

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

TOME 4.6

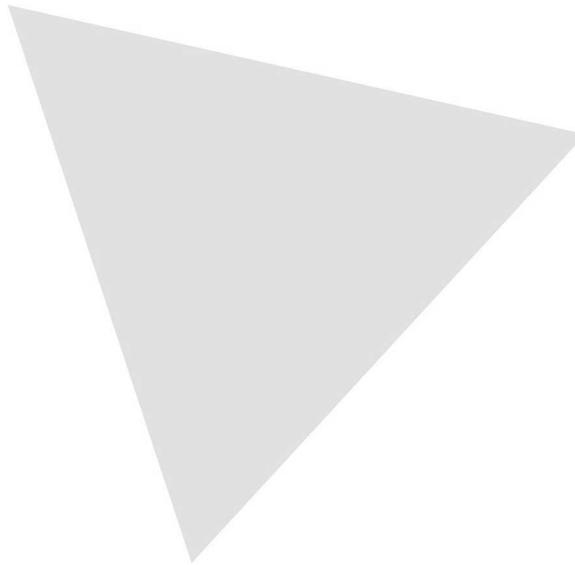
Les O.A.P. thématiques
des 3 plans de secteurs

MOBILITÉS ACTIVES

PLUi approuvé le 03 juin 2024

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
QU'EST-CE-QU'UNE « OAP » ?	3
1. INTRODUCTION GENERALE : PORTEE ET STATUT DE L'OAP THEMATIQUE DANS LE PLUI	4
1.1. DES PRECONISATIONS POUR LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITES ACTIVES SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMETROPOLE DE METZ	4
1.2. CE QUE DIT LE PADD	5
2. ORIENTATIONS RELATIVES AUX ENJEUX DE « MOBILITES ACTIVES »	6
2.1. PROMOUVOIR LA PRATIQUE CYCLABLE AU SEIN DE L'EUROMETROPOLE DE METZ	6
2.2. ENCOURAGER LA PRATIQUE PIETONNE AU SEIN DE L'EUROMETROPOLE DE METZ	11
2.3. REPENSER L'ESPACE PUBLIC DES QUARTIERS, VILLAGES ET CENTRALITES	15



PRÉAMBULE

Qu'est-ce-qu'une « OAP » ?

Pièces consubstantielles du dispositif règlementaire du PLU, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs et concernant certaines thématiques.

Plusieurs types d'OAP

Établies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments de la mise en œuvre du projet métropolitain et des objectifs communaux.

Les OAP s'imposent aux aménageurs et pétitionnaires dans un rapport de compatibilité. Les projets ne doivent pas présenter de contradiction avec les principes et objectifs présentés.

Le PLUi de Metz Métropole comporte plusieurs types d'OAP :

Des OAP sectorielles (TOME 1), venant définir pour chaque commune les principes d'aménagement sur les secteurs à enjeux et futures zones à urbaniser. Le contenu des OAP est variable selon le site concerné, les objectifs poursuivis, le degré d'avancement du projet et est complémentaire avec le règlement de la zone concernée. Pour chacun des secteurs, les OAP définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine

retenue. Le règlement définit quant à lui le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues. Ainsi les occupations du sol doivent être conformes avec le règlement du PLU, et respecter les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies dans le présent document.

Des OAP de secteurs d'aménagement (TOME 1), dont le contenu est renforcé et plus précis, mais dont la zone dans laquelle elles s'inscrivent ne comporte pas de règlement.

Des OAP thématiques (TOME 2), s'appliquant sur l'ensemble du territoire métropolitain, et venant préciser les grands principes d'aménagement sur certains thèmes : OAP patrimoniales, OAP portant sur préservation ou de gestion des trames vertes et bleues, OAP relative à la valorisation des paysages, OAP sur les mobilités actives. C'est dans ce cadre que s'inscrit ce présent document.

1. Introduction générale : portée et statut de l'OAP thématique dans le PLUi

1.1. Des préconisations pour la prise en compte des mobilités actives sur le territoire de l'Eurométropole de Metz

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique porte sur les modes de transports dits « actifs », qui désignent, par définition, les déplacements non carbonés ou très faiblement carbonés, comme le vélo, la marche à pied, ainsi que les engins de déplacements personnels (trottinettes, monoroues, gyropodes, etc.). Elle permet de traduire réglementairement et de façon territorialisée les actions visant à améliorer et à favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture moins consommateurs d'énergie et moins polluants.

De façon générale, les mobilités actives émettent moins de gaz à effet de serre (GES) que l'usage de véhicules motorisés individuels. On retrouve ainsi dans les modes de transports dits « actifs » entièrement décarbonés le vélo sans assistance électrique, la trottinette non électrique ou encore la marche à pied. Les vélos à assistance électrique, les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés (trottinettes électriques, gyropodes, monoroues ou hoverboards) et l'ensemble des moyens de transport collectif (bus, tramway, métro) peuvent également être compris dans cette catégorie même si leur fabrication et leur fonctionnement émettent plus de gaz à effet de serre par voyageur.



Figure 1 : Piste cyclable temporaire après le déconfinement – Pont de l'Argonne à Metz
(source : AGURAM)

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique se décline en 3 actions stratégiques :

- Promouvoir la pratique cyclable au sein de l'Eurométropole de Metz ;
- Encourager la pratique piétonne au sein de l'Eurométropole de Metz ;
- Repenser l'espace public des quartiers, villages et centralités.

Depuis plusieurs années, l'Eurométropole de Metz s'engage en faveur des mobilités « actives ». Cela se traduit entre autres à travers la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2020 qui lui a permis de se doter d'un Schéma Directeur Cyclable afin d'organiser sa politique globale pour la pratique quotidienne du vélo sur le territoire. L'Eurométropole de Metz a pour souhait d'organiser les mobilités actives afin de faciliter les parcours, fluidifier les circulations ou encore favoriser la transition écologique et énergétique. Une partie des dispositions présentes dans cette OAP thématique sont traduites dans les OAP dites sectorielles des communes (dimensionnement des voiries, intégration de cheminement cyclable et piéton,...).

Les enjeux identifiés au sein du diagnostic « mobilité » concernant cette thématique sont les suivants :

- > Développer et promouvoir la pratique du vélo, en particulier dans le noyau urbain, en construisant un réseau attractif (itinéraires continus, sécurisés, etc...) ;
- > Favoriser la proximité entre habitat, emplois et services dans les différentes polarités de la métropole pour limiter les distances de déplacements (ville du 1/4 d'heure) et ainsi favoriser les transports collectifs et modes actifs ;
- > Tenir compte du développement du vélo électrique, qui représente un potentiel de développement important pour ce moyen de transport, alors que les infrastructures actuelles peuvent être améliorées, notamment en termes de continuités ;
- > Sauvegarder les anciennes emprises ferroviaires, afin d'en disposer dans le cadre de projet de mobilité ;
- > Redéfinir le partage de l'espace public des voies afin de favoriser d'autres pratiques modales ;
- > Améliorer le confort d'usage et la sécurité des espaces publics pour les piétons ;
- > S'orienter vers la transition écologique et énergétique par la maîtrise de l'usage de la voiture individuelle et ses nuisances induites, et le développement des modes actifs.

1.2. Ce que dit le PADD

Cette OAP thématique « *mobilités actives* » s'est attachée à traduire les orientations portées par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire de l'Eurométropole de Metz. Cette thématique transversale est exprimée, de manière plus ou moins appuyée, dans l'ensemble des ambitions du PADD :

Ambition n°1 : Une Métropole rayonnante et attractive

- **Orientation n° 2 : Adapter l'habitat et les politiques urbaines aux enjeux métropolitains**
- **Favoriser l'accueil de nouveaux habitants sur la métropole messine :**
Favoriser la proximité entre habitat, emplois et services dans les différentes polarités de la Métropole pour limiter les distances de déplacements et favoriser ainsi l'usage des transports collectifs et celui des modes actifs (piétons/vélo).

Ambition n°2 : Une Métropole de l'écologie urbaine

- **Orientation n° 4 : Améliorer les relations entre l'urbain et le naturel au bénéfice du cadre de vie**
- **Travailler sur la biodiversité liée aux pratiques et usages des urbains :**
Améliorer la prise en compte de la santé (qualité de l'air, de l'eau, réduction des nuisances sonores, pollution des sols, îlots de chaleur, etc...) du bien-être et du cadre de vie des populations dans l'organisation du développement urbain, notamment en préservant et développant des cheminements piétons et cyclables ;

S'appuyer sur les cheminements piétons et la végétalisation de leurs abords pour renforcer les continuités écologiques jusqu'au cœur du tissu urbain qu'ils existent ou soient à développer.

Ambition n°3 : Une Métropole humaine et de proximité

- **Orientation n° 5 : Poursuivre l'aménagement de la métropole et pérenniser ses équipements**
- **Favoriser la proximité et la pratique d'activités de loisirs**
Développer et promouvoir la pratique du vélo en particulier dans le noyau urbain, en construisant un réseau attractif (itinéraires continus, sécurisés, etc...) en tenant compte du fort potentiel de développement de ce mode de transport avec la progression du vélo électrique.
- **Orientation n° 6 : Développer les mobilités en tenant compte des besoins des usagers**
- **Envisager mobilité et vie quotidienne de concert**
Développer les réseaux piétonniers et cyclables pour répondre à tous les motifs de déplacement (domicile-travail, scolaire, achat, loisirs, etc...) dans les communes et entre les territoires (liaisons avec les communautés de communes voisines, liaisons entre Lorry, Saulny et Woippy, entre Vany, Chieulles et Nouilly, etc...).

Sauvegarder certaines anciennes emprises ferroviaires ainsi que les emplacements réservés pour des projets d'infrastructures de transports abandonnés afin d'en disposer dans le cadre de projet de mobilité.

Ambition n°4 : Une Métropole dynamique et résiliente

- **Orientation n° 8 : Maîtriser l'impact des activités humaines**
- **Atténuer l'amplification des effets du changement climatique**
Lutter contre le changement climatique en privilégiant une organisation urbaine réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie (limiter les besoins en déplacement en favorisant la mixité des activités), plus économe en consommation d'espaces (limiter l'étalement urbain, densification raisonnée) et favorisant les performances énergétique et environnementale des projets.

2. Orientations relatives aux enjeux de « Mobilités Actives »

2.1. Promouvoir la pratique cyclable au sein de l'Eurométropole de Metz

Cette action repose en grande partie sur les travaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de l'Eurométropole de Metz inscrit au sein du PDU de 2020.

A. État des lieux de la pratique du vélo sur le territoire de l'Eurométropole

À l'échelle de l'Eurométropole de Metz, la part modale du vélo est assez faible (1%, soit environ 8000 déplacements par jour) et le taux d'équipement des ménages reste également peu élevé (54% des ménages ne possèdent pas de vélo selon l'enquête déplacements grand territoire). Pourtant, la pratique du vélo représente un potentiel de développement important (63% des déplacements des habitants de Metz Métropole font moins de 3 kilomètres).

En 2017, le réseau cyclable « effectif » et « praticable » au sein de l'Eurométropole de Metz était de 80 kilomètres (hors quartiers en zones 30), soit 0,33 mètre linéaire de pistes cyclables par habitant. L'actualisation des données en 2021 a permis de montrer que le réseau d'aménagements existants inscrits au Schéma Directeur Cyclable s'est développé passant à 200 kilomètres soit 0,80 mètre linéaire de pistes cyclables par habitant.

Le Schéma Directeur Cyclable prévoit ainsi l'aménagement d'une trentaine de liaisons et le doublement du linéaire d'aménagements à l'horizon 2030.

Aujourd'hui, il existe une forte volonté politique d'accélérer le développement du vélo (aménagements et services) à l'échelle de l'Eurométropole de Metz par le biais d'un plan d'actions planifié, opérationnel et hiérarchisé.

Sur le long terme, l'objectif est d'améliorer la cohérence des parcours en vélo et de conforter la pratique de ce mode de transport en créant plus de 180 kilomètres d'aménagements cyclables soit 380 kilomètres d'aménagements à l'horizon 2030 (1,70 mètre linéaire de pistes cyclables par habitant).



Figure 2 : Piste cyclable du parc de la Cheneau (source : AGURAM)

Aménagements cyclables existants
PLUI METZ MÉTROPOLE

PLUI

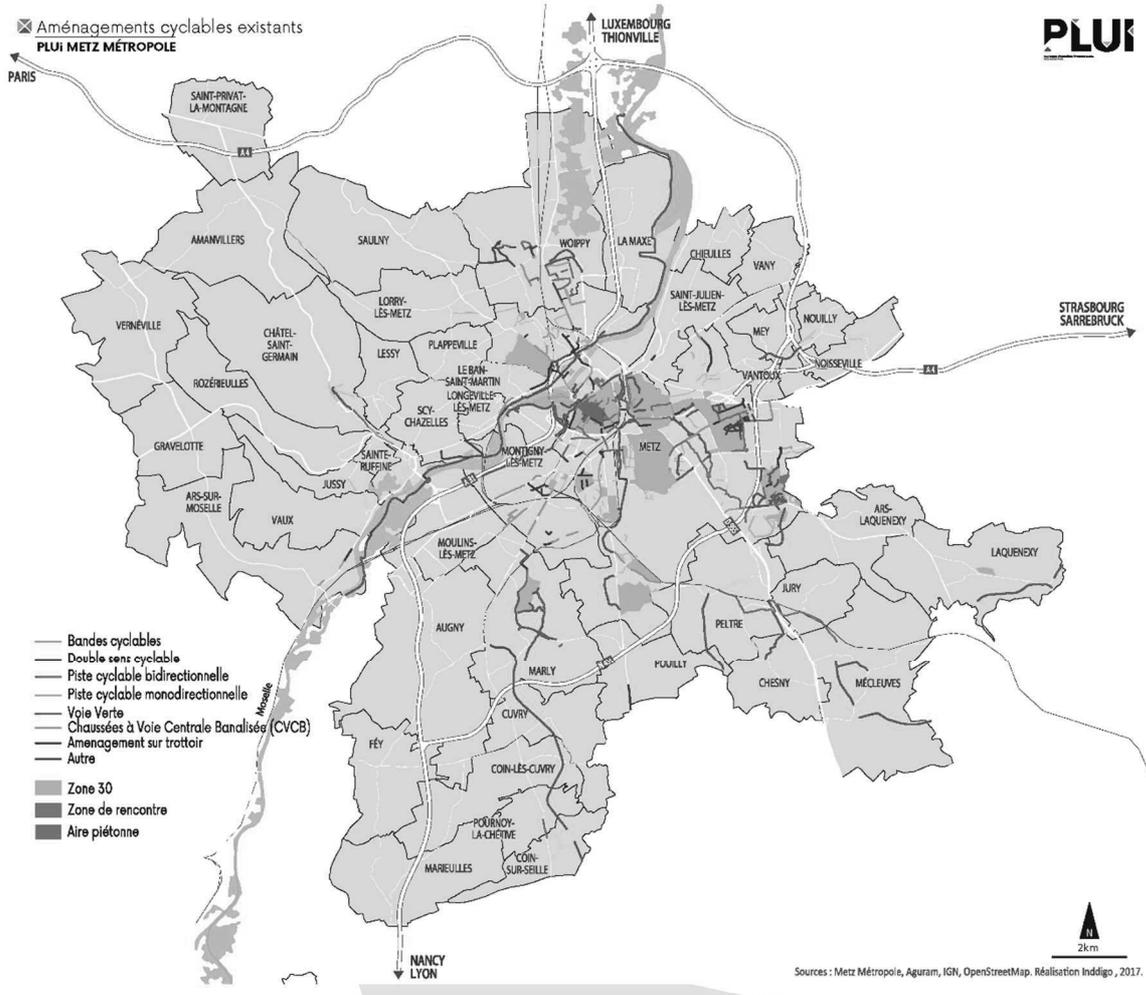
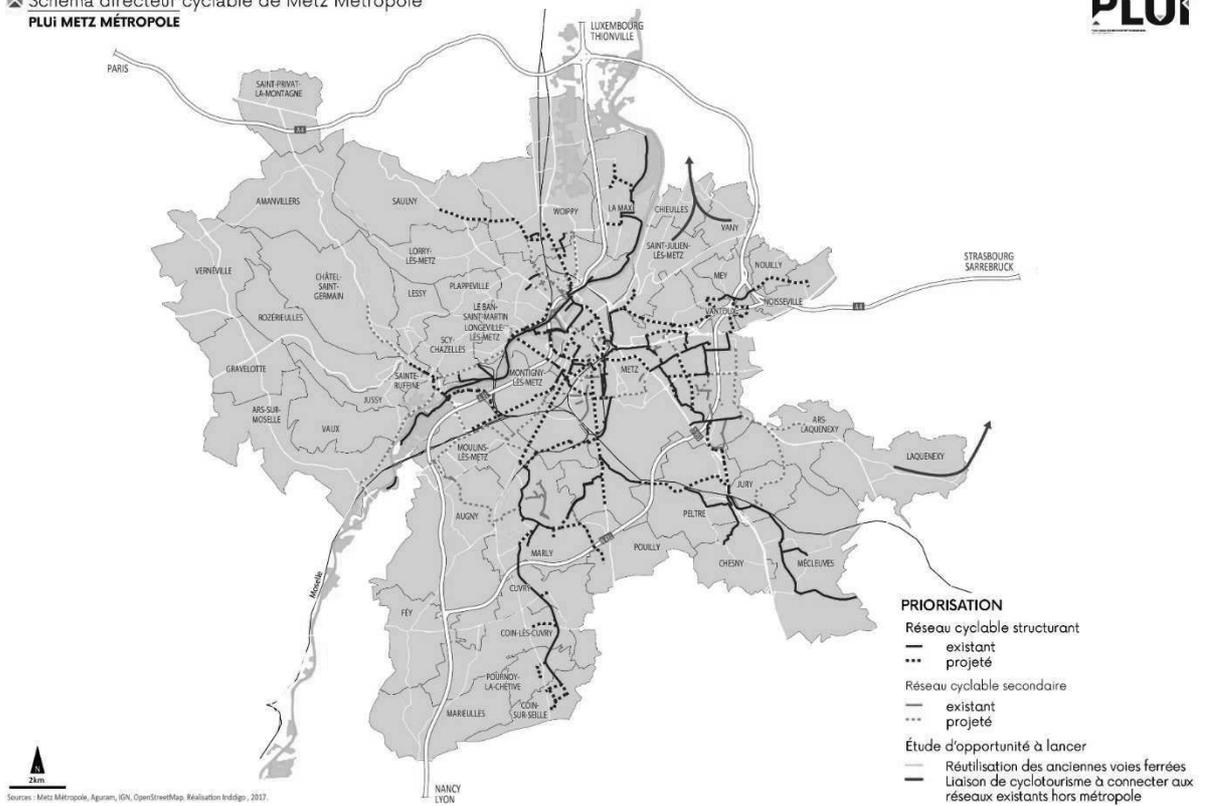


Schéma directeur cyclable de Metz Métropole
PLUI METZ MÉTROPOLE

PLUI



B. Les objectifs visés pour les mobilités cyclables

L'objectif général consiste à donner davantage de place aux modes actifs au sein du territoire métropolitain. Concernant la pratique du vélo, il s'agit de multiplier par trois l'usage de ce mode de transport d'ici 2030 pour dépasser les 3% d'usagers. Le plan d'actions retenu afin de répondre à cette ambition s'appuie sur trois piliers qui sont ensuite déclinés en plusieurs objectifs :

1. Densifier le réseau d'aménagement existant et créer une armature cyclable continue, sécurisée et lisible pour les usagers :



- Mettre en conformité et densifier le réseau existant pour permettre son doublement à l'horizon 2030 ;
- Cibler et prioriser la réalisation des axes cyclables structurants ;
- Connecter et assurer les continuités d'aménagements avec le réseau existant afin d'aboutir à un réseau cyclable structurant, cohérent et fonctionnel ;

- Constituer l'armature d'un réseau cyclable, direct, attractif, lisible, sécurisé et confortable pour accéder aux principales polarités du territoire : zones résidentielles, zones d'emplois, équipements sportifs, culturels ou d'enseignements, etc.
- Favoriser l'intermodalité au niveau des gares du territoire ;
- Mettre en cohérence les itinéraires avec les territoires voisins ;
- Structurer une offre de loisirs locale en s'appuyant sur les aménagements existants ;

2. Intensifier les actions pour développer les services liés au vélo :



- Densifier l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, en gare, dans les lieux d'habitat collectif et d'emploi ;
- Inciter à l'usage du vélo classique et à assistance électrique : mise en place de points de recharge, de stationnements sécurisés de type box...

C. Les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la pratique du vélo

Les actions à engager



Afin de répondre à ces différents objectifs, les actions à mettre en place sont nombreuses :

- **d'intégrer systématiquement une réflexion et priorité aux déplacements actifs (vélos)** dans les projets de création, de requalification et d'entretien de la voirie.
- **d'identifier des liaisons à traiter et à aménager en priorité à l'horizon 2022-2026 :**

Au niveau de la ville de Metz :

- Aménagement de la ceinture des boulevards Foch, Paixhans et Pontiffroy ;
- Aménagement de la transversale Sablon-Queuleu-Borny (rue Lothaire, Laurent Charles Maréchal et Joseph Hénot) ;
- Aménagement de la liaison entre la commune de Longeville-lès-Metz et la Gare de Metz (rues aux Arènes, Antoine Louis, Verlaine et avenue du Président Jf Kennedy) ;
- Aménagement des berges de la Moselle et de la passerelle Wadrineau de l'île du Saulcy entre le Ban-Saint-Martin et le centre-ville de Metz.

Au niveau de l'Eurométropole de Metz :

- Répondre aux besoins locaux en créant des liaisons cyclables vers la ville centre et entre les communes ;
- Transformation de l'ancienne voie ferrée Metz/Château-Salins en piste cyclable ;
- Amélioration de la desserte cyclable vers les hôpitaux de Mercy et de Robert Schumann ;
- Finalisation de la liaison 1 : Véloroute V50 – L'Échappée Bleue armature Nord-Sud cyclable ;
- Finalisation de la liaison 7 : Technopôle-Gare de Metz qui dessert la plupart des établissements d'enseignement supérieur du Sud Messin.

- **de traiter les voies pénétrantes qui supportent l'essentiel des déplacements internes au sein de l'Eurométropole.** L'objectif est de relier Metz aux communes de la première couronne. En effet, la structure radiale du réseau viaire métropolitain, qui dessert les principales polarités urbaines et économiques du territoire, et le rôle joué par ces axes dans l'organisation des échanges, notamment pour accéder au cœur métropolitain, implique d'aménager prioritairement ces voies principales en liaison cyclable.

Parmi ces liaisons on retrouve notamment le projet de finalisation de la liaison 9 : Aménagement de la passerelle Wadrineau de l'île du Saulcy entre le Ban-Saint-Martin et le centre-ville de Metz permettant d'améliorer les relations rive droite/rive gauche et de désenclaver le campus du Saulcy.

- de proposer des aménagements cyclables capacitaires, qualitatifs et adaptés au contexte routier :

- Mettre à niveau ou aménager les itinéraires afin de garantir sécurité et confort aux usagers, notamment au regard des trafics motorisés observés : choix entre piste / bande / vélorue / voie mixte/etc. Les catégories d'aménagement ainsi que les caractéristiques techniques de ceux-ci devront, autant que faire se peut, suivre les recommandations du guide du Cerema « *Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite* » (largeur minimum de 2 mètres pour une piste cyclable unidirectionnelle, 4 mètres pour une piste cyclable bidirectionnelle, etc...) ;
- Traiter qualitativement les entrées et les sorties des aménagements et soigner les transitions entre deux aménagements différents (en considérant qu'un vélo roule à une vitesse moyenne de 15 à 25 km/h hors intersections) ;
- Engager une réflexion systématique, lors des travaux de requalification de voirie, sur la priorité donnée aux différents modes (voiture, vélo, piétons) aux intersections / traversées, en fonction du niveau de service attendu (réseau intercommunal, débit souhaité, onde verte, etc.).

- de proposer des aménagements cyclables continus et de constituer un réseau actif inter-commune/interquartiers :

- Rechercher la continuité et la cohérence des aménagements cyclables, entre les communes limitrophes ;

D. Le calendrier prévisionnel

Sur le court terme (horizon 2026) :

- Travailler sur certains axes prioritaires : Rues Joseph Hénot, Laurent Charles Maréchal, Lothaire, Boulevard Paixhans, Pont de Verdun, Route de Jouy, ancienne voie ferrée Metz/Château-Salins.

- Créer ou reprendre des aménagements cyclables et des discontinuités afin de limiter autant que possible les ruptures dans les cheminements ;
- Intégrer systématiquement les mobilités actives dans les nouveaux projets urbains ;
- Intégrer les voies douces connectées au reste du réseau sur l'ensemble des OAP sectorielles ;
- Définir les tracés des itinéraires de manière à faciliter les accès modes actifs les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en communs, etc....

- de redonner progressivement une place au vélo sur la voirie :

- Développer des aménagements sécurisés et adaptés, au regard du trafic automobile, des vitesses de circulation et du flux cyclistes attendus (cf. *recommandations du Cerema*) ;
- Prévoir l'implantation des dispositifs spécifiques de priorisation des flux vélos (aménagements, feux de circulation, etc.) ;
- Privilégier la réutilisation des emprises ferroviaires désaffectées pour compléter le maillage vélo (et modes actifs en général).

De densifier le stationnement vélo :

- Permettre la création de 1 000 à 1 200 places de stationnement vélos adaptées sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2025 ;
- Assurer et s'impliquer dans l'aménagement de stationnement vélos sécurisés prévues par le Schéma Directeur Cyclable sur le secteur gare dans le respect de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Sur le long terme (horizon 2030) :

- Finalisation de l'ensemble du réseau cyclable.

2.2. Encourager la pratique piétonne au sein de l'Eurométropole de Metz

Cette partie repose en grande majorité sur les actions développées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de l'Eurométropole de Metz. Elle traite de la question des déplacements piétons en milieux urbanisés.

A. État des lieux de la pratique piétonne sur le territoire de l'Eurométropole

Au sein de l'Eurométropole de Metz, la marche à pied constitue le 2^{ème} mode de déplacements devant les transports collectifs et le vélo. En effet, par jour, ce sont plus de 3 déplacements sur 10 qui sont réalisés à pied par les habitants du territoire. Cette part modale augmente lorsqu'il s'agit de déplacements de proximité (75% des déplacements inférieurs à 1 km sont faits à pied). C'est pourquoi le cœur métropolitain concentre 2/3 des déplacements à pied. Chaque jour, les habitants de l'Eurométropole de Metz choisissent de marcher pour se divertir (33% des déplacements à pied sont motivés par les loisirs), faire des achats (22%) ou encore aller au travail (8%). La marche prime également lorsqu'il s'agit d'accéder aux petits et moyens commerces (54% à pied) et garde une place non négligeable dans les déplacements liés aux courses dans les grands magasins, supermarchés, hypermarchés et leurs galeries marchandes (20%).

Avec ses vingt balades natures répertoriées sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Metz, pour un total de 400 km de sentiers pédestres, la marche prend aussi une place importante dans la découverte touristique des paysages messins. La ville de Metz offre quant à elle plus de 50km de promenades ainsi que des dizaines de parcs et jardins d'agrément.

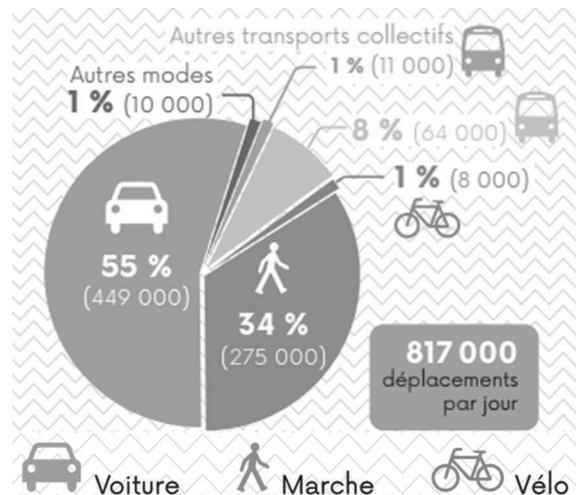


Figure 4 : Parts modales des habitants de l'EMM (source : Plan de Déplacements Urbains de l'EMM)

La marche étant le mode de la proximité par excellence, l'Eurométropole de Metz souhaite aujourd'hui poursuivre ses efforts afin de conforter et de renforcer l'usage de la marche au quotidien, notamment dans les secteurs où la vie locale prédomine. D'autant plus que le développement de la pratique piétonne revêt de nombreux enjeux et s'inscrit au cœur d'une politique globale : attractivité, viabilité économique des commerces de proximité, intermodalité, alternative à la voiture permettant de décongestionner le réseau routier, lutte contre le changement climatique, valorisation de l'espace public, sécurité des personnes les plus fragiles, santé publique...

B. Les objectifs visés pour les déplacements piétons

Les enjeux d'amélioration de la qualité de vie, de santé publique et de promotion du vivre ensemble au sein des espaces publics contribuent à prioriser les actions en faveur de la marche à pied. L'Eurométropole de Metz entend ainsi conforter la marche, alternative première aux déplacements mécanisés de courte distance, notamment de moins d'un kilomètre en passant d'une part modale de 34% à 36% d'ici 2030. Les actions prioritaires de l'Eurométropole en faveur de la marche à pied se déclinent à l'échelle de secteurs stratégiques pour lesquels la vie locale et la proximité prédominent.

1. Aménager l'espace public en faveur d'une meilleure marchabilité :

- Traiter les coupures urbaines et développer des itinéraires piétons confortables (praticables par tous) et lisibles (signalétiques, etc...) dans les secteurs stratégiques de l'Eurométropole (cœur métropolitain, quartiers messins, cœurs de villes et villages) ;
- Connecter et mailler les cheminements piétons afin de constituer des itinéraires continus ;
- Améliorer la sécurité des itinéraires (aménagement des carrefours, apaisement des axes,...) ;

- Créer des « oasis » dans les communes : espaces de halte, repos, qualitatifs, végétalisés et ombragés, accessibles à pied dans les quartiers ;
- Développer l'accessibilité piétonne des arrêts de transports en commun ;
- Intégrer les piétons au cœur de la conception des espaces publics (quartiers résidentiels, zones commerciales, parking de stationnement...) en privilégiant des organisations spatiales propices à la marche (perméabilité du bâti) ;
- Préserver les continuités piétonnes face à des dynamiques de fermeture des espaces ;
- Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

2. Innover en lien avec le plaisir de la marche en ville.



- Intégrer la nature en ville ;
- Créer une signalétique ludique invitant à emprunter des itinéraires piétons à la place des transports en commun sur des axes fortement fréquentés ;
- Maintenir et renforcer le riche maillage des cheminements actifs pour favoriser les déplacements actifs des populations locales, mais aussi dans une vocation touristique de découverte des villes et villages de l'Eurométropole et de leur patrimoine bâti et paysager.

C. Les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la pratique piétonne

Les actions à engager

Différentes actions peuvent être mises en place afin de répondre à ces objectifs en faveur de la marche à pied :



- **d'intégrer systématiquement une réflexion et priorité aux déplacements actifs** (piétons) dans les projets de création, de requalification et d'entretien de la voirie.

- **de préserver, développer et garantir la qualité et la fonctionnalité des réseaux de sentiers existants.** En cas de réaménagement ou lors de leur entretien, il convient de maintenir :

- Une largeur suffisante (1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, recommandation de 1,80 mètre) des cheminements actifs pour permettre les déplacements ;
- La perméabilité des revêtements des aménagements piétons tout en restant pleinement accessible (fauteuil, etc.) ;
- L'aspect naturel de la végétation qui s'y développe (gestion extensive, plantation de végétaux le long de ces liaisons piétonnes...) ;



Figure 5 : Avant/Après requalification des espaces publics rue de Verdun à Moulins-lès-Metz afin de faciliter les déplacements piétons

- Des modifications des tracés peuvent cependant être envisagées si la continuité

piétonne est maintenue et qu'aucun des éléments identifiés comme à protéger n'est impacté (talus, murs en pierre, jardin, vergers et boisements) ;

- Les murs anciens en pierres qui bordent les chemins piétons et qui matérialisent la séparation déjà existante entre la circulation naturelle et les espaces naturels ou bâtis (maintien/entretien des venelles ou abandon/privatisation sauvage parfois).

- **d'assurer les continuités piétonnes et constituer un réseau actif inter-commune/interquartiers :**

- Rechercher la continuité et la cohérence des aménagements piétons, entre les communes limitrophes ;
- Création ou reprise d'aménagements piétons et des discontinuités afin de limiter autant que possible les ruptures dans les cheminements (création de passerelles, passages souterrains ou de traversées sécurisées...) ;
- Éviter tout cheminement en impasse, sauf contraintes techniques avérées ;
- Intégration de voies douces connectées au reste du réseau sur l'ensemble des OAP sectorielles ;
- Les tracés des itinéraires seront définis de manière à faciliter les accès modes actifs les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en commun, etc... ;
- Renforcer le maillage des liaisons actives et des espaces de respiration afin d'assurer une bonne mise en relation entre espaces habités et lieux de vie ;

- Intégrer systématiquement des mobilités actives dans les nouveaux projets urbains : en cas d'aménagement d'îlots, les communes veilleront à ce que ces derniers soient perméables, en particulier pour les modes actifs.
- Concerter avec les exploitants agricoles directement concernés lorsqu'une liaison douce est créée au sein des espaces agricoles afin de ne pas entraver leur activité/la circulation agricole.

- d'étudier le potentiel de marchabilité et recenser les coupures urbaines :



Figure 6 : Absence de trottoir à Lessy engendrant un partage de la chaussée entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés

- Permettre aux communes de prévoir des emplacements réservés et l'acquisition de bandes de terrain pour développer leurs circuits pédestres ;

D. Le calendrier prévisionnel

Sur le court terme (horizon 2026) :

- Prévoir toutes les liaisons inter-communales le long des routes départementales permettant de relier les communes (Vany-Chieulles, Nouilly-Noisseville, etc...) ;
- Atténuer l'effet de coupure du pont de Moulins-lès-Metz reliant Moulins-Centre à Moulins Saint-Pierre ;
- Créer de nouveaux cheminements actifs le long de la Mance afin de mettre en valeur le cours d'eau (OAP Ars-sur-Moselle.) ;
- Mettre en place une liaison piétons-vélo le long de l'ancienne voie de chemin de fer Metz-Château-Salins (OAP Marty).

- Identifier et prioriser les aménagements futurs autour du réseau piétonnier principal pour relier les centralités du territoire.

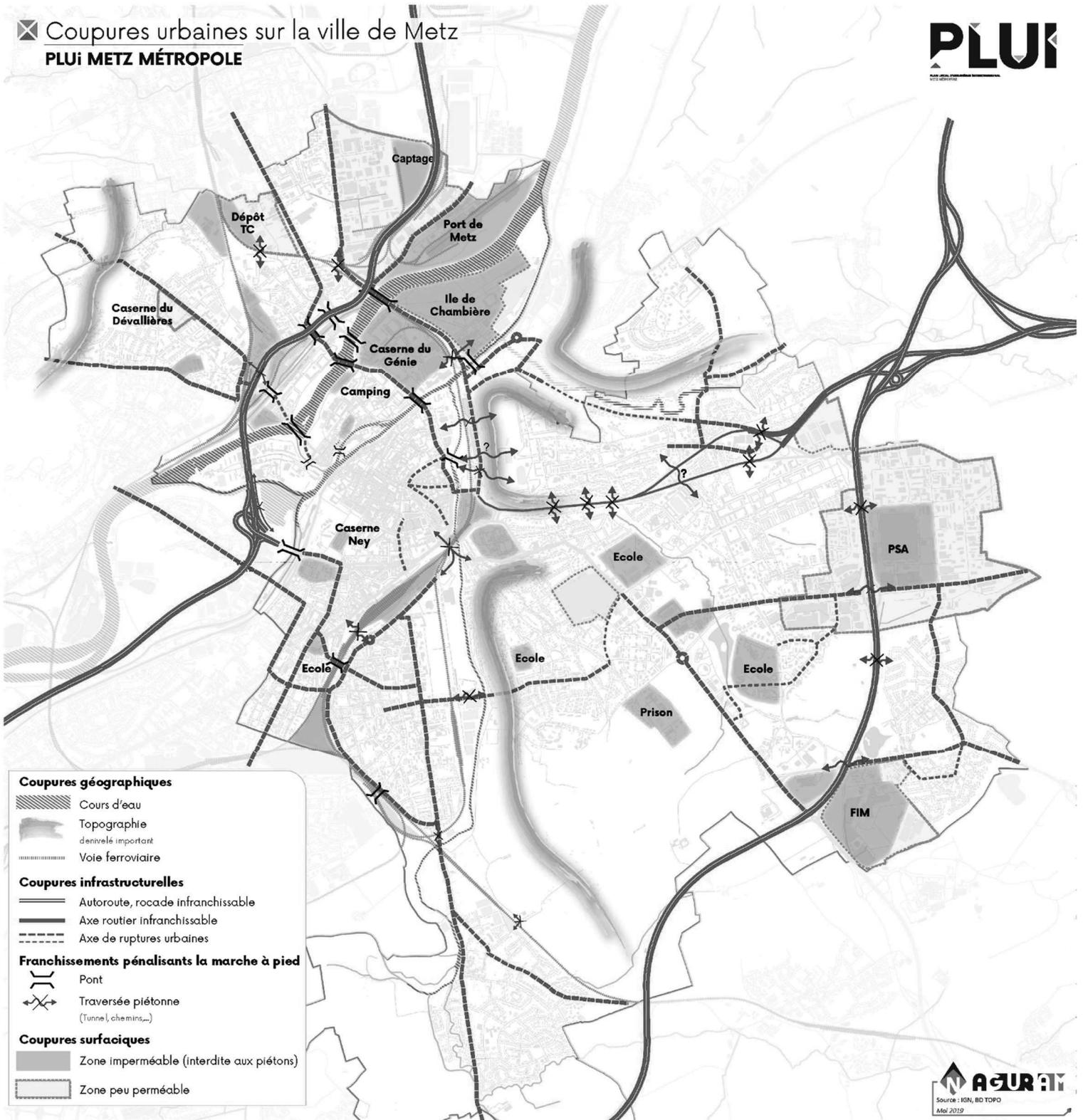
- de s'appuyer sur la trame verte et bleue :

- Développer les déplacements piétons le long des espaces naturels de l'Eurométropole afin de valoriser ses paysages (bords de Moselle, côtes de Moselle, plateau agricole...)
- Optimiser les ouvrages de franchissements existants et encourager les circulations actives le long de la Moselle et de la Seille. Ces circulations seront porteuses de biodiversité et participeront à la gestion de l'eau (perméabilité des aménagements...).

Sur le long terme (horizon 2030) :

- Généralisation de l'ensemble du réseau piétonnier.
- Intégrer d'autres liaisons inter-communales.

✕ Coupures urbaines sur la ville de Metz
PLU METZ MÉTROPOLE



AGURAY
 Source : IGN, BD TOPO
 Mai 2019

2.3. Repenser l'espace public des quartiers, villages et centralités

Cette action a vocation à aborder les relations des différents modes de transport et leurs pratiques de l'espace public.

A. État des lieux du partage de l'espace public au sein de l'Eurométropole de Metz

Avec 55% de part modale, la voiture reste le principal mode de déplacement des habitants de l'Eurométropole de Metz. Ce constat nécessite d'avoir une réflexion globale sur les espaces de rencontre et de partage entre les différents modes : piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, automobilistes, transports en commun, poids lourds... chacun ayant des attentes et des comportements différents. L'enjeu consiste ainsi à pacifier l'espace public et à faire coexister l'ensemble de ces modes de déplacements pour assurer une qualité de vie au sein des quartiers, des villages et des centralités métropolitaines, lieux de vie des habitants de l'Eurométropole de Metz.

Dans le cadre de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), l'Eurométropole a hiérarchisé son réseau viaire permettant de classer les voies (structurante, distribution, desserte) et la construction d'une carte de secteurs où la vie locale est prépondérante, et pour lesquels la circulation des véhicules automobiles doit être apaisée, et les déplacements vélos et piétons favorisés.

Le bilan du PDU montrait que de nombreuses communes de l'Eurométropole avaient engagé des actions visant à modérer la vitesse des véhicules sur leur territoire. En charge de la voirie et des espaces publics, l'Eurométropole souhaite poursuivre ces actions.

B. Les objectifs visés pour le partage de l'espace public

Plusieurs objectifs ressortent du Schéma Directeur Cyclable et du Plan de Déplacements Urbains et nécessitent d'être traduits dans cette OAP :

1. Faciliter les pratiques de l'espace public pour tous les usagers :



- Favoriser les modes actifs par la reconquête des espaces publics et la création de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre limitées à 20 km/h, aire piétonne) ;
- Apaiser les cœurs de lieux de vie en repensant l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser ;
- Améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables, piétons et cyclistes.

Signalisation entrée ↑	Signalisation sortie ↓
 B54 Entrée aire piétonne <i>Complété par des règles de fonctionnement + aménagement pour augmenter la lisibilité et au besoin réduire les vitesses dès l'entrée</i> <i>Limitation des vitesses à l'allure des piétons</i>	 B55 Fin une piétonne B52 Zone de rencontre ZONE 30 B30 METZ
 B52 Zone de rencontre <i>+ aménagement ponctuel de signalisation et de sécurité pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée</i>	 B53 Zone de rencontre B54 Entrée une piétonne ZONE 30 METZ
<i>+ aménagement ponctuel de signalisation et de sécurité pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée</i>	 B54 Entrée une piétonne B52 Zone de rencontre B51 ZONE 30 METZ

Figure 7 : Grille des aménagements signalétiques pour des espaces partagés et apaisés - (source : Citadia Conseil)

2. Proposer des aménagements sécurisés et adaptés à tous les profils :



- Adapter les trottoirs à tous les publics (pourcentage des pentes et devers, largeur minimale de 1m40 (libre de tout obstacle) ;
- Privilégier des aménagements dédiés (piste cyclable, voie verte) particulièrement lorsque les flux piétons sont importants (écoles, commerces, équipements...);
- Développer une culture de l'apaisement sur des sections complètes de voirie homogène (projet global d'aménagement intégrant différents leviers de modération des vitesses pour le trafic motorisé : ralentisseurs, plateaux...);
- Privilégier les profils et les dimensionnements de voirie ou de trottoir tels que proposé dans le schéma ci-dessous ;
- Privilégier les profils et les dimensionnements suivants pour les voies vertes, les bandes et les pistes cyclables :
 - Entre 3 et 5 mètres, séparé de la chaussée motorisée par une bande plantée d'au moins 1,50 mètre de largeur ou par un séparateur physique pour une voie verte ;
 - 1,50 mètre de largeur recommandée pour une bande cyclable unidirectionnelle sans stationnement latéral ;

- 2 mètres minimum de largeur recommandée pour une piste cyclable unidirectionnelle avec stationnement latéral ;
- 3 mètres minimum de largeur recommandée pour une piste cyclable bidirectionnelle sans stationnement latéral.

- Lorsque cela s'avère techniquement possible, les aménagements devront prévoir une surlargeur (de 0,5 à 0,7 mètre) au droit du stationnement latéral permettant de gérer les ouvertures de portières

3. Valoriser les lieux de vie à travers les différents moyens de transport :



- Intégrer les mobilités actives dans la dynamisation du centre-ville de Metz ;
- Limiter le transit motorisé dans les quartiers et dans les principales centralités du territoire ;
- Partager et assurer une cohabitation apaisée de la voirie de manière équilibrée entre les différents modes de transport.

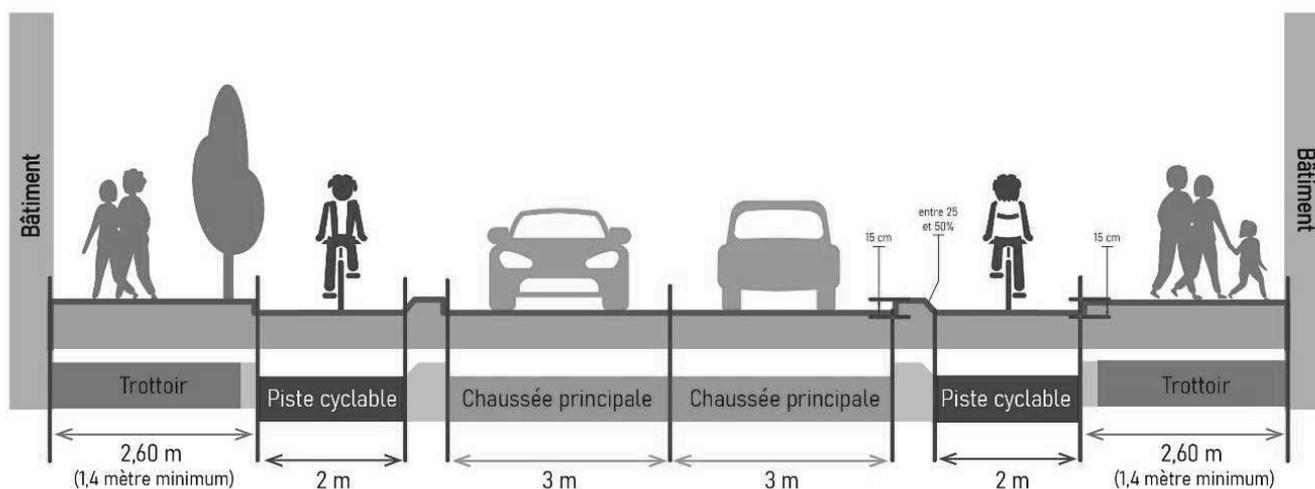


Figure 8 : Séparation entre la piste cyclable, la chaussée et le trottoir améliorant la sécurité de tous les usagers (source : cahier du Cerema - Citadia 2022)

C. Les moyens à mettre en œuvre pour favoriser le partage de l'espace public

Les actions à engager

Les aménagements réalisés devront réorganiser l'espace public en affirmant la place des modes de déplacements actifs (piétons, vélos, trottinettes...).



Ces aménagements contribueront à :

- requalifier les voiries pour plus de qualité urbaine et de multimodalité :

- Pour les voies radiales et pénétrantes, il s'agira de favoriser, voire prioriser, l'usage des modes alternatifs à l'automobile, dont le vélo et le bus urbains ;
- Privilégier le principe général d'aménagement de partage de la voirie pour les voies de desserte de quartier et les voies résidentielles ;
- Calibrer le dimensionnement des voiries en fonction des besoins actuels et futurs (3 mètres de largeur minimum pour les voies en sens unique et 6 mètres minimum pour les voies en double-sens).

- réaménager certains carrefours pour améliorer la perméabilité des espaces :

- Intégrer les piétons et les vélos aux carrefours et réfléchir aux besoins et place de chacun ;
- Assurer la visibilité réciproque des usagers au niveau des carrefours / intersections notamment en supprimant les obstacles ;
- Réduire le nombre et la surface des zones d'interaction.

- travailler sur les espaces publics des quartiers et villages afin d'apaiser la circulation automobile :

- Réduire le nombre de stationnement sur voirie grâce au plan de stationnement pour valoriser l'espace public (libération d'espace, limitation des masques à la visibilité, diminution du risque d'emportierage...);
- Prévoir un usage mixte de l'espace mais agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé et les vitesses ;
- Améliorer le cadre de vie : zones apaisées de type Zones 30, Zones de rencontre...

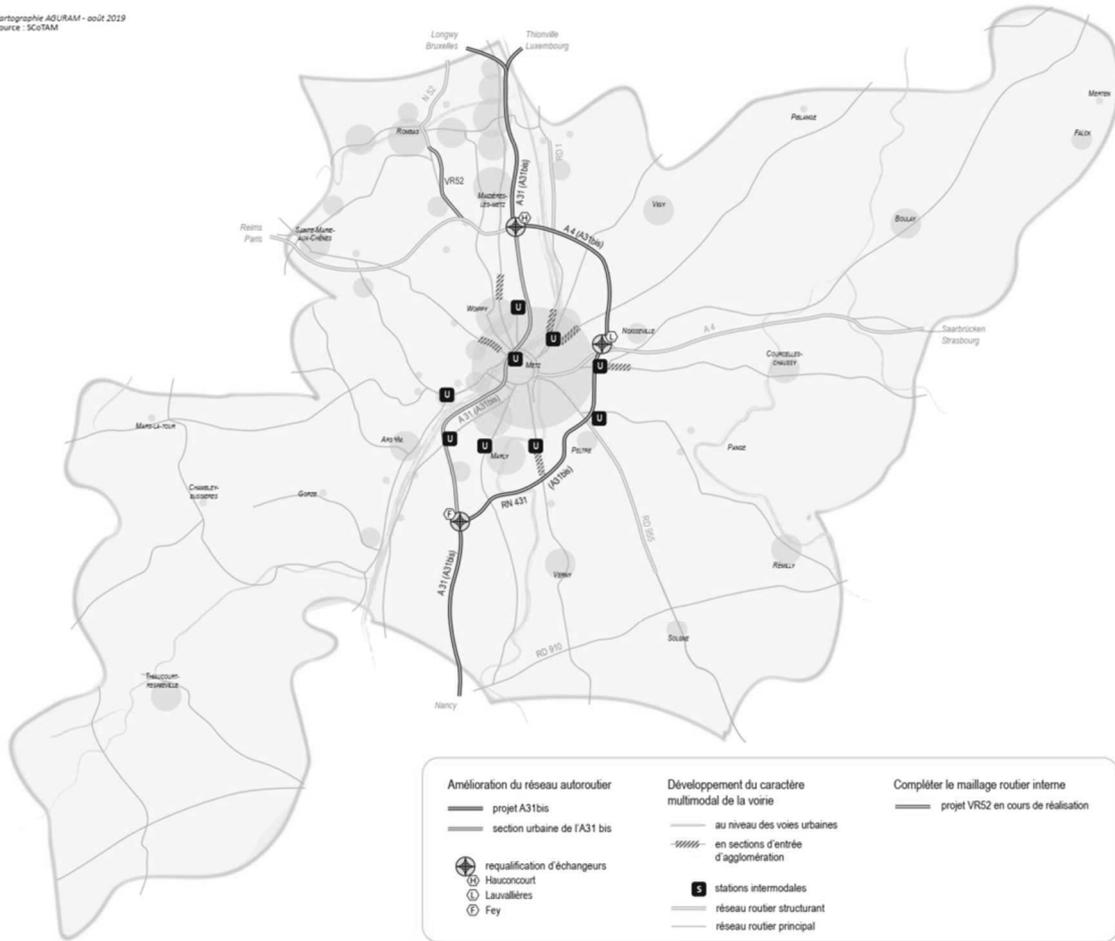
D. Calendrier prévisionnel

Sur le court terme (horizon 2026) :

- Mise en zone 30 en agglomération sur les communes de Nouilly, Fey, etc...
- Réaménagement de la rue de Gargan à Peltre...

Sur le long terme (horizon 2030) :

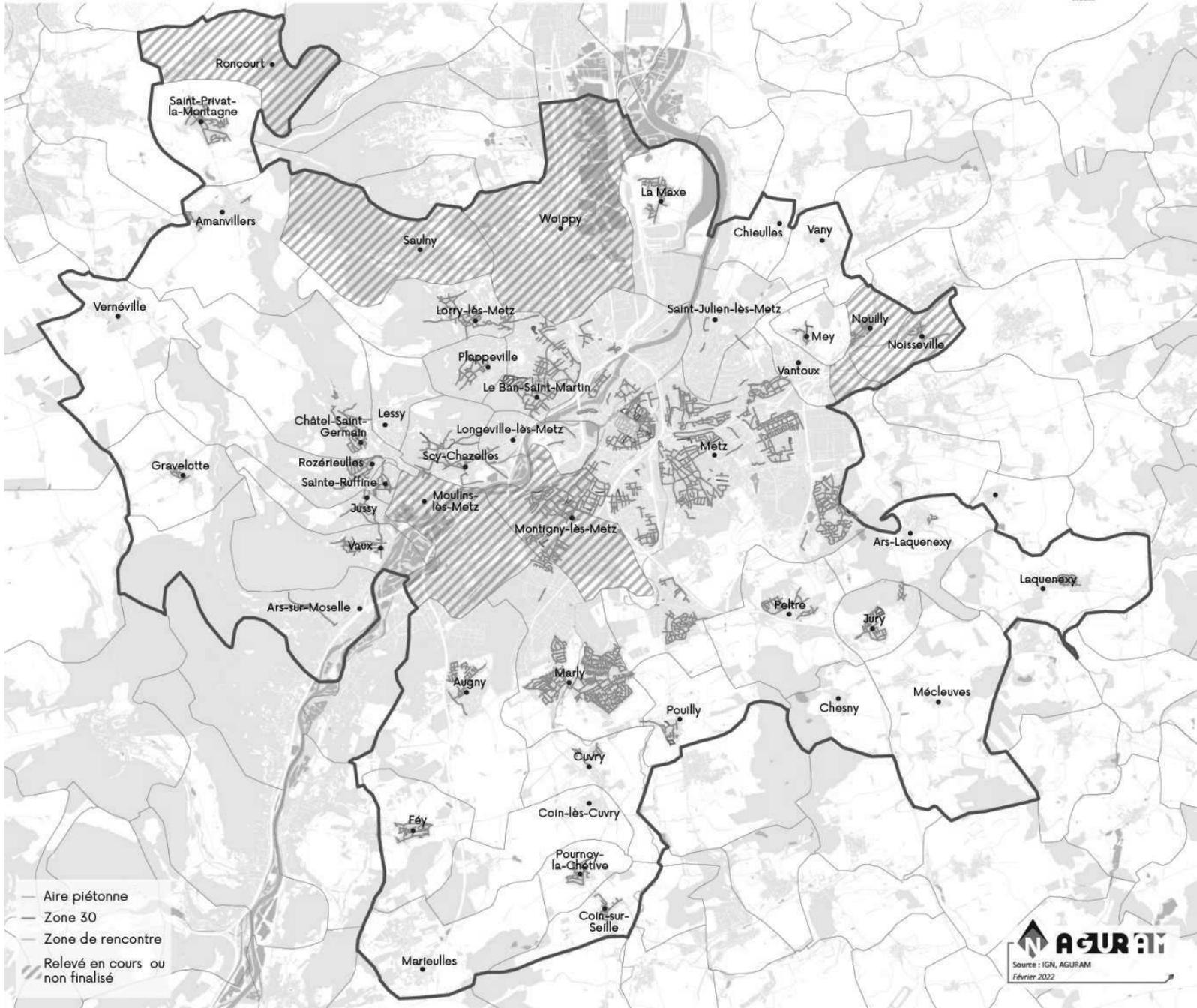
- Amélioration des espaces publics de l'Eurométropole de Metz.
- Travaux de rénovation et d'aménagement de l'avenue André Malraux.



Voies urbaines	Section	Communes concernées
D953 – voie de la Liberté	partie urbaine de Maizières-lès-Metz à Richemont	Maizières-lès-Metz, Talange, Hagondange, Mondelange, Richemont
D953 – voie de la Liberté	avenue de Thionville	Woippy, Metz
D50	rue de Metz, route de Woippy	Woippy, Metz
Avenue des Deux Fontaines	avenue des Deux Fontaines	Woippy, Metz
D7, D603, voie de la Liberté	avenue Henri II, pont de Verdun, avenue du Général de Gaulle, rue de Metz	Metz, Le Ban-Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Scy-Chazelles, Moulins-lès-Metz
D153Z - D1	pont mixte, rue du Fort Gambetta, boulevard de Trèves	Metz
Ceinture intérieure de Metz	pont Jean Monnet, rue Ardant du Picq, place du Pontiffroy, boulevard du Pontiffroy, pont des Grilles, boulevard Paixhans, boulevard André Maginot, avenue Jean XXIII, avenue Foch, avenue Joffre	Metz
Du boulevard de Trèves à la D1	boulevard de Trèves, rue Jean Burger, avenue Paul Langevin	Metz, Saint-Julien-lès-Metz
de la rue de l'Abattoir à l'avenue Paul Langevin via D1	D1, avenue Paul Langevin	Metz, Saint-Julien-lès-Metz
De l'avenue Jean XXIII à Grigy via D955 – D999	avenue de Plantières, avenue de Strasbourg, route d'Ars-Laquenexy	Metz
Du Ban-Saint-Martin à l'avenue de Nancy via D157A	pont de Verdun, boulevard de Saint-Symphorien, avenue du Président JF Kennedy	Le Ban-Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Metz
De l'avenue Joffre à la ZA de Tournebride (D657)	Avenue De Lattre de Tassigny, avenue de Nancy, rue de Pont-à-Mousson, route de Jouy	Metz, Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz
De la place du Roi George au fort de Saint-Privat via D5	avenue Leclerc de Hauteclouque, avenue de Verdun, rue du XX ^e Corps Américain, rue du Général Franiatte, rue Costes et Bellonte	Metz, Montigny-lès-Metz, Marly
Du l'avenue François Mitterrand à Magny via D913	avenue André Malraux, rue du Faubourg, rue du Moulin, rue de Pouilly	Metz

Des voiries urbaines à réaménager prioritairement pour favoriser la multimodalité (source : SCOTAM)

☒ Voiries apaisées sur l'Eurométropole de Metz
PLUI METZ MÉTROPOLE



 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ 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)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte
	2000 à 4000		Bande cyclable ou trafic mixte
	> 4000	Piste ou bande cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	
	1500 à 6000	Piste ou bande cyclable	
	> 6000	Piste cyclable	
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite
	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	

Figure 9 : Tableau d'aide à la décision du type d'aménagement cyclable à envisager (source : cahier du Cerema – Citadia 2022)

*Trafic mixte : rue ne comportant pas d'aménagement cyclable