

C

Communauté de communes
BOUZONVILLOIS TROIS FRONTIÈRES

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Mobilités

Document conforme à celui annexé

à la délibération du Conseil Communautaire
arrêtant le projet de Plan Local d'Urbanisme
intercommunal

en date du 30 janvier 2025

Le Président



INTRODUCTION

Dans le respect des objectifs du PADD, l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique mobilité, définit des dispositions et orientations à mettre en œuvre pour améliorer la mobilité sur le territoire.

La communauté de communes du Bonzonvillois Trois-Frontières est un territoire peu dense, et les défis de la mobilité pour ce territoire sont nombreux. L'intercommunalité a lancé un projet de plan de mobilité simplifié (PDMS) qui porte sur 5 enjeux : « informer, communiquer, sensibiliser », « relier les territoire », « promouvoir les modes alternatifs à la voiture », « planifier et améliorer le cadre de vie » et « trouver des solutions de mobilités pour les publics spécifiques ». Ces grands axes ne trouvent pas tous leur déclinaison dans le cadre de ce Plan Local d'Urbanisme intercommunal mais cependant, l'objectif est d'intégrer au maximum la dimension « mobilité » au sein du PLUi. De plus, face aux enjeux liés aux changements climatiques (sècheresse, vague de chaleur, inondation suite aux fortes précipitations...), la CCB3F doit s'adapter afin d'accroître sa résilience et garantir l'habitabilité des villes et l'attractivité de ses espaces publics.

Ainsi, l'OAP thématique « mobilité » vise à décliner les grandes orientations du Projet d'aménagement et de Développement Durable (PADD) :

Objectif général n°1 : Conforter les activités économiques existantes

Orientation n°4 : Favoriser l'émergence d'une stratégie de développement économique local, basée sur l'existant et l'armature économique de la CCB3F :

- **Des boucles de loisirs « vélo » en lien avec celles existantes sur la Sarre, le Grand-Duché du Luxembourg et des EPCI voisins (arc mosellan et boulageois).**

Objectif général n°3 : Maîtriser le foncier et modérer la consommation d'espace

Orientation n°7 : Des extensions urbaines conditionnées aux contextes locaux et aux ambitions territoriales :

- **La prise en compte des mobilités douces ainsi que des besoins en stationnement**

Objectif général n°6 : Trouver des équilibres entre protection des identités villageoises et adaptation des espaces urbains et bâtis aux enjeux énergétiques

Orientation n°18 : Permettre l'adaptation et l'évolution du territoire au regard des défis climatiques et des développements des énergies renouvelables :

- **Favoriser l'intermodalité et les mobilités actives (aménagement de pistes cyclables transfrontalières, développement du covoiturage interterritorial, développer un service de transport à la demande)**

Orientation n°19 : Accompagner les communes dans la réponse et l'adaptation des espaces urbains et bâtis aux enjeux de mobilité :

- **La prise en compte des besoins de stationnement (automobile et vélo) au regard des projets d'aménagement en particulier dans les zones d'habitat, mais aussi dans les zones d'activités ;**
- **Le déploiement du covoiturage sur la totalité de l'intercommunalité que ce soit via une application ou une ligne organisée ;**
- **Le déploiement des bornes de recharges pour véhicules électriques ;**
- **Les connexions des tracés des modes actifs interterritoriaux et transfrontaliers (chemins de randonnée / pistes cyclables) et les opportunités de renforcement de ceux-ci au sein du territoire intercommunal ;**
- **La mise en service de différents réseaux de transports par une coopération transfrontalière et interterritoriale ;**
- **La remise en service des voies ferrées Metz - Trèves et Thionville - Creutzwald pour le trafic passager ainsi que les remises en fonction des espaces gare de Bouzonville et de Sierck-les-Bains ;**

- *La mise en service d'une liaison de bus transfrontalière vers la Sarre (Sarrelouis/Dillingen) et le Luxembourg et l'optimisation des lignes existantes régulières ;*
- *La mise en service d'un transport à la demande pour personnes âgées puis personnes en insertion ;*
- *La création d'une halte fluviale pour enrichir l'offre mobilité du territoire ;*
- *Une réflexion et une priorité aux déplacements actifs (vélo et piéton) dans les projets de création, de requalification et d'entretien de la voirie en centre-bourg*

1. HIERARCHISER LA VOIRIE

L'organisation du réseau viaire de la CCB3F se décompose comme suit :

- **Voie d'importance régionale** : permet la diffusion des flux importants. Ces axes sont identifiés comme structurant : la D918 et la D654 ;
- **Voie d'importance départementale** : permet la diffusion des flux secondaires. Ces axes sont identifiés comme secondaire : la D3 ; la D19 ; la D23 ; la D60 ; la D65 ; la D855 et la D956 ;
- **Voie d'importance intercommunale** : permet les traversées de village, les connexions entre les communes et avec les intercommunalités voisines ;
- **Voie d'importance communale** : permet de desservir les quartiers et la circulation des engins agricoles.

Il est recommandé pour tout nouveau projet d'urbanisation d'intégrer les principes suivants :

- les voies à l'intérieur d'une opération se référeront à la hiérarchisation du réseau de voirie décrite ci-dessus ; il sera assuré notamment un traitement différencié des voies d'accès à l'opération de celles qui permettent la diffusion au sein-même de l'opération ; cette approche concerne indistinctement les travaux de réaménagement de voirie ou création de nouvelles voiries ;
- les nouvelles voies se connecteront au réseau viaire existant à proximité en évitant les phénomènes d'enclavement ;
- les emprises de chacune des voies et les largeurs de chaussées seront dimensionnées selon la fonction de l'usage qu'il en sera fait et du projet d'aménagement ; une attention particulière sera portée aux entrées et sorties du quartier ou de l'opération et notamment les carrefours à créer ou à modifier.
- la conception des nouveaux giratoires devra privilégier des conditions de circulation sécurisées pour les cyclistes et les piétons

Maillage routier de la CCB3F



2. INTERMODALITE ET TRANSPORT EN COMMUN

1. REQUALIFIER LES SECTEURS GARE

Les gares du territoire participent à la structuration des mobilités entre différentes échelles de desserte. Deux gares voyageurs fonctionnent sur le territoire : Apach et Sierck-les-Bains. La gare de Bouzonville permettait d'effectuer la liaison Thionville-Bouzonville, mais n'est plus en service aujourd'hui. Toutefois une ligne de bus TER fonctionne encore.

La requalification des espaces aux abords des gares, permettra de favoriser le report modal vers ce mode de transport et renforcera le rôle d'interconnexion avec le reste des territoires. Les projets devront donc permettre leur aménagement en facilitant l'accès à ces lieux, leur usage et les connexions entre les différents modes de transport.

Voici quelques préconisations pour l'aménagement de ces pôles :

- Favoriser la densité de logements autour des gares dans un périmètre de 500 mètres ;
- Rendre lisible les sites : signalétique, dégagement visuel ;
- Faciliter l'accès, la sécurité et le confort pour les piétons et cyclistes, avec des voies dédiées ou un élargissement des trottoirs pour ces usagers (par exemple entre le parking et le site, un arrêt de bus et le site ou une voie verte/piste cyclable et le site) ;
- Créer du stationnement suffisant pour les automobilistes et cyclistes ;

- Améliorer le cadre et la qualité des espaces : végétalisation, chaussée différenciée pour séparer les usages... ;
- Mise au norme pour l'accessibilité des PMRs.

2. DEVELOPPER LE RECOURS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Afin de développer le rôle des transports collectifs en termes de mobilité, à la fois pour des déplacements internes et externes au territoire, il convient de développer l'offre en transport en commun, grâce à des lignes de bus structurantes.

La création des lignes de bus peut s'appuyer sur l'armature urbaine de la CCB3F, afin de conforter les polarités principales : Bouzonville, Vaudreching, Sierck-les-Bains (et son continuum urbain de Rettel à Apach).

L'aménagement des arrêts de bus nécessite de pouvoir bénéficier d'une emprise permettant d'offrir l'ensemble des services nécessaires à leurs fonctionnements.

Pour faciliter l'accessibilité des arrêts de transports collectifs, il est préconisé d'aménager ou sécuriser des cheminements piéton/ vélo existantes. En parallèle, pour favoriser les accès aux vélos à ces pôles, il est possible de mettre en place de stationnements vélos sécurisés à proximité.

3. RENFORCER LES MOBILITES ACTIVES

1. LA PRATIQUE CYCLABLE

La part modale du vélo de l'EPCI est très faible (1%). Dans les déplacements du quotidien, elle reste très timide à cause de la faible densité des territoires dû notamment, à l'éloignement des emplois, commerces et services des zones d'habitations. De plus, un manque d'aménagement cyclables sécurisés est notable sur l'ensemble de l'EPCI. De ces faits, la pratique du vélo sur le territoire est, pour le moment, une pratique tournée vers du loisir.

Pour développer et conforter ce mode de transport au quotidien, l'intercommunalité a adopté un plan vélo afin de planifier les aménagements futurs. La réalisation de ces liaisons pour les usages quotidien et touristique impliquera une réflexion sur les travaux à réaliser sur les voiries existantes et lorsque cela est nécessaire, l'acquisition de foncier ou la création de servitudes.

Lors des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de circulation doivent être mis en place. Le tableau suivant peut aider l'intercommunalité à décider du type d'aménagements cyclable à créer en fonction du trafic routier :

Tableau d'aide à la décision du type d'aménagement cyclable à envisager

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORSÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source : Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite ; les Cahiers du CEREMA, 2021

Mobilité active dans la CCB3F



2. LA PRATIQUE PIETONNE

La marche est le deuxième mode de déplacement utilisé avec une part de 28% ; près de 50% des déplacements sont inférieurs à 3 kms. Cette forte proportion montre qu'il est indispensable de mener une réflexion sur les déplacements de proximité qui sera un levier pour revitaliser les villes et centre-bourg.

Afin de conforter ce mode, il est recommandé de :

- Proposer des cheminements larges pour cheminer confortablement et en sécurité ;
- Favoriser l'accessibilité des traversées piétonnes aux personnes à mobilité réduite ;
- Améliorer la santé, le bien-être, la qualité de vie avec du mobilier urbain (banc urbain, luminaires...)
- Réduire le stationnement au profit des modes actifs ;
- Désimperméabiliser les sols ;
- Protéger les chemins et venelles pour sensibiliser et donner envie de marcher ;

4. ORGANISER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE ET VELO AU SEIN DU TERRITOIRE

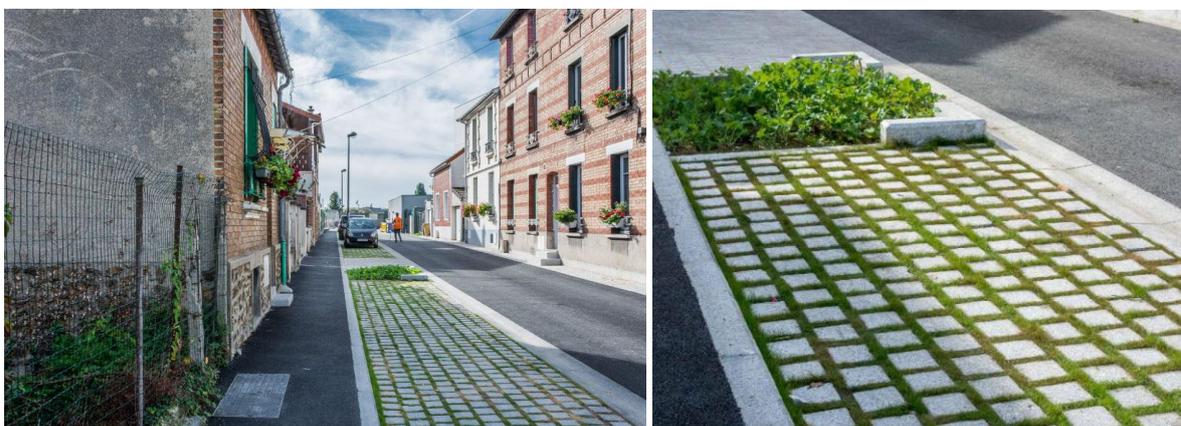
1. STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Les défis de la prise en compte des besoins de stationnement automobiles et cyclistes dans les projets d'aménagements est l'une des orientations prioritaires du PADD (n°19).

L'offre en stationnement futur devra tenir compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité.

Afin d'adapter la voirie urbaine aux enjeux de désimperméabilisation des sols, les aires de stationnement peuvent privilégier des revêtements perméables dont la nature et les caractéristiques dépendent de l'usage souhaité et de la portance du sol naturel : dalles pavés, gazon, gravillonnées, revêtement alvéolaire (dalles en plastique, en béton préfabriqué ou béton monolithique).

Exemple de revêtement de pavés à joints enherbés, dans la rue des jardins Dufour à Montreuil (93)



Source : <https://www.atelierphilippemadec.fr/amenagement-urbain/espaces-publics/reamenagement-de-la-rue-des-jardins-dufour.html>

Des dispositions devront également être prises en terme d'équipement de borne de recharge électrique dans les parkings publics en fonction de la réglementation en vigueur.

Dans les projets d'aménagement mixtes, des opérations de mutualisation du stationnement peuvent être envisagées si elles prennent en compte les besoins de toutes les catégories d'usagers potentiels.

L'implantation d'une activité économique nécessite également l'aménagement de places de stationnement pour les véhicules du personnel, le chargement et le déchargement des véhicules de livraisons et la clientèle. Ces aménagements devront être dimensionnés au regard des besoins de l'activité.

2. STATIONNEMENT VELO

Pour participer à l'attractivité croissante des déplacements cyclistes et poursuivre l'adaptation de la ville au vélo, il est nécessaire d'améliorer le stationnement cyclable. Pour cela, il est souhaitable de :

-proposer une offre de stationnement diversifié et adapté aux différents types de vélos : vélo-cargo, vélo-allongé, vélo enfant, tri-porteur, etc.

-créer du stationnement vélos sécurisés dans les bâtiments neufs, les bâtiments existants dont le parc de stationnement annexe fait l'objet de travaux et les bâtiments existants à usage principalement tertiaire, au regard de la réglementation en vigueur ;

-situer l'offre de stationnement vélo à proximité ou dans le prolongement des cheminements cyclables. La distance entre la destination et le stationnement des vélos influence son utilisation.

Distance admise par les cyclistes pour accéder à une offre de stationnement vélo

Type	Durée	Destination	Distance admise
Stationnement de courte durée	< à 1 heure	Commerces, services publics...	Entre 10 et 20 mètres
Stationnement de moyenne durée	Entre 1 heure et 12 heures	Lieux de travail, loisirs, parcs publique, établissements scolaires, entreprises	Entre 30 et 50 mètres pour des espaces sécurisé (exemple box-vélo...)
Stationnement de longue durée	Entre 1 jours à plusieurs jours	Aux abords des gares, parkings relais	Jusqu'à 70m pour des espaces abrités, sécurisés, à l'accès contrôlé et attractifs (consigne, box...)

Source : *Le stationnement sur l'espace public : stratégie et préconisation pour aménager*, p131, CEREMA, 2021

5. DEVELOPPER DES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITE

1. DEVELOPPER ET CONFORTER LE COVOITURAGE

Concernant le covoiturage, il s'agit pour le territoire de valoriser cette pratique et d'accompagner l'offre servicielle par des solutions de stationnement attractives et lisibles passant par un relais d'animation sur le territoire. Depuis 2023, la CCB3F propose aux habitants un service d'une ligne de covoiturage dynamique¹ entre Bouzonville et Boulay, en passant par les communes de Freistroff, Holling, Bettange, Eblange et Roupeldange.

En ce sens, à l'occasion d'opération d'aménagements tel que des aires de covoiturage ou d'espaces de prise/dépose minute, il est recommandé de pouvoir bénéficier d'une emprise permettant d'offrir l'ensemble des services nécessaires à leurs fonctionnements.

Pour chaque projet, il est recommandé de prendre en compte l'accessibilité piétonne et cyclable vers ces aires. Également, une offre de stationnement vélo peut favoriser l'accès via les mobilités actives.

2. AMENAGEMENT D'UNE HALTE FLUVIALE

Afin d'enrichir l'offre mobilité du territoire et valoriser les voies d'eau du territoire par une nouvelle offre touristique, la CCB3F s'est positionné pour aménager une halte fluviale. Cette halte fluviale se situerait sur les bords de Moselle, à proximité directe de la voie cyclable *la Voie Bleue Moselle-Saône*.

Une étude est en cours pour l'aménagement du site. Au regard de cette étude, on retiendra du foncier nécessaire pour aménager la halte fluviale. Celle-ci pourra prendre en compte les services suivants :

- proposer des anneaux à la location pour capter les flux et accroître les escales ;
- offrir des anneaux pour les propriétaires ;
- créer une escale thématique attractive en lui associant des équipements culturels, sportifs et de loisirs doux nautiques, balnéaires et terrestres, afin de combiner et élargir la clientèle,
- prévoir un relais information;
- mettre à disposition des commerces et services (restauration, hébergement,...);
- apporter un bon niveau de services utilitaires et d'équipements pour la pratique de la plaisance ;
- créer un espace de stationnement pour les 2 roues, les véhicules légers et les camping-car ;
- aménager et sécuriser des cheminements pour les piétons et vélos vers la halte.

¹ La ligne se base sur un flux routier existant et est défini par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre les conducteurs et les passagers.