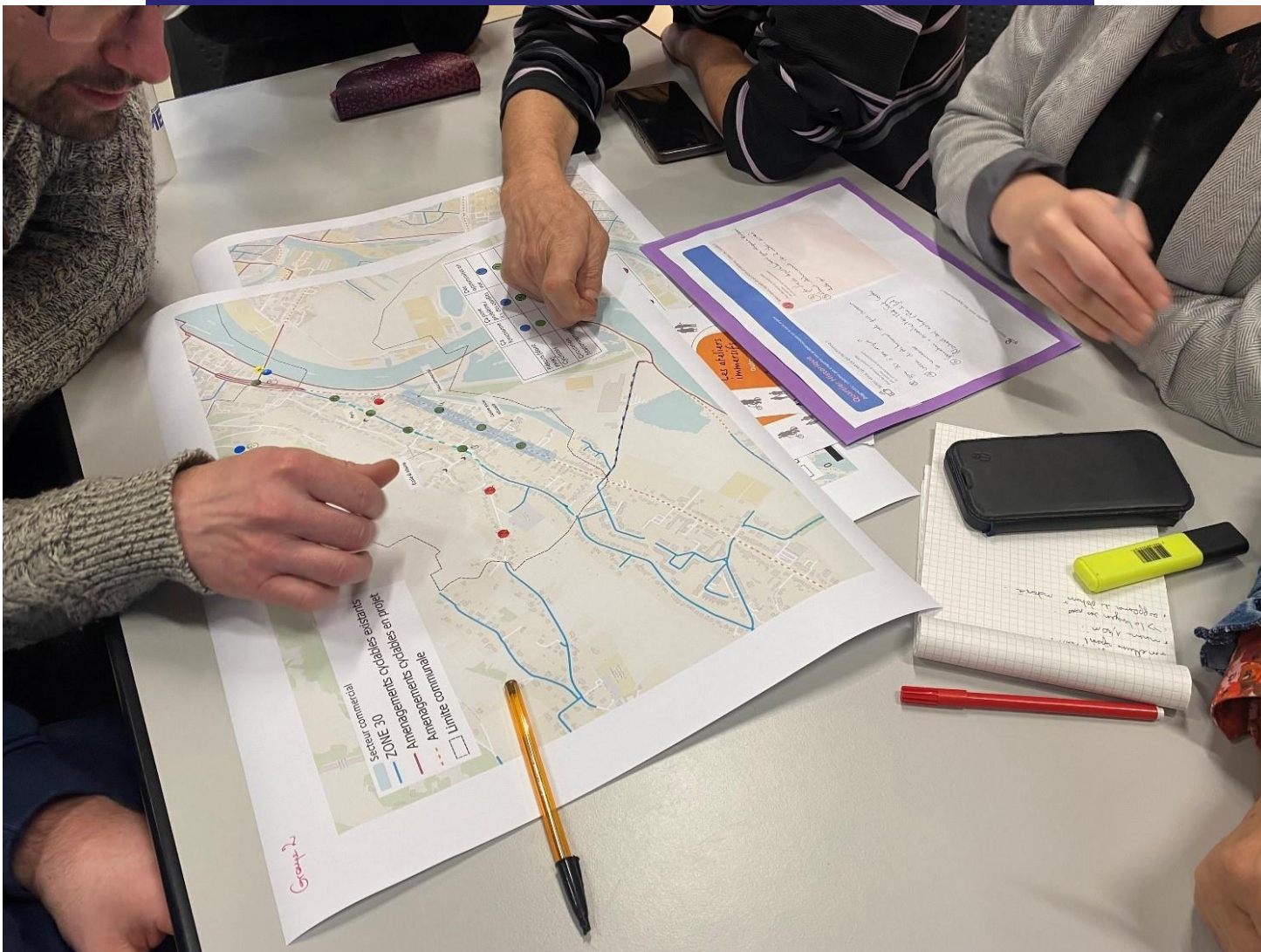


# Apaiser et rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs

Commune de Longeville-lès-Metz

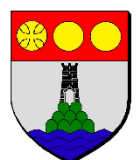


**FEUILLE DE ROUTE**

Jun 2024

N° NOVA : 23-ET-0415

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001



Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

# Apaiser et rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs

## Commune de Longeville-lès-Metz

Commanditaire : commune de Longeville-lès-Metz

**Auteur : Noémie Koch**

Responsable du rapport




<b>Noémie KOCH – Département TMI – Groupe Mobilités et Territoires</b>
Tél. : +33(0)7 61 50 52 99
Courrier : <a href="mailto:noemie.koch@cerema.fr">noemie.koch@cerema.fr</a>
Cerema Est –Bâtiment C –Ile du Saulcy –CS 30855 – 57045 METZ cedex 1

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	05/2024	Version initiale
V2	06/2024	Version finalisée

### Références

N° d'affaire : 23-ET-0415

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Noémie Koch	DterEst/DTMI/MT	<b>Auteur principal</b>	06/2024	
Nicolas Speisser	DterEst/DTMI/MT	Relecteur	06/2024	
Solenne Cortès	DterEst/DTMI/MT	Valideur	06/2024	

## Résumé de l'étude

La commune de Longeville-lès-Metz souhaite travailler à un rééquilibrage des usages de son espace public : apaisement de la circulation routière, et développement de liaisons cyclables sécurisées adaptées aux besoins de sa population. Dans ce cadre, la commune souhaite bénéficier d'un accompagnement de la part du Cerema.

Les trois ateliers participatifs ont permis d'identifier les besoins et les attentes des usagers et habitants en matière de mobilités actives, tout en les sensibilisant aux différents enjeux de l'espace public. Ce travail a permis de dégager des axes de travail prioritaires, au regard de la compétence de la commune.

La synthèse des échanges a abouti à l'élaboration d'une feuille de route des enjeux communaux en matière de circulation et de rééquilibrage de l'espace public. Cette dernière pourrait ainsi être un support aux échanges internes à la municipalité et aux échanges avec l'Eurométropole de Metz, AOM et gestionnaire de voirie.

### 5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Démarche participative	Modes actifs
Intelligence collective	Sécurité routière
Plan de circulation	Rééquilibrage de l'espace public
Modération des vitesses	
Circulation apaisée	

### Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

## Contexte et objet de l'étude

Longeville-lès-Metz, commune urbaine de 4 000 habitants, est intégrée à l'Eurométropole de Metz (EMM), qui est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et gestionnaire des voiries métropolitaines. A ce titre, l'EMM a adopté en 2017 un schéma directeur cyclable, et en 2020 un Plan de Mobilités.

La commune de Longeville-lès-Metz, est quant à elle, gestionnaire des voiries d'intérêt communal, et possède la compétence du pouvoir de police et de circulation sur son ban communal. Elle dispose ainsi d'outils à part entière des politiques de déplacements.

Aujourd'hui la commune souhaite réfléchir à :

- ▶ un partage plus équilibré de l'espace public entre les modes de déplacements ;
- ▶ la sécurité des déplacements des jeunes et notamment des scolaires en modes actifs ;
- ▶ la gestion du trafic de transit sur la commune.

Elle a ainsi missionné le Cerema pour la réalisation d'un accompagnement d'animation autour des enjeux de mobilités actives, afin d'identifier les besoins et les attentes des parties prenantes sur la commune. Cette démarche a pour objectif de dégager les axes de travail prioritaires, au regard de la compétence de la commune. Cet accompagnement s'est réalisé en trois phases distinctes :

- ▶ **Phase 1** : Atelier sur le partage de l'espace public, l'apaisement de la circulation sur la voirie et le développement de la pratique de la marche et du vélo autour d'un temps d'acculturation puis d'une mise en situation fictive ;
- ▶ **Phase 2** : Atelier spécifique sur les enjeux de mobilités actives et de partage de l'espace public sur la commune et propositions d'actions avec les outils présentés ;
- ▶ **Phase 3** : Restitution avec l'ensemble des personnes présentes aux deux ateliers précédents et présentation des principaux enjeux sur la commune de Longeville-lès-Metz.

Cet accompagnement vise à partager les grands principes d'aménagement que devraient mettre en œuvre la commune de Longeville-lès-Metz pour ses espaces publics et l'organisation des mobilités afin d'améliorer les conditions de déplacement pour tous. Ces travaux portent un regard spécifique sur le développement de la marche et du vélo tout en laissant une juste place à l'automobile. Ils doivent permettre de hiérarchiser et prioriser les futures actions à venir et celles qu'il conviendra de porter auprès de l'Eurométropole de Metz sur les compétences qui lui sont propres.

# Sommaire

<b>1</b>	<b>Presentation de la commune</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>ATELIERS PARTICIPATIFS</b>	<b>8</b>
2.1	Objectifs	8
2.2	Méthode	9
2.3	<b>Synthèse de l’atelier introductif et immersif autour du plan de circulation du lundi 18 mars 2024</b>	<b>10</b>
2.3.1	Eléments de compréhension d’un plan de circulation et outils techniques associés	10
2.3.2	Etude d’un cas fictif : atelier immersif	13
2.3.3	Synthèse du premier atelier	15
2.4	<b>Atelier participatif de mise en situation réelle</b>	<b>16</b>
2.5	<b>Atelier de restitution et échanges autour des propositions</b>	<b>19</b>
2.5.1	Synthèse du diagnostic de l’atelier 2	19
<b>3</b>	<b>Feuille de route et priorisations des actions</b>	<b>25</b>
3.1	<b>Les enjeux prioritaires sur Longeville-lès-Metz et les pistes de réflexions</b>	<b>25</b>
3.1.1	Apaiser les rues	25
3.1.2	Mieux partager l’espace public	27
3.1.3	Réorganiser l’espace public	28
3.2	<b>Hierarchiser les actions selon les priorités</b>	<b>29</b>
3.2.1	La mise à 30 km/h sur l’ensemble de la commune, sauf exceptions	29
3.2.2	La modification du plan de circulation	30
3.2.3	La réflexion sur une politique générale autour du stationnement	31
<b>4</b>	<b>Synthèse</b>	<b>34</b>



# 1 PRESENTATION DE LA COMMUNE

Longeville-lès-Metz est une commune de Moselle : ville urbaine de 4 000 habitants, elle est située aux portes de Metz, et fait partie de l’Eurométropole de Metz.

Le bras mort aval de la Moselle, la Moselle, la Moselle canalisée et le bras St Symphorien sont des éléments naturels qui organisent le territoire, tout comme les Côtes de Moselle au Nord/Ouest. L’urbanisation de Longeville-lès-Metz s’est donc construite sur cette géographie contraignante et a conduit à une organisation autour de deux quartiers principaux : le quartier de l’île Saint-Symphorien, traversée par le boulevard du même nom, et le quartier du centre ancien sur les coteaux de la Moselle. Deux voies de circulation principales traversent la commune, permettant la desserte locale des générateurs de déplacements et la desserte de transit pour les habitants de l’Eurométropole.

Cette configuration peut être source de conflit d’usage et peut engendrer des nuisances pour les riverains.

QUARTIER HISTORIQUE

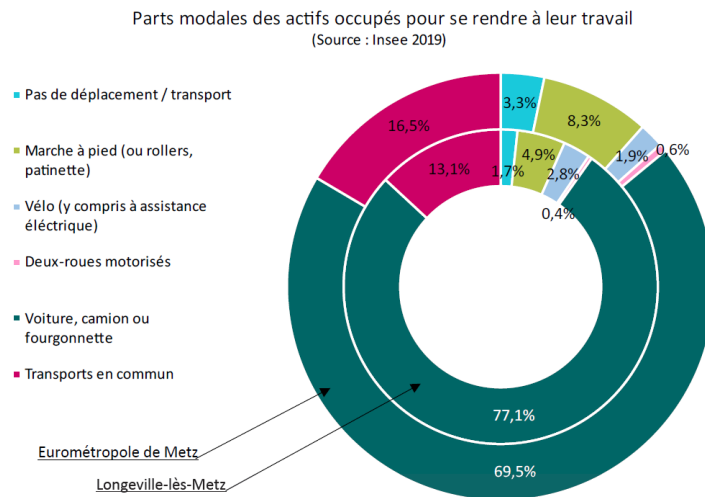


QUARTIER ST SYMPHORIEN



*Cartes de situation des 2 quartiers de Longeville-lès-Metz : principaux pôles générateurs de flux, aménagements cyclables existants et projetés, ainsi que les zones apaisées, source Eurométropole Metz, 2024, Carte Cerema*

En 2022, la commune de Longeville-lès-Metz a mandaté le bureau d'études STEPVIA Conseil pour mener une analyse des besoins sociaux du territoire. Les conclusions de l'étude montrent qu'en dépit de sa situation urbaine, les déplacements en transport en commun, à vélo ou à pied restaient très faibles pour la population active. Ainsi près de 4 actifs sur 5 utilisent quotidiennement la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. La marche à pied reste un mode moins emprunté en comparaison de la moyenne de l'Eurométropole (4,9% contre 8,3% des déplacements pour se rendre au travail), et ce, malgré le contexte urbain de la commune.



Parts modales des actifs occupés pour se rendre à leur travail (source : Insee 2019, STEPVIA Conseil, février 2023)

Face à ces constats, la commune de Longeville-lès-Metz souhaite mener une réflexion portant sur :

- ▶ un partage plus équilibré de l'espace public entre les modes de déplacements ;
- ▶ la sécurité des déplacements des jeunes et notamment des scolaires en modes actifs ;
- ▶ la gestion du trafic de transit sur la commune.

## 2 ATELIERS PARTICIPATIFS

### 2.1 Objectifs

L'aménagement des espaces publics représente un véritable défi ! En plus de devoir respecter une multitude d'obligations réglementaires, de normes et de recommandations, il faut également prendre en compte les intérêts souvent divergents des différents "publics", des usages et des pratiques. Proposer des espaces publics accueillants et sécurisés, répondant aux besoins des usagers, se révèle être un enjeu majeur pour la qualité de vie d'un territoire.

Jusqu'à présent, l'usage de la voiture a été favorisé à la fois pour la circulation et le stationnement, apportant des avantages mais aussi des inconvénients : congestion, nuisances sonores, pollution, accidents, et plus globalement, une organisation des déplacements laissant peu de place aux piétons et aux cyclistes.

La commune de Longeville-lès-Metz souhaite changer de paradigme et offrir des conditions de déplacement plus sécurisées pour tous les modes de transport et pour tous les usagers, notamment les plus vulnérables, tels que les enfants et les seniors. Cela soulève directement la question du rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes actifs, afin de rendre cet espace plus apaisé.

La commune a souhaité intégrer les habitants et les usagers dans la réflexion afin de les sensibiliser et de leur permettre de co-construire les solutions à mettre en œuvre à court et moyen terme en matière de mobilité. Ainsi, la mission du Cerema est d'accompagner la commune dans cette démarche, en identifiant les principaux enjeux et priorités sur son territoire à travers une synthèse des débats et échanges entre les différentes parties prenantes.



## 2.2 Méthode

L'observation des pratiques ainsi que l'écoute des besoins jouent un rôle fondamental lorsqu'il s'agit de diagnostiquer, de programmer, de concevoir ou d'évaluer des espaces publics. Aussi, le Cerema a proposé une démarche participative basée sur 3 ateliers pour construire une vision commune. Cela permet à la fois de :

- ▶ confronter les points de vue pour identifier des solutions communes, tout en favorisant l'appropriation sociale par un groupe hétérogène d'usagers ;
- ▶ sensibiliser à la complexité de l'espace public et aux politiques en faveur des modes actifs ;
- ▶ faire en sorte que les futurs aménagements soient réellement adaptés au contexte de la commune par la prise en compte de l'expérience usagers en amont du projet.

La démarche participative est « une procédure officiellement mise en œuvre par les autorités publiques, à toutes échelles, afin d'en faire des parties prenantes du processus décisionnel dans un secteur déterminé d'action publique » (Gourgues, 2013)

Pour ce faire, un groupe de travail a été constitué par la commune de Longeville-lès-Metz de manière à avoir un panel de personnes et structures variées :

- ▶ Élus et techniciens de la commune
- ▶ Élus et techniciens des communes limitrophes
- ▶ Eurométropole de Metz, en tant qu'AOM et gestionnaire de voirie
- ▶ TAMM, délégataire du réseau LE MET'
- ▶ Agence d'urbanisme AGURAM
- ▶ Riverains
- ▶ Commerçants
- ▶ Association de cyclistes
- ▶ Représentants scolaires : directeurs, professeurs des écoles, parents d'élèves
- ▶ Représentants du monde socioculturel



Invitation aux ateliers participatifs, Longeville-lès-Metz

Sur la base des supports de communication du Cerema, la commune s'est chargée des invitations et de la création des flyers pour annoncer aux personnes ciblées la tenue des ateliers et les objectifs visés. Afin de créer un collectif fort, il a été mentionné l'importance et l'intérêt d'être présent obligatoirement au premier atelier pour suivre le second.

## 2.3 Synthèse de l'atelier introductif et immersif autour du plan de circulation du lundi 18 mars 2024

Un des outils essentiels des politiques de déplacement est le plan de circulation. Il définit l'organisation de la circulation pour l'ensemble des usagers sur un périmètre donné, selon les directives de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation. Ce plan est élaboré en coordination avec les gestionnaires de voirie concernés.

Lorsqu'il est conçu pour réduire le trafic motorisé de transit et la vitesse automobile, le plan de circulation permet d'agir sur la pollution de l'air et la pollution sonore, d'assurer un partage équilibré de la voirie entre les différents modes de transport, et de réduire les accidents.

En modifiant le partage de l'espace public et en accordant plus de place aux espaces verts, aux espaces ludiques pour les enfants, ainsi qu'aux lieux de vie locale, le plan de circulation devient un véritable levier pour améliorer la qualité de vie des habitants et des visiteurs.

Le premier atelier a donc porté sur la présentation de cet outil en deux temps :

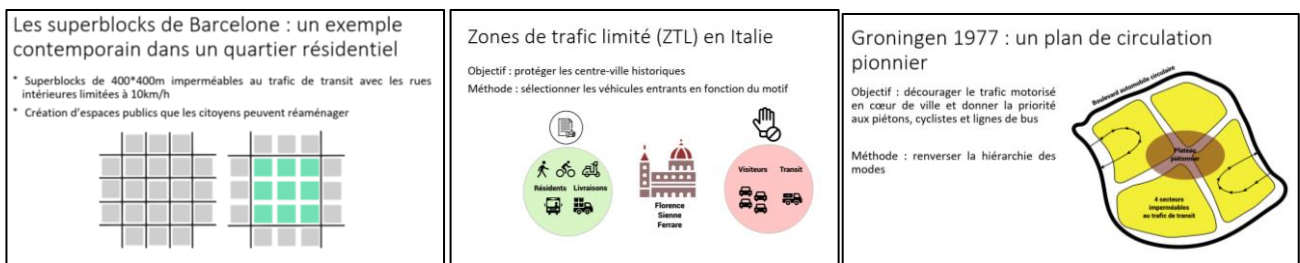
- ▶ **Une première partie sur l'état de l'art : présentation des éléments et outils techniques permettant d'acquérir et de partager une culture commune autour du sujet ;**
- ▶ **Une seconde partie sur un travail autour d'un cas fictif : une mise en situation permettant aux participants d'envisager les conséquences de l'évolution du plan de circulation pour différentes catégories d'usagers.**

Cet atelier a été élaboré et proposé par l'Académie des Mobilités Actives (ADMA), le Cerema et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM). Les participants ont ainsi été mis en situation de participation active. A l'issue de celui-ci, ils ont disposé d'une vision élargie des enjeux et outils du plan de circulation. Ce même type d'atelier s'est tenu à Dijon, Montreuil, Clermont-Ferrand ou Sophia-Antipolis.

### 2.3.1 Rappel des éléments de compréhension d'un plan de circulation et outils techniques associés

Lors de ce temps d'acculturation sur le plan de circulation, les principaux programmes nationaux et régionaux ont été présentés, ainsi que les différents outils, arguments et chiffres clés.

À Groningen aux Pays-Bas en 1977, précurseur en la matière, en Italie avec l'introduction des premières Zones à Trafic Limité (ZTL), et plus récemment à Barcelone en Espagne et à Gand en Belgique, de nombreux exemples internationaux illustrent comment l'évolution du plan de circulation a limité le trafic motorisé en centre-ville et priorisé la circulation des piétons, des cyclistes, ou des lignes de bus. Ces initiatives ont renversé la hiérarchie des modes de transport.



Extrait de la présentation réalisée le 18 mars, Cerema

Ces exemples montrent l'important du choix entre mixité ou séparation des modes pour créer un espace public accueillant et inclusif pour tous les modes actifs. Ainsi, le Cerema a développé une grille d'aide à la décision basée sur trois critères pour accompagner la décision entre cohabitation ou non des cyclistes avec les usagers motorisés dans un même espace. Ces critères sont :

- ▶ **le volume de trafic motorisé, donnée essentielle pour juger de la pertinence d'un projet ;**
- ▶ **la vitesse réelle pratiquée par les usagers motorisé ;**
- ▶ **le volume de trafic cycliste envisagé à terme.**

Les recommandations du Cerema fixe un seuil de cyclabilité<sup>1</sup> à **4 000 unités de véhicules particuliers (uvp) par jour** toutes voies confondues. Au-delà de ce seuil, il faut :

- ▶ séparer le flux vélo,
- ▶ ou réduire le trafic en dessous de ce seuil.

Ces éléments ont été présentés et illustrés par des photos et vidéos et représente une clé d'entrée essentielle pour l'aide à la décision pour les futurs projets sur voirie.







Il a également été rappelé que d'autres indicateurs étaient utiles à la réflexion, en fonction du contexte à savoir :

- ▶ la largeur de la chaussée et la nature des séparateurs : la largeur circulaire faisant varier sensiblement le niveau de service offert aux cyclistes.
- ▶ les dispositifs de modération de vitesse : mise en place d'une écluse, ralentisseur...
- ▶ le dénivelé : la voirie en pente génère un différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures pouvant justifier un aménagement séparatif
- ▶ l'étalement ou le resserrement de l'heure de pointe : des dispositifs spécifiques peuvent être envisagées pour des axes où le trafic motorisé et cyclable se trouveraient particulièrement étalés dans la journée
- ▶ la part de trafic poids lourds dans le trafic mesuré
- ▶ l'importance du flux piétons, à savoir le croisement du niveau de service recherché pour les piétons et les cyclistes avec le nombre d'usagers cible. Ex : la présence d'un collège, et de pôles générateurs de flux.

Le détail de la présentation est disponible sur le site du Cerema : [Vélos et voitures : séparation ou mixité, les clés pour choisir](#)

---

<sup>1</sup> Une route est cyclable lorsque le volume de trafic rencontré est inférieur à un certain seuil.

 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)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> 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			

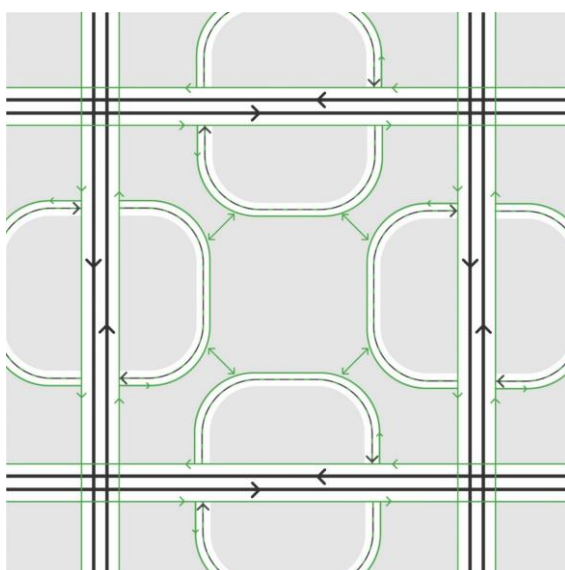
Grille d'aide à la décision, séparation ou mixité, les clés pour choisir, Cerema


Ce dernier volet du socle de connaissance a permis de présenter les principaux enjeux et outils pour concevoir un plan de circulation favorable aux piétons et cyclistes.

L'enjeu principal est l'abaissement du volume de trafic motorisé. On observe qu'une action ciblée uniquement sur la vitesse de circulation automobile, la mise à 30 km/h par exemple, n'agit pas sur le volume de trafic de transit.

Aussi, pour obtenir une voirie cyclable, il convient d'identifier :

- ▶ une voirie hiérarchisée pour chacun des modes ;
- ▶ seuls quelques axes permettant le transit motorisé, pourvus d'aménagements cyclables séparatifs ;
- ▶ des réseaux de rues apaisées réservées à la desserte : trafic motorisé faible, vitesses faibles ;
- ▶ un réseau parfaitement perméable pour les trajets à pied et à vélo.



 itinéraire de transit motorisé

 itinéraire dédié aux cyclistes : piste cyclable, double sens cyclable, impasse cyclable sauf cyclistes


 itinéraire partagé entre trafic cycliste et trafic motorisé de desserte

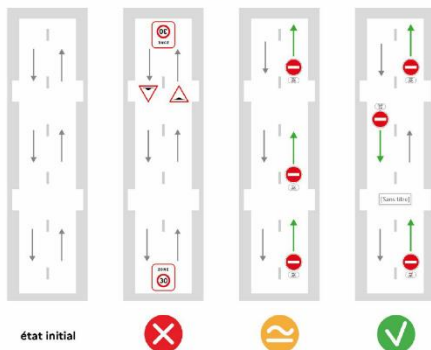
Schéma de principe sur une voirie cyclable, Cerema



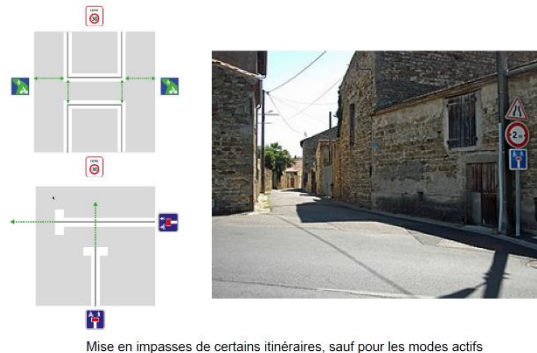
Pour réussir à concevoir cette voirie plus cyclable, différents outils existent en France tels que :

- ▶ **Les raccourcis réservés** aux modes actifs et favorisant leur sécurité : mise en impasse de certains itinéraires sauf pour les modes actifs, création de double sens cyclable ;
- ▶ **La mise à double sens cyclable tête-bêche** (deux sens-unique qui se font face où se tournent le dos) ;
- ▶ Le **filtre modal** : aménagement qui restreint par de la signalisation et/ou au moyen de mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés. Sa conception garantit la porosité du réseau de voirie pour les modes actifs. Il peut prendre différentes formes : la zone de trafic limitée, l'impasse sauf cyclistes et piétons. Il peut également consister, en la reconfiguration d'un ancien carrefour rendu non franchissable par les automobilistes ;
- ▶ **Les « super-îlots »**, qui visent, en modifiant les plans de circulation, à décourager le trafic de transit au cœur d'un quartier qu'on souhaite apaiser.

### Les outils pour agir sur le trafic : mise à double-sens cyclable tête-bêche



### Les outils pour agir sur le trafic : des raccourcis réservés aux modes actifs



Mise en impasses de certains itinéraires, sauf pour les modes actifs

### Les outils pour agir sur le trafic : des raccourcis réservés aux modes actifs



Le « filtre modal », une réalisation mise en œuvre à Montreuil

### Le développement des « super-îlots » en France – le quartier Danton à Lyon



Outils pour agir sur le trafic, issue de la présentation du 18 mars, Cerema

## 2.3.2 Etude d'un cas fictif : atelier immersif

L'atelier immersif a été réalisé pour mettre en action les participants. Il a pour objectif de les placer dans une situation concrète (un projet de plan de circulation, dans une ville fictive) en leur demandant d'adopter successivement différents rôles : élu, porteur du projet, habitants, commerçants, collectifs associatifs...

A partir des contraintes repérées, les participants ont pu définir collectivement des arguments en faveur ou en opposition au projet. Ils ont ainsi repéré un éventail large de mesures complémentaires au projet.

Les éléments découverts, au fur et à mesure de l'atelier, ont permis à chacun d'affiner ou d'engager ses propres projets tant sur les aspects techniques qu'en matière de présentation, d'argumentaires et de portage du projet.

Cette technique d'animation présente trois avantages :



- ▶ Le partage des connaissances par les participants eux-mêmes. Chacun a pu s'exprimer pour valoriser les bonnes pratiques, identifier les possibles écueils quel que soit son niveau de connaissance du sujet ou d'implication à un projet déjà en cours ;
- ▶ Dépasser la problématique de trafic et de flux automobile pour offrir une vision plus globale d'un plan de circulation, orienter les actions et la concertation ;
- ▶ Commencer à transposer cette réflexion fictive sur leur propre territoire et situation personnelle.

Organisée en 4 groupes de 5/6 personnes, chaque table a ainsi incarné un persona (association cycliste, exploitant de transport en commun, riverains, commerçants) ayant pour consigne d'identifier les avantages et problèmes du projet de modification du plan de circulation de la collectivité. Suite à ce brainstorming, chaque groupe incarnait ensuite la collectivité en sélectionnant une ou plusieurs justifications aux arguments et solutions. Ils pouvaient également proposer des actions complémentaires ou réajuster légèrement les modifications du plan de circulation.



*Présentation du projet fictif de plan de circulation et recherche d'arguments contre le projet de la collectivité, Cerema*

- ▶
- ▶
- ▶

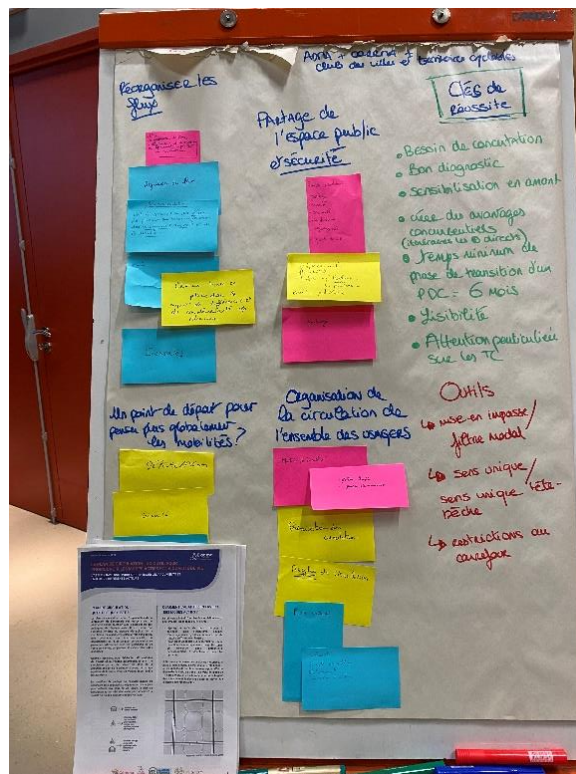


### 2.3.3 Synthèse du premier atelier

En préambule de l'atelier, il avait été proposé à chaque participant d'annoter sur des post-it puis de présenter les mot clé sur ce que leur évoquait le terme « plan de circulation ». Les différents termes ont pu être synthétisés autour de 4 thématiques principales pour construire un plan de circulation à savoir :

- ▶ La réorganisation des flux ;
- ▶ Le partage de l'espace public et la sécurité de ces espaces ;
- ▶ L'organisation de la circulation de l'ensemble des usagers ;
- ▶ La réflexion de la prise en compte des mobilités dans leur globalité.

En fin d'atelier, quelques grandes clés de réussite pour élaborer un plan de circulation favorable aux modes actifs ont été reprises, permettant ainsi d'évoquer le second atelier, spécifique aux enjeux de Longeville-lès-Metz.



Verbatim autour des clés de réussite pour élaborer un plan de circulation favorable aux modes actifs, mars 2024, Cerema

Cette demi-journée (18 mars de 14 à 17h) a réuni une vingtaine de personnes, d'horizons, d'habitudes et de visions différentes.

Grâce à la première phase de présentation des différents usagers et usages ainsi que les possibilités d'utilisation des outils de gestion des flux et de sécurité des déplacements, le collectif a acquis des connaissances sur le plan de circulation et la manière de pouvoir organiser différemment les mobilités sur l'espace public.

La seconde phase a permis de générer et partager des idées autour de cette même problématique du plan de circulation. Il a surtout permis d'identifier les points de conflit, tout en travaillant sur les justifications du projet et à l'élargissement de solutions pour confronter les points de vue et prendre du recul sur les politiques en faveur des modes actifs.

Cette mise en place de dialogue constructif a suscité un grand intérêt par les participants, qui ont tous souhaité poursuivre la démarche et assister au second atelier.

En fin de séance, il a été proposé à chaque personne, de réfléchir aux possibles outils pouvant, de leur point de vue, être pertinent à mettre en place sur le ban communal de Longeville-lès-Metz afin d'alimenter les échanges et réflexions pour le second atelier, qui s'est déroulé une semaine plus tard.





« Je n'avais pas conscience de la complexité de l'espace public, j'ai appris plein de choses »

« C'était une super méthode – je ne pensais pas venir au 2<sup>ème</sup> atelier mais ça m'a donné envie de revenir »

« c'est important de se mettre à la place des autres et d'avoir un autre regard »

Verbatim de personnes ayant participé au 1er atelier

Article de Presse représentant la démarche, *Républicain Lorrain*, mars 2024

## 2.4 Atelier participatif de mise en situation réelle

Une trentaine de personnes se sont réunies pour le second atelier, qui avait pour objectif d'identifier les enjeux et les pistes d'actions pour apaiser et ré-équilibrer l'espace public de Longeville-lès-Metz au profit des modes actifs.

Dans la continuité du premier atelier, il a été proposé de travailler sur les outils précédemment présentés sur le plan de circulation et d'élargir les leviers pour optimiser la place de chacun et créer les conditions pour un espace public plus harmonieux entre les différents modes.

Pour cela, la séance a été organisée en deux temps :

- ▶ Identification des secteurs qui mériteraient d'être apaisés et ré-équilibrés au profit des modes actifs sur l'ensemble du ban communal de Longeville-lès-Metz ;
- ▶ Proposition d'interventions sur le plan de circulation et l'espace public au travers d'outils, tout en questionnant sur l'acceptabilité, la faisabilité et les délais de réalisations – sur les deux grands quartiers : quartier historique et quartier St-Symphorien.

**IDENTIFIONS LES SECTEURS QUI MÉRITERAIENT D'ÊTRE APAISÉ ET RÉÉQUILIBRER AU PROFIT DES MODES ACTIFS**

40 min

SECTEUR HISTORIQUE - DIAGNOSTIC

SECTEUR SAINT-SYMPHORIEN - DIAGNOSTIC

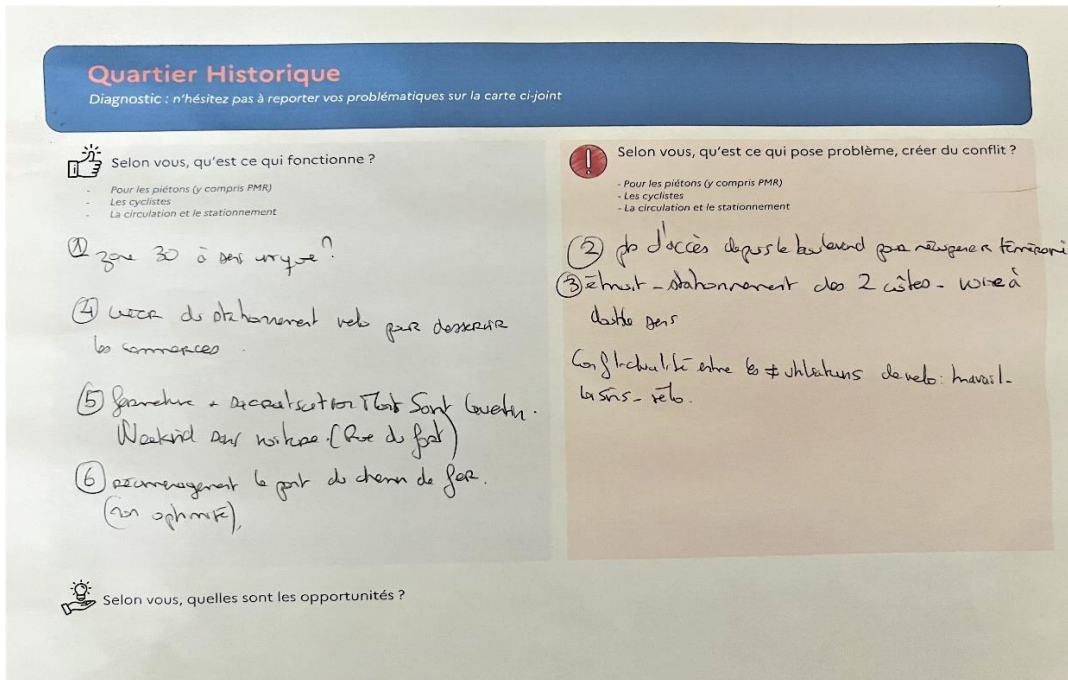
Identifier sur les 2 secteurs

- Ce qui fonctionne
- Ce qui pose problème/Les conflits existants
- Les opportunités

Pour :

- les piétons (y compris PMR)
- les cyclistes
- La circulation automobile / stationnement





Diagnostic partagé sur les points noirs, opportunités et lieux qui fonctionnent pour les différents usagers : piétons (y compris PMR, cyclistes, circulation automobile et stationnement), photo Cerema

Afin de donner quelques repères essentiels pour créer une voirie cyclable, des éléments de contexte ont été transmis à chaque groupe, issues de données des relevés radars de Longeville-lès-Metz :

- ▶ Le volume de trafic journalier ;
- ▶ La vitesse moyenne ;
- ▶ La V85<sup>2</sup> ;
- ▶ Le pic de vitesse enregistré ;
- ▶ L'accidentologie sur la période 2018-2022.

Pour aider à la construction des propositions d'aménagements de l'espace public ou du plan de circulation, les groupes de travail disposaient de 7 « grandes familles » d'outils avec quelques éléments de description à savoir :

- ▶ Les zones de circulation apaisées ;
- ▶ La modification du plan de circulation ;
- ▶ Les modérateurs de vitesse ;
- ▶ La réorganisation des stationnements ;
- ▶ La création d'aménagements cyclables ;
- ▶ La création de traversées sécuritaires piéton et vélo.

<sup>2</sup> V85 : la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des automobilistes



**Zones de Circulation Apaisées**



**Grands principes :**

- Apaiser les vitesses pour sécuriser les déplacements de tous et favoriser les modes actifs
- Créer un équilibre des pratiques et des activités locales avec la fonction circulatoire
- L'homogénéiser les vitesses pratiquées

**Modification du plan de circulation**



**Grands principes :**

- Promouvoir les modes actifs et la qualité de vie
- Réduire le trafic motorisé de transit et la vitesse automobile
- Mieux partager l'espace public

**Modérateurs de vitesse**



**Grands principes :**

- Implanter des aménagements de la voirie pour être en cohérence avec la vitesse imposée et la réduire
- Limiter le trafic de transit nuisant à la vie locale
- Sécuriser les déplacements des piétons

**Réorganiser les stationnements**



**Grands principes :**

- Réduire le stationnement sur voirie pour libérer de l'emprise public et favoriser les autres modes de déplacements
- Réorganiser le stationnement pour limiter son emprise
- Multiplier les poches de stationnement vélo (arceaux vélo, abrités)

**Aménagements cyclables**



**Grands principes :**

- Créer des aménagements cyclables sécurisés : bandes et pistes
- Déployer des doubles sens cyclable lors de la mise à sens unique de circulation voiture
- Perméabilité cyclable

**Traversées sécuritaires piéton & vélo**



**Grands principes :**

- Sécuriser les traversées lors des réinsertions
- Marquer les espaces pour une meilleure compréhension des usages aux abords des voiries

**Animation et sécurisation**



**Grands principes :**

- Sécuriser les abords des écoles
- Favoriser l'écomobilité scolaire
- Donner envie de s'approprier l'espace public
- Tester pour aménager durablement

Présentations des cartes « outils » pour la phase de propositions d'actions, Cerema

A l'issue de ces temps d'échanges, une restitution de chaque groupe s'est faite pour présenter les différentes propositions pour chacun des deux quartiers.



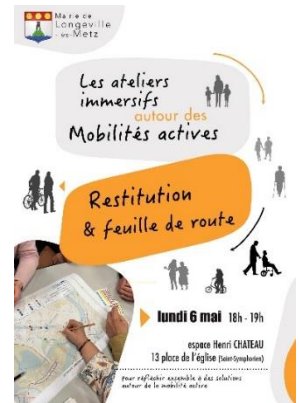
Photos de la séance de restitution des propositions, 25 mars, Cerema



## 2.5 Atelier de restitution et échanges autour des propositions

La restitution constitue une étape importante dans la réalisation d'une démarche participative. Il s'agit de la mise en lumière de la synthèse et du travail collaboratif de ces deux ateliers. Elle permet d'exposer aux participants la synthèse des actions proposées, tout en leur présentant une proposition de feuille de route sur l'apaisement et le rééquilibrage de l'espace public de Longeville-lès-Metz. Cette dernière constitue la base de la réflexion stratégique de la commune en matière d'apaisement de la voirie et de rééquilibrage de l'espace public. Elle permet également dans un second temps d'alimenter le processus de discussion avec l'Eurométropole, gestionnaire de voirie et Autorité Organisatrice de Mobilités (AOM).

Ainsi s'est tenue le 06 mai 2024, une dernière séance d'échanges et de synthèse, en regroupant une vingtaine de participants.



Invitation à la séance de restitution, Longeville-lès-Metz

### 2.5.1 Synthèse du diagnostic de l'atelier 2

Pour rappel, lors du second atelier, il a été proposé à chaque groupe d'identifier les lieux qui :

- ▶ fonctionnent ;
- ▶ posent problème ;
- ▶ où des opportunités sont en vue ;

à la fois pour les piétons (y compris PMR), les cyclistes et du point de vue de la circulation et du stationnement. Il a également été demandé de matérialiser par un code couleur ces éléments, puis de les transcrire sur papier.

	Ça fonctionne	Ça pose problème / Il y a des conflits	Des opportunités en vue
Piétons (dont PMR)	●	⊗	⊗
Cyclistes	●	⊗	⊗
Circulation /stationnement	●	⊗	⊗

Légende pour identifier les secteurs à enjeux, Cerema

Cette synthèse reprend les points saillants et régulièrement mentionnés par les différents groupes, permettant d'identifier les problématiques sur les deux quartiers de Longeville-lès-Metz.

#### 2.5.1.1 Quartier historique

Le quartier historique de Longeville-lès-Metz présente, selon les participants, de nombreux points positifs pour **les piétons** :

- ▶ Des rues de proximité, favorables majoritairement aux déplacements piétons ;
- ▶ La présence d'espaces verts, générateurs de flux piétons : parc, V50, côteaux, ...
- ▶ La mise en place de modérateurs de vitesses sur quelques sections.



A contrario, il a été régulièrement mentionné :

- ▶ L'étroitesse de certains trottoirs et les difficultés de déplacements pour les PMR pour accéder aux différents pôles générateurs de flux piétons ;
- ▶ L'absence de trottoirs sur la rampe d'accès au pont de Verdun, entraînant des situations à risque ;
- ▶ Des traversées piétonnes difficiles et peu sécurisées comme l'accès entre l'Eurovéloroute V50 et l'avenue de Gaulle.

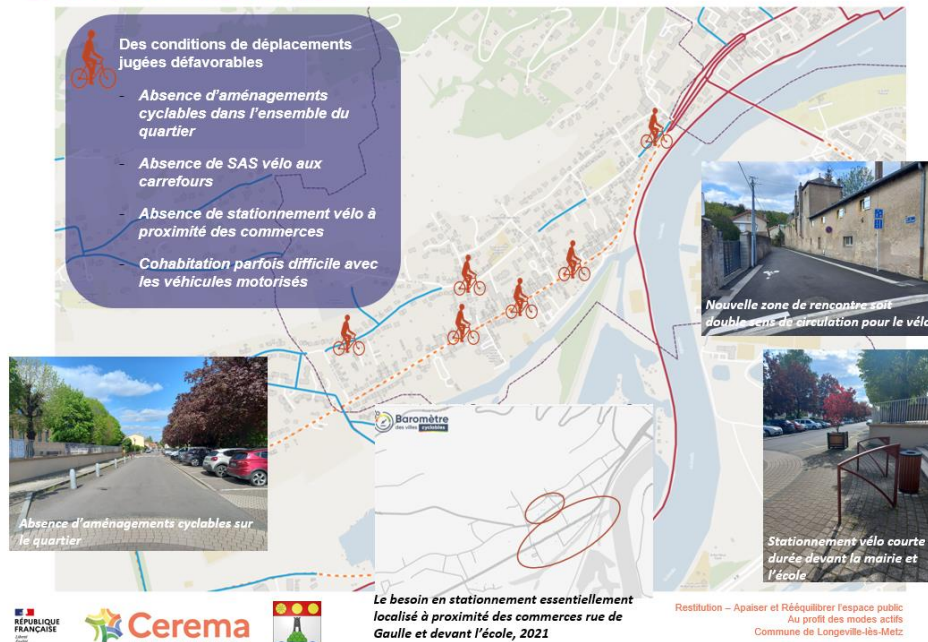


Sur ce même quartier, les conditions de déplacements **des cyclistes** ont été jugées, par tous les groupes, comme défavorables. Les éléments qui sont pointés sont notamment :

- ▶ Une absence totale d'aménagements cyclable ;
- ▶ Une absence de SAS vélo aux carrefours pour sécuriser les cyclistes ;
- ▶ Une absence de stationnement vélo à proximité des commerces et pôles générateurs ;
- ▶ Une cohabitation parfois difficile avec les véhicules motorisés.



## Quartier Historique - VELO

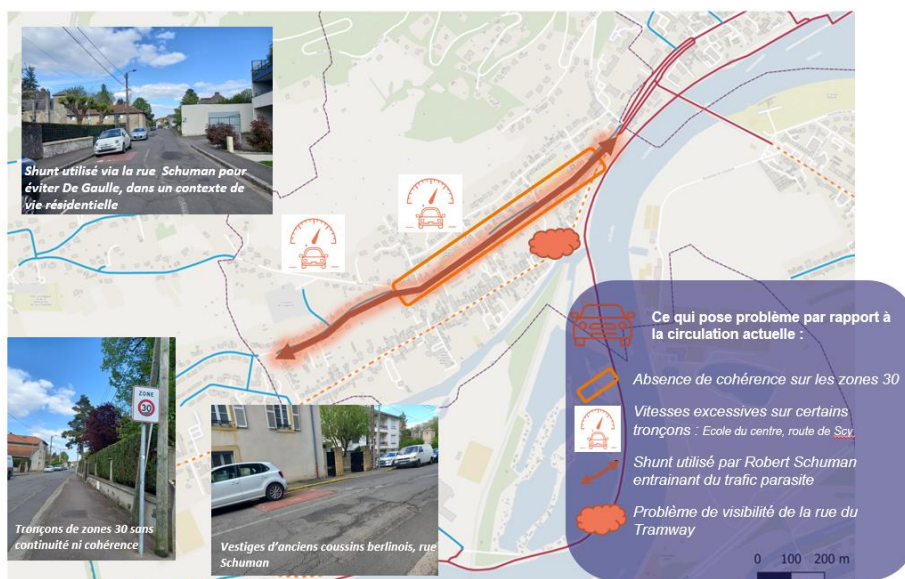


Extrait de la présentation de restitution du 06 mai, vélo quartier historique, Cerema

Sur la thématique du **stationnement**, la rue du Tramway a souvent été citée, avec un espace public dévolu à la voiture et son stationnement, où les places sont matérialisées des deux côtés de la rue, ne laissant que très peu de places pour les modes actifs.

Des masques à la visibilité dus au stationnement ont également été mentionnés, lors de certaines traversées de passages piétons, notamment aux abords de l'école primaire Auguste Migette, rue Robert Schuman. Enfin, plusieurs éléments problématiques liés à la circulation ont été évoqués sur ce quartier :

- ▶ Une absence de cohérence sur les zones 30 et limitation de vitesse, sans continuité au sein même d'une rue ;
- ▶ Un sentiment de vitesse excessive sur certains tronçons : devant l'école, rue Robert Schuman, route de Scy, ...
- ▶ Un retour des usagers indiquant un trafic de transit parasite sur la rue Robert Schuman, shunt de l'avenue du Général de Gaulle ;
- ▶ Un problème de visibilité et d'insertion en toute sécurité sur le carrefour rue du Tramway/Général de Gaulle.



Extrait de la présentation de restitution du 06 mai, circulation quartier historique, Cerema

### 2.5.1.2 Quartier Saint-Symphorien

Sur les conditions de déplacements **des piétons**, les recueils du quartier Saint-Symphorien sont plus hétéroclites : les nombreux espaces verts aménagés pour les piétons sont mentionnés comme des secteurs favorables à la marchabilité : tels que le parc du Grand Pâtural, la voie verte de la Promenade de la Goulotte, la présence de bancs square de la Liberté et enfin la traversée sécurisée de la Promenade du Site, limitée à 30 km/h avec la présence de coussins berlinois pour accéder au parc.

Dans le même temps, il est rapporté que ces espaces agréables peuvent être difficiles d'accès pour les piétons, notamment pour certaines Personnes à Mobilité Réduite (PMR) avec des étroitesse ou encombrement de trottoirs, à l'instar du square de la Liberté ou de certains tronçons du Boulevard Saint-Symphorien.

Longeant la sortie d'autoroute A31 et jouxtant la Promenade du Site, cette section, régulièrement empruntée par les piétons, manque d'éclairage et plusieurs conflits d'usage vélo/piéton ont été mentionnés dans les groupes de travail.

De nombreux espaces verts aménagés pour le piéton



Avec parfois quelques difficultés pour y parvenir ... notamment lorsqu'on est PMR



En termes de localisation, la problématique liée aux piétons s'est largement focalisée sur les deux artères principales du quartier :

- ▶ le Boulevard Saint-Symphorien, qui bénéficie d'un espace public large, avec des trottoirs confortables mais souvent ressenti comme « une route plutôt qu'une rue » malgré la présence d'arbres le long de l'artère : voitures très présentes visuellement, avec des effets de masque du stationnement et de nombreuses traversées piétonnes jugées dangereuses ;
- ▶ la rue Beau Rivage aux abords de l'école : des cheminements piétons jugés comme parfois peu sécurisés, où parents et enfant doivent slalomer entre les voitures aux heures d'affluence de sorties.

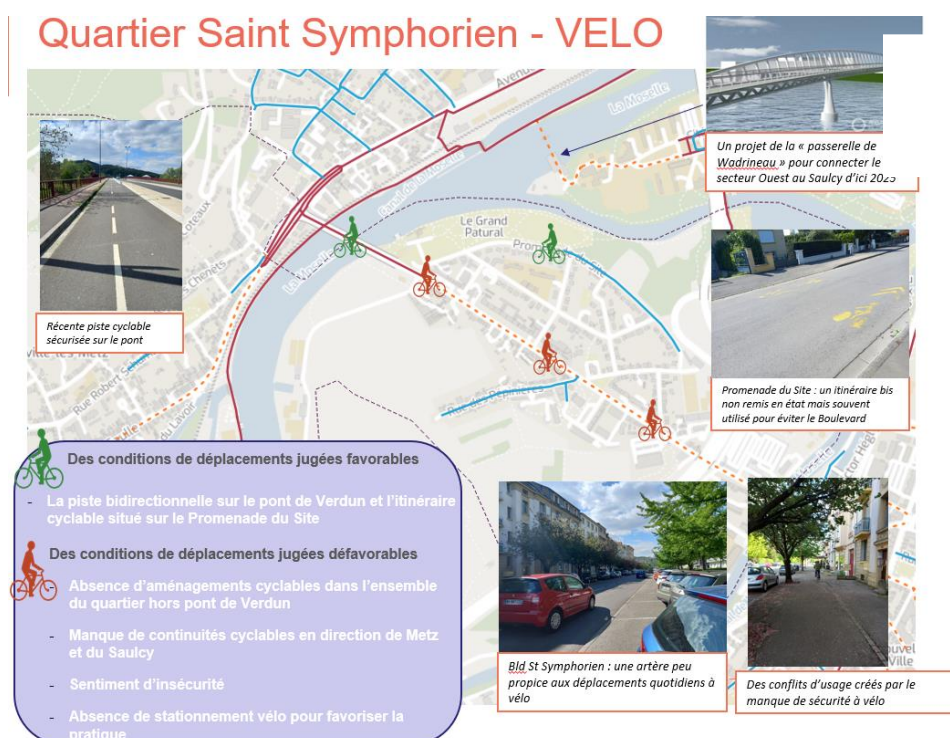


Le boulevard Saint-Symphorien, très confortable pour le piéton mais avec des conditions peu propices à la marche



Concernant les conditions de déplacements à **vélo**, plusieurs éléments ressortent :

- ▶ De façon positive, la récente piste bidirectionnelle sur le pont de Verdun reliant le quartier historique au quartier Saint-Symphorien (jusqu'à la voie verte) est l'aménagement phare et sécurisé. La continuité cyclable provisoire, matérialisée par des picto-vélos datant du Covid, est restée en l'état sans pérennisation de l'itinéraire mais plusieurs participants ont évoqué l'utilisation régulière des usagers pour éviter le Boulevard Saint-Symphorien ;
- ▶ A l'inverse, le reste du quartier a été qualifié comme peu propice aux déplacements cyclables, en particulier le boulevard, cité comme l'itinéraire le plus insécuritaire pour les cyclistes, doublé par l'organisation du stationnement en épi qui renforce le risque d'accidents. Plusieurs anecdotes ont, à ce titre, été racontées pour évoquer les conflits d'usages vélo/piéton créés par le manque de sécurité à vélo sur voirie. L'absence de stationnement vélo a également été noté ;
- ▶ Enfin, les participants ont mentionné le projet de la « passerelle de Wadrineau » comme future opportunité pour se connecter à Metz et à la cité universitaire du Saulcy dans un horizon à court terme (2025).



Extrait de la présentation de restitution du 06 mai, circulation quartier St-Symphorien, Cerema



Le sujet du **stationnement** a été assez central dans cette phase de diagnostic, notamment sur le boulevard Saint-Symphorien :

- ▶ Une surabondance de stationnement, créant un masque visuel devant les vitrines et donnant une image très routière et peu urbaine ;
- ▶ Une organisation en épi sur un côté du boulevard générant des situations dangereuses : manœuvre, visibilité, ...
- ▶ Des espaces consommateurs qui ne profitent pas à d'autres mobilités ou aménagements urbains.

La problématique du stationnement sur le boulevard a soulevé plusieurs questions de la part des participants, notamment la question du/des profils de personnes déposant leur véhicule : parking relais pour le dernier kilomètre en bus ou trottinette pour prolonger sur Metz, habitudes de certains habitants possédant des garages mais qui, par facilité, préfèrent stationner gratuitement leur voiture sur l'espace public et utiliser leur garage pour un autre usage (rangement notamment), ...

Dans les autres rues du quartier Saint-Symphorien, de nombreuses rues conservent du stationnement unilatéral semi-mensuel mais cela semblerait peu suivi par les habitants.



*Stationnement en épi, qui génère des situations accidentogènes, consommatrice d'emprise publique, avec quelle rotation?*



*Stationnement unilatéral semi-mensuel généralisé mais utilisé des 2 côtés pour l'ensemble du mois*



*Le stationnement : un effet masque sur l'espace public*

*Extrait de la présentation de restitution du 06 mai, stationnement St-Symphorien, Cerema*

Enfin, sur le thème de la circulation, plusieurs éléments ont été identifiés lors de l'atelier à savoir :

- ▶ Très peu de rues apaisées, avec des sections de rues limitées à 30 km/h sans cohérence ni continuité ;
- ▶ Un sentiment de prise de vitesses, notamment dans les rues de l'Horticulture et de la Promenade du Site ;
- ▶ Des difficultés de circulation sur le Boulevard Saint-Symphorien liées aux deux carrefours à feux successifs avec la rue de l'Horticulture et place de l'Eglise, ainsi qu'en sortie de supermarché Lidl.

### 2.5.1.3 Synthèse des deux quartiers

La reprise des éléments identifiés par les 4 groupes de travail ont permis d'avoir une vision d'ensemble des problématiques générales sur l'espace public en matière de mobilités.

De façon générale, les constatations qui ressortent des échanges sont :

- ▶ **Un sentiment de vitesse excessive et d'insécurité**, renforcé par des voiries à 50 km/h ou partiellement à 30 km/h sans cohérence générale ;
- ▶ **Du trafic de transit** incompatible avec les aménités urbaines locales ;
- ▶ Des **difficultés de déplacements pour les PMR** sur certaines rues ou d'accès à différents générateurs de flux piétons ;
- ▶ Une **absence d'aménagements cyclables** et de services pour favoriser la pratique cyclable ;
- ▶ Une réelle problématique autour du stationnement : sa place sur l'espace public, son organisation et ses impacts.

## 3 FEUILLE DE ROUTE ET PRIORISATIONS DES ACTIONS

Une fois le diagnostic établi et partagé, les participants se sont concentrés sur les pistes d'actions pertinentes à mettre en œuvre sur Longeville-lès-Metz, avec pour objectifs d'apaiser et de rééquilibrer l'espace public (cf. 2.4 Atelier participatif de mise en situation réelle).

Sur cette base, il a été proposé de poser les trois grands enjeux autour de l'espace public et du plan de circulation du Longeville-lès-Metz : **apaiser, partager et ré-organiser**.

### 3.1 Les enjeux prioritaires sur Longeville-lès-Metz et les pistes de réflexions

#### 3.1.1 Apaiser les rues

L'apaisement de la circulation regroupe un éventail de mesures visant généralement à réduire la vitesse ou le nombre des véhicules. Celles-ci permettent de parvenir à un partage plus équitable de la rue entre les différents usagers, en accordant une place accrue aux plus vulnérables : piétons, cyclistes, enfants, seniors, personnes à mobilité réduite, etc.

En travaillant sur différentes actions à l'échelle communale, d'un quartier ou d'une zone, les deux principaux objectifs de l'apaisement de la circulation sont :

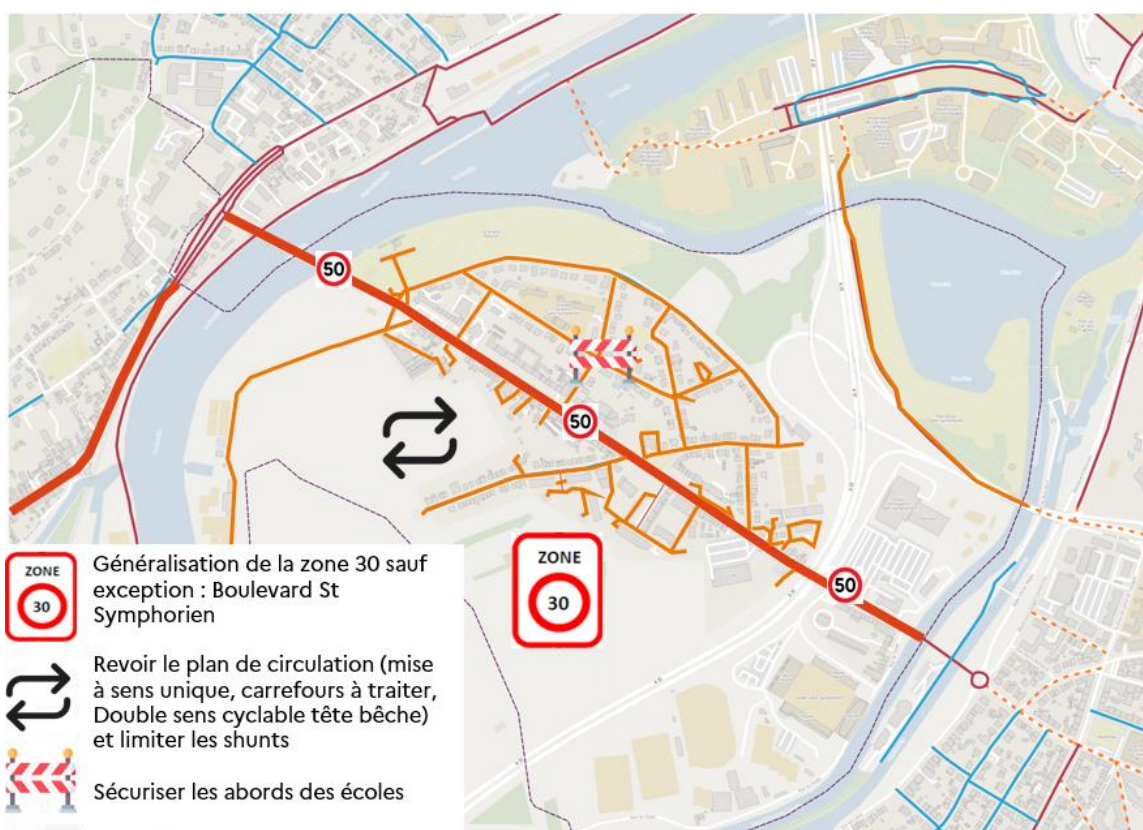
- ▶ **la sécurité** : réduction du risque d'accidents corporels en divisant par 10 le risque d'accident mortel pour un cycliste ou un piéton, avec une vitesse limitée à 30 km/h par rapport à 50 km/h ;
- ▶ **la convivialité** : limiter la pollution dont sonore, meilleur équilibre des modes et ainsi favoriser la vie de quartier et la sociabilisation des espaces avec davantage d'interactions et moins de circulation.

Cette nouvelle organisation des circulations nécessitera de choisir des axes par lesquels passera la circulation motorisée importante tout en dégagant d'autres espaces moins circulés.

Pour cela, il est proposé plusieurs stratégies et outils, qu'ils soient ponctuels pour répondre à un besoin spécifique ou de façon globale à l'échelle de la commune :

- ▶ Analyser la pertinence de **généraliser le 30 km/h** sur l'ensemble du ban communal de Longeville-lès-Metz sauf exceptions sur les deux voies principales que sont l'avenue du Général de Gaulle et le Boulevard Saint-Symphorien ;
- ▶ Revoir le plan de circulation des 2 quartiers pour **réorganiser les flux et mieux partager l'espace public et les sécuriser**. Cela nécessitera une hiérarchisation des voies urbaines : *voirie principale, rues de distribution, rues de desserte* avec des fonctions différentes ;
- ▶ Planter des **modérateurs de vitesse ou de dissuasion de trafic parasite** (chicanes, écluses, plateaux surélevés, priorité à droite, coussins berlinois, ...) en lien avec la généralisation de la zone 30 (la mise en place de la signalisation ne suffisant pas, il est nécessaire de réaliser des aménagements cohérents) ;
- ▶ Mener des **expérimentations de fermeture de rues /sections de rue** : Rue Schuman aux heures de sortie d'élèves, Mont St-Quentin certains week-ends, ...
- ▶ Développer des **outils d'animation et de sécurisation aux abords des écoles** : type Pedibus ;
- ▶ Créer des **traversées piétonnes et cyclables sécurisées**.





Apaiser les rues – schéma de principe des retours des propositions d’actions des participants à l’atelier 2 – quartiers de Longeville-lès-Metz



Exemples de mesures pour apaiser les voiries

### 3.1.2 Mieux partager l'espace public

Le second enjeu identifié lors des ateliers participatifs et ayant pour finalité le développement des modes actifs est le partage de l'espace public. Cela nécessite un changement de paradigme pour que l'ensemble des modes puissent bénéficier de conditions favorables.

Dans ce cadre, il s'avère nécessaire de mieux répartir les espaces motorisés et les espaces pour les cyclistes et les piétons.

#### 3.1.2.1 Les cyclistes

Afin de développer la pratique cyclable sur le territoire, les conditions de déplacement doivent être garanties et sécurisées.

Plusieurs typologies d'aménagements cyclables existent. Il convient de les sélectionner au regard de la vitesse pratiquée, du trafic des véhicules motorisés sur la voirie actuelle, ainsi que du niveau de service souhaité pour les cyclistes.

Ces aménagements cyclables peuvent être dédiés aux modes actifs, implantés sur un espace dédié de la voirie routière, ou mélangés à une circulation routière apaisée (sites mixtes).

Plusieurs solutions ont été identifiées :

**Limiter le trafic et apaiser les vitesses à 30 km/h** pour permettre la mixité vélo/véhicule motorisé sur les rues au trafic inférieur à 4 000 véhicules/ jour → renvoi à l'enjeu d'apaisement des vitesses 3.1.1.

**Créer des doubles sens cyclables** lors de la mise à sens unique à 30 km/h → renvoi à la proposition de modification du plan de circulation.

**Créer des aménagements cyclables sécurisés sur les axes structurants**, notamment le Boulevard St Symphorien, dans la continuité de celui réalisé sur le pont de Verdun et en direction de Metz. Cette dernière est à étudier de concert avec l'EuroMétropole de Metz, compétente en la matière. Ces réflexions permettront d'alimenter le schéma directeur cyclable, qui fera l'objet d'une prochaine révision. Ce projet nécessitera de facto un réaménagement complet du Boulevard et une **nouvelle répartition de l'espace public**, organisé par Longeville-lès-Metz

Cf : grille d'aide à la décision issue du guide du Cerema : [séparation ou mixité, les clés pour choisir « Rendre sa voirie cyclable »](#).

### 3.1.2.2 Les piétons

Comme pour les cyclistes, il est essentiel de remettre le piéton au cœur de l'espace public et de créer les conditions favorables à ses déplacements. Pour cela il s'avère nécessaire de :

**Limiter le trafic dans les rues résidentielles** → renvoi à l'apaisement des vitesses et la modification du plan de circulation

**Créer des espaces publics plus attractifs et récréatifs pour tous.** Cette notion renvoie à la place du piéton, notamment aux enfants et seniors mais plus largement à tous les publics, où l'objectif est de créer un sentiment de sécurité (cf. [fiches basées sur des retours d'expériences](#))

**Sécuriser les abords et chemin de l'école et des parcs** par le biais notamment d'[aménagement](#)s, d'écomobilité scolaire, qui peuvent être parfois temporaires ou transitoires ([design actif](#) et co-construits avec la population)

**D'améliorer la sécurité des piétons au niveau des traversées piétonnes.**

### 3.1.3 Réorganiser l'espace public

Le troisième enjeu ressorti lors des ateliers est une déclinaison de l'enjeu de ré-équilibrage de l'espace public, notamment dans l'organisation et **la place du stationnement** sur l'espace public.

En moyenne, une voiture reste stationnée pendant 97 % de sa durée de vie<sup>3</sup>. Dans une même considération, l'idée de se stationner chez soi et le plus proche de notre destination est devenue la norme. Consécutivement, l'occupation de l'espace public est considérée comme légitime mais pose tout de même de nombreux problèmes sur l'ensemble des secteurs sociaux, économiques ou environnementaux :

- ▶ Une occupation par une nappe de voitures (manque d'espaces publics qualitatifs attractifs) ;
- ▶ Un masque visuel aux vitrines des commerces ;
- ▶ Une barrière physique aux déplacements piétons ;
- ▶ Un empêchement de mise en accessibilité PMR de voiries ;
- ▶ Un empêchement de pouvoir créer des aménagements cyclables sécurisés ;
- ▶ Une minéralisation de l'espace public (ilots de chaleurs, nature en ville...).

L'accessibilité aux commerces a été un sujet de débat lors du second atelier, notamment pour le boulevard Saint-Symphorien et dans une moindre mesure sur l'avenue du Général de Gaulle, artères commerçantes et jouissant d'une forte offre en matière de stationnement. Une restructuration de l'offre actuelle peut d'ailleurs être source de création d'espaces publics plus attractifs et récréatifs, tout en **maintenant une accessibilité aux commerces en :**

- ▶ **Apaisant la voirie** pour créer un cadre propice à la déambulation avec une réduction de la pression de l'automobile (cf. Enjeu 1) ;
- ▶ **Améliorant la qualité de « l'expérience client »** avec des conditions d'achats plus agréables ;
- ▶ **En maintenant un accès facile aux commerces d'achats de courte durée** tout en maintenant aussi des solutions pour les résidents.

Au travers de la thématique du stationnement, l'enjeu est la recherche d'un cercle plus vertueux sur la « juste place » de la voiture, pour permettre le développement des autres modes, mais aussi la qualité des espaces piétons.

**Plusieurs objectifs sont d'ailleurs possibles, avec des niveaux d'ambition croissants :**

- ▶ • Optimiser l'utilisation de l'offre existante ;

<sup>3</sup> D'après EMC<sup>2</sup>, Cerema



- ▶ • Satisfaire prioritairement les besoins de certains usagers / arbitrer entre certains besoins ;
- ▶ • Favoriser un meilleur partage de l'espace public en réaménageant certains espaces de stationnement notamment pour développer des aménagements sécurisés et efficaces pour l'ensemble des modes en passant par une réorganisation du stationnement sur certaines rues : *rue du Tramway, Boulevard Saint Symphorien, ...*
- ▶ • Réduire l'offre de stationnement pour susciter un report modal : un objectif qui peut s'accompagner d'un développement de l'offre de stationnement à destination des modes qu'on veut favoriser (exemple du stationnement vélo).

**Ces différents objectifs peuvent être combinés et faire l'objet d'une stratégie globale à l'échelle du territoire.**

## 3.2 Hiérarchiser les actions selon les priorités

### 3.2.1 La mise à 30 km/h sur l'ensemble de la commune, sauf exceptions

En septembre 2022, on dénombrait plus de 28 villes centres d'agglomération ayant **généralisé le 30 km/h** et d'autres ont suivi depuis. La généralisation du 30 km/h est un axe prioritaire pour la commune de Longeville-lès-Metz pour répondre à l'enjeu d'apaisement des voiries et de l'impact sur les modes actifs. Cette action nécessite une réflexion globale sur le ban communal et une étude en tant que tel.

Ci-joint une synthèse des préconisations issues du rapport du Cerema [« Politique de généralisation du 30 km/h. Recommandations issues du retour d'expérience de cinq collectivités, 2023 »](#) pour généraliser le 30 km/h sauf exceptions :

- ▶ **Etablir un diagnostic précis** : afin de pouvoir connaître l'impact réel des mesures mises en place et ainsi communiquer sur celles-ci, il est pertinent d'avoir en sa possession quelques indicateurs et relevé des données en amont du processus de généralisation (relevés de vitesses, niveaux sonores, qualité de l'air, temps de parcours des trajets-types pour les véhicules motorisés, ...)
- ▶ **Adopter un portage politique volontariste et assumé** : l'abaissement de la vitesse maximale autorisée peut susciter un certain agacement des administrés. Une volonté clairement affichée par les élus, une communication s'appuyant sur des éléments factuels et une concertation maîtrisée sont autant d'outils qui permettront à la démarche d'aboutir sans blocage de la population.
- ▶ **Co-construire** : La généralisation du 30 km/h, bien qu'impulsée par l'exécutif local, gagnera à être co-construite avec des experts et des partenaires institutionnels clés (conseil départemental, communes voisines, préfecture, etc). Le collectif mis en place lors des ateliers participatifs, pourrait être une porte d'entrée intéressante en les associant sur les aménagements qu'ils souhaiteraient voir se réaliser lors de la généralisation du 30 km/h. Les discussions avec les communes limitrophes pourraient être pertinentes dans une vision globale de secteur.
- ▶ **Se projeter dans une démarche globale** : La ville à 30 s'inscrit dans une démarche globale d'apaisement de l'espace public. Cet apaisement se matérialise notamment par une réappropriation de la voie publique par les piétons et les cyclistes, et une réduction du niveau sonore ambiant. La réduction des vitesses pratiquées, induite par la généralisation du 30 km/h, contribue à ces deux objectifs.
- ▶ **Recenser et budgéter** : Afin d'assurer une généralisation du 30 km/h cohérente et maîtrisée, il convient de recenser et de budgéter un certain nombre d'aménagements pouvant accompagner le changement de réglementation et ainsi l'intégrer dans un plan pluriannuel d'investissement : double sens cyclable si voies à sens unique, signalisation, modérateurs de vitesse, ...
- ▶ **Communiquer au plus près de l'utilisateur et de manière régulière** : La communication auprès de tous les usagers gagnera à être conduite au plus près de l'utilisateur en amont, pendant, et en

aval de la généralisation. Elle doit permettre l'appropriation de la notion de Ville 30 par le plus grand nombre. Au-delà des modifications d'aménagements et potentiellement de modification de plan de circulation, il est également nécessaire de communiquer sur les raisons et objectifs.

- ▶ **Evaluer** : L'évaluation de la généralisation du 30 km/h présente deux principaux intérêts. Elle permet d'un côté d'appréhender l'efficacité de la mesure et d'un autre de nourrir la communication auprès des usagers.

Ce type d'étude peut être réalisée directement par les services techniques d'une collectivité, par un bureau d'études spécialisé, ou une agence d'urbanisme. Sur un accompagnement technique pointue, il ne faut pas hésiter à faire appel au Cerema. Cette étude doit se faire de concert avec la modification du plan de circulation.

Pour en savoir plus, se référer :

- Au rapport du Cerema sur [la politique de généralisation du 30 km/h](#)
- A la série de 13 [fiches sur les zones de circulation apaisée téléchargeables](#) gratuitement

### 3.2.2 La modification du plan de circulation

Revoir son plan de circulation en faveur des modes actifs permet à la fois de faciliter les déplacements à pied et à vélo, mais aussi d'améliorer la qualité de vie. En supprimant notamment le trafic de transit dans certaines rues, on diminue les nuisances sonores, de la congestion, de la pollution, des risques d'accidents. En d'autres termes, l'idée est de dissuader les automobilistes qui ont tendance à utiliser « les petites rues » comme des raccourcis, pour couper et ne pas à avoir à utiliser les axes les plus chargés. Cela se fait souvent au détriment des riverains de ces rues, victimes de différentes nuisances.

Il s'agit de repenser le partage de l'espace public sur certaines voiries pour diversifier les modes de déplacement. L'emprise laissée à la voiture est réduite en laissant davantage de place aux modes actifs et à la vie de quartier : la mise en sens unique pour la circulation motorisée permet par exemple de réaffecter une voie à une piste cyclable ou à un élargissement de trottoir.

En amont de cette modification, il sera essentiel pour Longeville-lès-Metz :

- ▶ **D'établir un état des lieux** via des comptages, des relevés de vitesses, des temps de parcours type, ...
- ▶ **De hiérarchiser le réseau viaire** en cherchant à fluidifier le trafic plus capacitaire sur les deux principales voiries que sont le Boulevard Saint-Symphorien et l'avenue du Général de Gaulle, puis de favoriser, pour les autres voies secondaires ou de desserte, un trafic plus faible qui facilite les déplacements à pied et à vélo en conciliant les fonctions dans les quartiers résidentiels ;
- ▶ **D'intégrer les habitants et les usagers** dans la réflexion, afin de recueillir les besoins et aussi de sensibiliser sur les rues apaisées, qui modifient les habitudes.

Avant la pérennisation d'un nouveau plan de circulation, il est possible de tester les projets grâce à des aménagements temporaires.

Cette étude complète celle concernant la généralisation du 30 km/h. Les deux études étant étroitement liées, elles pourraient être groupées au sein d'une étude globale de circulation.

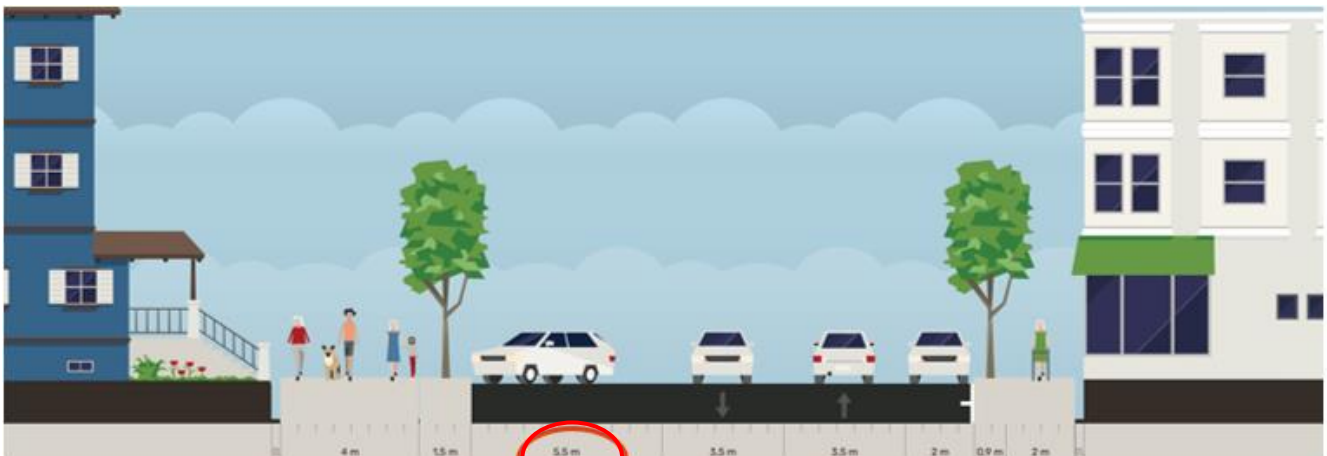
### 3.2.3 La réflexion sur une politique générale autour du stationnement

#### 3.2.3.1 Réorganiser pour développer les pratiques cyclables et piétonnes

Le stationnement est un levier d'action fort pour rééquilibrer la place de chaque mode sur l'espace public et adapter la voirie aux mobilités décarbonées en permettant de développer des aménagements sécurisés et efficaces notamment pour le piéton et le vélo. Il permet également de mieux prendre en compte les besoins spécifiques de mobilité de certaines catégories d'usagers qui sont par ailleurs les plus vulnérables (PMR, enfants, seniors).

Pour exemple, voici le profil en travers du Boulevard Saint-Symphorien actuel :

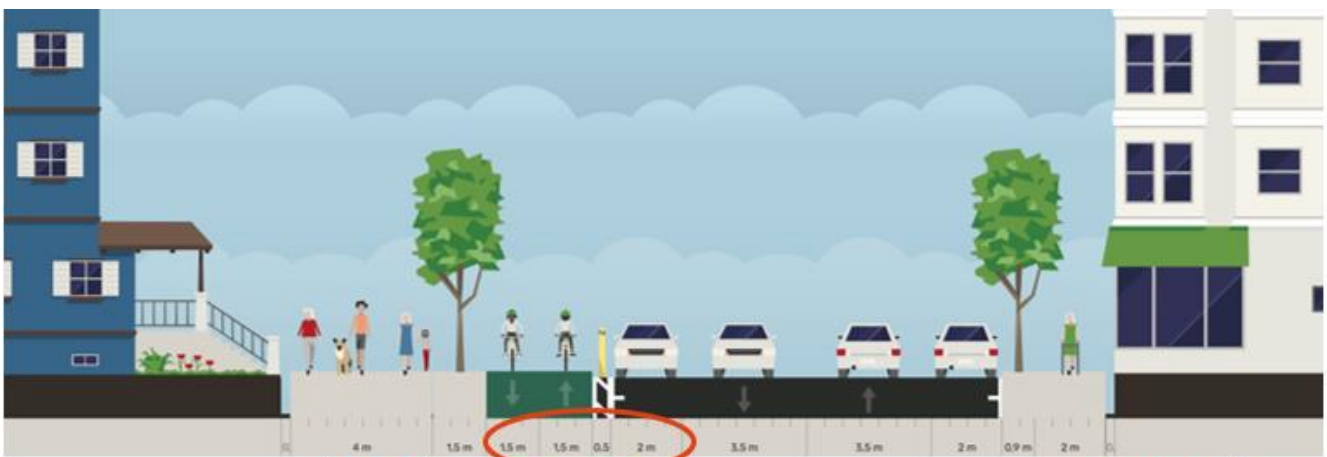
- ▶ Une place dévolue à la voiture et son stationnement ;
- ▶ Une absence d'aménagements cyclables ;
- ▶ Une organisation du stationnement non recommandée, à savoir en épi, entraînant des manœuvres et peu de co-visibilité avec d'autres usagers présents sur la voirie ;
- ▶ Une emprise de 5,5m pour un côté de stationnement, créant un masque visuel et une artère au caractère très routier.



Profil en travers actuel de l'avenue Saint-Symphorien, Street Mix, Cerema

En réorganisant le stationnement en épi actuel par un stationnement en créneau, il serait possible sans grande contrainte, de :

- Conserver le stationnement de part et d'autre de l'avenue ;
- Créer un aménagement cyclable bidirectionnel sécurisé.



Profil en travers projeté de l'avenue Saint-Symphorien, Street Mix, Cerema

### 3.2.3.2 Mieux comprendre pour mieux agir

L'appréhension de la question du stationnement à Longeville-lès-Metz nécessite l'établissement d'un diagnostic quantitatif et qualitatif afin de développer une connaissance plus fine du périmètre et établir des propositions cohérentes.

Dans un projet autour du stationnement, l'étape de comptage est primordiale afin de pouvoir évaluer les problématiques qui se posent en mesurant les places disponibles, les périodes et taux de rotation des places ou encore de savoir quelles zones sont sous pression.

Le sujet du stationnement étant toujours très animé dans les débats, comme cela a été le cas lors de la restitution des ateliers, il est indispensable de connaître l'offre actuelle et de pouvoir la qualifier par des éléments factuels.

Le diagnostic quantitatif n'étant pas suffisant car il n'est orienté que sur la demande de stationnement, il sera essentiel de pouvoir le compléter par un diagnostic qualitatif et répondre aux questions suivantes : les places privées sont-elles achetées ? louées ? si non pourquoi ? sont-elles détournées d'autres usages ? est-ce uniquement lié à des problèmes de comportement des usagers ? y a-t-il des places libres ailleurs et y a-t-il d'autres besoins comme les recharges électriques, les vélos, ...

Ces différents regards vont ainsi permettre de porter un regard actuel et vérifié sur le stationnement au sein de la commune afin d'évaluer les leviers d'actions et les zones qui nécessitent le plus d'être réaménagées. Cela permettra également de pouvoir alimenter les débats avec les usagers, habitants et commerçants grâce à un diagnostic objectif.

A ce titre, voici les principales recommandations pour mettre en place une stratégie autour du stationnement :

- Bien connaître son offre (offres / demandes), caractériser les zones à conflits d'usages (zones où il faudra mieux réguler)
- Avoir un diagnostic quantitatif ET qualitatif (impact du stationnement sur les autres enjeux de la ville)
- Diversifier l'offre (places à durée très limitée, places à abonnements, vélos, livraisons, bornes recharge électrique...)
- Identifier les places gênantes, les espaces publics sous qualifiés par le stationnement ou à bonifier
- Tenir compte de la typologie des usagers dans les actions envisagées (acceptabilité de l'éloignement de l'offre, régulation de durée ou mise en place d'une tarification)
- Libérer la voirie en créant des parkings (arbitrer la stratégie foncière de la commune)
- Acculturer à d'autres usages de la place de stationnement par l'urbanisme tactique (parking Day par exemple)

Pour en savoir plus, se référer aux nombreuses publications nationales du Cerema, téléchargeables gratuitement sur son site :

[Boîte à outils du stationnement sur l'espace public](#)

[Guide méthodologique sur les enquêtes](#)

Fiches pratiques « une voirie pour Tous »

Etudes nationales spécifiques

Exemples d'études locales : diagnostic flash par réalisation d'enquêtes en interne, accompagnement de la commune, par une [convention citoyenne](#), pour arbitrer le choix de passage au stationnement payant, [optimiser l'offre existante](#)

### 3.2.3.3 Programmer dès à présent la neutralisation de places de stationnement en amont des passages piétons

Dans la poursuite de la démarche « **Code de la rue** » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du **plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)**, ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015.

En conséquence, **il n'est plus possible de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées.** De plus, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés **au plus tard le 31 décembre 2026.**

Outre la réglementation la distance réglementaire de 5 m à l'amont d'un passage piéton n'est pas toujours suffisante pour assurer la co-visibilité entre les piétons en situation de traversée et les conducteurs de véhicules. Celle-ci varie selon la nature de la voie.

Ainsi, en se fondant sur les règles de calculs du cône de visibilité, les recommandations du Cerema sont les suivantes :

- ▶ Pour une rue limitée à 30 km/h, une neutralisation de 5 m peut suffire pour permettre une traversée sécurisée à partir d'une avancée de trottoir ;
- ▶ Dans le cas de rues à 50 km/h avec des passages piétons aménagés avec avancée de trottoir, une neutralisation variant entre 7 et 10 m est préconisée, selon les configurations de la rue pour assurer une bonne co-visibilité entre conducteur et piéton.

**Identifier sans tarder les aménagements du stationnement de la ville qui seront impactés par les différentes échéances réglementaires, arbitrer et programmer les adaptations à effectuer.**



## 4 SYNTHÈSE

La commune de Longeville-lès-Metz souhaite réinterroger l'organisation des mobilités sur son territoire et mener une réflexion globale autour des modes actifs.

Dans ce cadre, elle a missionné le Cerema pour l'accompagner dans la définition d'une stratégie de développement des modes actifs.

Ainsi, le Cerema a piloté et animé 3 temps d'échanges et de travail avec un ensemble varié d'utilisateurs et d'habitants :

- ▶ **Un atelier immersif** portant sur un plan de circulation fictif : élaboré selon la méthode établie par l'ADMA, le Cerema et le CVTCM. Cet atelier met les participants en situation de participation active. A l'issue de celui-ci, ils ont pu disposer d'une vision élargie des enjeux et outils du plan de circulation ;
- ▶ **Un atelier spécifique sur les enjeux de mobilités actives de Longeville-lès-Metz.** Conçu sur mesure pour le territoire, cela a permis de partager un diagnostic commun sur les problématiques de circulation et de partage de l'espace public et d'identifier les premières actions à mettre en place, en lien notamment avec les outils présentés lors du premier atelier ;
- ▶ **Un atelier de restitution** pour exposer au collectif les résultats de leurs analyses et propositions, socle de la feuille de route pour la commune.

Cette **mise en pratique**, a permis de mobiliser des méthodes participatives de rencontres et d'échanges. Cette animation a conduit les participants à questionner l'actuel plan de circulation et de façon générale l'organisation de l'espace public de Longeville-lès-Metz. Ce travail, a fait émerger de nombreuses pistes de réflexions quant au travail à mener sur le plan de circulation, pour favoriser les modes actifs : secteurs à apaiser prioritairement, solutions d'aménagement, etc.

Le **développement des zones de circulation apaisée** est un enjeu prioritaire pour favoriser les modes actifs. Il sera le résultat d'un processus de réflexion à l'échelle de la commune sur l'organisation de la circulation. Cette réflexion prend ses bases sur un diagnostic des espaces de circulation. Elle conduit à une hiérarchisation du réseau et à la création d'un plan de modération des vitesses, véritable plan support de développement des zones de circulation apaisée.

En complément de cette ambition forte, il sera nécessaire de questionner l'actuel partage de l'espace public, en cherchant une **répartition plus équilibrée de l'espace des modes de déplacements**. Cela passera par une place plus forte pour le piéton et le vélo. Un panel important d'outils existe comme présenté en atelier. Certains pourront faire l'objet de discussions avec les autorités compétentes (voirie notamment), d'autres pourront être testés avant d'être pérennisés et nombreux sont ceux qui seront une déclinaison des mesures mises en œuvre pour apaiser les vitesses.

Cette problématique renvoie naturellement à celle de la réorganisation de l'espace public. **Repenser la place du stationnement** pour un espace public réapproprié est indispensable pour que chacun des usages puissent trouver sa place. Cela passe par une réflexion globale du stationnement et donc à sa connaissance pour créer une réelle stratégie transversale avec l'ensemble des usages sur l'espace public.

En plus des nombreux débats qui ont animé ces ateliers, ces derniers ont offert des moments de sensibilisation et ont permis la formation d'un collectif. Ce collectif a bénéficié d'une montée en compétences sur les enjeux du partage de l'espace public, favorisant ainsi les modes de déplacement actifs.

La présente feuille de route proposée par le Cerema pourra servir de support aux échanges internes à la municipalité et aux échanges avec l'Eurométropole de Metz.



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

CEREMA

Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex -

Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30 – [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)