Rue de la Moselle

Remarque : sur cette partie du réseau, il est possible de réaliser des bandes cyclables des deux côtés de la chaussée ; néanmoins, dans plusieurs endroits, le mauvais état de la chaussée ou la différence de niveau entre la chaussée et les plaques d'accès aux réseaux souterrains peuvent amener les cyclistes à faire des écarts dangereux ; une remise en état est donc nécessaire.

- Pour la desserte du Haut-du-Lièvre :

Rue de la Moselle – Rue Guynemer – Avenue Raymond Pinchard

Remarque : concernant le Haut-du-Lièvre, les îlots aménagés avenue Pinchard pour ralentir la circulation automobile rendent difficile l'aménagement de bandes cyclables, et rendent certains passages dangereux pour les cyclistes en raison des rétrécissements. Sauf si l'option choisie est de remodeler l'avenue, une dérivation de l'itinéraire cyclable par les rues Eiffel ou Mihé et Bonnevey semble indiquée ; le passage par la rue Mihé implique qu'elle puisse être prise à double sens par les cyclistes, ce qui semble incompatible avec son ouverture à la circulation automobile.

- Un aménagement existant fait le lien avec la ZAC Saint-Jacques II et le Parc de Loisir de la Forêt de Haye :

A l'extrémité de la rue de la Chiers
Traversée de l'A 31
Avenue De Gaulle
D 400

aménagement de l'accès à la passerelle
passerelle piétons - cyclistes
bandes cyclables des deux côtés de la chaussée
bandes cyclables des deux côtés de la chaussée

- Un aménagement en projet avenue de la Résistance à l'est de la rue de la Sapinière fera le lien avec l'accès par l'avenue de la Libération.

Remarque : les itinéraires prévus ne font pas le lien avec les quartiers de Beauregard et de Buthegnémont à Nancy, et notamment la desserte du lycée Georges de la Tour.

Proposition : bandes cyclables des deux côtés de la rue de la Croix saint Claude et de la rue André Theuriet.

2) Le secteur sud (Vandoeuvre, Villers).

a) Accès au plateau.

Un seul accès est aujourd'hui aménagé, dans un seul sens, sur le territoire de Villers-lès-Nancy, permettant l'accès à l'ensemble sud, sous la forme d'une bande cyclable montant le long de la rue Charles Oudile et de l'avenue de Maron.

Remarque : si une bande cyclable permet de monter du centre de Villers sur le plateau, aucun aménagement ne permet d'en descendre.

Un contre-sens cyclable dans le sens de la descente dans la rue Charles Oudile (en sens unique) peut être dangereux en raison de la vitesse que prennent les cyclistes en descente.

La meilleure solution semble être de prendre le même itinéraire que celui emprunté par les automobiles à la descente, soit au débouché de la piste cyclable longeant l'avenue de Maron sur le plateau : avenue de Maron, rue de l'Abbaye de Clairlieu, rue du Haut de la Taye, rue Albert I^{er}, pour rejoindre l'aménagement projeté avenue Leclerc.

Propositions :

- la portion concernée de l'avenue de Maron ne présente pas la largeur nécessaire pour aménager une bande cyclable supplémentaire dans le sens de la descente, et l'utilisation du trottoir par les cyclistes poserait trop de problèmes de cohabitation avec les piétons.
Les aménagements réalisés pour ralentir les automobiles et la vitesse prise par les cyclistes en descente réduisent l'écart de vitesse automobiles / vélos, et donc le risque d'accident. Il semble donc que ce segment puisse être laissé sans aménagement particulier.
- rue de l'Abbaye de Clairlieu et rue du Haut de la Taye, l'étroitesse de la chaussée rend difficile le dépassement de cyclistes par les voitures. Le ralentissement de celles-ci est donc nécessaire, par la mise en zone 30 de ces deux rue.
- la présence d'une école et plusieurs équipements culturels justifie la mise en zone 30 de la rue Albert I^{er} jusqu'au carrefour avec la rue Sous la Croix. La largeur de la rue Albert I^{er} permet l'aménagement d'un contresens cyclable autorisant un accès direct à ces équipements en venant du centre de Villers.
- des bandes cyclables de chaque côté de la rue Albert I^{er} feraient ensuite la jonction avec l'avenue Leclerc.

Remarque : la possibilité de traverser le Parc de Brabois est également à étudier comme moyen d'accès au plateau.

Remarque : aucun accès au plateau n'a été prévu à Vandoeuvre malgré l'importance de la commune et celle des déplacements entre le haut et le bas.

Proposition : l'avenue Leclerc a une pente modérée ; elle est suffisamment large pour que des bandes cyclables soient aménagées des deux côtés ; un problème peut se poser au niveau de la Résidence de la Pléiade en raison du rétrécissement des voies dû aux îlots aménagés au milieu de la chaussée.

b) Sur le plateau.

- A partir de l'accès par l'avenue Charles Oudile et la avenue de Maron, liaison avec Clairlieu :

- ❖ Courte liaison existante avec le collège Chepfer et le COSEC par une allée.
- ❖ Rue de Maron piste cyclable bidirectionnelle au sud de la chaussée sur le plateau, passant au nord pour la descente sur Clairlieu.
- ❖ Avenue Paul Muller piste cyclable bidirectionnelle jusqu'au carrefour avec le boulevard de la Valonnière

Proposition : goudronnage d'une allée forestière entre la sapinière et l'avenue de Maron à Villers. Le choix de l'allée doit prendre en compte les contraintes de l'exploitation forestière.

LA PERIPHERIE SUD – OUEST DE L'AGGLOMERATION

Ce groupe de communes est séparé de la première périphérie par une coupure importante composée d'axes routiers, d'installations ferroviaires et d'une suite de zones d'activités et d'équipements séparant les zones d'habitation.

L'urbanisation s'est développée autour des noyaux villageois principalement après la seconde Guerre mondiale, selon les principes de zonage prévalent alors, avec séparation des zones d'habitation et des zones d'activité, et prima donné à la circulation automobile. Les zones d'habitation sont ainsi séparées par des axes routiers, des zones d'activités, ou, pour les éléments les plus périphériques (Ludres, Fléville, Laneuveville La Madeleine) par des étendues rurales.

Le principal problème d'urbanisme est de retrouver des éléments de centralité, le plus souvent à partir des anciens noyaux villageois, et de créer des pôles d'attraction qui permettent de redynamiser un tissu social à l'intérieur de ce secteur de l'agglomération.

En terme de déplacements cyclables, l'aménagement des principales liaisons avec le reste de l'agglomération étant déjà réalisé ou en projet, les priorités sont :

- les liaisons à l'intérieur des secteurs d'habitation entre eux, pour renforcer la cohésion du secteur ;
- les liaisons entre zones d'habitation et zones d'activités, et la desserte cyclable des zones d'activité, de manière à permettre les déplacements domicile – travail ;
- les liaisons avec le bassin de Neuves – Maisons d'une part, et celui de Dombasles d'autre part, correspondant au rôle de charnière que joue ce secteur de l'agglomération entre le bassin de Nancy et ces deux entités voisines.

JARVILLE-LA-MALGRANGE

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons – cyclistes le long du Canal de la Marne au Rhin, côté nord – est, se poursuivant à Nancy jusqu'au Port Sainte Catherine, et à Laneuveville jusqu'à l'embranchement avec le Canal de Jonction ; une allée goudronnée permet l'accès avec le quartier de la Californie au nord ; au sud, une liaison avec la Californie est possible par un passage non goudronné et boueux en cas de pluie ; une passerelle permet le franchissement du canal au niveau du nord de la Californie ; une liaison permet de rejoindre le rond-point Marcel Brot, et au-delà la promenade des bords de Meurthe et la piste cyclable vers la rive droite de la Meurthe ; un passage nous goudronné permet de rejoindre la rue Gabriel Fauré et la zone d'activité des Fontenelles.

Proposition : le goudronnage des liaisons entre la promenade piétons – cyclistes longeant le Canal de la Marne au Rhin et la passerelle d'une part, la rue César Franck (Californie), la rue Gabriel Fauré (les Fontenelles) et le square Lyautey (Jarville – Centre) permettrait d'articuler cet axe cyclable au tissu urbain.

- Existant : cheminement piétons – cyclistes à partir de la passerelle vers le nord le long du canal, côté sud – ouest, jusqu'au Port de Bonsecours.
- Existant : une allée non goudronnée et en mauvais état permet de rejoindre le centre de Jarville (Square Lyautey) à partir de la passerelle.

- Existant : une liaison goudronnée (mais coupée par une bordure de trottoir) permet de rejoindre la rue de la République à la limite avec Nancy, et les bandes cyclables le long de l'avenue de Strasbourg à Nancy.
- En projet : aménagement partant des bords de Meurthe pour traverser le Sauley Canard, longer la Californie, traverser le Canal, passer sous la voie ferrée (probablement par la rue de Fléville), suivre le ruisseau du Moulin et se prolonger à Heillecourt.

Remarque : un chemin existe de l'extrémité sud de la rue de Fonteno rejoignant le bord du ruisseau du Moulin et se prolongeant à Heillecourt ; une traversée piétonne de la voie ferrée Nancy – Mirecourt suivie d'une passerelle permet d'accéder à la rue de Fonteno à partir de la rue Barrès, et donc du quartier de la Malgrange ; ceci constituerait une liaison intéressante avec l'itinéraire prévue au bord du ruisseau du Moulin.

- En projet : aménagement le long de la rue Léon Songeur, se continuant à Heillecourt, et à Vandoeuvre le long de la rue Catherine Opalinska.
- En projet : itinéraire à travers la Haute Malgrange rejoignant l'intersection entre la route de Mirecourt et l'avenue Jeanne d'Arc à Vandoeuvre.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : les aménagements existants et prévus relieront Jarville au réseau cyclable d'agglomération, qu'il soit à dominante loisir ou à dominante déplacements quotidiens ; il ne résout pas le problème des liaisons à l'intérieur de la commune entre les différents quartiers (Californie, Jarville – Centre, La Malgrange, Montaigu), séparés par des coupures (Canal de la Marne au Rhin, voie ferrée Nancy – Strasbourg, voie ferrée Nancy – Mirecourt et ruisseau du Moulin) ; du fait de ses effets de coupure, la réflexion sur les déplacements cyclables à l'intérieur de la commune est aussi une réflexion sur la cohérence de celle-ci en tant qu'entité urbaine.

Propositions :

- La rue de la République, autour de laquelle est organisé Jarville – Centre, est aussi un élément clé d'une bonne circulation cyclable entre les quartiers, et doit être en mesure d'assumer son rôle de centre de la commune ; au-delà de l'aménagement des carrefours déjà réalisés, une véritable zone 30 devrait être aménagée de la mairie au Sacré Cœur, répondant à un double objectif de sécurité et de confort pour les circulations douces (piétons, vélos, personnes à mobilité réduite) et de revitalisation du centre de la commune ; cet aménagement est à penser en concordance avec le projet d'une ligne de transport en commun de grande capacité, laquelle dans le cadre du SCOT devrait être poursuivie jusqu'à Saint-Nicolas-de-Port et Dombasles ; le prolongement des bandes cyclables de l'avenue de Strasbourg à Nancy jusqu'au niveau de la mairie assurerait la liaison avec Nancy.
- Une liaison directe avec la Californie (la passerelle traversant le canal étant excentrée) peut se faire par la rue Gounod, soit en aménageant des bandes cyclables entre la rue de la République et le début de la zone 30 existante, soit en aménageant l'ensemble de la rue en zone 30, ce qui serait cohérent avec l'importance de la circulation piétonne le long de cet axe ; des aménagements seraient à réaliser pour casser la vitesse entre la rue de la République et le pont.
- Des bandes cyclables le long de l'avenue de la Malgrange permettraient la liaison entre Jarville – Centre et La Malgrange.
- La liaison entre Jarville – Centre et Jarville – Montaigu par la rue Foch, la rue du Moulin et l'avenue de Gaulle peut être traitée de deux manières :
 - ❖ l'aménagement de bandes cyclables sur la chaussée des deux côtés ;
 - ❖ l'élargissement des trottoirs et l'aménagement des bandes cyclables sur ceux-ci ; ce choix serait plus coûteux, mais cohérent avec une volonté de redonner un aspect urbain à cette entrée dans Jarville (rétrécissement de la chaussée par élargissement des trottoirs, plantations, mobilier urbain).
 - ❖ Dans les deux cas, les traversées de rues aux intersections avec les entrées de lotissements devraient être aménagées, ce qui permettrait également de modérer la vitesse des automobiles.

- ❖ Il est à noter que les îlots centraux aménagés dans le haut de l'avenue De Gaulle, qui rétrécissent la chaussée dans un endroit où les automobiles peuvent avoir une vitesse importante, sont extrêmement dangereux pour les cyclistes.
- Des bandes cyclables le long de la rue Gallieni, avec passage sur trottoirs élargis au niveau du pont franchissant la voie ferrée –passage particulièrement dangereux), compléteraient le dispositif en permettant la liaison entre La Malgrange (avenue de la Malgrange) et Jarville – Montaigu ; une alternative pour rejoindre la Gallieni est d'emprunter des rues calmes et en sens unique, rue de Heillecourt et rue François Evrard dans le sens sud – nord, rue Ney dans le sens nord – sud.

LANEUVEVILLE

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : promenade piétons - cyclistes sur le chemin de halage du Canal de la Marne au Rhin, en rive droite, de Jarville au pont de la route d'Art/Meurthe.
Poursuite de cet itinéraire sur une route réservée aux riverains en contrebas du chemin de halage, puis chemin de la Noue jusqu'au débouche de la rue Adhémar dans le rond sud de la rue Patton.
Bandes cyclables des deux côtés de la rue Raoul Cézard du rond-point jusqu'à la fin des habitations (et non pas jusqu'à La Madeleine comme indiqué sur les plans diffusés par la CUGN).

Remarque : l'intersection entre l'itinéraire longeant le Canal de la Marne au Rhin et la route d'Art/Meurthe est située dans un virage où la visibilité est mauvaise, elle est actuellement dangereuse.

Proposition : sécuriser la traversée de la route.

- Existant : promenade piétons – cyclistes le long du Canal de Jonction se continuant à Fléville ; à noter néanmoins la présence à l'accès de cette promenade d'un panneau récent « accès interdit sauf piétons et véhicules de service », qui fait qu'elle est en principe interdite aux cyclistes (d'autres sections s'ouvrent sur un panneau « accès interdit sauf piétons et véhicules autorisés », plus ambigu).
- En projet : liaison entre la promenade cyclable longeant le Canal de la Marne au Rhin et celle longeant le Canal de Jonction, empruntant le pont de la route d'Art/Meurthe.

Remarque : le passage directement sur le chemin de halage du Canal de Jonction entre le pont traversant le Canal de la Marne au Rhin et la partie aménagée du halage du Canal de Jonction, serait à étudier ; il permettrait d'éviter le rond-point de la rue Patton en passant sous celle-ci.

- Existant : promenade piétons – cyclistes du pont de la route d'Art/Meurthe jusqu'à Bosserville, avec passerelle franchissant la Meurthe.
- Piste cyclable le long de la rue Robert Damery à partir de son intersection avec les rues des Violettes et de Lorraine vers Heillecourt, où elle rejoint la piste cyclable longeant la route de Fléville vers cette commune.
- En projet : aménagement partant de la promenade longeant le Canal de la Marne au Rhin, le traversant, ainsi que la rue Lucien Galtier et la voie ferrée, pour continuer à travers un espace non construit au niveau de Laneuveville Montaigu, et devant se poursuivre à Heillecourt jusqu'à Vandoeuvre.

Remarque le projet d'aménagement entre Laneuveville et Vandoeuvre étant lié à un projet de nouvel axe routier, sa pertinence doit être évaluée en lien avec l'utilité de cet axe routier.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : les aménagements existants et en projet sont avant tout conçus pour le loisir, et peuvent également être utilisés pour des liaisons quotidiennes avec d'autres communes de l'agglomération. Aucun aménagement n'est par contre conçu pour relier entre eux les différents quartiers de Laneuveville, et favoriser les déplacements cyclables à l'intérieur de la commune.

Propositions :

- Le prolongement de la zone 30 de la rue Patton par des bandes cyclables jusqu'au rond-point au sud sécuriserait les déplacements cyclistes sur l'axe principal de Laneuveville – centre, et permettrait par des rues perpendiculaires de rayonner dans l'ensemble de Laneuveville – centre sans aménagements particuliers ; les deux ronds-points devraient être rendus plus lisibles, et aménagés pour sécuriser la circulation cycliste.
- La liaison avec Laneuveville – Montaigu peut se faire par :
 - ❖ le prolongement de la piste cyclable venant de Heillecourt, soit par des bandes cyclables le long de la rue Robert Damery, soit par sa mise en zone 30, jusqu'au passage sous la voie ferrée ;
 - ❖ s'il est effectivement respecté, le système de feux existant pour le passage sous la voie ferrée doit assurer la sécurité de manière satisfaisante ;
 - ❖ des bandes cyclables le long de la rue Robert Damery de l'autre côté de la voie ferrée ;
 - ❖ 2 hypothèses sont ensuite possibles :
 - un aménagement le long de la rue Lucien Galtier jusqu'à la liaison entre la promenade le long du Canal de Jonction et celle le long du Canal de la Marne au Rhin, au niveau du rond-point nord de la rue Patton ;
 - un passage par le parc où se trouvent le groupe scolaire et la salle des fêtes, et un élargissement du trottoir sud du pont traversant le Canal de Jonction pour permettre le passage des vélos dans les 2 sens. (nous avons exclu d'emprunter le passage piéton parallèle à la rue Damery et passant sous la voie ferrée, celui-ci étant plus spécialement destiné aux jeunes enfants allant à pied au groupe scolaire).
- La liaison avec La Madeleine, et au-delà avec Saint-Nicolas-de-Port, peut se faire par plusieurs voies :
 - ❖ la poursuite des bandes cyclables de la rue Raoul Cézard jusqu'à La Madeleine et à Saint-Nicolas-de-Port ; cet axe étant très passant, il restera même aménagé inconfortable pour les cyclistes ; l'intérêt de cette option est par contre de desservir les entreprises riveraines –liaisons domicile – travail), et de participer à une réurbanisation de cet axe qui n'a plus depuis la création de l'A 33 et de l'A 330 le rôle de pénétrante vers le centre de l'agglomération nancéienne.
 - ❖ l'aménagement du chemin de halage du Canal de la Marne au Rhin jusqu'à Dombasles ; une passerelle permet de rejoindre la rue Pierre Cremel à La Madeleine ; pour la traversée de la Madeleine, les surlargeurs existantes pourraient être transformées en bandes cyclables, tandis que la vitesse maximale pourrait être ramenée à ce qui est la norme en agglomération, 50 km/h (de manière dérogatoire et surprenante, la vitesse maximale est actuellement de 70 km/h pour les véhicules légers et de 50 km/h pour les véhicules lourds dans la traversée de La Madeleine).
 - ❖ un chemin goudronné suit la voie ferrée au sud – ouest entre la rue du Gros Chêne à Laneuveville – centre et la route de Bayon (D 112) ; il semble se continuer plus loin, mais l'accès en est interdit côté sud de la voie ferrée, et il se perd dans la végétation côté nord ; deux options peuvent alors être envisagées :
 - soit l'un de ces deux chemins peut être rendu praticable de manière à rejoindre La Madeleine ;
 - soit aménager une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest de la D 112 (un espace libre suffisamment large existe), avec modification du passage à niveau pour permettre la traversée de la voie ferrée, et bandes cyclables le long de la rue Pierre Cremel jusqu'à La Madeleine.

Remarque : cette dernière liaison doit être conçue de toute façon comme pouvant être prolongée vers Saint-Nicolas-de-Port, Varangéville et Dombasles dans le cadre du SCOT.

HEILLECOURT

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable le long de la route de Laneuveville et de la route de Fléville, faisant la liaison avec Laneuveville Montaigu et Fléville.

Remarque : cette piste passe à proximité de l'entrée de Jarville et devant la zone d'activité de Heillecourt – Est, sans faire ces liaisons.

Propositions :

- **La traversée de la route de Fléville devrait être aménagée au niveau de l'entrée du Parc d'activité de Heillecourt – Est, de manière à permettre l'accès à celui-ci dans le cadre des déplacements domicile - travail.**
- **La piste cyclable de la route de Fléville devrait être poursuivie jusqu'à l'entrée de Jarville, de manière à pouvoir être prolongée le long de l'avenue De Gaulle.**

- Existant : allées autorisées au vélo dans la Parc des Sports et des Loisirs, formant un anneau ouvert autour du parc et permettant la traversée de celui-ci.

Remarque : contrairement à ce qu'indiquent les plans réalisés par la CUGN, cet anneau n'est pas relié à la piste cyclable longeant la route de Laneuveville.

- Existant : piste cyclable le long de la route de Mirecourt, se prolongeant au nord à Vandoeuvre jusqu'au rond point du Parc des expositions, et au sud à Houdemont et Ludres jusqu'au rond-point D 331 – D 570 – accès A 330.
- Existant : piste cyclable le long de la rue de Vandoeuvre, reliée à la précédente, et se poursuivant le long du boulevard de l'Europe à Vandoeuvre jusqu'aux approches du centre.
- En projet : itinéraire suivant au nord le ruisseau du Moulin et se continuant par Jarville jusqu'à rejoindre l'itinéraire des bords de Meurthe ; empruntant les allées du Parc des Sports et des Loisirs; et se poursuivant au sud le long du ruisseau de Frocourt à la limite entre Houdemont et Fléville, pour rejoindre le chemin de Froucourt à la limite entre Fléville et Ludres et la piste cyclable reliant Fléville et Ludres ; au nord, une liaison sera aménagée en utilisant un chemin existant entre les bords du ruisseau du Moulin et la piste cyclable de la route de Fléville.
- En projet : aménagement le long de la rue Léon Songeur, se continuant à Jarville jusqu'à Vandoeuvre (rond-point du Parc des expositions), et relié à l'itinéraire des bords du ruisseau du Moulin, à la piste cyclable de la route de Fléville et aux allées du Parc des Sports et des Loisirs.
- En projet : aménagement le long de l'avenue des Erables reliant le Parc des Sports et des Loisirs à la piste cyclable de la route de Mirecourt à Houdemont à travers le Parc d'activité de Heillecourt – Ouest.
- En projet : aménagement suivant un projet routier reliant Jarville à Vandoeuvre et traversant le Parc des Sports et des Loisirs.

Remarque : la pertinence de ce projet cyclable est à estimer en fonction du rapport utilité / nuisance du projet routier auquel il est lié ; l'effet de nuisance serait important à Heillecourt, avec création d'une voie routière dans le parc.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : les allées autorisées au vélo du Parc des Sports et des Loisirs permettent non seulement d'offrir des possibilités de promenade et de détente, mais aussi de relier les quartiers se trouvant à sa périphérie; le parc étant

pratiquement au centre de la commune, ses allées jouent un rôle clé dans les circulations cyclables à l'intérieur de la commune.

Propositions : pour optimiser ce rôle, il conviendrait de :

- mieux mettre en évidence (signalétique) aménager les communications avec les lotissements (bordures de trottoir notamment) ;
- étudier un revêtement qui évite que les allées ne deviennent boueuses par temps humide, et goudronner la portion faisant la liaison avec la rue Léon Songeur (comportant une partie non bitumée et devenant facilement boueuse, et une partie bitumée en mauvais état, avant de rejoindre une allée goudronnée bien entretenue traversant le parc) ;
- aménager une liaison cyclable entre ce système d'allées et la piste cyclable de la route de Fléville ;
- relier le parc à Heillecourt – Centre mairie, église, salle des fêtes) ; le prolongement rue du Gué de la zone 30 du centre et un passage sur trottoir du côté ouest de la place de la Fontaine, pour couper la partie en sens unique permettrait cette liaison ; la rue du Gué est calme et comprend déjà un stationnement en chicane pour ralentir la circulation ; si l'observation montre que les véhicules y ont une vitesse réduite, aucun aménagement supplémentaire ne serait nécessaire.

Remarque : Heillecourt – Centre est organisé autour d'un axe central qu'est la Grande Rue ; celle-ci a été aménagée de manière à ralentir la circulation automobile (zone 30 au niveau de l'église et de la mairie, élargissement des trottoir et rétrécissement de la chaussée, plantations et mobilier urbain pour accentuer la caractère urbain) ; la place du vélo n'a pas été prise en compte dans le cadre de ces aménagements ; la zone 30 est par ailleurs peu respectée ; cet axe reste donc dangereux pour les cyclistes, notamment dans sa partie linéaire.

Proposition : deux options semblent possibles à ce stade pour faire une place au vélo :

- renforcer la zone 30 de la section mairie – église et aménager des bandes cyclables le long de la chaussée sur le reste de la rue ; cette option présente l'inconvénient que, la chaussée ayant été rétrécie, les bandes cyclables risquent d'être elles-mêmes trop étroites et peu sûres ;
- renforcer la zone 30, décaler le stationnement sur trottoir le long du reste de la rue pour qu'il soit à cheval sur la chaussée, et partager la partie disponible du trottoir ainsi élargie entre chemin piéton et bande cyclable ; cette solution est plus sûre pour les cyclistes.

HOUEMONT

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable bidirectionnelle longeant à l'est la route de Mirecourt et traversant le territoire communal du nord au sud, entre Heillecourt et Vandoeuvre au nord, et Ludres au sud.
- En projet : aménagement le long de la rue de la Gare reliant la piste cyclable de la route de Mirecourt et le centre du village.
- En projet : itinéraire empruntant à partir de la rue de la Gare la rue de Lorraine, et se poursuivant le long de la voie ferrée vers le sud jusqu'à la gare de Ludres.

Remarque : un chemin longe déjà la voie ferrée entre la rue de Lorraine et la rue Poirel, qui peut être aménagé pour le futur itinéraire. La poursuite de l'itinéraire vers Ludres ne peut pas se faire le long de la voie ferrée, en raison du talus, et devra donc se faire plus haut à partir du lotissement ; l'espace est actuellement occupé par un champ cultivé.

Propositions :

- veiller aux liaisons avec les lotissements pour qu'il puisse avoir un rôle de desserte ;
- le carrefour avec la rue Poirel devra être aménagé (forte déclivité pour les cyclistes, mauvaise visibilité).
- une liaison vers le centre commercial serait intéressante à aménager.

- En projet : aménagement le long de l'avenue des Erables à partir de la route de Mirecourt, traversant la zone d'activité et se poursuivant à Heillecourt.
- En projet : aménagement le long du ruisseau de Frocourt, à la limite avec Fléville, se poursuivant par le chemin de Frocourt à Fléville jusqu'à la piste cyclable de la route de Ludres, et se poursuivant le long des ruisseaux de Frocourt et du Moulin à Heillecourt et Jarville.
- En projet : une liaison entre cet aménagement et la piste cyclable de la route de Mirecourt, à proximité du centre commercial.
- En projet : une liaison le long de la rue de Heillecourt à la limite avec Vandoeuvre, entre la piste cyclable de l'avenue de Mirecourt et la rue de Crévic à Vandoeuvre, où se trouve le collège, et l'entrée de Houdemont par la rue de Nancy.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : la liaison avec Vandoeuvre à partir des quartiers situés au nord de la rue de la Gare, notamment vers le collège de la rue de Crévic, passe par la rue de Nancy ; cette rue, bordée de haies et de murs qui cachent les façades des maisons, a un caractère urbain peu prononcé, et incite à des vitesses excessives.

Proposition : pour assurer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers de la rue, et en particulier des cyclistes, il est nécessaire d'accentuer le caractère urbain de cette voie ; l'aménagement d'un seuil à l'entrée de Houdemont (revêtement pavé, éventuellement surélevé), et l'élargissement des trottoirs avec une circulation cycliste sur ceux-ci pourrait être une solution, à condition qu'il n'entraîne pas un conflit d'usage entre piétons et cyclistes, en particulier aux heures d'entrée et de sortie du lycée.

LUDRES

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable bidirectionnelle longeant à l'est la D 570 et traversant le territoire communal du nord au sud, venant de Houdemont, Heillecourt et Vandoeuvre, reliant Ludres au reste de l'agglomération ; elle se termine au sud à la limite avec Messein au niveau du rond-point avec la D 331 et la bretelle d'accès à l'A 330, à proximité du Canal de Jonction.
- Existant : piste cyclable le long de la D 73 entre celle longeant la D 570 et l'entrée de Fléville, faisant la liaison avec cette commune..
- En projet : aménagement le long de la rue de Fléville, de la rue du Pré Malnoi, de l'avenue de Chaudeau et de la rue Marvingt, permettant de gagner à partir de la piste cyclable de la D 570 les limites de Ludres centre, de Chaudeau et de Ludres sud ; cet aménagement longe les zones d'habitation sans y pénétrer.
- En projet : itinéraire longeant la voie ferrée venant de Houdemont jusqu'au passage sous la voie ferrée reliant la rue de la Gare au rond-point route de Fléville – rue Marvingt – avenue Chaudeau, desservant la gare et longeant le quartier Saint Blaine.
- En projet : prolongement traversant Ludres de la promenade cyclable longeant le Canal de Jonction, déjà aménagée à Laneuveville, et à Fléville jusqu'au chemin d'Erfurt.
- En projet : à la limite entre Fléville et Ludres, intégration du chemin de Frocourt dans un itinéraire longeant ensuite les ruisseaux de Frocourt et du Moulin à la limite entre Fléville et Houdemont, à Heillecourt et à Jarville.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarques :

- *Comme les autres communes de la périphérie nancéienne, mais peut-être de manière plus prononcée, Ludres est marquée par un type d'urbanisme fortement dépendant de l'automobile, et dans lequel les besoins de convivialité, de rencontre sociale et d'activité culturelle ont été négligés au nom d'un fonctionnalisme simplificateur et sous l'effet de tendances spéculatives privilégiant la rentabilité à court terme. Les déplacements cyclables doivent donc être envisagés dans le cadre d'une logique de revitalisation du tissu urbain et du lien social.*
- *Les aménagement cyclables prévus se situent à la limite des différents quartiers, qu'ils relient au réseau d'agglomération ; la question des liens à l'intérieur de la commune n'est donc pas traitée.*

Propositions :

- La mise en zone 30 de l'ensemble des rues du village et des rues de desserte des lotissements améliorerait considérablement la sécurité et le confort des déplacements piétons et cyclistes à l'intérieur des quartiers, ce d'autant plus que la voirie et les trottoirs sont en général étroits.
- Des bandes cyclables le long des voies à fonction artérielle faciliteraient la communication entre quartiers ; il s'agit :
 - ❖ de la rue de la Gare entre le passage sous la voie ferrée et le croisement avec la rue du Bon Curé (ensuite, son étroitesse impose sa mise en zone 30) ;
 - ❖ des rues de la Gare, Saint Blaine, du Grand Chemin, du Mont, de Coulomeux et Branly, qui servent d'accès au centre équestre et au plateau (ce qui n'exclut pas que sur certains tronçons la vitesse puisse être limitée à 30 km/h) ;
 - ❖ l'avenue Chaudeau et le boulevard des technologies dans le quartier Chaudeau ;
 - ❖ l'avenue du Bon Curé à Ludres sud.
- Un aménagement doit également sécuriser la liaison entre la rue Marvingt et la MJC Brassens (pont sur la voie ferrée et rue du Secours).
- Pour faciliter les déplacements cyclistes domicile – travail, il est également nécessaire d'aménager la desserte des zones industrielles, notamment en raison d'une circulation automobile et camions importante ; des bandes cyclables le long des rues Pasteur, Lavoisier et Grignard et de la liaison avec le chemin d'Erfurt à Fléville d'une part, Fresnel et Gustave Eiffel d'autre part, permettraient dans un premier temps d'irriguer l'ensemble de la zone, sachant que l'importance du trafic automobile et camions nécessiterait dans un deuxième temps d'équiper l'ensemble de la voirie de la zone. Celle-ci, particulièrement importante et excentrée, pourrait faire l'objet d'un plan de déplacement de zone incluant les déplacements cyclables, les possibilités d'intermodalité, les transports en commun, le covoiturage, des navettes jusqu'à la gare de Ludres et une meilleure utilisation de la voie ferrée. Ce travail devrait s'inscrire dans le cadre du SCOT.

FLEVILLE-DEVANT-NANCY

Aménagements existants et projetés par la CUGN :

- Existant : piste cyclable bidirectionnelle longeant vers le nord la D 71 à partir des terrains de sport au nord – ouest de la rue du Château, reliant Fléville – village à Fléville – nord, et se poursuivant à Heillecourt jusqu'à Laneuveville.
- Existant : piste cyclable le long de la D 73 à partir de la sortie ouest de Fléville (route de Ludres), rejoignant la piste cyclable longeant la D 570.
- Existant : promenade piétons - cyclistes sur le chemin de halage du Canal de Jonction, côté ouest, venant de Laneuveville et se terminant au sud au niveau du chemin d'Erfurt.
En projet : continuation de la promenade piétons – cyclistes sur le chemin de halage du Canal de Jonction au sud du chemin de Erfurt et à Ludres.
- En projet : itinéraire empruntant le chemin de Frocourt à partir de la piste cyclable longeant la 73, puis les rives des ruisseaux de Frocourt et du Moulin, à la limite de Ludres et Fléville, à celle de Fléville et de Houdemont, à Heillecourt et à Jarville.
- En projet : liaison empruntant un chemin, puis la route de Lupcourt jusqu'à la rue du Château, reliant la promenade cyclable du Canal de Jonction à la piste cyclable longeant la D 71 et à l'entrée de Fléville ; elle doit se poursuivre dans la partie basse du chemin de Frocourt, sans toutefois rejoindre l'itinéraire longeant le ruisseau de Frocourt.
- En projet : liaison entre la promenade cyclable du Canal de jonction et Fléville au sud, par le chemin d'Erfurt, le chemin de Fleurichamp et la rue des Bleuets.

Remarques et propositions complémentaires :

Remarque : les aménagements existants et en projet ont une vocation de loisir et de liaison avec les communes voisines (ainsi qu'entre le Fléville village et Fléville nord), et de liaison de Fléville avec la promenade cyclable du Canal de Jonction. La question de la circulation à l'intérieur des secteurs urbanisés de Fléville n'est par contre pas abordée.

Propositions :

- La piste cyclable de la route de Ludres (D 73) peut être reliée à l'itinéraire prévu chemin d'Erfurt, chemin de Fleurichamp et rue des Bleuets, par la rue des primevères (déjà en zone 30) et la rue de Liomont (peu passante, qui pourrait également être mise en zone 30), sans nécessiter d'aménagement de voirie ; un fléchage serait par contre nécessaire.
- La traversée de Fléville village présente un caractère urbain peu prononcé en entrant par la route de Ludres (D 73) et par la route du Château (D 71), et les vitesses y sont parfois importantes ; il est donc nécessaire à la fois de réduire la vitesse et de sécuriser les circulations cyclistes ; une zone 30 commençant rue du Château au niveau de la mairie et comprenant la boucle entourant l'église, ainsi que des bandes cyclables le long de la route de Ludres jusqu'au débouché de la piste cyclable et le long de la rue du Château jusqu'au panneau d'entrée dans Fléville, rempliraient ce double objectif.
- La liaison avec les zones industrielles de Ludres et de Fléville, importante pour les relations domicile – travail, pourrait se faire par des bandes cyclables le long de la route entre le chemin d'Erfurt et la rue Grignard à l'ouest du canal, par le chemin de halage et des bandes cyclables le long de la rue Gustave Eiffel à l'est.

- **La circulation cycliste interne à Fléville nord ne nécessite pas d'aménagement particulier (rues peu passantes, zone 30).**

LES RELATIONS ENTRE L'AGGLOMERATION ET SON BASSIN DE VIE LE SCOT

La problématique des déplacements dans l'agglomération nancéienne doit prendre en compte les entrées et sorties, c'est-à-dire les relations de l'agglomération et de son bassin de vie ?environnement ?. Les nouveaux SCOT (Schémas de COhérence Territoriale) qui doivent être élaborés, prennent en compte les déplacements dans un bassin de vie dépassant largement le cadre des intercommunalités. Ainsi, le SCOT dans lequel s'intègre Nancy ouvre un périmètre allant de Pont-à-Mousson à Toul et Lunéville.

Le SCOT permet d'aborder deux dimensions :

- les grands axes de déplacement structurant son périmètre et ses relations avec les grandes entités voisines ;
- les relations de proximités entre intercommunalités voisines.

Ces deux dimensions doivent être abordées avec la spécificité des déplacements cyclables. Les caractéristiques propres du vélo en ajoutent une troisième, celle de l'intermodalité. Celle-ci est à considérer, comme pour l'automobile, comme un changement de mode de transport en cours de trajet (aller à la gare en voiture et prendre le train, par exemple), ayant simplement plus d'importance dans le cas du vélo pour les longs trajets (vitesse moindre, effort demandé par la longueur du trajet, qui rendent plus intéressante la complémentarité des moyens de transport). Mais elle est également à envisager sous la forme du transport du vélo avec son passager par un autre moyen de déplacement. Ainsi le vélo peut-il se combiner avec la voiture ou les transports en commun, ce qui lui donne une souplesse particulière.

1) Les grands axes.

Le projet de véloroute traversant la Lorraine du nord au sud, inscrit au contrat de plan Etat – Région, apporte un premier élément structurant, à l'échelle de la région, mais plus particulièrement à celle du SCOT de Meurthe-et-Moselle sud, auquel s'intègre l'agglomération nancéienne.

Cet axe cyclable doit suivre la Moselle à partir de la frontière avec le Luxembourg et l'Allemagne jusqu'à Golbey, à l'entrée d'Epinal, et intégrer l'ensemble de la boucle de la Moselle (donc traverser l'agglomération nancéienne), puis suivre le Canal de l'Est jusqu'à Réchicourt-le-Château (près de Bains-lesBains) et à la Franche-Comté.

Il permettra donc de relier par un aménagement la plupart du temps en site propre Pont-à-Mousson, le bassin de Pompey, l'agglomération nancéienne, Toul, le bassin de Neuves-Maisons et la région de la Moyenne Moselle (Flavigny, Bayon). Cet ensemble sera relié à l'agglomération messine et au nord du Sillon mosellan, au nord, et à la Moyenne Moselle vosgienne, à Epinal, à la haute vallée de la Moselle et aux limites de la Vôge, au sud.

Des boucles doivent rayonner à partir de la véloroute et irriguer son environnement, faisant de celle-ci un axe structurant d'un réseau d'itinéraires locaux.

Remarque : si la véloroute nord – sud, en intégrant la Boucle de la Moselle et complétée par des boucles locales, permet de structurer les liaisons cyclables autour de Pont-à-Mousson, Toul, Nancy, et de la Moyenne Moselle, elle laisse à l'écart Lunéville et les Lunévillois.

Proposition : prévoir dans le cadre du SCOT la réalisation d'un axe cyclable Nancy – Dombasle – Lunéville, et d'un réseau de boucles desservant le Lunévillois ; une liaison cyclable existe déjà de Lunéville à Baccarat ; son prolongement vers les Vosges, Saint-Dié et la haute vallée de la Meurthe serait à étudier, principalement dans une perspective touristique et de loisir.

2) Les relations de proximité.

Elles peuvent correspondre soit à des déplacements quotidiens, notamment quand la distance est courte, soit à des sorties de loisir. Pour ces dernières, la question des sorties d'agglomération en évitant les axes à forte circulation et non aménagés, est d'une importance cruciale.

- Liaisons avec le bassin de Dombasle :

Trois axes peuvent permettre d'établir des liaisons cyclables :

- la D 2, entre l'est de l'agglomération (rive droite de la Meurthe) et Varangéville et Dombasle ; la CUGN a prévu la réalisation d'un aménagement cyclable de Tomblaine au village d'Art/Meurthe ;
- le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin, entre le centre et le sud de l'agglomération et Varangéville et Dombasle ; il est aménagé entre le centre de Nancy et l'entrée de Laneuveville – centre (route d'Art/Meurthe), et prolongé par une route de desserte jusqu'au chemin de la Noue, qui fait la liaison avec le centre de Laneuveville ;
- la RN 4, entre le sud de l'agglomération et Saint-Nicolas-de-Port ; elle est aménagée rue Raoul Cézard du rond-point à la sortie de Laneuveville – centre ; depuis la création de l'A 33, le trafic sur la RN 4 a baissé de manière importante, et la largeur de la route est surdimensionnée.

Propositions :

- aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en réduisant d'une voie la largeur de la RN 4, entre la sortie de Laneuveville et l'entrée de Saint-Nicolas-de-Port, prolongée par des bandes cyclables dans Saint-Nicolas-de-Port ;
- aménagement du chemin de Halage entre La Madeleine et le port de Dombasle ; liaison entre la piste cyclable de la RN 4 et le chemin de halage, utilisant le pont traversant le canal en aval de l'écluse de La Madeleine ;
- aménagement d'une liaison entre Art/Meurthe et le chemin de halage du canal, soit le long de la D2, soit par des chemins de desserte des gravières ;
- création d'un réseau cyclable à l'intérieur du bassin de Dombasle.

- Liaisons avec le Vermois :

Elles se font par la D 71.

Remarques :

- *le pont sur le Canal de Jonction présente un rétrécissement rendant ce passage dangereux pour les cyclistes ;*
- *en raison des nombreux trajets domicile – travail entre les villages du Vermois et l'agglomération nancéienne, la circulation peut être importante sur cette route étroite aux heures de pointe, parfois à des vitesses excessives sur cette route étroite.*

Propositions :

- aménagement de bandes cyclables au niveau du pont du la Canal de Jonction ;
- à terme, l'aménagement de bandes cyclables à l'occasion d'un élargissement de la route pourrait garantir une meilleure sécurité.

- Liaisons avec le bassin de Neuves-Maisons :

Elles peuvent se faire en deux endroits :

- Par Ludres : l'itinéraire de la Boucle de la Moselle (qui sera intégré à la future Véloroute lorraine) emprunte la piste cyclable longeant la D 570 jusqu'au rond-point avec la D 331, la D 115B et la bretelle de l'autoroute A 330, puis la D 115B, peu fréquentée et longeant le Canal de Jonction ; le chemin de halage de celui-ci doit être aménagé entre Fléville et le rond, dans le prolongement de l'aménagement existant entre Laneuveville et Fléville, faisant le lien entre les deux itinéraires. L'itinéraire de la Boucle de la Moselle continue ensuite vers Méréville et Pont-Saint-Vincent ; l'itinéraire prévu de la Véloroute lorraine passe par le chemin de halage du Canal de Jonction à aménager jusqu'à son intersection avec le Canal de l'Est, puis rejoindre Neuves-Maisons en passant entre le Canal de l'Est et la Moselle. La future véloroute doit aller vers le sud à partir de l'itinéraire de la boucle de la Moselle, à partir de l'intersection entre le Canal de Jonction et le Canal de l'Est, sur chemin de halage du Canal de l'Est, côté sud-est ;

elle longera ainsi Richardménénil, situé de l'autre côté du canal, et passera face à Flavigny, situé de l'autre côté de la Moselle.

Propositions : relier les communes du bassin de Neuves-Maisons aux aménagements existants et en projet (piste cyclable longeant la D 570, Itinéraire de la Boucle de la Moselle, Véloroute lorraine) :

- **Richardménénil : prolonger l'aménagement le long de la D 570 au sud du Canal de Jonction jusqu'au Vert Village et au centre de Richardménénil.**
- **Richardménénil : liaison entre la future Véloroute lorraine et le centre de la commune (passerelle existante franchissant le Canal de l'Est).**
- **Flavigny : à partir de la future Véloroute lorraine, aménagement du pont traversant la Moselle et de l'entrée du village.**
- **Méréville : liaison existante par l'Itinéraire de la Boucle de la Moselle.**
- **Messein : liaison avec Ludres et la piste cyclable longeant la D 570 par la rue de la Planchelle (Ludres) – chemin de la Planchelle (Messein).**
- **Messein : liaison avec la future Véloroute lorraine par le pont franchissant le Canal de l'Est (rue de l'Étang vers la rue du Bois de Grève).**
- **Neuves-Maisons : liaison avec la future Véloroute lorraine par le pont franchissant la Moselle, à aménager.**
- **Pont-Saint-Vincent : liaison avec Méréville par l'Itinéraire de la Boucle de la Moselle.**
- **Pont-Saint-Vincent : liaison avec la future Véloroute lorraine et Neuves-Maisons par le pont franchissant la Moselle, à aménager.**
- **Chaligny : liaison avec la future Véloroute lorraine par une passerelle existante traversant la Moselle canalisée et la route rejoignant la D 909 par les Pâquis.**
- Par le plateau de Brabois : un réseau cyclable est en cour d'aménagement sur le plateau, à Villers et Vandœuvre ; il comprend notamment des bandes cyclables le long de l'avenue de la Forêt de Haye (existantes) et un aménagement le long de l'avenue de Bourgogne entre la rue du Doyen Parisot et l'avenue de la Forêt de Haye (en projet).

Propositions :

- **prolonger l'aménagement prévu le long de l'avenue de Bourgogne jusqu'à l'accès à la zone industrielle des Clairs Chênes à Chaligny, de manière à relier celle-ci et les terrains de sport voisins au réseau cyclable du plateau, et à assurer le franchissement de l'A 33.**
- **dans le prolongement, aménager une piste cyclable sur le tracé de l'ancienne ligne de tramway, de manière à rejoindre l'allée Saint-Blaise à Chavigny ; l'ancien tracé du tram permet un accès au plateau avec une pente modérée, à partir du centre de Chavigny et de Neuves-Maisons.**

- Liaisons avec le plateau de Haye :

L'A 33 crée un effet de coupure entre l'agglomération nancéienne et le reste du plateau de Haye. Deux franchissements de l'autoroute comportent des aménagements cyclables :

- la D 400 entre le Champ-le-Bœuf et le Parc de Haye (bandes cyclables des deux côtés de la chaussée) ;
- l'avenue de Maron jusqu'à l'entrée de Villers – Clairlieu (bandes cyclables) ; la CUGN projette de prolonger cet aménagement jusqu'à la sortie de Clairlieu.

Le plateau de Haye offre de nombreuses possibilités de promenades sur des routes et des chemins forestiers dans sa partie boisée (sud et est), et sur des routes de campagne (quart nord – ouest).

Propositions :

- **aménager un franchissement supplémentaire de l'A 33 le long de la D 974 (voir ci-dessus liaisons avec le bassin de Neuves-Maisons par le plateau de Brabois) ; prévoir la liaison entre cet aménagement et les routes et chemins forestiers croisant la D 974.**
- **prolonger l'aménagement cyclable devant traverser Clairlieu jusqu'au carrefour de la Haute Borne, pour favoriser l'accès aux routes et chemins forestiers qui s'y croisent ; à terme, aménager des bandes cyclables le long de la D 92 entre Clairlieu et Maron.**
- **prolonger les bandes cyclables le long de la D 400 jusqu'à Velaine-en-Haye, pour faciliter l'accès aux routes de campagne ; la prolongation de ces bandes jusqu'à Gondreville relierait par ailleurs le Parc de Haye à Toul via l'Itinéraire de la Boucle de la Moselle entre Toul et Gondreville.**

- Liaisons avec le bassin de Pompey :

Plusieurs aménagements existent ou sont en projet :

- la rive droite de la Meurthe de Tomblaine au barrage du Moulin noir à Lay-Saint Christophe ;
- la rive gauche de la Meurthe du sud de Nancy (rond-point Marcel Brot ; extension en projet jusqu'à Jarville) au barrage du Moulin noir à Champigneulle ;
- une passerelle franchissant la Meurthe relie les 2 itinéraires au niveau du barrage du Moulin noir.

Remarque : certains tronçons de l'itinéraire rive gauche sont très dégradés (à Champigneulle), d'autre trop étroits pour que les cyclistes puissent se croiser(à Maxéville).

Proposition : réfection des parties dégradées et élargissement des parties trop étroites.

- la future Véloroute lorraine doit suivre la rive gauche de la Meurthe à partir du barrage du Moulin noir jusqu'au Ban la Dame, traverser un bras de la Moselle sur le pont existant pour passer sur le Pré à Varois, suivre la Moselle à l'est, et la traverser au niveau du barrage situé au nord-ouest du Pré à Varois, pour passer sur la rive droite et continuer au nord vers Millery ;
- l'itinéraire de la Boucle de la Moselle doit être complété entre Frouard et Liverdun à partir du Ban la Dame par l'écluse de Clévant, la rue de l'Embanie, la rue Leclerc, l'aménagement d'un chemin longeant la voie ferrée jusqu'à la sortie de Frouard, puis un aménagement le long de la D 90 et sur le pont traversant la Moselle pour arriver à Liverdun.
- la CUGN prévoit de prolonger l'aménagement du chemin de halage existant entre Laneuveville et le port Sainte Catherine au nord jusqu'à la limite avec la commune de Champigneulle.
- elle prévoit également d'aménager la route de Metz à Maxéville de l'intersection avec la rue La Fayette jusqu'à la limite avec la commune des Champigneulle.
- Elle prévoit enfin d'aménager à partir de la rive droite de la Meurthe la rue Mathieu de Dombasle et la D 32 jusqu'au rond-point de Pixérécourt.

Propositions : les aménagements existants et en projet constituent une ossature à partir de laquelle la liaison peut se faire avec les différentes communes du bassin :

- **Lay-Saint-Christophe : des bandes cyclables le long de la D 32 du rond-point de Pixérécourt à Lay-Saint-Christophe créerait une liaison directe entre les deux communes ;**
- **Lay-Saint-Christophe : une petite route ne nécessitant pas d'aménagement particulier relie le barrage du Moulin noir à la D 32D ; des bandes cyclables le long de celle-ci permettraient de gagner la rue des Munières et les lotissements par lesquels on peut gagner le centre de Lay-Saint-Christophe ;**
- **Vallée de l'Amezule : la création d'une piste cyclable sur le tracé de l'ancienne voie ferrée de Nancy à Château-Salins, actuellement à l'étude, permettrait l'accès à la vallée de l'Amezule à partir du barrage du Moulin noir.**
- **Bouxières-aux-Dames : à partir du barrage du Moulin noir, un chemin en mauvais état conduit à des équipements sportifs ; de là, le chemin des Pâquis mène au centre de Bouxières ; l'aménagement du chemin établirait donc cette liaison cyclable ;**
- **Champigneulle : le quai de la Haute Rive et la rue Gabriel Bour relie l'itinéraire de la rive gauche de la Meurthe au centre de Champigneulle ; la rue Gabriel Bour dessert d'autre part la zone industrielle et fait la liaison avec Bouxières-aux-Dames ; des bandes cyclables le long de cette rue faciliterait ces liaisons ;**
- **Champigneulle : l'emprise d'une piste cyclable existe sur le côté est de la route de Metz à la sortie de Maxéville au niveau du passage au-dessus de la voie ferrée ; elle peut être continuée jusqu'à l'entrée de Champigneulle, puis continuée par des bandes cyclables jusqu'au centre.**
- **Champigneulle et Frouard : l'aménagement du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin jusqu'à la rue de la Gare à Frouard permettrait une liaison avec le centre de Champigneulle et le centre de Frouard.**
- **Pompey : un aménagement cyclable le long de la rue de Metz à Frouard, sur le pont franchissant la Moselle et le long de la rue De Gaulle à Pompey ferait la liaison entre Frouard et Pompey.**
- **Pompey : un pont franchissant le bras canalisé de la Moselle à partir du Pré à Varois, et la piste cyclable existante sur la rive gauche de la Moselle, permettent de relier la future Véloroute lorraine au centre de Pompey.**
- **Custines : l'aménagement de la D 90 à partir du Pré à Varois sur le pont traversant la Moselle et jusqu'au centre ferait la liaison avec la future Véloroute lorraine.**
- **Vallée de la Mauchère : un simple fléchage à partir du centre de Custines par des rues calmes permettrait l'accès à la promenade aménagée sur le tracé de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Montenois.**

- Liaisons vers l'est de l'agglomération :

Un important réseau de routes calmes existe à l'est de Nancy, mais la sortie d'agglomération est rendue difficile par la présence d'axes à forte circulation (N 74, D 913), ou ayant connu une augmentation sensible du trafic (D 32, D 83).

A partir des aménagements cyclables existants et en projet dans l'agglomération, il est néanmoins possible de gagner des sorties de ville par des routes moins fréquentées :

- par Seichamps : possibilité de gagner Laneuvelotte et Laître-sous-Amance par la ferme de Voirincourt ; de Laître, la voie verte en projet sur le tracé de l'ancienne voie ferrée Nancy – Château-Salins permettra de parcourir la vallée de l'Amezule et de gagner la vallée de la Meurthe à l'ouest et la vallée de la Seille à l'est.

Proposition : fléchage de cet itinéraire.

- par Pulnoy : des itinéraires sont possibles vers Champenoux, Arracourt, le canal de la Marne au Rhin, Lenoncourt, en passant par Cerville et la D 83.

Remarque : si la circulation est en augmentation sur la D 83, celle-ci comporte de larges surlargeurs goudronnées.

Proposition : transformer ces surlargeurs en bandes cyclables.

- par Art/Meurthe : la D 126 permet de gagner Lenoncourt et, au-delà, le réseau de petites routes à l'est de Nancy.

Remarque : le trafic tend aussi à augmenter sur la D 126 entre Art/Meurthe et Lenoncourt..

Proposition : à l'occasion d'un élargissement de la chaussée, prévoir des bandes cyclables entre Art/Meurthe et Lenoncourt.

3) L'intermodalité.

Elle peut se décliner sous 3 formes :

- transporter son vélo dans un autre véhicule pour une partie du trajet ;
- laisser son vélo pour emprunter un autre véhicule ;
- laisser un autre véhicule pour utiliser un vélo.

- Transporter son vélo :

- la possibilité existe dans la plupart des TER et une partie des trains grandes lignes.

Remarques :

- *la capacité est limitée à 3 vélos par rame TER, ce qui ne permet pas l'utilisation du train + vélo pour les sorties de groupe, et rend problématique une utilisation quotidienne domicile – travail, notamment sur les axes les plus fréquentés et aux heures de pointe ;*
- *les rames TER vont prochainement être renouvelées ;*
- *certaines lignes régionales ne transportent pas les bicyclettes ;*
- *l'information sur les trains transportant ou ne transportant les bicyclettes est très incomplète, que ce soit sur les fiches horaires ou même aux guichets des gares (notamment pour les trains interrégionaux) ;*
- *les gares ne sont pas aménagées pour faciliter l'accès des bicyclettes aux trains.*

Propositions :

- **augmenter la capacité des rames TER, notamment à l'occasion du renouvellement de celles-ci (compartiments vélos plus importants, ou plusieurs wagons par rame ayant un compartiment vélo) ;**
- **étendre le train + vélo à l'ensemble des lignes régionales et interrégionales ;**
- **mettre une information complète à la disposition des usagers (fiches horaires, données informatiques) ;**
- **développer l'accessibilité des gares.**

- la possibilité de transporter son vélo dans le car ou dans les bus interurbains n'a par contre pas été développée.

Proposition : équiper les cars et les bus interurbain de porte-vélos situés à l'arrière du véhicule, à l'extérieur, comme cela existe notamment en Suisse ; pourraient être équipés en priorité les véhicules assurant le ramassage scolaire, et ceux assurant la desserte TER, de manière à permettre les correspondances sur tout le réseau train et cars.

- Laisser son vélo pour emprunter un autre véhicule : cela suppose l'existence de parkings à vélo protégés des intempéries et du vol, dans ou devant les gares ferroviaires et routières, aux principaux points d'arrêt des cars (notamment pour le ramassage scolaire), et dans les principaux parkings urbains (personnes habitant hors de la ville et utilisant son vélo pour ses déplacements en ville).
- Laisser un autre moyen de déplacement pour emprunter le vélo : il peut s'agir comme dans le cas précédent de retrouver son propre vélo après un trajet en voiture ou en transport en commun ; mais il peut aussi s'agir de pouvoir louer un vélo en arrivant dans un lieu ; ce dernier aspect sera tout particulièrement à développer en lien avec la future véloroute lorraine, mais doit aussi être réfléchi dans le cadre du SCOT (par exemple louer un vélo à Lunéville pour ses déplacements à Lunéville, louer un autre vélo à Nancy pour ses déplacements à Nancy, et effectuer ses trajets Lunéville – Nancy en train, pour une personne habitant dans une ville et travaillant dans l'autre, n'ayant pas de voiture, ou faisant partie d'une famille n'ayant qu'une voiture).

Propositions :

- aménager des parkings à vélo abrités et protégés dans ou à proximité des gares ferroviaires et routières, des principaux arrêts de cars et de bus interurbains et dans les principaux parkings interurbains ;
- dans les principales gares et les principaux parkings urbains, coupler parking à vélo surveillé et location de vélo ;
- mettre au point dans le périmètre du SCOT, voire à l'échelle régionale, un système de couplage billet de transport en commun + location de vélo ou utilisation d'un parking à vélo surveillé, comprenant une formule d'abonnement.

LA PRISE EN COMPTE DU VELO DANS LES NOUVEAUX PROJETS D'URBANISME

Il est parfois difficile d'intervenir a posteriori sur la voirie et sur les conditions de circulation pour faire une place au vélo, lorsque celle-ci n'a pas été prise en compte dans les aménagements antérieurs. Elle doit donc être systématiquement prise en compte en amont, à la conception de tout projet.

Cette prise en compte doit porter :

- sur la place du vélo à l'intérieur du projet ;
- l'impact du projet alentour, en particulier sur les conditions de circulation.

Elle doit revêtir un caractère obligatoire pour tout nouveau projet.

1) La place du vélo dans le projet.

Il s'agit, selon le type de projet, de l'accès des vélos, ou du franchissement en cas de coupure ; de la circulation interne éventuelle ; du stationnement.

- L'accès : il est passer en terme de :
 - possibilité de stationnement adapté à proximité de l'entrée si celle-ci se fait à pied ;
 - voie d'accès confondue avec l'accès automobile, avec ou sans aménagement, ou séparée de celle-ci ;
 - si besoin aménagement facilitant une traversée de rue pour accéder.
- Le franchissement :
 - intégration du vélo lors de création de tout nouveau franchissement (Meurthe, canaux, voies ferrées, grands axes routiers) ;
 - réflexion sur les possibilités de franchissement vélo pour un projet créant ou renforçant un effet de coupure, de manière à éviter d'obliger à un détour important (cheminement vélo ou piétons – vélo, passerelle, etc...).
- La circulation interne : plusieurs options se présentent :
 - l'intégration du vélo dans la circulation automobile, ce qui implique la modération de la vitesse de celle-ci (zone 20 ou 30) ;
 - la création d'aménagements cyclables le long des voies de circulation automobile (bandes ou piste cyclable) ;
 - la création de cheminements vélo ou piétons – vélo séparés des circulations automobiles.
- Le stationnement : il doit aussi être conçu dès l'origine du projet, adapté aux besoins prévisibles (stationnement court ou long, localisation, nombre de places).

2) L'impact du projet alentour.

L'impact du projet sur les flux de circulation et sur le stationnement automobiles alentour doit être étudié, et doit entraîner une réflexion sur les conditions de circulation et de stationnement à vélo. Doivent également être étudiés les flux de circulation et les besoins de stationnement cyclistes engendrés par le projet.

Doivent donc être envisagés dès la phase de conception :

- les besoins de création ou de modification d'aménagements cyclables ou de mesures facilitant la circulation à vélo générés par le projet ;
- les besoins de création ou de modification d'emplacements de stationnement vélo générés par le projet ;
- les possibilités de limiter l'augmentation de la circulation automobile que peut générer le projet, en valorisant les autres modes de déplacement.