

Recomposer l'espace pour réduire l'emprise de la voiture

The background features a large, abstract graphic composed of several overlapping shapes. A prominent shape is a large, irregular polygon filled with a dense pattern of small black dots. To its right, there is a white shape with a grid of thin black lines. Below the grid, there are several smaller, irregular shapes, some filled with a pattern of vertical dashed lines and others with a pattern of small black dots. The overall composition is dynamic and geometric.

Recomposer l'espace pour réduire l'emprise de la voiture

Présentation

2

Sous-actions :

6

01 → Déterminer quels sont les réels besoins en terme de déplacements

6

02 → Évaluer les potentialités de reconfiguration des espaces publics existants dévolus à la voiture

7

03 → Prendre en compte et anticiper les évolutions de nos modes de vie

7

04 → Avoir des arguments clairs et pertinents pour désamorcer les mécontentements potentiels face à un changement de paradigme

8

05 → Être conscient des enjeux et des problématiques locales quant au recours aux différents modes de déplacement

9

Quelles applications sur le territoire ?

10



Intérêts de l'action

La voiture est omniprésente dans notre vie quotidienne. Elle est devenue un mode de déplacement essentiel en campagne, dans le péri-urbain et reste très utilisée en ville, même pour de courts déplacements (moins de 3 km).

Son impact est conséquent, tant sur l'environnement (plus de 15% des émissions de GES du pays) que sur notre cadre de vie puisqu'elle « confisque », pour circuler et stationner, la majeure partie des espaces publics, routes et rues. Cette problématique est d'autant plus criante quand on sait qu'elle reste inutilisée et à l'arrêt en moyenne 95% du temps et que 75% des trajets domicile-travail se font seul. Avec son nombre, son poids et ses dimensions, elle rend nécessaire une séparation des flux. Toute une gamme de matériaux lui est dédiée : enrobé, béton en surface, bordures, trottoirs, peinture au sol, panneaux de signalisation, etc. À la fois grands contributeurs de l'artificialisation des terres, grands fragmenteurs des écosystèmes, coûteux en énergie et la majeure partie du temps imperméables, les revêtements routiers, bien qu'omniprésents, n'en sont pas moins très impactants pour notre cadre de vie. Ces dernières décennies ont fait de la voiture la « reine » de l'espace public. La raréfaction des énergies fossiles, le renchérissement de son coût ainsi que les enjeux climatiques se posent aujourd'hui comme autant d'opportunités à saisir pour s'affranchir de cette emprise et ré-aménager des espaces publics perméables pour les habitants.



Rappel du contexte (1/2)

Légende

Les nouveaux quartiers, les centres anciens réhabilités, les villages, les zones d'activités et commerciales... sont tous concernés par la question de la place que l'on souhaite accorder à la voiture. Au final, les coûts d'aménagement sont multipliés au moins par dix (rapport surface enherbée/surface en enrobé).

Mais compte-tenu de sa présence généralisée, de nos habitudes quotidiennes bien ancrées, il semble difficile de s'en passer pour aller au travail, faire ses courses, à la salle de sport, etc.

La ville, les villages se sont profondément transformés autour de son développement : par exemple, les usoirs sont aujourd'hui des stationnements, les maisons individuelles doivent s'accompagner d'un garage ou au minimum d'une place dans le jardin. Il est aujourd'hui inconcevable de séparer voiture et habitation, surtout lorsque l'on réside hors de la ville.

1 → Hagondange - une place centrale polyvalente mais imperméabilisée à plus de 92%. 340 places de parking disponibles sur l'espace central, à deux pas de la gare ferroviaire.

2 → Jaulny - la place du lavoir. Quatre tilleuls sur une mer d'enrobé (87% de l'espace public).



1 ↑



2 ↑

Rappel du contexte (2/2)

Il faut opérer des choix forts, prendre des décisions courageuses pour s'en défaire. Les politiques volontaristes (à Paris, Strasbourg, Grenoble ou encore La Rochelle et Chambéry sur les modes actifs par exemple) montrent qu'en posant des actes forts, il est possible de réduire la place et l'usage de la voiture, rendant obsolètes un nombre grandissant de places de stationnement.

Par ailleurs, la poursuite des logiques de zoning mises en place surtout depuis les années 1960 et la généralisation de l'urbanisme fonctionnaliste continuent de générer des besoins de déplacements qui pourraient être évités. Par exemple, les centres commerciaux sont en périphérie de ville et spécialement conçus pour accueillir la voiture individuelle.

Pourtant, sur le territoire, l'éventail des possibilités de déplacements est large : 80% des habitants de l'agglomération de Metz pourrait se rendre à une gare en moins de 10 minutes à vélo. Quelle chance !

Légende

1 → Centre commercial Waves. Depuis le ciel, l'emprise occupée par la voiture donne le vertige.



1 ↑

Situations concernées, questions à se poser

Tous les espaces publics existants ou futurs : centres-villageois, centres-villes, quartiers neufs, anciens, lotissements, zones d'activités et commerciales, d'aménagement concerté, quelle que soit leur vocation.

- Est-il facile de se rendre sur le site en transport en commun ? À vélo ?
- L'interconnexion est-elle aisée et confortable (stationnement sécurisé et abrité pour les vélos par exemple) ?
NB : La place de la voiture dépend aussi du maillage et des correspondances entre les modes de transports en commun et doux, ce que l'on nomme généralement l'intermodalité.
- Quelles solutions pour avoir moins recours à la voiture ?
Quelle mixité des services, des besoins du quotidien envisager ?
Comment mettre en œuvre des quartiers plus polyvalents ?
Comment rapprocher les habitants de leurs lieux de travail ?
- Pour qui décide-t-on d'aménager l'espace public ? Pour les piétons ou pour les voitures ? Suis-je prêt à faire des choix forts en terme d'aménagement, des choix qui auront des répercussions sur nos habitudes ? Quelles actions de communication/sensibilisation engager auprès des citoyens pour expliquer, démontrer les intérêts de la démarche ? Quelles solutions spatiales existent pour libérer les espaces publics de la voiture ? Quel report ?
- Comment concilier l'aménagement d'un programme de logements et la pratique du vélo/marche à pied (stationnement sécurisé dans les collectifs, cheminements piétons sécurisés du domicile vers écoles et arrêt de TCU/gare) ?

O.Q.P. CONCERNÉS

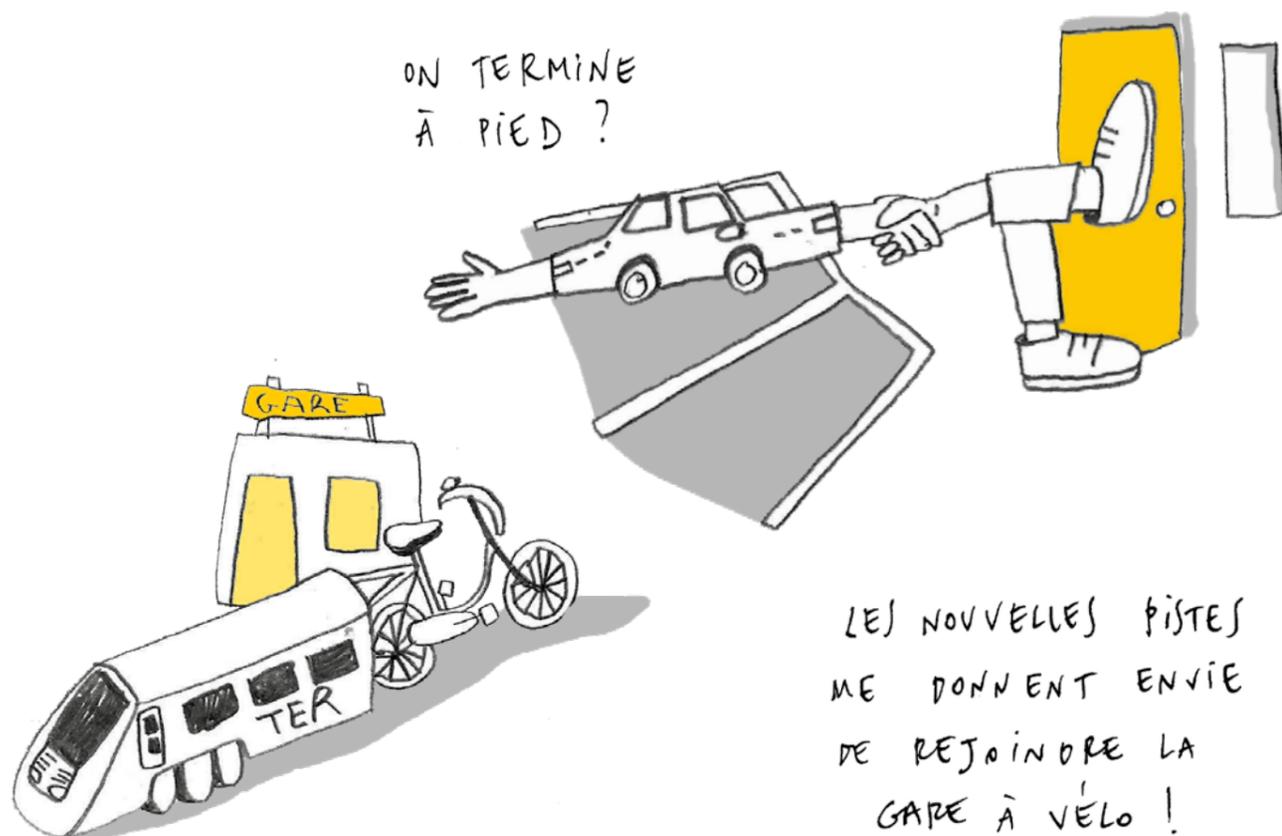
- Penser paysage et biodiversité simultanément :
 - donner plus de place au vivant.
 - préserver ou rétablir les cycles et les circuits de l'eau dans les milieux urbains comme ruraux.
- Accroître la connaissance de tous sur les enjeux liés aux changements climatiques.
- Repenser les mobilités et leurs infrastructures pour rééquilibrer la place allouée aux différents modes de déplacement.
- Mettre en scène les « pépites » :
 - Faciliter l'implication et l'appropriation des aménagements par les habitants, dans les phases de conception et/ou d'utilisation et/ou de gestion.
 - Concevoir et créer des aménagements qui respectent les principes de durabilité/réversibilité, ancré dans le contexte, en rupture avec les tendances à l'uniformisation.

Déterminer quels sont les réels besoins en terme de déplacements

Sous-action 01

MÉTHODE

- **Procéder à une analyse intégrant les flux comme les stationnements** pour chacun des modes de transport.
- **Ne pas se cantonner à une observation de l'existant** : les usages peuvent évoluer vite si les conditions existent. L'accent peut volontairement être mis sur les circulations piétonnes et cyclistes en renforçant l'interconnexion (horaires, stationnements) avec les transports en commun (bus et train). Mais il doit porter en priorité sur les derniers mètres, le dernier kilomètre qui est le plus consommateur d'énergie. Autant la voiture conserve un rôle de « rabatteur » difficile à remettre en cause dans un premier temps, autant le soin apporté à ce dernier maillon, celui qui amène à la porte du travail ou devant les magasins doit être réfléchi. La création de parkings relais ou de parkings mutualisés excentrés peut paradoxalement devenir aussi un élément de solution.
- **Aller à la rencontre des habitants pour analyser leurs besoins**, évaluer les pas qu'ils seraient prêts à faire (évolution des habitudes) et dans quelles conditions.



Évaluer les potentialités de reconfiguration des espaces publics existants dévolus à la voiture

Sous-action 02

MÉTHODE

- **Constituer une banque de données, de références** réussies d'espaces publics où la voiture est relayée au second plan dans différents contextes (zone de rencontre, chaussée à voie centrale banalisée – dite aussi « chau-cidou » – parking relais, autoroute cyclable etc.). Les images doivent être fortes, séduisantes et adaptées aux contextes urbains, périurbains et ruraux.
- **Imaginer des espaces les plus polyvalents possibles en considérant la voiture individuelle comme si elle n'était plus prioritaire** : les aménagements en « dur » propres à la voiture ne seront pas favorisés.
- **Prévoir la mutation progressive des quartiers n'ayant qu'une seule fonction** (commerces, habitat, équipements, etc.) et **présenter des estimatifs**.

Prendre en compte et anticiper les évolutions de nos modes de vie

Sous-action 03

MÉTHODE

- **Référencer et s'appuyer sur les études concernant les évolutions des modes de vie**, notamment la place du télétravail et plus globalement de la numérisation de la société, qui ont des répercussions fortes sur les choix de vie et les déplacements.
- **S'appuyer sur la prise de conscience de l'importance d'avoir des sols vivants**, perméables et la demande de plus en plus forte d'accéder aisément à plus d'espaces végétalisés.
- **S'appuyer sur le développement des moyens de transports collectifs et/ou actifs** dans le but de développer un argumentaire solide et de faire comprendre les raisons et intérêts de libérer l'espace public de la voiture.
- **Inventer/oser de nouvelles formes d'habitat, modes de déplacement relayant la voiture au second plan** : proposer des organisations du bâti sans que la voiture ne soit associée au logement ; des parkings déportés à l'extérieur des villages et des quartiers en garantissant aux habitants une desserte possible occasionnelle ainsi qu'aux véhicules d'urgence, de livraison, d'entretien etc., en assurant des parcours destinés aux autres déplacements confortables, agréables sur de courtes distances.

AND THE WINNER IS ...



Avoir des arguments clairs et pertinents pour désamorcer les mécontentements potentiels face à un changement de paradigme

Sous-action 04

MÉTHODE

- **Encourager la prise de conscience collective de la nécessité de faire évoluer nos habitudes et communiquer sur les actions que chacun peut mettre en œuvre à son échelle**, y compris sur ce que la collectivité territoriale s'engage à faire. Communiquer, sensibiliser, communiquer encore et encore.
- **S'appuyer sur la bibliothèque** créée dans la sous-action 02.
- **Organiser, mener des ateliers participatifs à l'échelle 1, mettre en condition les habitants pour faire prendre concrètement conscience de ce qu'implique une transformation de l'espace public relayant la voiture au second plan** : calculer par exemple la distance acceptable entre un stationnement et un logement en l'éprouvant sur le terrain, animer un atelier de conception sur une place publique, etc.
- **Être transparent et afficher les économies** qui pourraient être réalisées dans un quartier piéton.
- Mettre en place une action phare, **un exemple de libération de l'espace public de la voiture pour donner envie**, faire effet boule de neige : par exemple, aux abords d'une école, aux abords des mairies, des sièges des intercommunalités, voire du siège du SCoTAM. **Se positionner en chef de file du changement demandé !**



AVEC QUI POUR AVANCER SUR LES ACTIONS ?

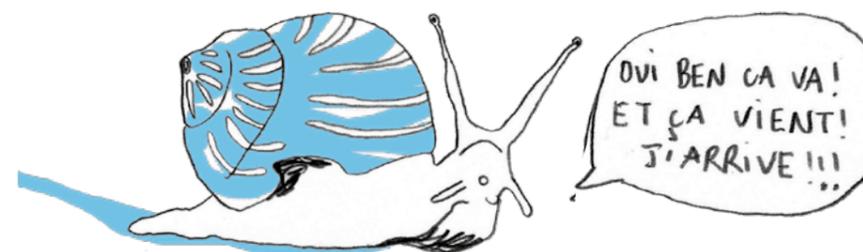
- Région
- Départements
- Établissements de coopération intercommunale
- Collectivités territoriales
- Citoyens
- Bureaux d'étude (paysagistes, urbanistes...)
- CAUE
- Départements
- Associations locales et nationales sur les enjeux de marche et de vélo
- CEREMA
- AGURAM

Être conscient des enjeux et des problématiques locales quant au recours aux différents modes de déplacement

Sous-action 05

MÉTHODE

- **Garder en tête la difficulté de se déplacer en campagne**, depuis la campagne vers le centre ville ou inversement.
- **Prendre en compte les habitudes acquises et la lenteur inhérente au changement de modes de déplacement tout en mettant en place des actions symboliques** ; par exemple mise en place d'un système de ramassage, ou de dessertes douces lors d'un événement, d'une fête.



ET LE RÔLE DU SCoTAM ?

- Organisation de sorties à pied, à vélo.
- Organisation d'ateliers avec les élu.e.s.
- Lancement d'une étude prospective sur les déplacements sur le territoire du SCoTAM.
- Organisation d'ateliers avec les élu.e.s pour la coordination des actions d'aménagements cyclistes et modes actifs. Tendre vers un Plan Vélo sur chaque intercommunalité du SCoTAM, générant ainsi à terme un grand Schéma Directeur de la Mobilité Active à l'échelle du SCoT.
- Monitorer les différents itinéraires existants et à créer, et participer à la Plateforme nationale des fréquentations, animée par Vélo & Territoires et cofinancée par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo et soutenue par l'ADEME. Objectif : mesurer les impacts des mesures prises et alimenter la réflexion stratégique à long terme.

Quelles applications possibles sur le territoire ?

Place de Marange-Silvange

Contexte. Dans le tissu villageois ancien, rares sont les stationnements privés. Les maisons ne disposent pas en général de garage et les habitants garent leurs voitures dans l'espace public sur les rues, les places. La singularité de la rue de la République est qu'elle est à deux niveaux. Une disposition que nous retrouvons plus bas dans le village, place de Narpange. Entre les voitures qui circulent et les places de parking, ni les piétons, ni les végétaux ne trouvent leur place aujourd'hui.

Quelles questions se poser ici ? Dans quelles mesures peut-on supprimer des stationnements ? Où pourrait-on en déplacer certains ? Peut-on imaginer un nouveau schéma de circulation pour rendre piétonnes certaines parties de rue ? Quelle qualité de déambulation pour les piétons - cycles souhaite-t-on ici ?

Quelles actions possibles ? Identifier s'il y a des parcelles en périphérie du village qui pourraient accueillir quelques places de stationnement (à condition d'un parking planté) pour répondre à ce besoin actuel qu'ont les gens de se garer.

Rue de la République : sur la partie haute de la rue, « en balcon » exposée sud, imaginer un aménagement en faveur du végétal et des piétons à la place des stationnements : désimperméabiliser le sol, engazonner et planter des vivaces, installer un ou deux bancs supplémentaires sous les arbres existants, etc. Faire en sorte que cette partie de la rue soit piétonne bien que garantissant l'accès aux quelques garages des riverains. La circulation principale se fera par le bas. Dans un second temps, planter les places de stationnement à l'Ouest du petit escalier descendant du balcon vers la partie basse de la rue.



Légende

1 → Une place caractérisée par de belles proportions urbaines et une certaine habileté de conception dans la gestion de la pente ; mais une voiture omniprésente qui la rend si peu accueillante pour les piétons.

1 ↑

Quelles applications possibles sur le territoire ?

La grande rue de Merten, rue de la République

Contexte. Depuis toujours artère principale du village, la rue de la République dispose d'une très grande largeur, d'autant plus dans sa partie récente. De part et d'autre du double sens de circulation, des stationnements peu utilisés en grande partie, puis des usoirs (ou imitations) au pied des habitations. Certains servent de stationnement (plus on se rapproche de l'église) mais beaucoup sont encore engazonnés.

Quelles questions se poser ici ? Quels sont les réels besoins en stationnement de la population (au regard des très nombreux stationnements vides) ? Quels usages envisager pour rendre ces espaces plus utiles et vivants ? Quels sont les accès (de garage) à conserver ?

Quelles actions possibles ? Étant données les dimensions exceptionnelles de la rue, oser planter des arbres en groupe. Réquisitionner des places de stationnement et les planter. Redonner de la place aux piétons et dédier une place confortable à la circulation des cyclistes.



Légende

1 → Une largeur de rue principale appréciable. Une surface dédiée au stationnement très importante, réduisant drastiquement celle du piéton... Cette largeur constitue une opportunité rare pour donner de la place au vivant végétal et du confort aux piétons et aux cyclistes.

1 ↑

Quelles applications possibles sur le territoire ?

Éco-quartier de Moyeuivre-Grande

Contexte. Un éco-quartier qui continue de se construire en privilégiant la voiture comme mode de déplacement principal et base aux aménagements. En lisière de forêt et en rebord de plateau, il surplombe les vallées de l'Orne et du Conroy.

Quelles questions se poser ici ? Quels contacts avec la forêt peut-on imaginer ici pour qu'espaces urbanisés et espaces naturels ne se tournent pas le dos ? Quelles vues sur les vallées souhaite-t-on préserver, valoriser ? Quelle place souhaite-t-on accorder à l'espace public dans ces nouveaux lotissements ? Quels aménagements imaginer pour tendre vers un plus grand partage de l'espace public, de la voirie entre tous les usagers ?

Quelles actions possibles ? Diminuer l'emprise de la voirie ; à l'inverse, élargir l'emprise accordée au végétal, aux systèmes de récupération des eaux pluviales (noues), planter davantage en supprimant les espaces faisant office de trottoirs. Dessiner des voies partagées pour inciter les automobilistes à circuler plus prudemment (ils entrent dans le domaine du piéton et non celui de la voiture. Ils ne sont plus prioritaires). Imaginer des voies à sens unique dès que c'est possible.



1 ↑



2 →

Liaison entre Marly et Magny

Contexte. Marly et Magny sont deux communes qui, bien que physiquement et géographiquement très proches, sont très mal reliées entre elles. Pourtant, l'intérêt de pouvoir joindre les polarités des deux centres-bourgs est notable.

Quelles questions se poser ici ? Quels usages de la marche et du vélo sur des communes ? Quels publics ? Quels intérêts à mieux relier les deux bourgs ? Quels chemins prendre ? Quels revêtements ? Quelle insertion dans le reste du réseau cyclable, notamment l'axe Verny-Marly et Metz à terme ?

Quelles actions possibles ? Proposer par exemple de développer un cheminement clair et confortable pour les déplacements en modes actifs entre les centres de Marly et de Magny.

Mise en œuvre d'une consultation avec les habitants sur :

- l'itinéraire :
 - Suivre la voie routière très peu directe ?
 - Conforter les chemins ruraux existants moyennement directs/lisibles ?
 - Générer un nouvel axe qui s'appuie sur les deux axes précédents tout en créant un nouveau barreau qui se connecterait au sentier du petit ruisseau Saint-Pierre, le chemin de promenade entourant Magny ?
- la largeur et le revêtement
- la signalétique
- les dispositifs paysagers d'accompagnement
- etc.

1, 2 → Les ruelles de cet éco-quartier sont volontairement étroites pour favoriser un trafic ralenti. Les noues pourraient être davantage élargies et plantées pour accentuer la présence végétale dans le paysage de la rue et éviter les chutes dans le fossé.



Plan Paysages SCoTAM
→ Programme d'actions

Avril 2020

Équipe d'études : Omnibus (mandataire),
François Roumet, Monono, Alphaville.

Toutes les photographies, illustrations
et cartes ont été produites par l'équipe d'études,
sauf mentions contraires.

Conception graphique : Nouvelle étiquette



UNION EUROPÉENNE

Fonds Européen Agricole
pour le Développement Rural
L'Europe investit
dans les zones rurales

