

ORGANISATION D'UNE  
SORTIE VÉLO :

DE LA  
**ÉVALUATION  
CYCLABILITÉ DE  
L'HYPERCENTRE  
MESSIN**

#espacespublics | décembre 2022

# CONTEXTE

Dans le cadre de la démarche « Opération de redynamisation territoriale » (ORT) de Metz et de l'**élaboration de son « Plan Guide des espaces publics »**, l'AGURAM a été missionnée par l'Eurométropole de Metz pour travailler sur le diagnostic des **usages des espaces publics**.

# OBJECTIFS

Afin d'**évaluer les conditions de déplacements à vélo**, et notamment la **qualité de l'accès à l'hypercentre messin**, l'AGURAM a organisé une **sortie à vélo avec différents profils de cyclistes**.

Cette sortie a eu pour objectifs :

- ◇ **de recueillir les avis et d'évaluer le ressenti de différents profils d'utilisateurs à vélo** (novices / expérimentés ; adultes / enfants ; homme / femme) ;
- ◇ **d'expérimenter des sections de voirie aux aménagements hétérogènes** (site propre, zones apaisées, absence d'aménagements).

# MÉTHODOLOGIE

Une **approche qualitative de la cyclabilité** a été proposée aux 19 personnes ayant participé à cette demi-journée.

## DÉFINITION DE LA CYCLABILITÉ

Le terme de « cyclabilité » renvoie aux domaines de l'aménagement de l'espace public et de l'urbanisme, spécifiquement sur les questions de transports et mobilité.

La définition officielle, inscrite au Journal officiel du 06/07/2017 par la Délégation générale à la langue française et aux langues de France (FranceTerme) du ministère de la Culture, est la suivante :

« **Qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo** ».

2 groupes de 9 – 10 personnes, animés respectivement par 2 chargés de mission mobilité de l'AGURAM, ont été constitués, chacun en présence :

- ◇ d'un.e élu.e et de plusieurs **technicien.e.s des services mobilité et environnement de l'Eurométropole et de la Ville de Metz** ;
- ◇ de 2 élu.e.s **représentant.es du Conseil municipal des enfants de la Ville de Metz**, avec des accompagnantes du service Démocratie active ;
- ◇ de 2 **représentant.e.s de la société civile et de l'association « Metz à Vélo »** ;
- ◇ d'un.e **représentant.e** des services (hors mobilité) de l'AGURAM.

Pour chaque section analysée, les participant.e.s étaient invité.e.s à :

- ◇ choisir une réponse unique parmi 3 suggestions de réponse (Oui / Partiellement / Non) à **6 questions** portant sur les thèmes de la **sécurité, l'efficacité, la rapidité, la capacité, la signalétique et le stationnement à vélo** ;
- ◇ indiquer ce **qu'ils ont aimé / pas aimé** sur ce parcours ;
- ◇ proposer des **pistes d'améliorations**.

Chaque **questionnaire** (1 page par section) a été rempli par l'ensemble des participant.e.s après avoir parcouru en groupe, la section à vélo, et après plusieurs temps d'échanges collectifs.

# DÉROULÉ DE LA SORTIE

Le rendez-vous a été donné à l'ensemble des participant.e.s à 10h15 sur le parvis Charles de Gaulle, devant la gare de Metz.

Chaque participant.e était chargé.e de venir avec son vélo, un antivol, un casque (pour les enfants), de l'eau et un stylo.

Les groupes ont été constitués la veille de la journée. Les itinéraires totaux n'excédaient pas 7 kilomètres.

- ◇ 10h15 – 10h30 : présentation des objectifs, du parcours de la sortie, de la méthode d'analyse retenue et des consignes pour se déplacer en toute sécurité
- ◇ 10h30 – 11h : départ collectif pour expérimenter la méthode sur une section test, du parvis Charles de Gaulle au Centre Pompidou-Metz
- ◇ 11h – 12h45 : départ distinct des 2 groupes pour analyser respectivement 3 sections différentes :
- ◇ groupe A :
  - section A1 : parvis Charles De Gaulle – place de la République
  - section A2 : place de la République – Place Mandela
  - section A3 : Place Mandela – place d'Armes
- ◇ groupe B :
  - section B1 : parvis Charles De Gaulle – porte des Allemands – place Mazelle
  - section B2 : place Mazelle – place des Paraiges – porte des Allemands
  - section B3 : porte des Allemands – En Fournirue – place d'Armes
- ◇ 12h45 – 13h : regroupement place d'Armes et partage des échanges entre les 2 groupes. Remerciements.
- ◇ 13h – 14h : moment de convivialité avec l'ensemble des participant.e.s place Saint-Louis

Échanges du groupe A, place Mondon



# SYNTHÈSE DES ÉCHANGES PAR SECTION

L'objectif étant d'analyser les conditions de déplacements à vélo pour rejoindre l'hypercentre messin, le choix des sections s'est porté sur des **axes stratégiques d'accès ou de contournement du plateau piétonnier**.

7 sections ont été retenues, au regard du temps imparti :

- **Section test A0 :**

Cette section permet de relier 2 importants pôles générateurs de trafic, à savoir la gare de Metz, depuis le parvis Charles de Gaulle, et le Centre Pompidou Metz, épicerie de la nouvelle zone d'activités de l'Amphithéâtre.

Le passage de l'Amphithéâtre (sous le pont ferroviaire) assure la jonction stratégique entre le centre-ville messin et le nouveau quartier.

- **Section A1 :**

Du parvis Charles de Gaulle devant la gare, à la place de la République, en passant par la place Mondon sur l'avenue Foch, cette section constitue l'un des axes majeurs pour relier l'hypercentre messin à la gare. Ces 2 pôles représentent des portes d'entrées stratégiques vers le centre-ville, notamment pour les usagers des transports collectifs.

- **Section A2 :**

Reliant la place de la République à l'île du Saulcy, où se situe l'Université de Lorraine, cet itinéraire est également stratégique pour contourner par le sud-ouest le plateau piétonnier. Le Moyen-Pont permet de franchir la Moselle et de relier le sud du quartier des Îles au centre.

- **Section A3 :**

De l'île du Saulcy à la place d'Armes, entourée de la Cathédrale de Metz et de l'Hôtel de ville, il s'agit de l'axe principal pour traverser l'hypercentre messin, d'ouest en est (via En Fournirue), en contournant l'actuel plateau piétonnier.

- **Section B1 :**

Partant du parvis Charles de Gaulle de la gare, à la place Mazelle, en passant par la porte des Allemands, cette section emprunte la ceinture périphérique des boulevards (Jean XVIII et Maginot), ring stratégique pour contourner l'hypercentre messin.

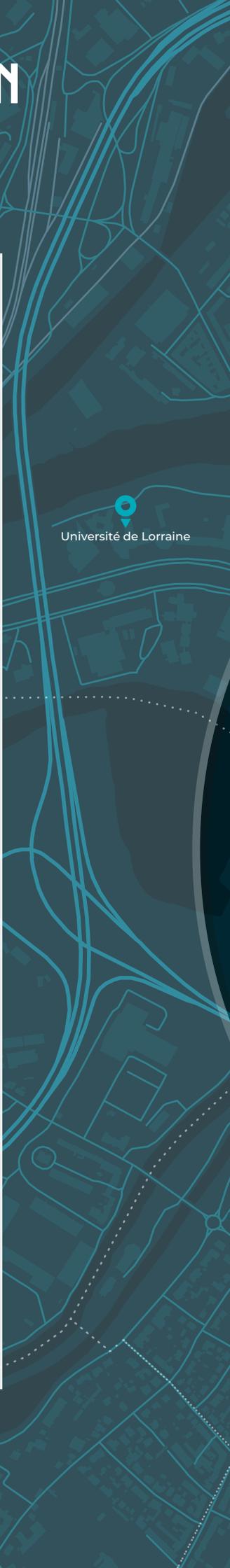
- **Section B2 :**

Cet itinéraire a été pensé pour rejoindre la Fournirue et le centre commercial Saint-Jacques depuis les quartiers est (Queuleu) par la place Mazelle. Il emprunte notamment la rue Haute-Seille, qui marque la coupure entre le quartier historique d'Outre-Seille, enclavé, et l'hypercentre messin.

La rue des Allemands assure quant à elle la jonction directe ouest-est entre le centre-ville et la porte des Allemands (haut-lieu touristique).

- **Section B3 :**

Cet axe, de la Porte des Allemands à la place d'Armes, permet de relier d'est en ouest l'hypercentre piétonnier au quartier de Bellecroix, en traversant le secteur d'Outre-Seille. Il emprunte la Fournirue qui était en phase d'expérimentation de piétonnisation lors de la sortie.



Université de Lorraine

0 500 m



**Section A3**

**Section B3**

**Section B2**

**Section A2**

**Section B1**

**Section A1**

**Section A0**

Temple de Garnison

Opéra-Théâtre

Pl. de la Comédie

Pl. de la Préfecture

Musée de la Cour d'Or

Temple Neuf

Cathédrale

Pl. St-Jacques

Centre commercial Saint-Jacques

Hypercentre

Parc de l'Esplanade

Place de la République

Arsenal

Pl. Coislin

Pl. Mazella

Pl. St-Thiebault

Porte des Allemands

Hôpital Legouest

Gare

Metz Congrès Robert Schuman

Centre Pompidou Metz

Les Arènes

Plan d'eau

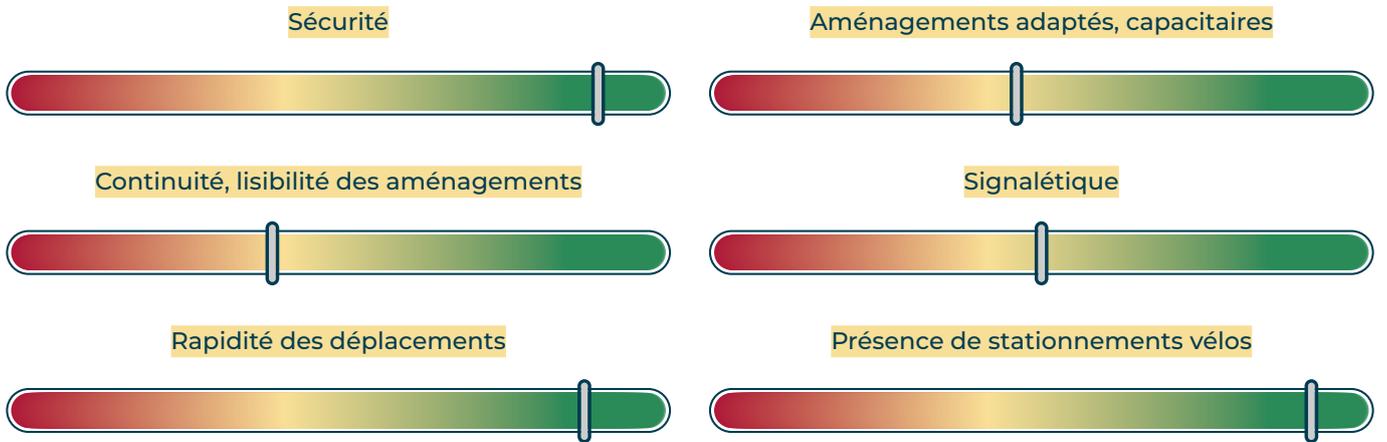
La Moselle

La Seille

# SECTION TEST A0

## PARVIS CHARLES DE GAULLE - CENTRE POMPIDOU

Baromètre du ressenti à vélo : .....



CE QU'ON A AIMÉ	CE QU'ON A PAS AIMÉ	ET DEMAIN ?
<ul style="list-style-type: none"><li>◇ Piste cyclable (passage de l'Amphithéâtre)</li><li>◇ Aménagement séparé des voitures</li><li>◇ Revêtement de qualité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ Manque de visibilité / lisibilité / signalétique au droit de la gare</li><li>◇ Pavés</li><li>◇ Largeur de la piste bidirectionnelle</li><li>◇ Aménagement peu direct (priorité donnée à la voiture vers l'arrêt Pompidou)</li><li>◇ Stationnement sauvage</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ Améliorer la visibilité des aménagements et la signalétique directionnelle</li><li>◇ Renforcer la séparation piétons / cycles</li><li>◇ Accroître l'offre de stationnement vélo protégé en gare</li><li>◇ Rendre plus direct la continuité passage de l'Amphithéâtre – parvis des Droits de l'Homme</li></ul>



### QUE RETENIR ?

Globalement, les 19 participants se sont **sentis en sécurité** et ont jugé le **stationnement aisé**.

Ils ont quasiment tous plébiscité **la piste cyclable sous le passage de l'amphithéâtre** du fait de la séparation avec la circulation générale et le site propre METTIS.

En revanche, les **problèmes de repérage sur le parvis Charles de Gaulle et la présence de pavés** rendent la pratique cyclable peu aisée.

Côté Centre Pompidou-Metz, le **détour imposé par la traversée au droit de l'arrêt Mettis**, avec des rayons de courbures quasiment à angle droit, **rend peu agréable et rapide** le déplacement à vélo.

Les participants souhaiteraient **améliorer la visibilité des aménagements**, renforcer la **signalétique verticale**, accroître l'**offre de stationnement en gare**, améliorer la **linéarité des aménagements cyclables** afin qu'ils soient **plus directs**.



**1** Parvis Charles De Gaulle



**2** Parvis Charles De Gaulle



**3** Passage de l'Amphithéâtre

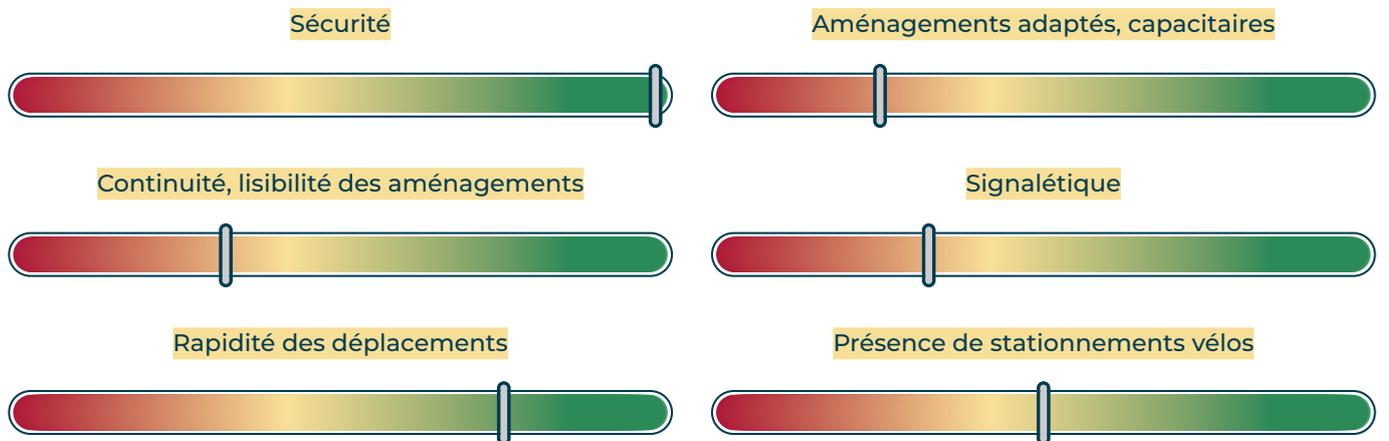


**4** Passage/Avenue de l'Amphithéâtre

# SECTION A1

## PARVIS CHARLES DE GAULLE - PLACE DE LA RÉPUBLIQUE

Baromètre du ressenti à vélo : .....



### CE QU'ON A AIMÉ

- ◇ Pistes cyclables matérialisées (square Mangin, avenue Schuman)
- ◇ Aménagements dédiés séparés des voitures
- ◇ Ombre



### CE QU'ON A PAS AIMÉ

- ◇ Repérage place de la République
- ◇ Absence de repérage horizontale et de signalétique verticale (Gare, Gambetta, avenue Schuman)
- ◇ Discontinuités des aménagements (porte Serpenoise, rue Gambetta)
- ◇ Intersection au droit de la rue Serpenoise



### ET DEMAIN ?

- ◇ Améliorer la visibilité des aménagements et la signalétique directionnelle
- ◇ Créer des pistes cyclables séparées et continues (avenue Foch)



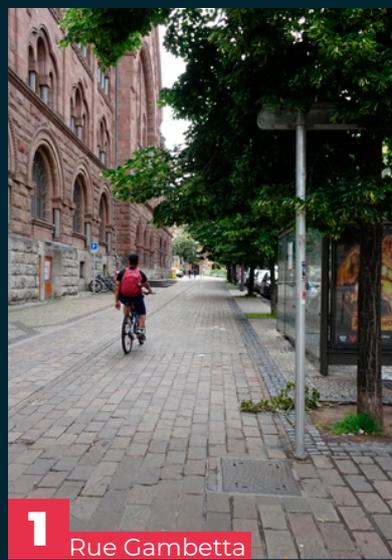
### QUE RETENIR ?

Les 9 répondants du groupe A se sont **sentis en sécurité** sur cet itinéraire. Les pistes **cyclables matérialisées et séparées** du trafic automobile ont été **appréciées**.

En revanche, nombre d'entre eux se sont posé la question sur le caractère unidirectionnel ou bidirectionnel des pistes avenue Robert Schuman. L'**absence de signalétique et la difficulté de repérage avec les piétons** sur certains aménagements ont également été **déplorées** (rue Gambetta).

Pour ces raisons les **aménagements ont été jugés discontinus, peu adaptés et peu visibles**.

Les participants souhaiteraient **améliorer la visibilité des aménagements cyclables, notamment place de la République**, disposer **d'aménagements cyclables continus et séparés** du trafic automobile, des transports en communs et des piétons et **renforcer la signalétique verticale**.



**1** Rue Gambetta



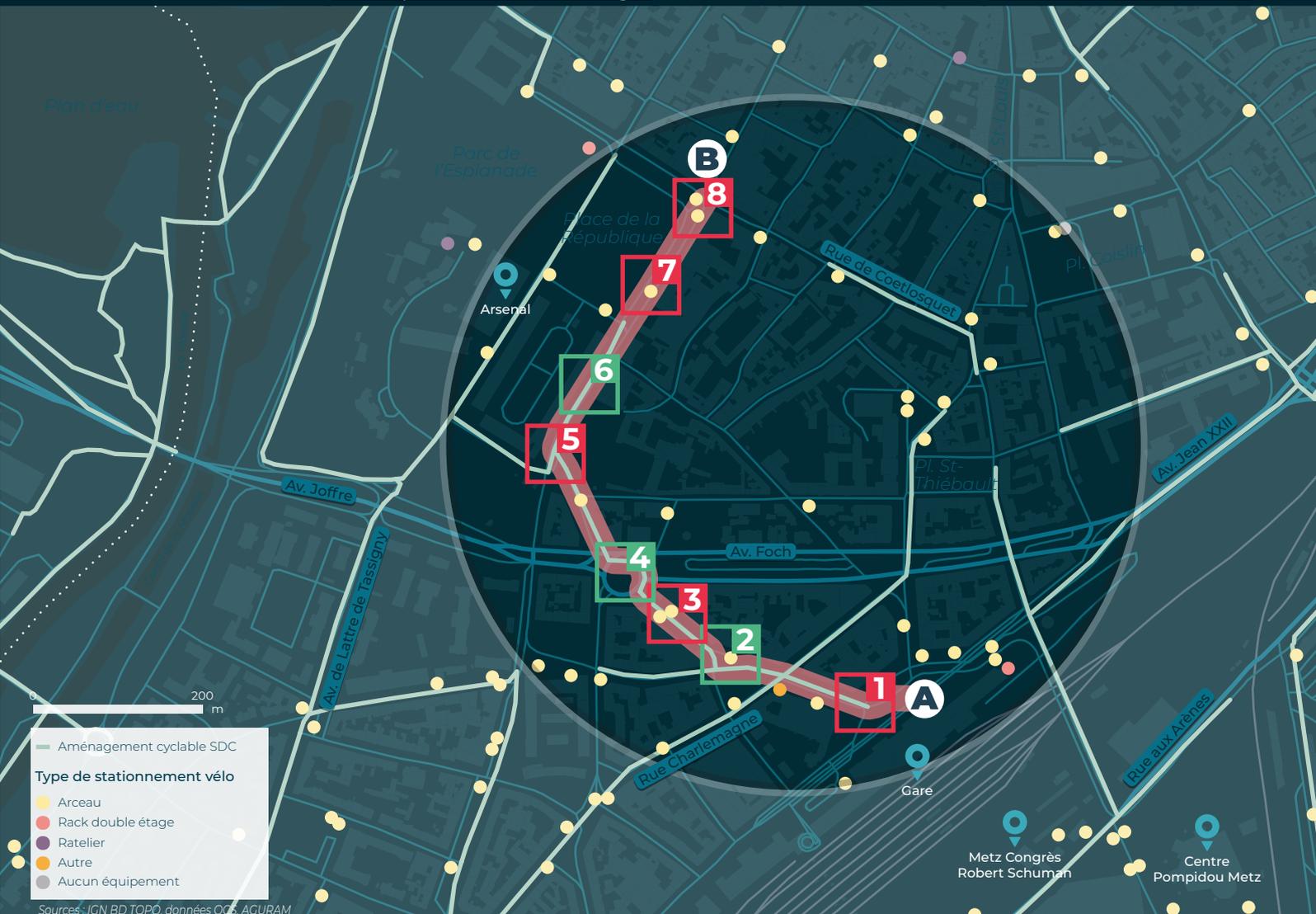
**2** Square du Général Mangin



**3** Rue Gambetta



**4** Avenue Foch/Square Mondon



**5** Avenue Robert Schuman



**6** Avenue Robert Schuman/Rue Harelle



**7** Place de la République

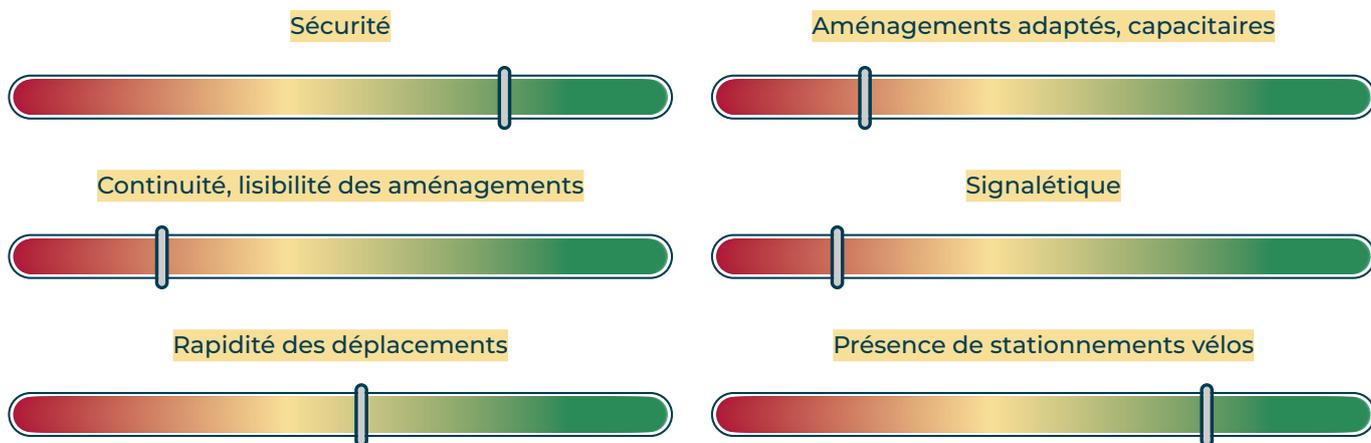


**8** Rue Serpenoise/Rue du Coëtlosquet

# SECTION A2

## PLACE DE LA RÉPUBLIQUE - SAULCY

Baromètre du ressenti à vélo : .....



### CE QU'ON A AIMÉ

- ◇ Pistes cyclables larges



### CE QU'ON A PAS AIMÉ

- ◇ Discontinuités cyclables pour accéder au Saulcy
- ◇ Absence de repérage horizontale et de signalétique verticale sur l'ensemble de l'itinéraire
- ◇ Aménagements peu compréhensibles avec les piétons (Moyen Pont)
- ◇ Intersection au droit de la rue Serpenoise



### ET DEMAIN ?

- ◇ Améliorer la visibilité des aménagements et la signalétique directionnelle
- ◇ Faciliter l'accès au Saulcy depuis le Moyen Pont, par la création d'une liaison vélo visible, continue et séparée des piétons et automobilistes (passerelle ?), ou en passant par la rue du Pont des Morts pour rejoindre le pont existant.



### QUE RETENIR ?

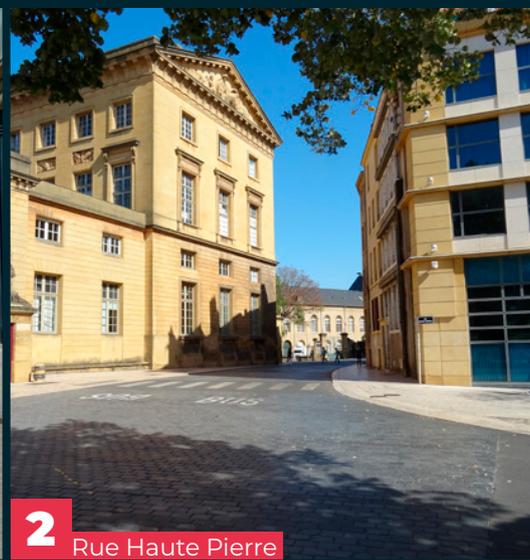
Les participants se sont globalement **sentis en sécurité**. Cependant, ils ont jugé les **aménagements discontinus, peu adaptés et peu visibles**.

À l'exception de quelques pistes cyclables suffisamment larges, les échanges ont essentiellement porté sur le **difficile accès au Saulcy**, à partir du Pont Moyen. Les **aménagements** présents, **non distincts des trottoirs, étroits et effacés**, sont **peu compris** par les différents usagers et **génèrent de nombreux conflits d'usages**.

Les participants souhaiteraient **améliorer la visibilité des aménagements existants**, renforcer la **signalétique verticale**, et surtout **améliorer l'accès au Saulcy par la création d'aménagements séparés des piétons, continus et visibles** depuis le Moyen-Pont.



**1** Place de la République



**2** Rue Haute Pierre



**3** Rue de la Garde



**4** Moyen Pont



**5** Moyen Pont

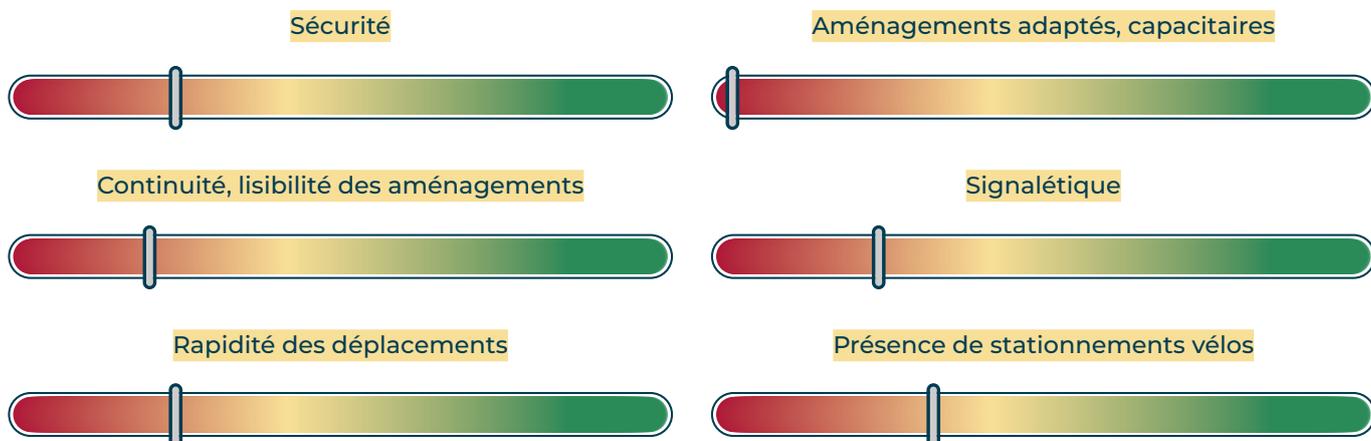


**6** Boulevard Robert Serot

# SECTION A3

## SAULCY - PLACE D'ARMES

Baromètre du ressenti à vélo : .....



### CE QU'ON A AIMÉ

### CE QU'ON A PAS AIMÉ

### ET DEMAIN ?

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>◇ Absence d'aménagements cyclables (quai Paul Vautrin, place de Chambre, rue d'Estrées)</li><li>◇ Pavés</li><li>◇ Absence de stationnement (place de Chambre, place d'Armes)</li><li>◇ Absence de signalétique et jalonnement</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>◇ Créer une piste cyclable séparée des automobilistes et piétons (Moyen Pont, quai Paul Vautrin, rue d'Estrées)</li><li>◇ Implanter du stationnement place d'Armes</li><li>◇ Développer une signalétique et du jalonnement vélo</li></ul> |
|---|---|



### QUE RETENIR ?

Les participants ont **unaniment** considéré cette section comme **inadaptée à la pratique cyclable**. Aucune mention n'a été écrite dans la colonne « J'ai aimé ».

La majorité des cyclistes s'est **sentie en insécurité, faute d'aménagements cyclables dédiés, continus et jalonnés**.

**Les pavés** ont également été mentionnés à plusieurs reprises dans les aspects négatifs à vélo.

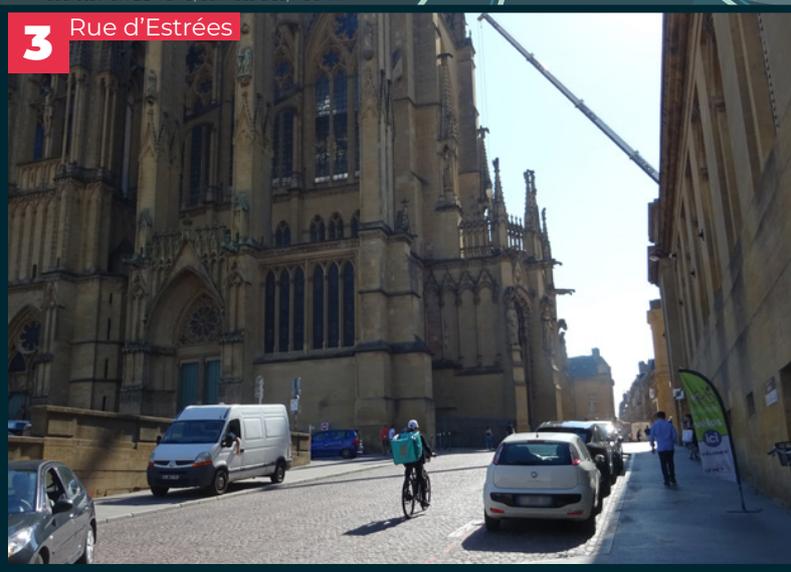
Pour favoriser la pratique cyclable, les participants préconisent de **créer un aménagement cyclable continu, séparé** des flux automobiles et piétons, de **développer l'offre de stationnement** notamment devant l'hôtel de ville (place d'Armes), ou encore de **renforcer la signalétique verticale et horizontale**.



**1** Quai Paul Vautrin



**2** Rue du Faisan/Place de Chambre



**3** Rue d'Estrées

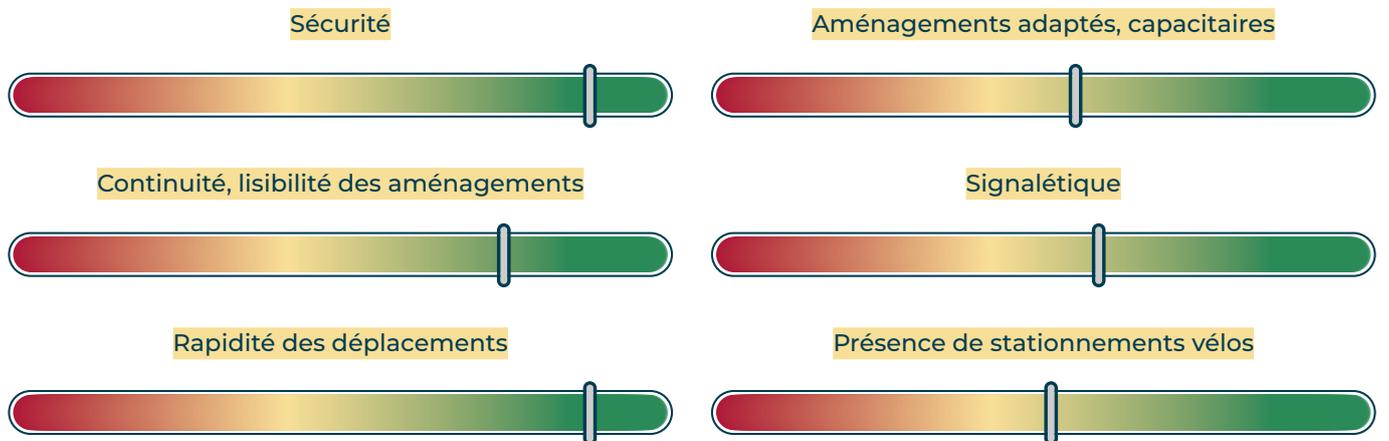


**4** Place d'Armes

# SECTION B1

## PARVIS CHARLES DE GAULLE - PORTE DES ALLEMANDS - PLACE MAZELLE

Baromètre du ressenti à vélo : .....



CE QU'ON A AIMÉ	CE QU'ON A PAS AIMÉ	ET DEMAIN ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Aménagements dédiés au vélo, séparés des piétons et des automobilistes (Jean XVIII)</li> <li>◇ Sections continues sans intersections</li> <li>◇ Ombre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Manque de signalétique verticale et horizontale</li> <li>◇ Carrefour complexe –arrêts imposés liés à la traversée en 2 temps (place Mazelle)</li> <li>◇ Absence de séparation avec les piétons (boulevard Maginot)</li> <li>◇ Aménagements inadaptés (potelets, bordures, largeur étroite, terrasses, etc)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Créer un trottoir piéton côté Seille (Boulevard Maginot)</li> <li>◇ Elargir les pistes cyclables et renforcer leur visibilité au sol</li> <li>◇ Renforcer le stationnement cyclable (place Mazelle)</li> <li>◇ Développer une signalétique directionnelle vélo</li> </ul>



### QUE RETENIR ?

Les 10 participants ont **unanimement** considéré cette section comme **sécurisée, facile et continue**. La présence d'**aménagements en site propre** a rassuré l'ensemble des cyclistes. Les passages partagés (piétons, et automobiles de la contre-allée du boulevard Maginot) ont été moins appréciés.

Le **gabarit des aménagements**, la **signalétique** et le **stationnement cyclable** ont, à l'inverse, été jugés **insuffisants**.

Compte tenu des **conflits d'usages**, les participants ont recommandé d'**améliorer les pistes cyclables** boulevard Maginot, par leurs **élargissements** et surtout la **séparation physique et visuelle** avec les piétons, côté Seille.

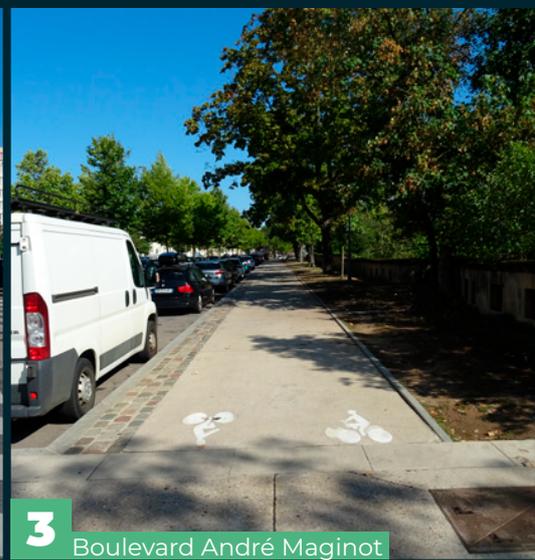
Une **signalétique directionnelle** et un **renforcement de l'offre de stationnement vélo** seraient également souhaités.



**1** Avenue Jean XXVIII



**2** Place Mazelle



**3** Boulevard André Maginot



**4** Boulevard André Maginot



**5** Boulevard André Maginot

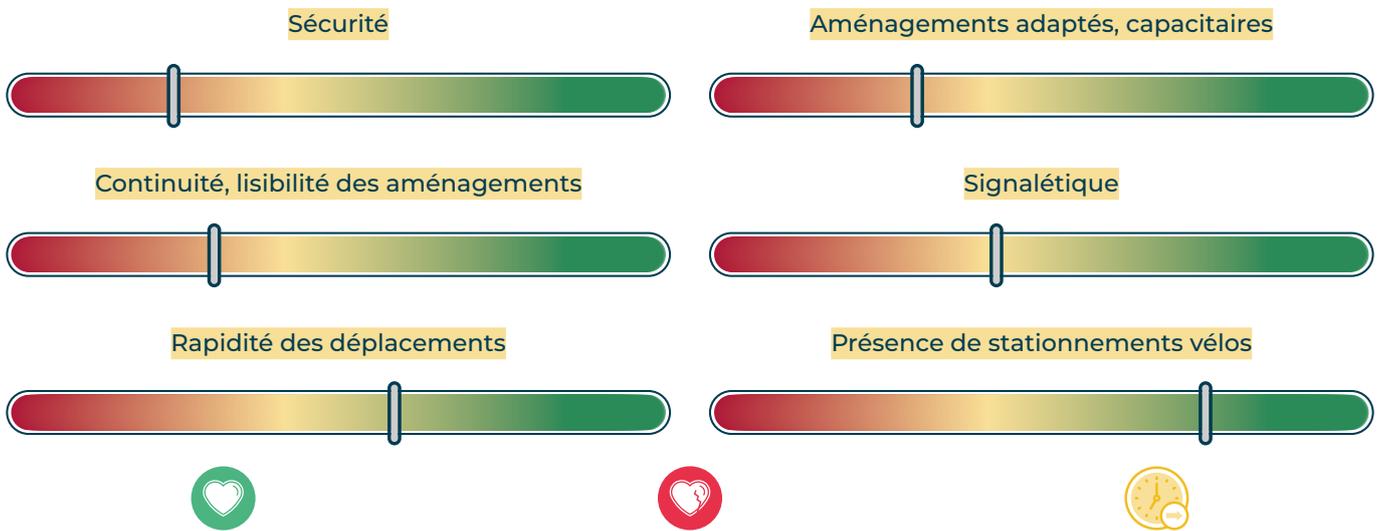


**6** Place Mazelle

# SECTION B2

## PLACE MAZELLE - PLACE DES PARAIGES - PORTE DES ALLEMANDS

Baromètre du ressenti à vélo : .....



CE QU'ON A AIMÉ	CE QU'ON A PAS AIMÉ	ET DEMAIN ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Partage de la chaussée dans les zones à faible trafic motorisée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Mixité avec les automobilistes sur des axes à forts trafic (rue Haute-Seille, rue des Allemands)</li> <li>◇ Stationnement latéral des voitures dans les rues étroites</li> <li>◇ Absence de lisibilité à l'intersection place des Paraiges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Créer des pistes cyclables séparées du trafic automobile</li> <li>◇ Apaiser la circulation motorisée et modifier le régime de circulation (rue des Allemands, rue Haute-Seille)</li> <li>◇ Améliorer la signalétique verticale et le marquage au sol</li> <li>◇ Étendre spatialement le stationnement cyclable</li> </ul>



### QUE RETENIR ?

À l'exception du **stationnement cyclable jugé suffisant** dans les réponses à choix unique (temps d'échange opéré place des Paraiges à proximité de nombreux arceaux), cette section a été **unaniment perçue** comme **inadaptée à une pratique cyclable sécurisée**.

Seulement **2 remarques positives** ont été mentionnées sur l'ensemble des fiches restituées, à savoir la **présence de chevrons** (dans la continuité des bandes cyclables rue Haute-Seille) et l'emprunt **de zones apaisées, sous réserve d'un faible trafic automobile**.

La **cohabitation sur des axes à fort trafic routier** (rue Haute-Seille, rue des Allemands) avec des poids lourds a notamment été **l'argument le plus déploré**. Le risque **d'emportière** et le **sentiment d'insécurité lors des dépassements** ont également été partagés par la majorité des répondants.

Pour faciliter les déplacements à vélo, les participants ont émis le souhait de **créer un aménagement cyclable continu et séparé** des flux automobiles, **d'apaiser la circulation** associée à un dispositif de type zone 30, zone de rencontre voire d'une aire piétonne pour la rue des Allemands, de **développer l'offre de stationnement** dans les rues traversées, ou encore **d'implanter de la signalétique verticale et horizontale**.



**1** Rue Haute Seille



**2** Place des Paraiges/Rue Haute Seille



**3** Rue des Allemands

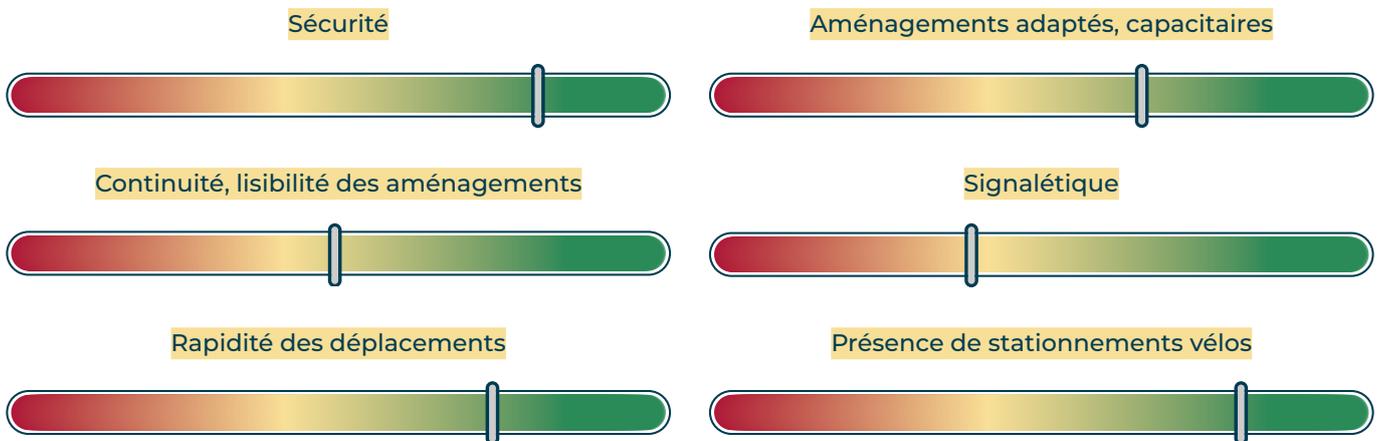


**4** Rue des Allemands

# SECTION B3

## PORTE DES ALLEMANDS - EN FOURNIRUE - PLACE D'ARMES

Baromètre du ressenti à vélo : .....



CE QU'ON A AIMÉ	CE QU'ON A PAS AIMÉ	ET DEMAIN ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Expérimentation de piétonnisation de la Fournirue (partage piétons et vélos)</li> <li>◇ Emprunt de rues peu circulées (période estivale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Pavés</li> <li>◇ Partage de voirie avec les voitures / absence d'aménagements vélos en site propre</li> <li>◇ Nombreuses intersections et feux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Pérennisation de la Fournirue piétonne (et cyclable)</li> <li>◇ Développer le stationnement place d'Armes</li> <li>◇ Améliorer la signalétique vélo</li> </ul>



### QUE RETENIR ?

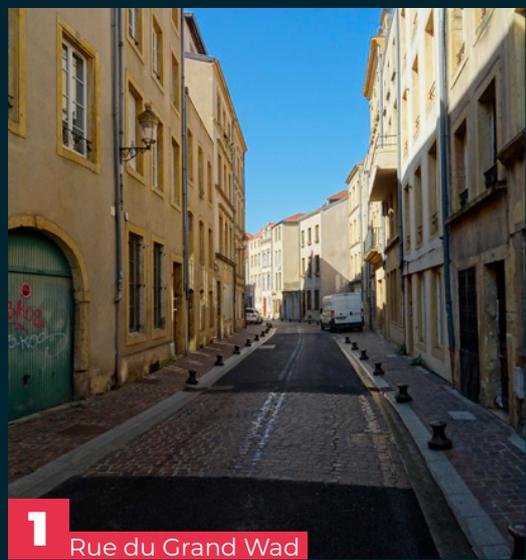
Globalement la **pratique cyclable** a été considérée comme sécurisée, adaptée et plutôt rapide par les participants.

L'expérimentation de la **piétonnisation de la Fournirue** (plébiscitée dans les retours écrits) et le **faible trafic estival** ont contribué à ce résultat.

Parmi les motifs **moins appréciés**, les cyclistes ont notamment mis en avant les **sections pavés** (rue Mazelle), les **intersections et feux** impliquant de poser pied à terre, ou encore le **partage de la chaussée** avec les véhicules motorisés.

Lors des échanges, ils ont également évoqué le **difficile accès au centre-ville** depuis la porte des Allemands.

Les participants ont notamment appelé à **pérenniser la piétonnisation de la Fournirue**, à **améliorer la signalétique directionnelle** ainsi qu'à **développer l'offre de stationnement**, notamment place d'Armes.



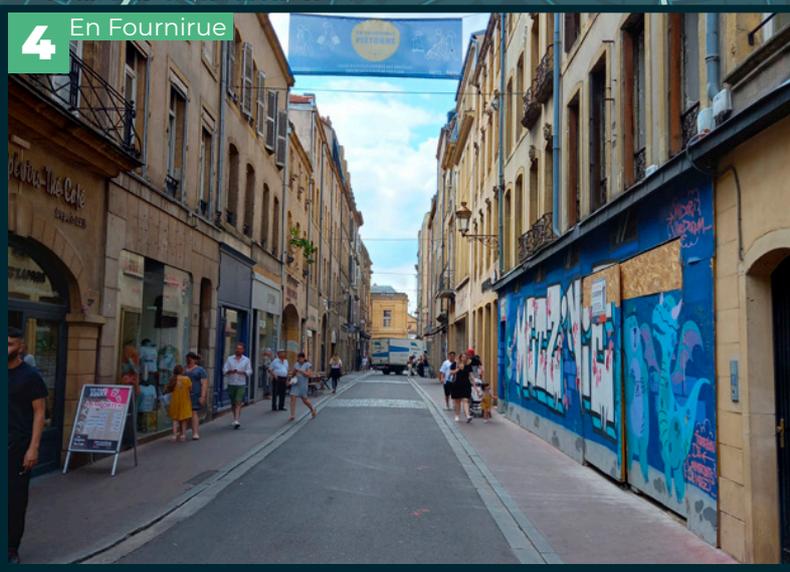
**1** Rue du Grand Wad



**2** Rue Mazelle



**3** Place des Paraiges/Rue Haute Seille



**4** En Fournirue



**5** Place d'Armes

# SYNTHÈSE GLOBALE DES ÉCHANGES

Au regard de l'ensemble des retours sur les 7 itinéraires parcourus, il ressort globalement que :

- ◇ les secteurs dépourvus d'aménagements cyclables (sections A3 et B2) ont provoqué un ressenti d'insécurité, à contrario des secteurs aménagés en site propre (sections test, A1, B1), séparés des automobilistes et des piétons qui ont été très appréciés ;
- ◇ les discontinuités entre les aménagements cyclables existants ont été jugés négativement ;
- ◇ les aménagements existants manquent de visibilité (marquage au sol) ;
- ◇ les aménagements existants sont majoritairement peu adaptés pour rouler à 2 de front, ou avec un vélo-cargo (à l'exception de la section B1) ;
- ◇ se déplacer à vélo a été jugé comme rapide (seule note négative pour la section A3), peu importe les aménagements ;
- ◇ la signalétique verticale est peu présente voire totalement absente ;
- ◇ le stationnement cyclable est insuffisant.

Si aucune tendance par type d'utilisateurs ne peut être établie, faute de représentativité par le nombre, l'apport des témoignages d'enfants a été très bénéfique. Dans les 2 groupes, les animateurs ont eu cœur à laisser s'exprimer les enfants en premier. Le besoin de sécurité, par une circulation à vélo séparée des voitures, a été largement évoqué.

## FOCUS SUR LES BOULEVARDS

Un intérêt particulier a été accordé à la ceinture des boulevards du centre-ville, cet axe étant stratégique pour sécuriser les déplacements à vélo entre quartiers périphériques, mais également pour éviter le transit à vélo au sein du plateau piétonnier de l'hypercentre.

Si le groupe B a pu circuler sur une section sécurisée (B1), le groupe A s'est uniquement arrêté place Mondon (section A1) pour évoquer les conditions de déplacements à vélos sur l'avenue Foch. En effet, faute d'aménagements cyclables séparés et au vu du trafic motorisé très important (supérieur à 18 000 véhicules / jour), il a été décidé de ne pas emprunter cette voirie.

Les différents échanges ont été unanimes, la mixité entre vélos et automobilistes n'est pas souhaitée. Chaque usager ressentant un grand stress à se côtoyer sur cette portion de voirie.

Les 9 participants ont ainsi proposé d'aménager une piste cyclable en site propre (séparée des automobilistes et piétons), au centre ou sur les côtés latéraux, au détriment du stationnement motorisé prédominant.

Les retours du groupe B ont quant à eux montrés que les aménagements dédiés uniquement aux vélos (boulevard Jean XVIII) ont été plus appréciés que les aménagements mixtes avec les piétons (boulevard Maginot). En revanche, ils ont fait part des contraintes de conception actuels (gabarit, rayon de courbure, potelets, bordures, etc.) pour accueillir un report modal massif (vitesse plus soutenue) et répondre aux attentes d'utilisateurs spécifiques (cyclologistique).

Jalonnement vertical, pont Eblé



© Eurométropole de Metz

Piste cyclable prioritaire, confortable et continue, rue Pasteur



© Bastien Ferretti - AGURAM

# APPORTS

La méthode expérimentale proposée à présenter de **nombreux intérêts**, au regard des retours des participant.e.s et de l'apport aux réflexions en cours.

- ◇ Au-delà de la plus-value technique, cette journée a été l'occasion de générer une **dynamique de concertation** permettant de **rassembler, d'échanger et de confronter les points de vue, de différents pratiquants de la bicyclette** à Metz. Les commentaires à travers le **regard des enfants** ont notamment été appréciés et enrichissants.
- ◇ Les **échanges instructifs et constructifs** ont permis de mettre en évidence le **besoin de sécuriser la pratique cyclable existante** et les leviers pour **développer un réel système vélo et convaincre de nouveaux cyclistes**.
- ◇ Les **attentes et retours d'expériences de cyclistes** du quotidien, le **choix des aménagements** adaptés à tous et à toutes ou encore les **contraintes techniques rencontrées** lors de la réalisation d'aménagements de voirie, ont notamment été au centre des discussions.

- ◇ En se **déplaçant à vélo**, les participant.e.s ont pu **découvrir de nouveaux itinéraires** (différents de leurs trajets quotidiens), et **se rendre compte des aménagements favorables à la pratique cyclable** ou au contraire, des **difficultés rencontrées localement** (absence de signalétique, qualité d'aménagements, continuités des itinéraires, etc.).
- ◇ L'ensemble des participant.e.s a fait part de sa **satisfaction vis-à-vis de la journée**, a confié avoir **apprécié ce fonctionnement** et a **appelé à le renouveler**.

Le groupe A à proximité du square du Général Mangin sur la place des Paraiges



# LIMITES

Comme pour chaque outil d'aide à la décision, les **résultats sont à utiliser avec précaution** au regard des limites de la méthodologie utilisée.

- ◇ Compte tenu du nombre limité de participants, la méthode appliquée **ne peut être considérée comme totalement représentative de l'ensemble des usagers**. Pour autant, elle a permis de **recueillir des avis subjectifs pertinents**.
- ◇ Le **temps de la sortie étant limité et contraint**, le nombre de sections étudiées a été réduit pour **privilégier les échanges** et interactions entre participants. Initialement découpées à chaque changement de régime d'aménagement, les sections ont finalement été regroupées avec des **portions de voiries hétérogènes**, rendant **l'analyse moins fine**.

Pour exemple, le stationnement cyclable sur la section B2 a été jugé comme très bon, alors que la majorité de l'itinéraire est dépourvu d'équipements. Ce résultat peut s'expliquer par la localisation de l'arrêt collectif à côté d'un important parc de stationnement (place des Paraiges), qui peut ainsi biaiser l'opinion globale de la section.

- ◇ La sortie s'étant déroulée **en plein été**, le mercredi 20 juillet, la **circulation automobile était moins importante** qu'en période scolaire. **L'expérimentation en cours de piétonisation de la Fournirue** a également réduit le trafic du secteur Outre-Seille (groupe B).

Le **ressenti de la circulation à vélo sur les voiries partagées** avec les automobilistes était donc **plus favorable qu'en période scolaire**, notamment **aux heures de pointes** (où prédomine les déplacements utilitaires).

- ◇ Le **ressenti** des conditions de déplacements à vélo a également été **exacerbé par l'effet « groupe »**, qui procure une **sensation de sécurité**.
- ◇ La **vitesse de déplacement en groupe** étant inférieure à 10 km/h, elle **n'était pas représentative des vitesses pratiquées lors de déplacements utilitaires** (moyenne avoisinant les 15 km/h). Les participants n'ont **pas pu** réellement se **rendre compte des difficultés rencontrées** (ressauts, rayon de courbures, etc.) à une allure plus soutenue et ainsi mettre en évidence les **caractéristiques techniques nécessaires** pour la **conception d'aménagements cyclables** répondant aux attentes d'un **réseau express vélo (REV)**.
- ◇ Malgré les 6 thématiques identifiées, les **échanges ont porté majoritairement sur l'infrastructure cyclable**.

Le groupe A à proximité du square du Général Mangin





La présente publication s'inscrit dans le cadre du programme partenarial 2022 de l'Eurométropole et de la Ville de Metz et de l'élaboration du plan guide des espaces publics.

L'AGURAM a été chargée de réaliser un diagnostic des usages des espaces publics, notamment en ce qui concerne les conditions d'accès de l'hypercentre messin à pied et à vélo.

Une balade à vélo collective a permis de recueillir l'avis de différents profils d'utilisateurs concernant les aménagements cyclables du centre-ville, tout en renforçant la concertation entre les acteurs institutionnels et les représentants de la société civile.

## REMERCIEMENTS

L'AGURAM remercie l'ensemble des participants, à savoir :

- ◇ Béatrice AGAMENNONE, 5<sup>e</sup> Vice-présidente « mobilité et transports de l'Eurométropole de Metz » et 2<sup>e</sup> adjointe « espaces publics, mobilité, espaces verts » de la ville de Metz,
- ◇ Christophe PREVOST, Conseiller délégué au Plan Vélo de l'Eurométropole de Metz,
- ◇ Sasmiga GOWRIBALAN, Ayoub HAMINES, Yaël JARISON, Quitterie KIEFFER, élu.e.s du Conseil Municipal des enfants, et Marion FAVART-GUILLON, chargée de mission démocratie active,
- ◇ les techniciens de l'Eurométropole de Metz, de la Ville de Metz,
- ◇ le bureau et les usagers représentants de l'association Metz à vélo



Retrouvez toutes les publications de l'agence : [www.aguram.org](http://www.aguram.org)



@agenceaguram

Rédaction : Bastien FERRETTI

Relecture : Marc-Philippe CASALIS, Stéphane EGRAZ, Amélie TOUSSAINT

SIG et cartographie : Ousmane DIOUF, Jérémy HOFFMANN

Illustrations et mise en page : Jérémy HOFFMANN

Crédits photographiques : AGURAM

Photo couverture : Jérémy Hoffmann - AGURAM

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE  
27 place Saint-Thiébault 57000 METZ  
tél. : 03 87 21 99 00 | [contact@aguram.org](mailto:contact@aguram.org)