RAPPORT DE PRÉSENTATION

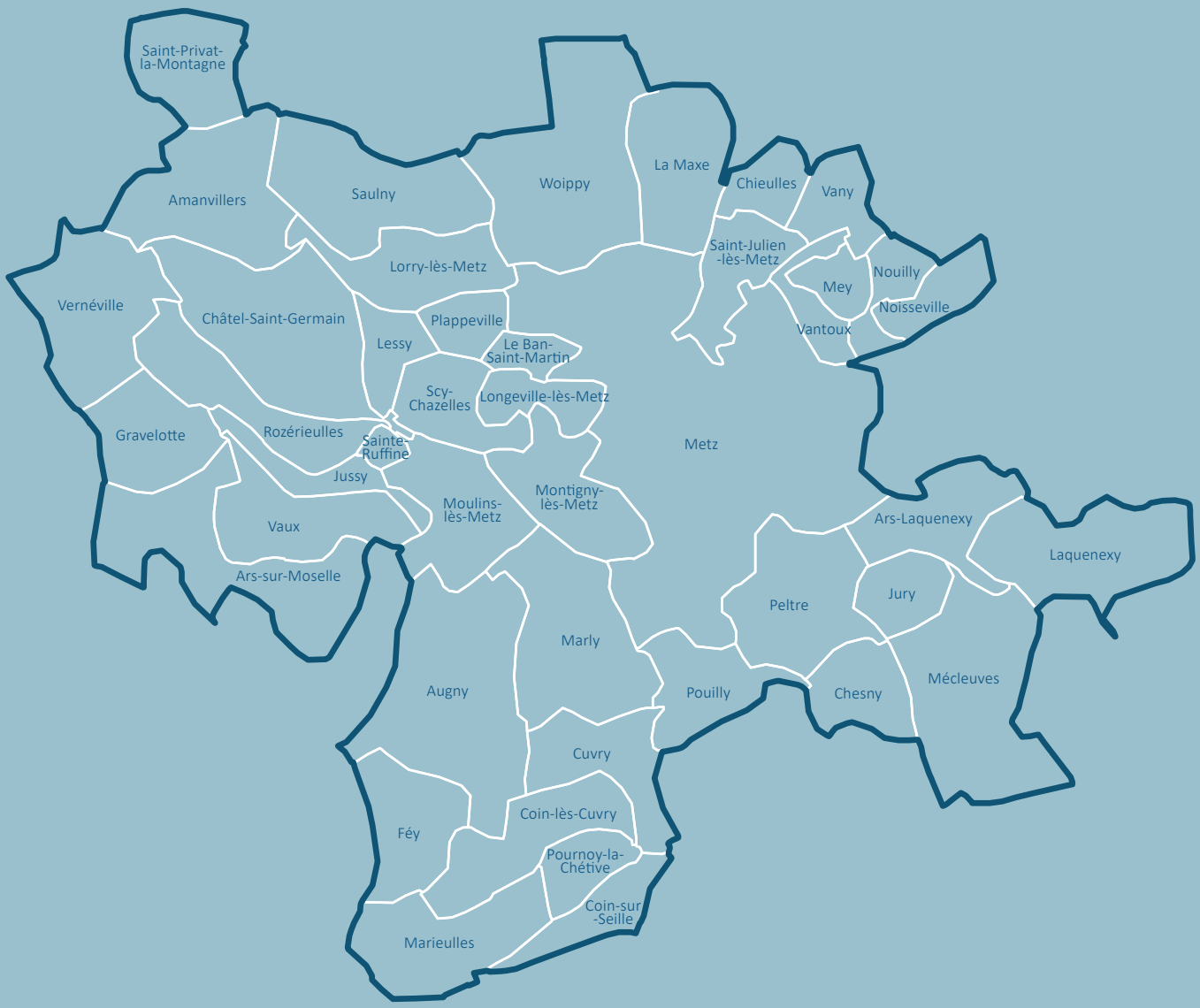
INVENTAIRE DU STATIONNEMENT

EUROMÉTROPOLE METZ

PLUi

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
METZ MÉTROPOLE

EUROMÉTROPOLE METZ



Source : IGN, AGURAM | Janvier 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE 4

1.1 Le PLUi de l'Eurométropole de Metz 4

2. MÉTHODOLOGIE 5

3. QU'ENTEND-ON PAR MUTUALISATION DU STATIONNEMENT ? 6

3.1 Définition (source SARECCO) 6

3.2 Quelques exemples du stationnement 6

4. PROBLÉMATIQUE DU STATIONNEMENT : QUELS ÉLÉMENTS PRENDRE EN COMPTE DANS LE PLUI ? 7

4.1 Quelles orientations issues du SCoTAM II approuvé le 1er janvier 2021 ? 7

4.2 Quelles orientations issues du PDU ? 7

5. LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL : ÉLÉMENTS DE CONTEXTE 10

5.1 La non possession d'une place de stationnement, un fait urbain 11

5.2 Un équipement en voiture déconnecté de la possession d'une place de stationnement 11

5.3 Des secteurs soumis à de fortes pressions du stationnement résidentiel 13

5.4 Pas de concordance entre secteurs subissant la pression liée au stationnement résidentiel et celle associée aux activités quotidiennes des personnes 14

6. QUELLES SONT LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT ? 15

7. QUELLES CAPACITÉS DE MUTUALISATION DU STATIONNEMENT DANS L'EUROMÉTROPOLE ? 17

7.1 Répartition communale des espaces de stationnement potentiellement mutualisables 18

7.2 Quelle répartition à l'échelle des strates de l'armature du PLUi ? 23

7.3 Une répartition par fonction selon les strates de l'armature du PLUi 24

8. MUTUALISATION DU STATIONNEMENT : QUELS ENJEUX ? 25

8.1 Économie d'espace et valorisation d'espaces inutilisés ou sous-utilisés 25

8.2 Une (ré)utilisation des surfaces de stationnement au profit d'autres usages/fonctions 25

8.3 Un levier essentiel des politiques de mobilité 25

9. ZOOM SUR : STATIONNEMENTS ÉQUIPÉS D'UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES (IRVE) 26

10. CAPACITÉS DE STATIONNEMENT VÉLO SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN 28

10.1 Présentation de la méthode 20

10.2 Une offre de stationnement fortement concentrée sur la ville-centre de Metz 29

10.3 Une disparité spatiale et qualitative d'équipements vélos 33

10.4 Des équipements structurants à l'échelle intercommunale dépourvus de stationnement vélo suffisants 35

10.5 Une offre de stationnement répondant quasi-exclusivement à des usages de courtes durées 37

10.6 Un besoin de densification et de diversification de l'offre de stationnement pour répondre aux différents usager(s) 38

1. CONTEXTE

1.1 Le PLUi de l'Eurométropole de Metz

Engagé en mars 2019, pour une approbation projetée à fin 2023, le PLUi est un document stratégique qui définit le projet de développement et d'aménagement pour les 10 à 15 prochaines années, dans un souci de cohérence et de solidarité entre les différents territoires métropolitains.

L'objectif est de favoriser le développement d'une :

- métropole rayonnante et attractive ;
- métropole de l'écologie urbaine ;
- métropole humaine et de proximité ;
- métropole dynamique et innovante.

Les grandes étapes d'élaboration d'un PLUi :

- phase 1 : diagnostic du territoire ;
- phase 2 : Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) ;
- phase 3 : élaboration des orientations d'aménagement et de programmation, du règlement graphique et du règlement écrit ;
- phase 4 : arrêt du projet de PLUi, consultation des services et enquête publique ;
- phase 5 : approbation.

Parmi l'ensemble des thématiques abordées dans la construction du PLUi, celle du stationnement est incontournable tant la voiture reste reine dans les pratiques de mobilité* et donc de besoins d'espaces de stationnement (à l'origine et à destination des déplacements). Le stationnement recouvre ainsi de multiples enjeux (choix du mode de déplacements, gestion des espaces publics, qualité du cadre de vie, etc.), enrichi par la Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) qui a introduit des mesures visant à limiter la consommation d'espaces et l'imperméabilisation des sols, notamment par la recherche de mutualisation des places de stationnement entre plusieurs destinations.

*** 55 %** des déplacements quotidiens des résidents de l'Eurométropole sont réalisés en voiture, soit 449 000 déplacements, auxquels s'ajoutent ceux provenant des territoires périphériques et à destination de l'Eurométropole (dont 50 000 véhicules issues du bassin de vie) – source EDGT SCoTAM 2017.

L'inventaire du stationnement

Ainsi, l'article L151-4 du Code de l'urbanisme demande que soit établi un « inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

Répondre à l'obligation légale … et au-delà ?

Au-delà de l'alimentation du **Rapport de présentation du PLUi de l'Eurométropole,** la démarche engagée vise à établir un véritable état des lieux de l'offre de stationnement hors voirie qui puisse être exploité dans le cadre de la définition des OAP, du règlement, mais également hors PLUi pour alimenter d'autres réflexions (recherche d'opportunités de parkings de rabattement sur le réseau de transports collectifs urbains, etc.).

2. MÉTHODOLOGIE

Vous avez dit « parc de stationnement ouvert au public » ?

Un parc de stationnement se définit comme un espace public ou privé, ouvert au public, sur lequel des voitures peuvent stationner. Est exclu de ce recensement le stationnement sur voirie, qui est mutualisé de fait entre différents usages (résidents, chalands, visiteurs, etc.), particulièrement dans les zones réglementées.

Recensement : quelle méthode ?

Connaissance du terrain, analyse via Géo Metz Métropole (portail cartographique de l'Eurométropole de Metz) et travail de terrain sur les éléments les plus discutables. Les élus des communes métropolitaines ont également ont été mis à contribution dans le cadre du recensement des équipements de stationnement vélo présents sur leur territoire.

Quels sont les éléments recensés ?

- les parcs relais et les parcs de rabattement du réseau Le MET' ;
- les parcs de stationnement en ouvrage, privés et gérés par l'Eurométropole ;
- les espaces de stationnement des équipements et administrations dédiés à l'accueil de public ;
- les espaces de stationnement privés, rattachés à un commerce ou une activité accueillant de la clientèle, quel que soit le mode d'accès au parking.

Quels sont les éléments non recensés ?

- les concessionnaires automobiles de la rubrique « commerce », les parkings constituant pour eux une surface commerciale à part entière ;
- les espaces de stationnement résidentiel qui sont clairement destinés à un usage privatif ;
- les espaces de stationnement des entreprises n'ayant pas vocation à accueillir du public.

Estimation du nombre de places : quelles méthodes ?

Le recensement des places des parkings en ouvrage a été complété par une estimation des autres unités recensées, sur la base d'un ratio de 25 m² par place (espaces de circulation et de dégagement inclus).

Construction d'une base de données QGIS

Les informations recensées ont permis de constituer une base de données géoréférencées, intégrant des renseignements portant sur les éléments suivants :

- Fonction actuelle des parkings :
  - commerciale : parking de centres commerciaux, de supérette, etc. ;
  - équipement : parking d'équipements administratifs, sportifs, culturels, etc ;
  - habitat : parking résidentiel ;
  - mixte : parking de cœur de quartier ou de village ;
  - nature : parking lié à des activités de pleine nature (balades/randonnées/sports/etc.) ;
  - covoiturage : parking dédié à la pratique du covoiturage ;
  - parking poids lourds parc réservé au stationnement des poids-lourds ;
  - relais : parc de stationnement implanté à proximité immédiate d'un arrêt/terminus de transports collectifs et qui vise à favoriser l'intermodalité.
- Statut :
  - public ;
  - privé ;
  - incertain.
- Mutualisation (actuelle, constatée ou pressentie) :
  - oui ;
  - non.
- Règlementation :
  - payant ;
  - gratuit ;
  - zonage.
- Type :
  - en ouvrage ;
  - en surface.
- Accès
  - barriere ;
  - libre ;
  - portique.

Cette base a fait l'objet d'une validation par les services requérants de l'Eurométropole. Elle constitue une « photographie » devant immanquablement évoluer dans le temps.

3. QU'ENTEND-ON PAR MUTUALISATION DU STATIONNEMENT ?

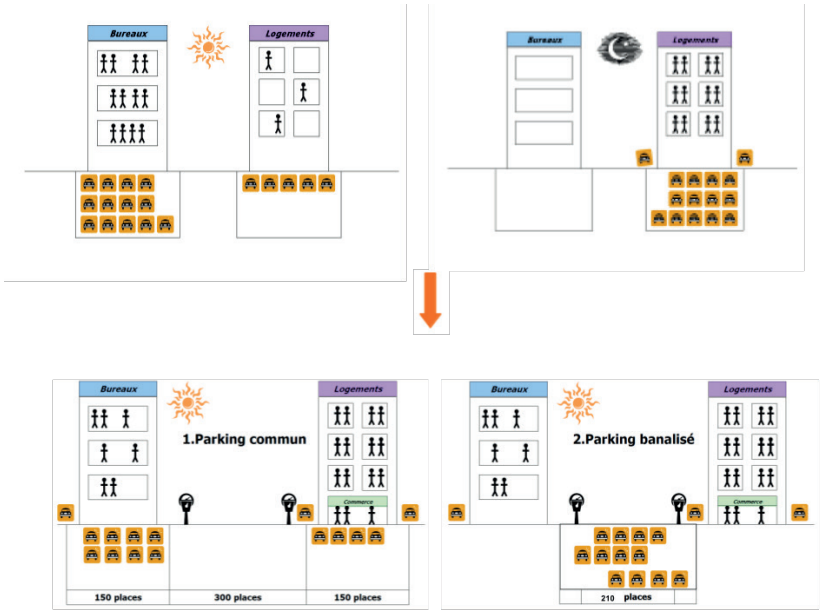
La mutualisation du stationnement vise à partager une offre de stationnement entre différents usages afin d'optimiser l'offre existante et limiter le nombre de places à construire.

3.1 Définition (source SARECCO)

Parc mutualisé : parc de stationnement rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs générateurs (équipements, habitations, entreprises, etc.) de stationnement situés dans une même zone. Les besoins de stationnement de ces générateurs peuvent être partiellement assurés par leur propre parc privés. (cf. mutualisation programmée).

Mutualisation du stationnement : concept élaboré par SARECO, la mutualisation programmée consiste en la limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

Foisonnement : phénomène selon lequel tous les titulaires d'un abonnement dans un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément. Le «coefficient de foisonnement» relatif à une catégorie d'abonnés est égal au rapport entre la valeur maximale du nombre d'abonnés présents simultanément et le nombre total d'abonnés.



Principe de mutualisation et foisonnement (Source : www.sareco.fr, modifiée)

QUELS AVANTAGES ?

Économie du foncier

Maîtrise de la place de la voiture dans la ville

Maîtrise des coûts de construction

3.2 Quelques exemples du stationnement

La presqu'île scientifique de Grenoble - © Emilan Tutot - Place Gre'net

Parking silo mutualisé réalisé sur le Campus urbain de Paris-Saclay © germe&JAM

Le parking des Machines sur l'Ile de Nantes © Samoa

4. PROBLÉMATIQUE DU STATIONNEMENT : QUELS ÉLÉMENTS PRENDRE EN COMPTE DANS LE PLUi ?

Le principe de hiérarchie des normes implique de prendre en compte dans le PLUi des règles / orientations définies dans le SCoTAM et le PDU de l'Eurométropole.

4.1 Quelles orientations issues du SCoTAM II (approuvé le 1er janvier 2021) ?

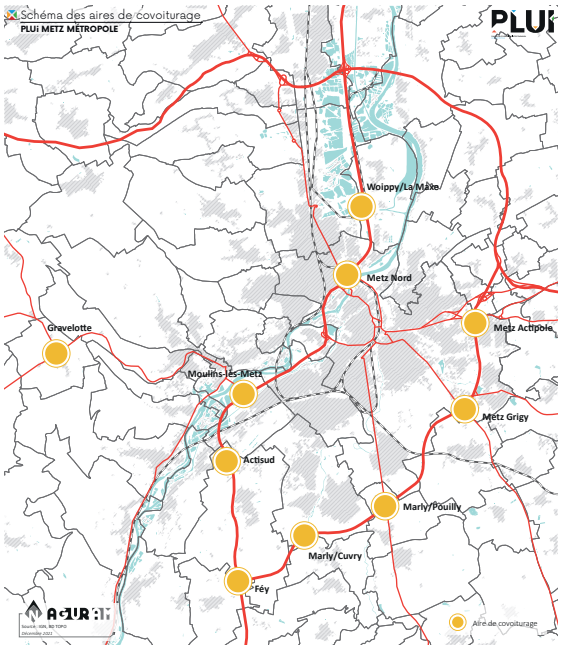
La thématique du stationnement est abordée sous différents angles dans le SCoTAM (paysage, foncier, mobilité, etc.), celui-ci imposant aux collectivités, via leur document d'urbanisme ou d'organisation des transports, de :

- employer les aires de stationnement à des fins de végétalisation des espaces urbains **–› cible 2.11 : favoriser la nature en ville et la pénétration de la biodiversité en milieu urbain et périurbain ;**
- privilégier les espaces de stationnement au sein des opérations d'aménagement afin de ne pas « encombrer les espaces publics multifonctionnels par les véhicules » **–› cible 3.7 : développer des espaces publics multifonctionnels ;**
- limiter l'impact paysager des aires de stationnement et favoriser la mutualisation de celles-ci **–› cible 3.8 : soigner les activités économiques à fort impact visuel ;**
- restreindre la création d'aires de stationnement requise par logement ou par surface de plancher de locaux d'activités aux abords des infrastructures de transport collectif les plus performantes (bus à haut niveau de service, TER) **–› cible 6.5 : renforcer l'urbanisation autour des infrastructures de transport collectif les plus performantes ;**
- développer l'offre de stationnement à la journée dans le cadre de l'aménagement de stations intermodales (connexion entre les transports interurbains et les transports urbains) **–› cible 8.7 : l'intermodalité au niveau des réseaux de transports urbains ;**
- réserver des emprises foncières permettant le déploiement d'aires de covoiturage (autoroutières et locales **–› cible 8.10 : organiser le covoiturage)** et d'aires de stationnement réservées aux services d'autopartage **–› cible 8.11 : anticiper les évolutions des nouveaux usages de la voiture ;**
- privilégier le développement d'espaces de stationnement et de livraison mutualisés entre plusieurs activités **–› cible 10.6 : Objectifs d'aménagement des activités commerciales et artisanales dans les documents de planification locale.**

4.2 Quelles orientations issues du PDU ?

Le projet global de mobilité établi dans le cadre du PDU (approuvé en février 2020) intègre un certains nombre d'actions (ainsi que des objectifs comptables) touchant la thématique du stationnement :

- **développer l'usage du vélo –›** Action 08 - Déployer une offre de stationnement vélo adaptée :
  - . objectif 2019-2025 : 1 000 places de stationnement vélo supplémentaires.
- **utiliser le stationnement comme levier de report modal –›** Action 10 - Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains :
  - . à partir de 2020 : la Ville de Metz étudiera les extensions du stationnement réglementé autour du quartier de l'Amphithéâtre.
- **l'intermodalité au service des territoires –›** Action 14 - Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir :
  - . objectif : création de 1 000 places de stationnement d'ici 2030 (P+R 3e ligne BHNS, aménagement parking gare Metz-Nord, Magny, etc.).



› **une articulation renforcée entre urbanisme et mobilité**

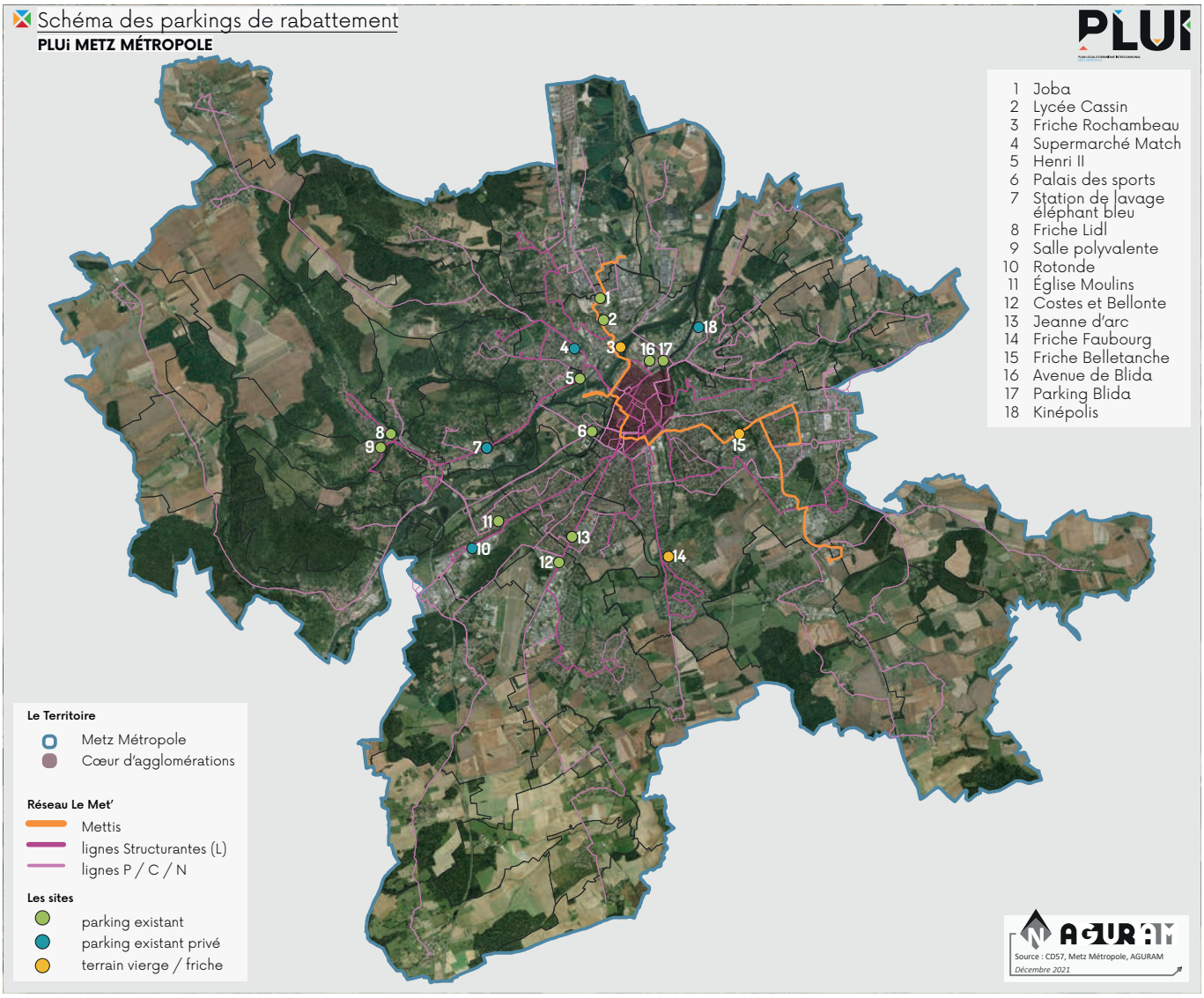
. action 22 - revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi : réduction des normes de stationnement pour les bâtiments à usage de bureaux.

. action 23 - renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves : édiction de normes de stationnement vélo en termes de nombre de places, de localisation, etc.

› **promouvoir un usage partagé de la voiture individuelle**

. action 27 - mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage : réalisation de 500 places de stationnement dédiées à l'horizon 2025, plan de communication ciblé, etc.

. action 28 - favoriser l'autopartage : déploiement du service d'autopartage à l'échelle métropolitaine, plan de communication ciblé, etc.



Zoom sur
LE STATIONNEMENT DANS LA LOI LOM ET CLIMAT ET RÉSILIENCE

Loi d'Orientation des mobilités (déc. 2019) : quels éléments prendre en compte ?

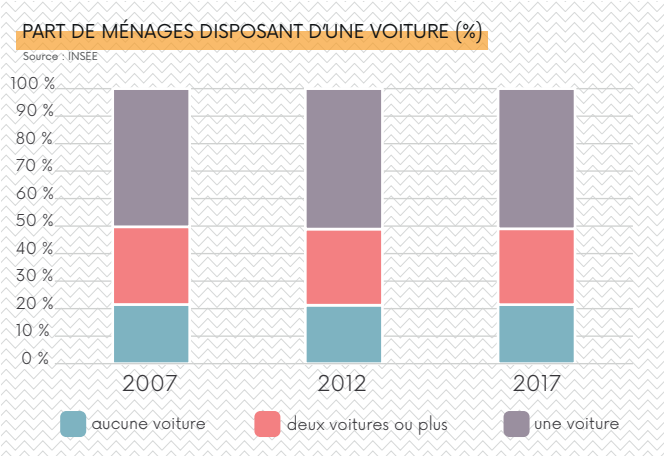
- Obligations concernant le déploiement de places de stationnement sur voirie dédiées à la recharge de véhicules électriques accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- facilitation du stationnement pour les covoitureurs ;
- obligations d'équiper les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en stationnements sécurisés pour les vélos ;
- suppression de certaines places de stationnement à des fins de sécurisation des cheminements piétons.

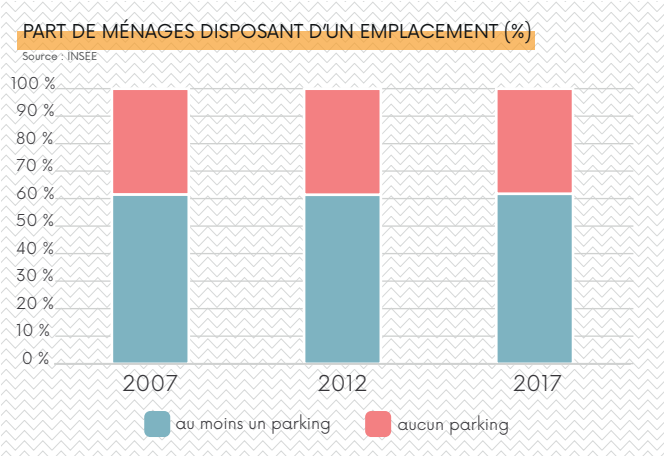
Loi climat et résilience (août 2021) : quels éléments prendre en compte ?

- l'obligation pour les Plans de mobilité (ex PDU) de définir un nombre de places de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes en cohérence avec la desserte du territoire en transports publics (parking relais), et également de préciser le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos au sein de ces mêmes parkings relais afin de renforcer l'intermodalité ;
- La réduction des obligations de création d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé de vélos ;
- L'équipement en point de recharge pour les véhicules électriques des parcs de stationnement ;
- une dérogation aux obligations en matière de stationnement dans le cadre du réemploi d'une friche ;
- l'obligation d'optimiser les surfaces consacrées au stationnement pour les parkings attenant à certains bâtiments d'activités (commerciale soumise à CDAC, à usage industriel et artisanal, d'entrepôt, etc.) par la mise en place de toitures photovoltaïques ou de toitures végétalisées pour les espaces de stationnements couverts accessibles au public, et la mise en œuvre de mesures favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation des sols sur les parkings surfaciques ;
- favoriser le stationnement des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage mais également des personnes utilisant les transports collectifs.

5. LE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL : ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Une constante : la très faible évolution de la possession d'un véhicule et d'un emplacement de stationnement privatif





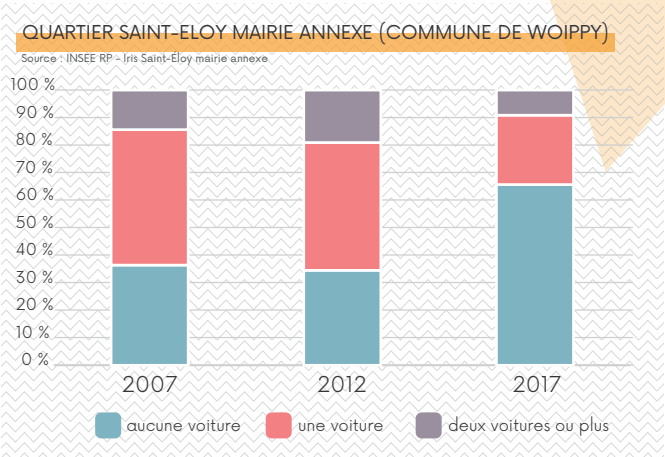
Que ce soit pour l'équipement des ménages en véhicule ou pour la possession d'un garage privatif, les répartitions observées en 2007/2012/2017 sont plutôt stables.

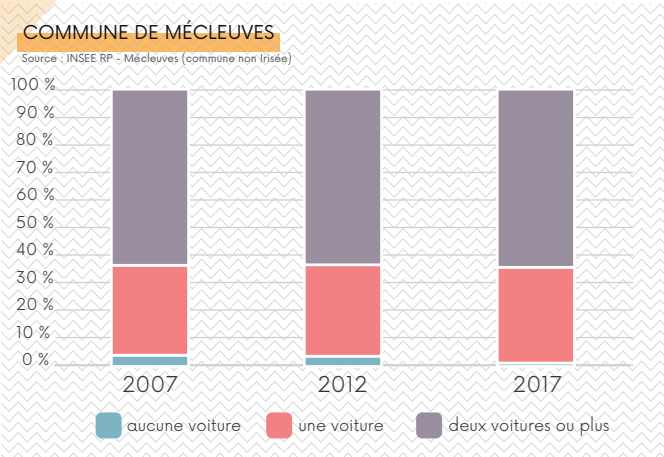
Moins d'1/4 des ménages ne possède pas de voiture. À l'inverse, ils sont 28 % à en posséder deux ou plus en 2017.

Les évolutions les plus fortes sont à créditer aux ménages disposant d'une voiture (+5 % entre 2007 et 2017). Le nombre de ménages ne possédant aucune voiture augmente dans les mêmes proportions (+4 %) sur cette période.

Près de 2/3 des ménages sont équipés d'au moins un espace de stationnement privatif en 2017.

La croissance la plus forte est enregistrée au sein des ménages disposant d'au moins un parking (+4,4 % entre 2007 et 2017).



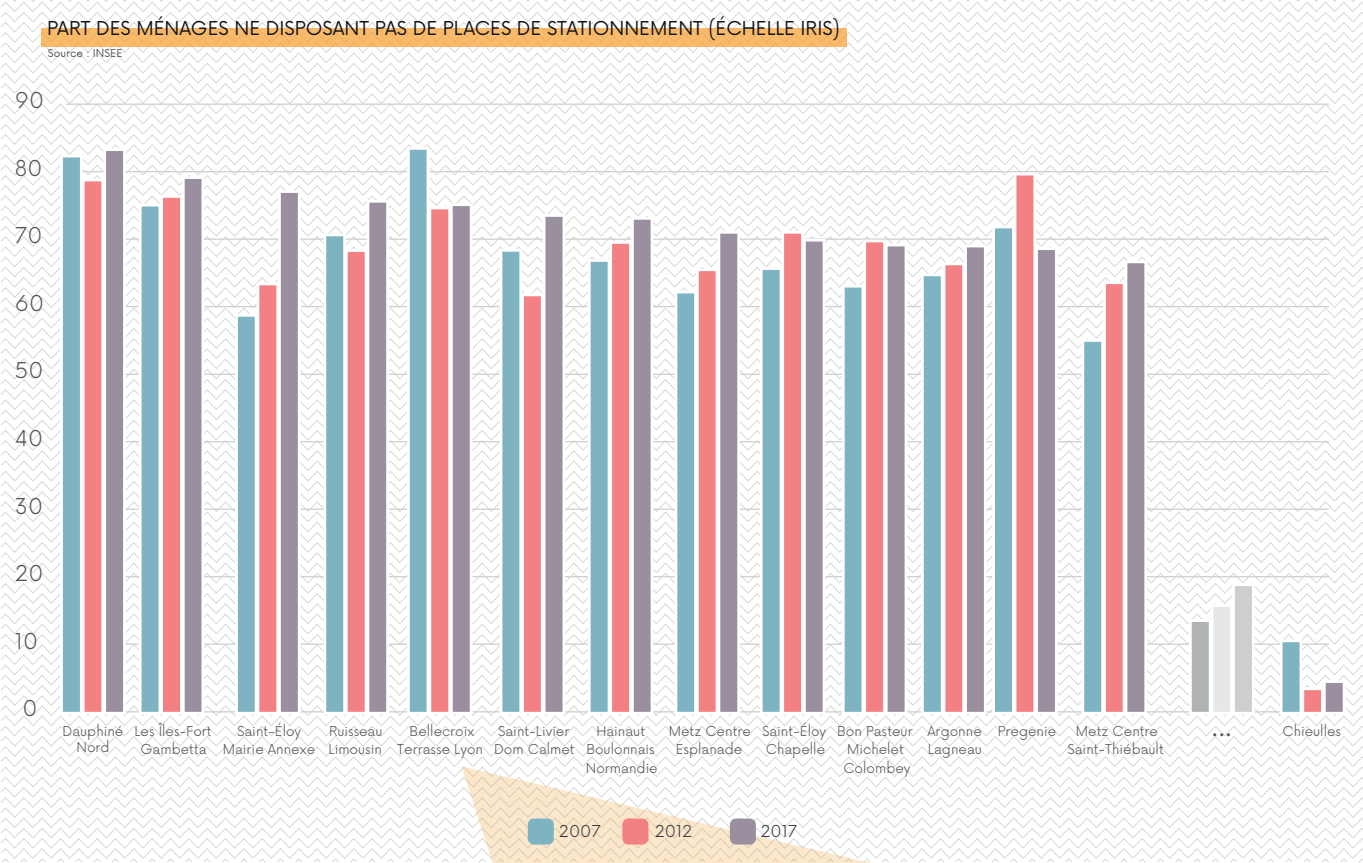


66 % de ménages ne possèdent aucune voiture

98 % des ménages possèdent au moins un véhicule

64 % en possèdent 2 et plus

5.1 La non possession d'une place de stationnement, un fait urbain



L'insuffisance de places de stationnement privatives est du à des éléments de contextes multiples : typologies des bâtiments et des lieux urbains, statuts d'occupation, etc.

Note de lecture : l'ensemble des IRIS et communes non irisées de l'Eurométropole est pris en compte. Les secteurs concentrant le plus de ménages ne disposant pas de places de stationnement se localisent intrinsèquement à Metz.

5.2 Un équipement en voiture déconnecté de la possession d'une place de stationnement

IRIS Metz Centre Esplanade

70 % des ménages ne disposent pas d'une place de stationnement

mais

53 % des ménages possèdent au moins un véhicule

Iris Saint-Livier Dom Calmet

73 % des ménages ne disposent pas d'une place de stationnement

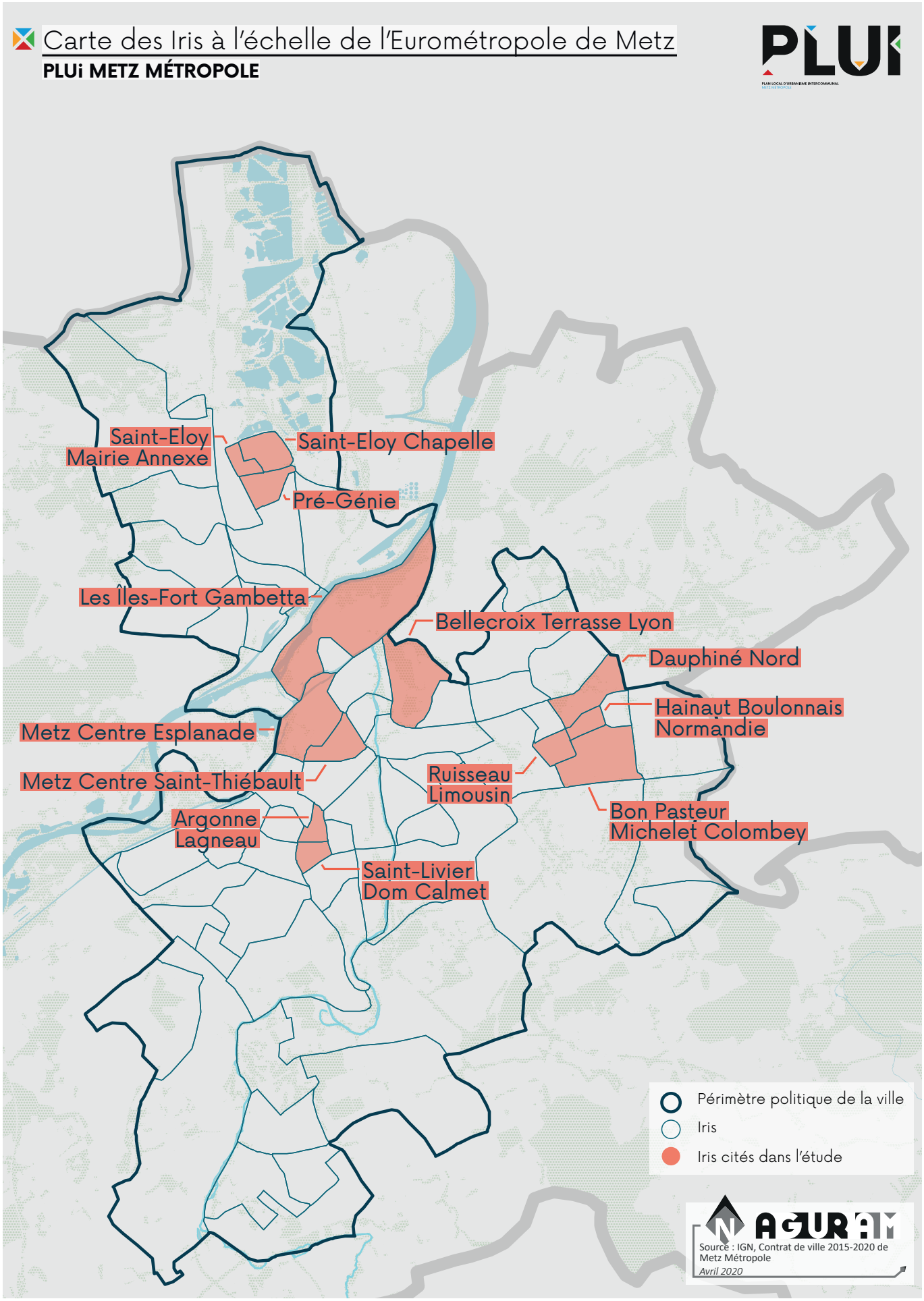
mais

72 % des ménages possèdent au moins un véhicule

Les parcs de stationnement surfaciques et en ouvrage, mais surtout la voirie, constituent la variable d'ajustement à la faiblesse de l'offre privée –› des espaces publics sous pression dans de nombreux espaces urbains, particulièrement dans les quartiers anciens messins.

Carte des Iris à l'échelle de l'Eurométropole de Metz

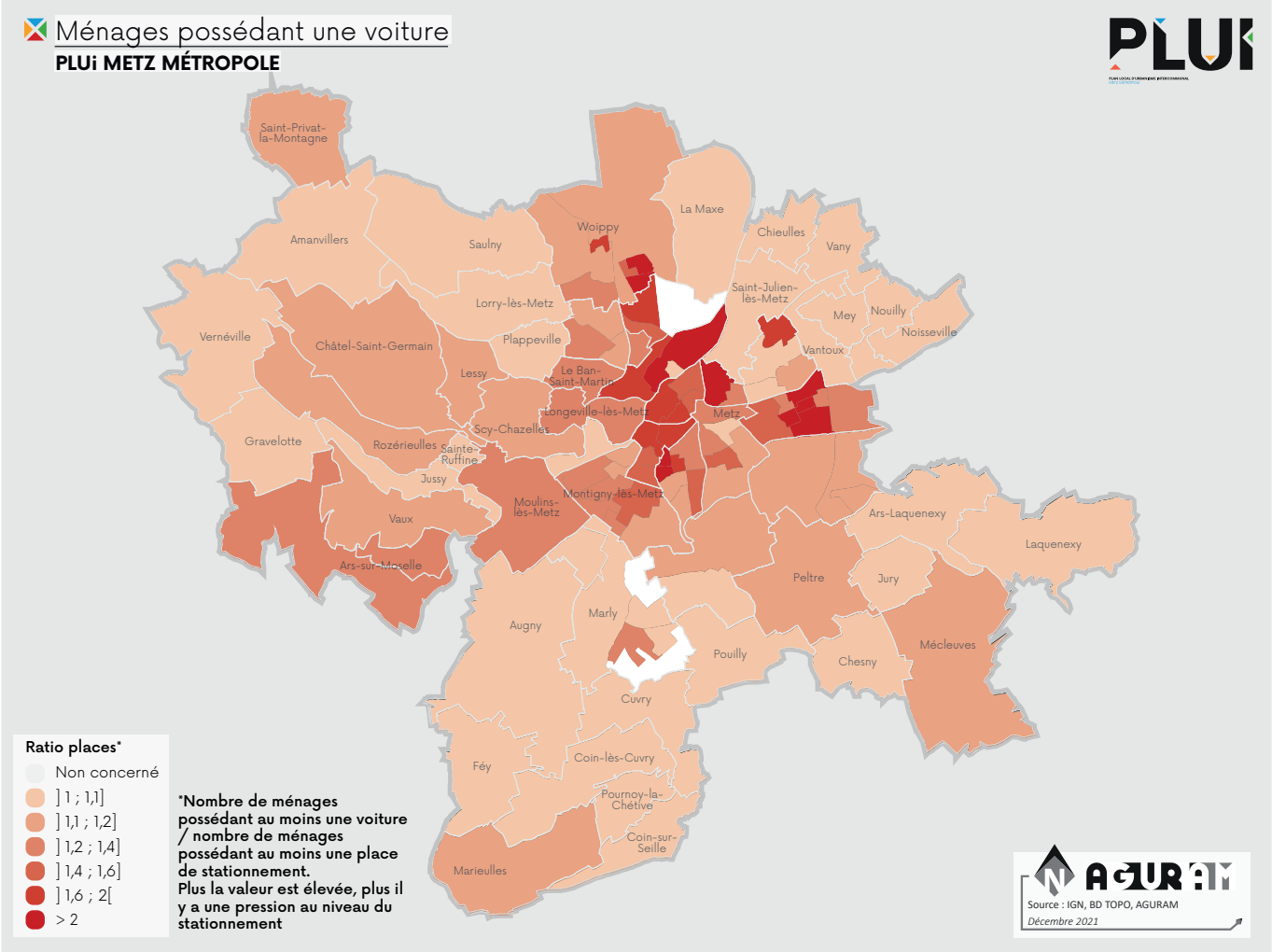
PLUi METZ MÉTROPOLE



Source : IGN, Contrat de ville 2015-2020 de Metz Métropole

Avril 2020

5.3 Des secteurs soumis à de fortes pressions du stationnement résidentiel

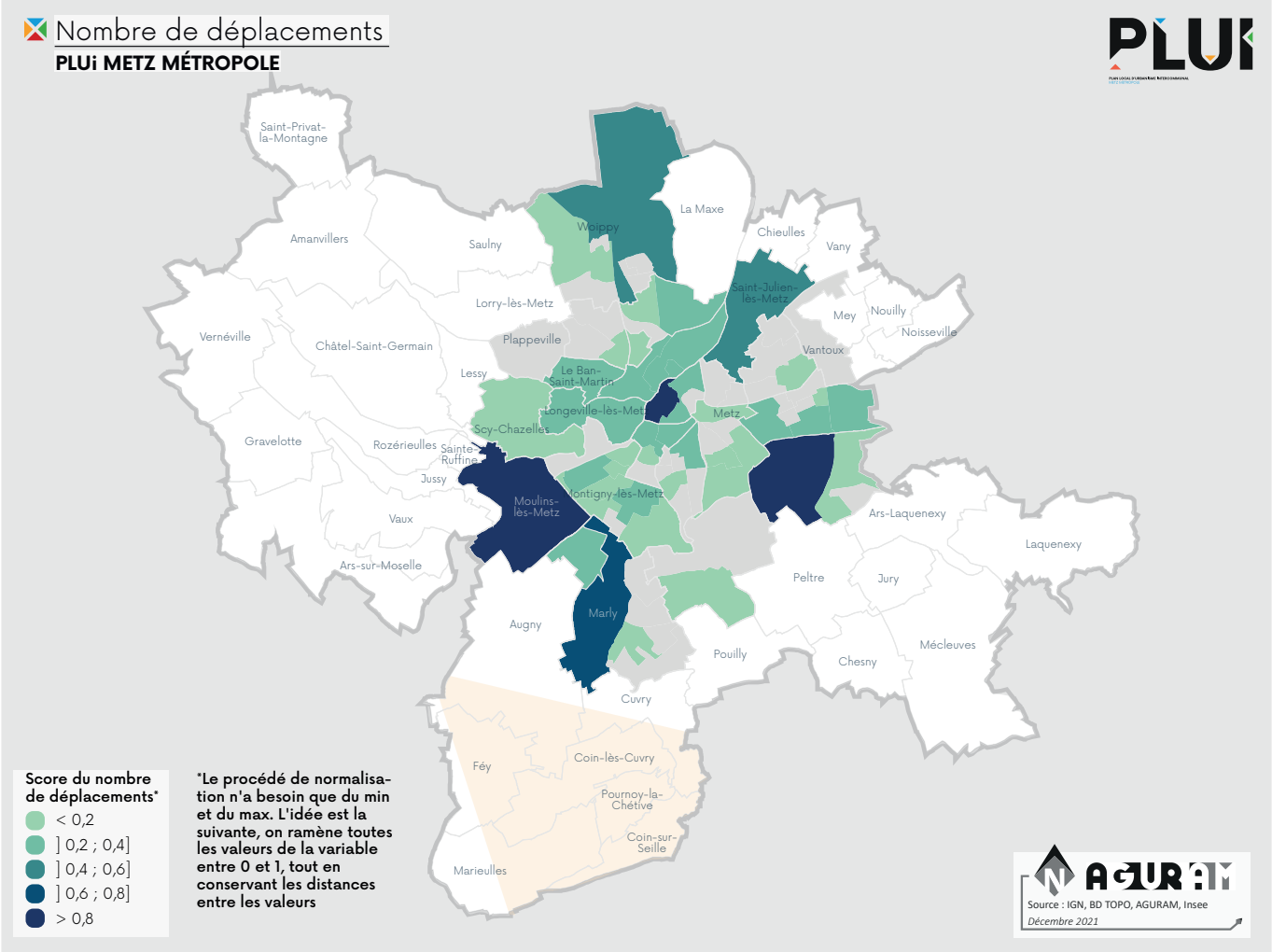


La mise en corrélation entre le nombre de ménages équipés d'une ou plusieurs voitures et ceux disposant d'au moins une place met en relief les zones de fortes tensions dans lesquelles existe un déficit de stationnement privatif au sein des logements.

À cela s'ajoutent d'autres éléments qui viennent encore dégrader cette situation :

- la possession d'un garage, mais sans son utilisation à des fins de stationnement d'un véhicule ;
- le délaissement de nombreux parkings, jugés peu fonctionnels ou pas assez sécurisés.

5.4 Pas de concordance entre secteurs subissant la pression liée au stationnement résidentiel et celle associée aux activités quotidiennes des personnes



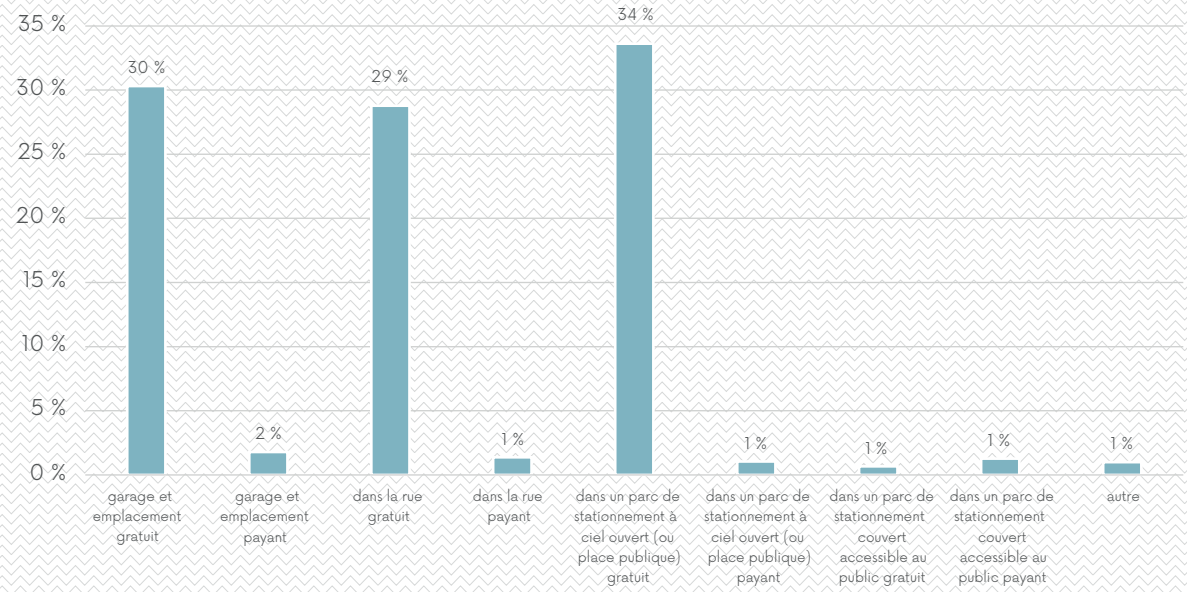
En dehors du cœur historique messin, qui concentre une majeur partie des emplois et des activités commerciales génératrices de déplacements à l'échelle de l'Eurométropole, les besoins en stationnement hors résidentiels se polarisent sur les espaces d'activités périphériques d'Actisud, du Technopôle et de Bellefontaine (fortes concentrations de surfaces commerciales et zones d'emplois). Ceux-ci se caractérisent notamment par l'ampleur des parcs de stationnement (supermarchés, grandes écoles, entreprises, etc.) répondant aux besoins quotidiens des usagers (en termes de volume), sans mise en œuvre de mesures de mutualisation de ces offres (chaque équipement dispose de places « privatives » utilisées pour son usage propre, et absence de foisonnement* des places liée à la non-mixité fonctionnelle des espaces urbains périphériques).

*** Foisonnement :** mutualisation des espaces de stationnement basée sur le fait que tous les usagers ne sont pas simultanément dans un parking au même moment. Ce principe s'appuie sur la mixité des fonctions (emploi/résidentiel par exemple) et donc des rythmes d'utilisation différenciés.

6. QUELLES SONT LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT ?

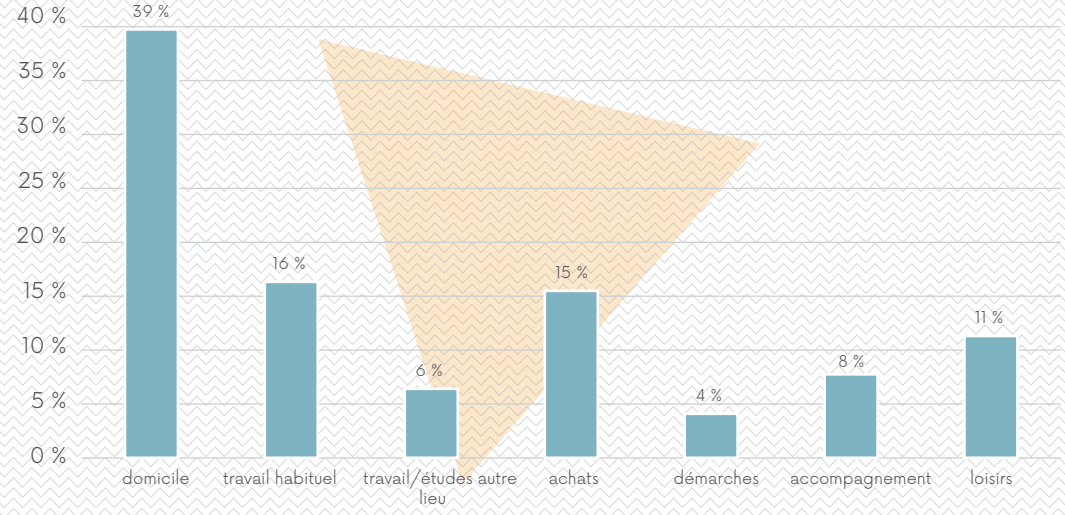
NATURE DU STATIONNEMENT DES VOITURES DES RÉSIDANTS DE L'EUROMÉTROPOLE

Source :EDGT SCoTAM



MOTIFS DE STATIONNEMENT DES VOITURES DES RÉSIDANTS DE L'EUROMÉTROPOLE

Source :EDGT SCoTAM



Le stationnement se fait avant tout sur des emplacements gratuits (93 %), avec une légère prépondérance du stationnement dans des parcs à ciel ouvert et sur les places publiques (1/3).

À l'inverse, la part du stationnement payant est très faible (3 %). Celle-ci est relativement la plus forte pour les motifs de stationnement « achats dans les petits et moyens commerces » dans un parc de stationnement payant.

Le stationnement est majoritairement de caractère résidentiel (39 % des cas), puis lié au travail et aux études (22 %). Le stationnement pour motif « achats » apparaît en troisième position.

Définition des types de stationnement :

garage, box ou autre emplacement réservé : gratuit (ex : garage d'une maison individuelle ou d'un immeuble) ou payant* (ex : location d'un box indépendant du logement) ;

rue : gratuit ou payant ;

parking ouvert : un parc de stationnement à ciel ouvert ou une place publique, gratuits (ex : parking Patinoire à Metz, parking rue des Écoles à Marly, parking de la gare d'Ars-sur-Moselle, parking du Cora Moulins-lès-Metz, etc.) ou payants (ex : parkings Coislin et Messageries à Metz, parking rue Meurisse à Montigny-lès-Metz, etc.) ;

parking couvert : parking en ouvrage (aérien ou souterrain) accessible au public, gratuit ou payant (ex : parking République, Pompidou, etc.).

* Le stationnement « payant » peut être à la charge de la personne interrogée ou bien à la charge d'une tierce personne (un employeur par exemple).

Zoom sur
QUELLES APPROCHES NOVATRICES DE LA QUESTION DU STATIONNEMENT DANS LES COMMUNES MÉTROPOLITAINES ?

SCY-CHAZELLES

La reconversion de l'ancien Aldi

Implanté en bordure de la Voie de la Liberté, le site de l'Ancien Aldi fait l'objet d'une opération de reconversion urbaine en programmation mixte de logements qui devrait être livrée en 2023.
Alors que le PLU ne le prescrivait pas, la Ville a imposé la réalisation de stationnement souterrain intégré à l'opération pour optimiser l'usage du foncier.

Une règle de stationnement alternative pour le cœur de bourgs vignerons

Scy-Chazelle se compose de trois entités (Scy-Haut et Chazelles, situés sur les coteaux, et Scy-Bas le long de la Voie de la Liberté). Afin de ne pas entraver la mise en œuvre d'opérations de densification, et plus globalement de simples projets d'aménagement, les normes de stationnement ont été adaptées dans le cœur historique vigneron de la commune. La Ville a aménagé trois poches de stationnement à Scy-Haut ces dernières années pour résoudre les problèmes liés à la nature ancienne des tissus urbains.

Dans la zone UA et le seul secteur UAc, à l'exclusion du secteur UAr :

S'il est avéré lors de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme qu'il n'est manifestement pas possible de respecter la grille de stationnement ci-dessus :
Il est exigé 1 place de stationnement minimum par logement. **Toutefois, dans le cas de la réhabilitation de constructions anciennes et/ou d'extension et/ou de changement de destination d'un bâtiment vers une destination d'habitat, un nombre de places inférieur peut être autorisé sans pouvoir être inférieur à 1 place de stationnement pour deux logements.**

LONGEVILLE-LÈS-METZ

Une mutualisation du stationnement inscrite au PLU afin de réduire les surfaces mobilisées

La mutualisation des stationnements, au sein d'une opération ou pour des opérations voisines, est possible à condition que le voisinage soit limité à un rayon de 300 mètres (entre les deux unités foncières), et uniquement entre des places allouées aux logements et des places allouées à d'autres destinations.

Cette mutualisation permet de réduire les besoins en places de stationnement, en prenant comme contrainte le nombre de places correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de stationnement suivant la norme prédéfinie par la grille de stationnement.
La mutualisation des stationnements ne sera prise en compte que sur la moitié des besoins identifiés suivant la norme prédéfinie par la grille de stationnement.

Une transcription dans les OAP

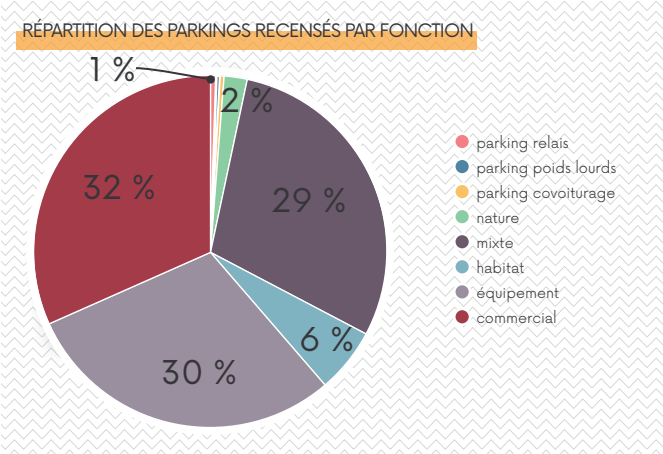
En matière d'offre de stationnement, **les opérations pourront mutualiser les parkings,** comme mentionné dans le règlement écrit :

- Dans la partie **de l'ancien garage Chevalier :**
  - **Un bouclage** par une nouvelle voirie structurante permettra la liaison entre l'arrière de la place de l'Église et le boulevard Saint-Symphorien. Un marquage des alignements et des reculs permettra de structurer cette nouvelle rue.
  - **Les stationnements seront répartis** dans le secteur pour subvenir aux besoins des nouvelles constructions.

- Dans la partie **mixte** (ancien Éperon messin au sud du boulevard et anciens entrepôts Lang au nord) :
  - **Un cheminement doux** trouvera sa position en fonction de l'implantation des futurs bâtiments. Il permettra des pénétrantes piétonnes depuis le boulevard Saint-Symphorien en particulier vers le sud et les terrains de l'ancienne pépinière.
  - **Les emplacements des parkings actuels** seront repris de manière privilégiée.

7. QUELLES CAPACITÉS DE MUTUALISATION DU STATIONNEMENT DANS L'EUROMÉTROPOLE ?

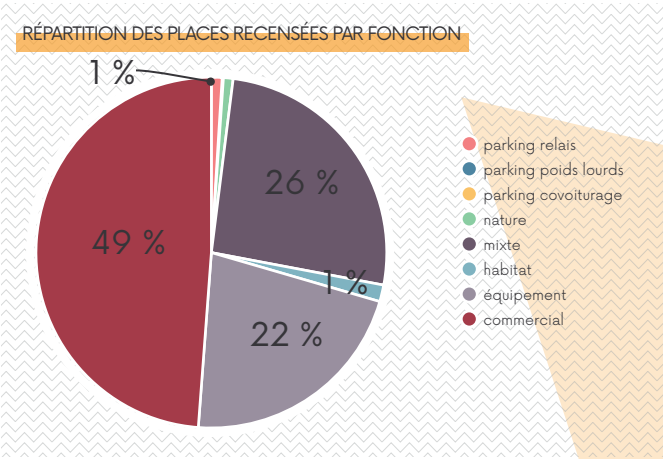
569 espaces de stationnement ont été recensés dans le cadre de cette démarche, représentant environ **62 666** places



Les parkings recensés présentent une **répartition homogène entre ceux relevant d'une fonction commerciale, d'équipement ou mixte.**

Parmi les équipements se détachent les **parkings des équipements sportifs** ainsi que ceux liés aux **hôpitaux.**

Les parkings dits mixtes sont constitués majoritairement de places publics de type place centrale de village ou de quartiers jouxtant des services publics (mairie, école, etc.).



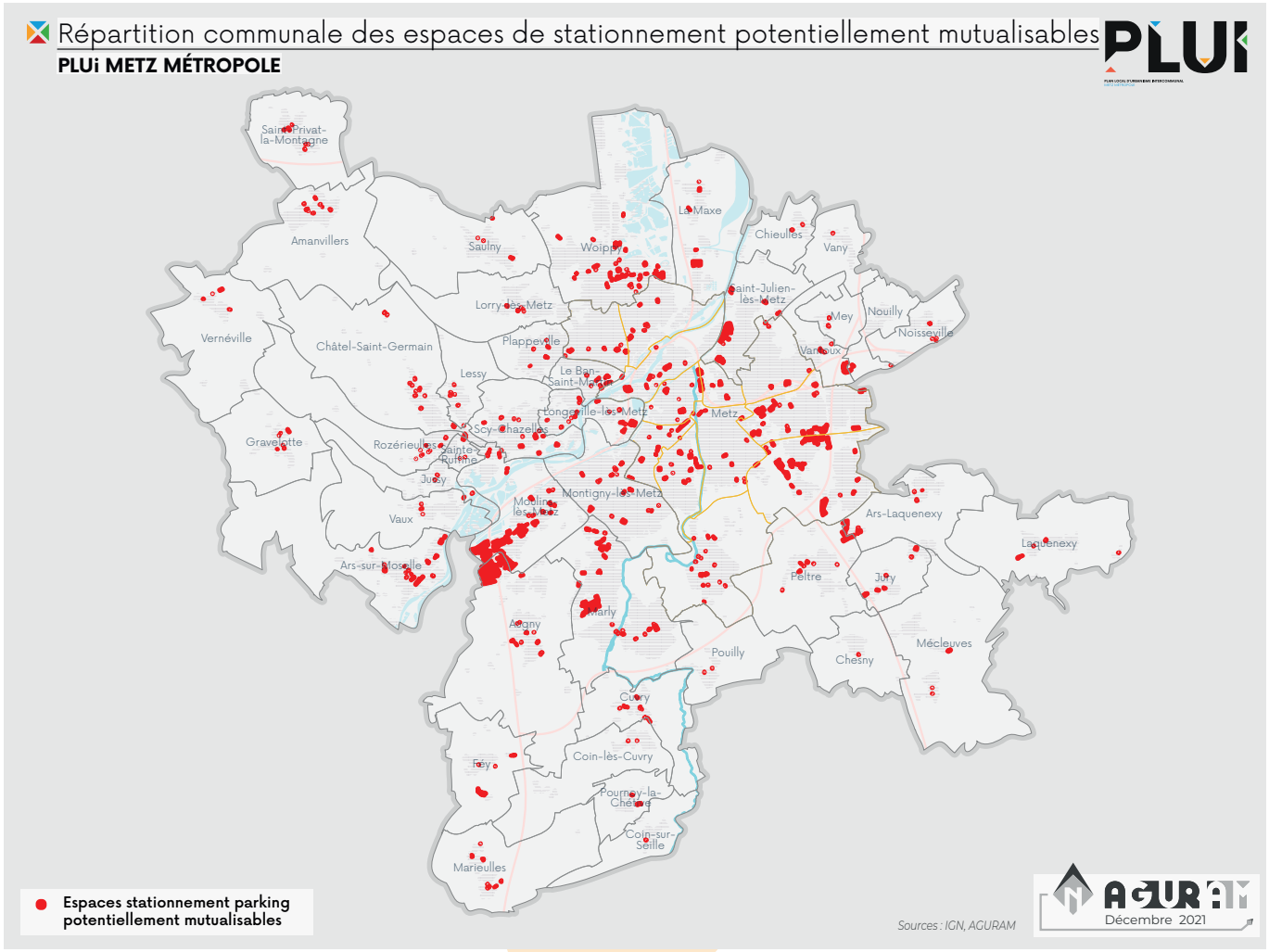
L'analyse des parkings recensés en nombre de places permet de mettre en exergue l'importance de **l'offre de stationnement à vocation commerciale** (1 place sur 2 des parkings recensés).

Les parkings de cœur des quartiers et des villages, ainsi que ceux liés à un équipement public ou privé, constituent l'autre stock de places hors voirie mutualisable.

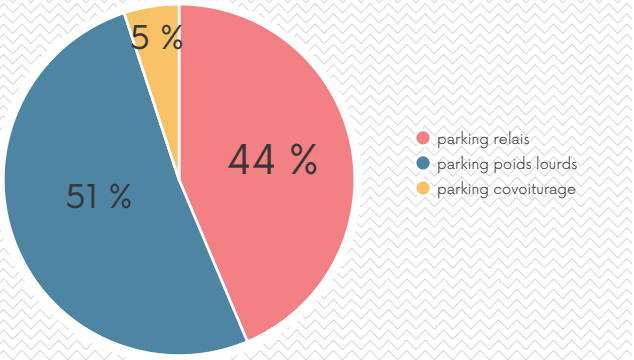
À noter que ce sont les parkings-relais (P+R) qui offrent le nombre de places moyen par unité le plus important (205 places).

1. Parkings des centres commerciaux et des grands surfaces –› **30 587 places**
2. Parkings mixtes ou de centralité –› **16 279 places**
3. Parkings associés à des équipements –› **13 590 places**

7.1 Répartition communale des espaces de stationnement potentiellement mutualisables

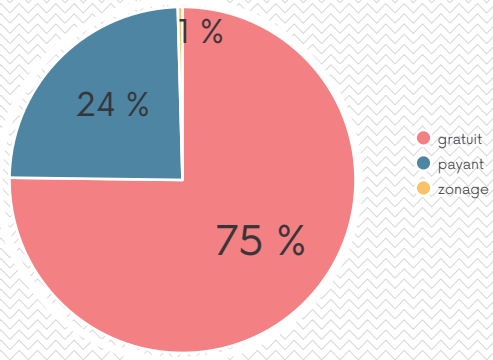


RÉPARTITION DES AIRES DE STATIONNEMENT PAR STATUT (EN NOMBRE DE PLACES)



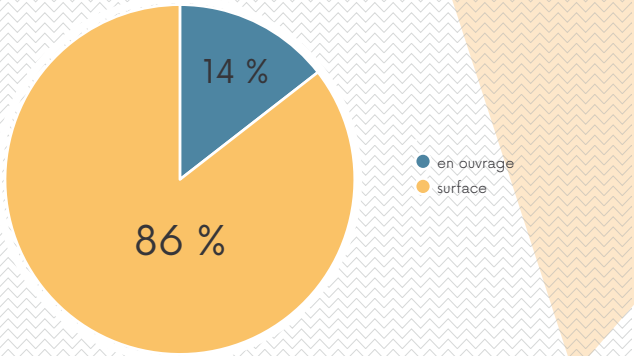
Une majorité de places privées, compte tenu de la surreprésentation de parkings associés à une activité commerciale.

RÉPARTITION DES AIRES DE STATIONNEMENT SELON LA RÉGLEMENTATION APPLIQUÉE (EN NOMBRE DE PLACES)



¾ des places de stationnement sant gratuites.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES PAR TYPE



+ de 8 places sur 10 sont surfaciques, et pour une très grande majorité d'entres-elles asphaltées, potentiellement problématiques à l'aune des questions de gestion des eaux pluviales et de lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Parmis places de stationnement surfaciques, environ 127 hectares sont asphaltés.

(en soustrayant les parkings dits de « nature » qui sont souvent dotés de revêtements perméables - terre compactée / gravier concassé stabilisé / terre battue / etc.)

Zoom sur
LES ILOTS DE CHALEUR URBAIN (ICU) DE METZ MÉTROPOLE : UN AUTRE REGARD SUR LA QUESTION DES ESPACES DE STATIONNEMENT EN MILIEU URBAIN

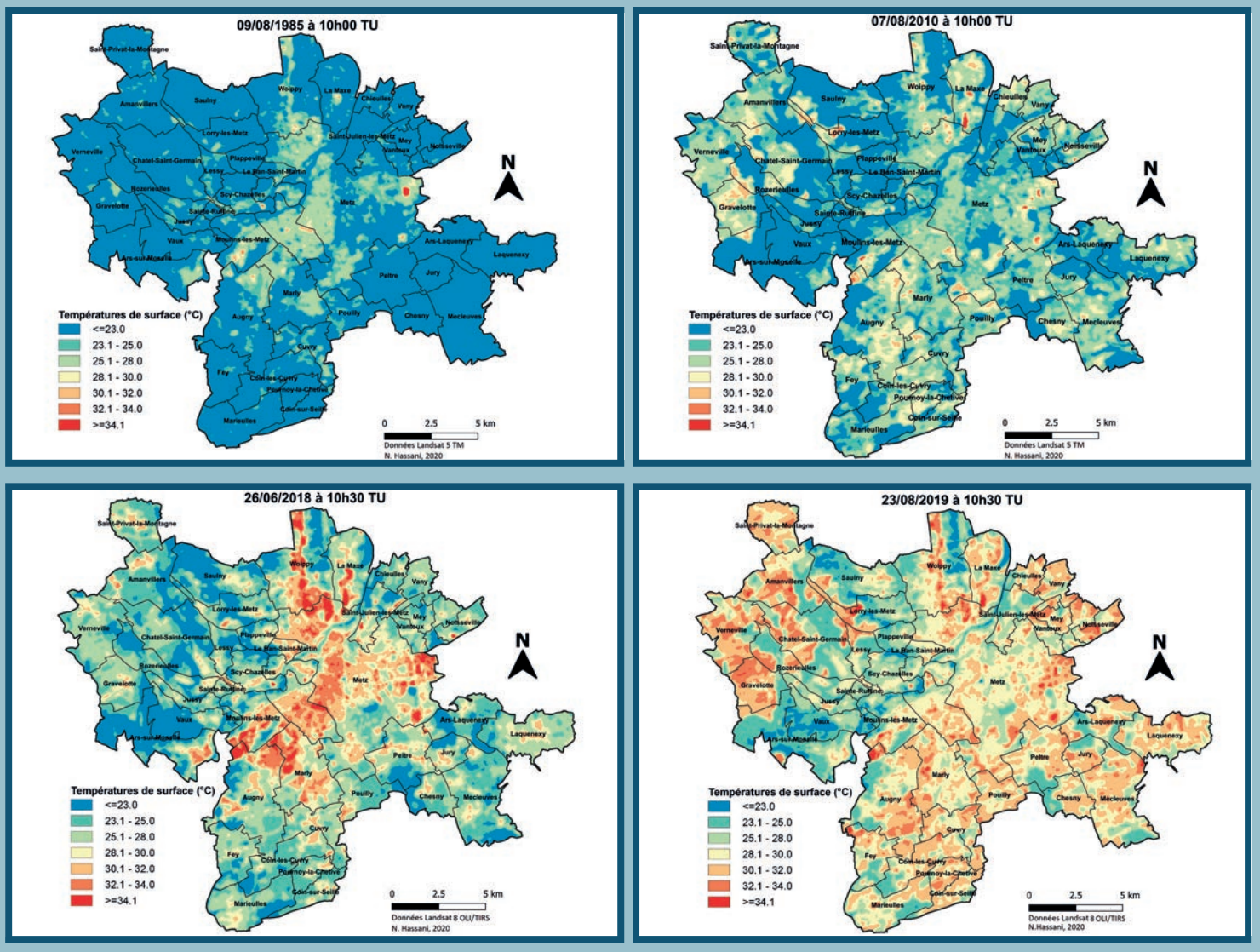
THÈSE MENÉE PAR NASSIMA HASSANI

Dans le cadre de sa thèse, Mme Hassani réalise une étude sur les températures de surface (LST) diurnes d'été au niveau de l'aire métropolitaine de Metz et leurs évolutions dans le temps, approche rendue possible par l'imagerie satellitaire Landsat sur la période 1985-2019. Cette étude vise à caractériser et surveiller l'évolution du climat local du territoire de l'Eurométropole de Metz et de cerner les facteurs pouvant expliquer les évolutions observées.

Ces travaux ont permis de mettre en exergue une extension spatiale ainsi qu'une intensification des zones à fort dégagement de chaleur entre 1985 et 2019. Ces observations sont à corréler avec l'évolution de l'occupation des sols, et notamment le doublement des surfaces urbanisées sur cette même période (développement de plusieurs zones d'activités périphériques), développées aux dépens des champs agricoles et des sols nus.

Année	1985	2003	2019
Classes d'occupation du sols	%	%	%
Eau	2,2	2,2	2,2
Végétation dense	25,1	13,4	33,8
Champs agricoles	56	66,3	45,2
Sol nu	7,6	0,3	0,1
Urbain	9,1	17,9	18,7
Total	100	100	100

Carte des températures de surface (LST) de la métropole de Metz en période non caniculaire : étés 1985, 2010, 2018 et 2019



L'ILOT DE CHALEUR URBAIN :

LES GRANDES SURFACES ARTIFICIELLES POINTÉES DU DOIGT

Place Mazelle en septembre 2008 - © Google

Place Mazelle en décembre 2020 - © Google

La surchauffe urbaine est liée à plusieurs paramètres :

- **Les surfaces artificialisées** (sols, murs, toitures, etc.) possèdent souvent un albédo* faible, qui ne permet pas de réfléchir suffisamment le rayonnement du soleil, et une inertie thermique* élevée. La chaleur est emmagasinée au cours de la journée et restituée la nuit. Les surfaces imperméables entraînent également un recueil immédiat des eaux pluviales par les canalisations. L'eau ne s'évapore donc presque plus, ce qui provoque une diminution de l'humidité de l'air.
- **La morphologie et l'organisation urbaine** (formes, orientation, espacements..) piègent la chaleur et constituent un obstacle à la circulation des vents.
- **Les activités humaines** (déplacements motorisés, chauffage, climatisation, etc.) produisent de la chaleur.
- **Le manque de zones de rafraichissement naturelles** (végétation et eau). Les arbres permettent notamment de créer des zones ombragées sur les surfaces asphaltées ou les façades d'immeubles, limitant ainsi leur surchauffe en été.

Au-delà des zones urbaines denses des centres villes, les espaces d'activités périphériques (industrielles, commerciales, tertiaires et artisanales), qui se caractérisent par des grandes surfaces artificielles (hangars métalliques, parkings, routes, etc.), concentrent également les problématiques d'îlots de chaleur urbains.

*__L'albédo__ est la part des rayonnements solaires renvoyés vers l'atmosphère. Cet indice de réflexion est déterminé par la couleur (les objets noirs ont une valeur albédo faible et se réchauffent fortement) et la matière de la surface concernée. Ainsi, plus le rayonnement absorbé par la surface est important et plus celle-ci se réchauffera.

*__L'inertie thermique__ est le potentiel d'un matériau ou d'un bâtiment à se maintenir à une certaine température malgré le contexte extérieur (température, humidité de l'air, etc.).

DES ENJEUX TRÈS FORTS :

santé humaine : inconfort thermique ressenti (personnes atteintes de maladies chroniques, jeunes enfants, femmes enceintes et personnes âgées) voire surmortalité urbaine (combinaison avec dégradation de la qualité de l'air)

surconsommation d'eau (se rafraîchir, hydrater les plantes, etc.) et d'énergie (climatiseur, etc.)

économique : impacts sur la production agricole, la fréquentation touristique, baisse de productivité, arrêts de travail, etc.

QUELLES RÉPONSES DES COLLECTIVITÉS ?

© Lydie Dugain

Les projections climatiques annoncent une élévation de la température moyenne quotidienne et des épisodes caniculaires plus fréquents, qui accentueront le phénomène d'îlot de chaleur dans les années à venir. Il est donc urgent pour les territoires urbains de trouver des solutions d'adaptation, permettant de rafraîchir les villes.

© AGURAM

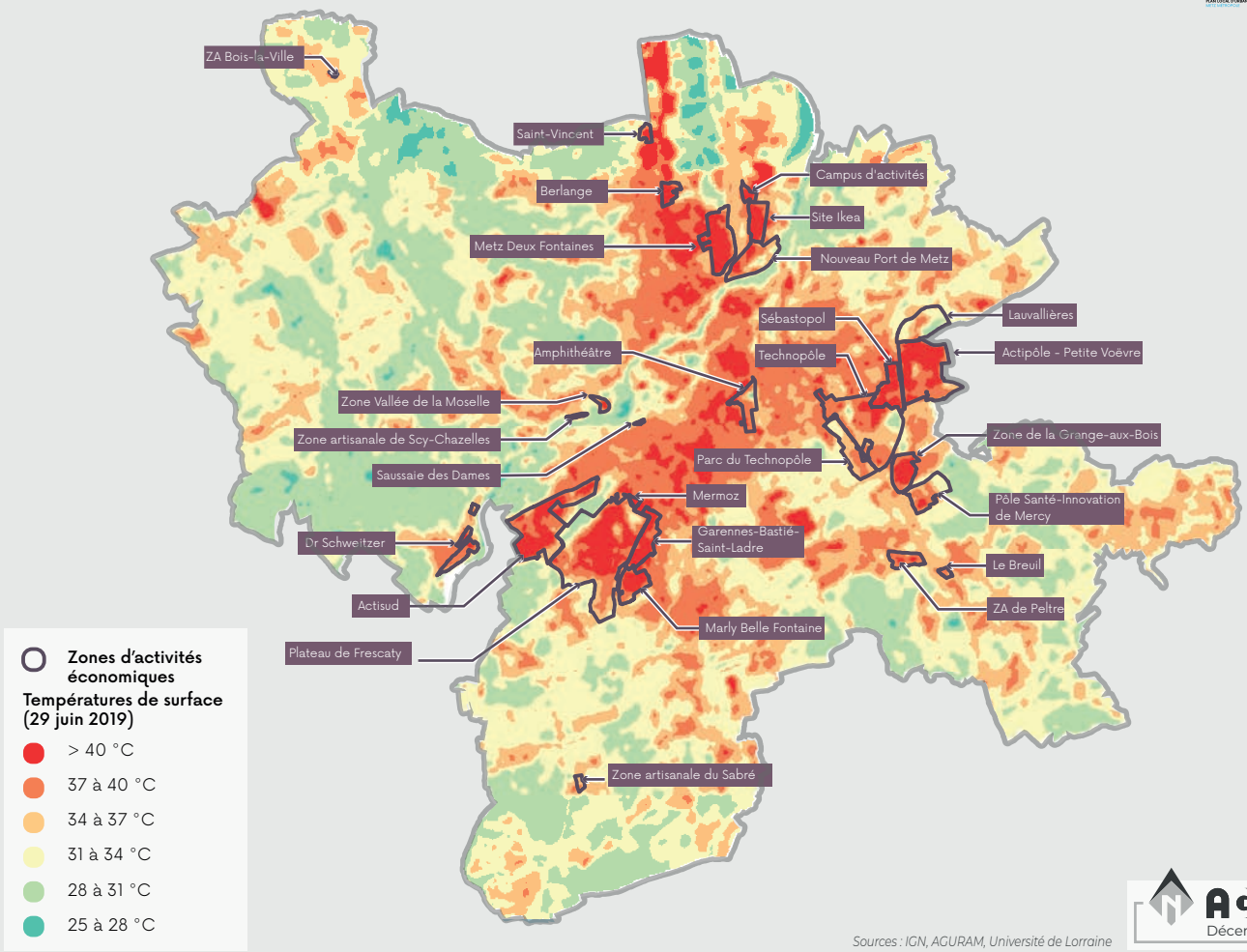
Face à cela, des mesures peuvent être mises en œuvre, et ce à différentes échelles territoriales :

- la ville : stratégie territoriale, gestion foncière, communication, sensibilisation, continuités vertes, gestion des eaux pluviales, politique de réduction de l'usage de la voiture individuelle, choix énergétiques, etc ;
- le quartier et la rue : aires de rafraîchissement, végétalisation des aires de stationnement, réduction du ruissellement des eaux pluviales, favoriser l'infiltration, favoriser les matériaux perméables, bâtiments passifs, etc ;
- l'îlot et le bâtiment : végétalisation du pourtour des bâtiments, des toitures, des façades, infiltration in situ, choix des matériaux, couleurs de toitures, etc.

TEMPÉRATURES DE SURFACE ET ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Températures de surface et zones d'activités économiques

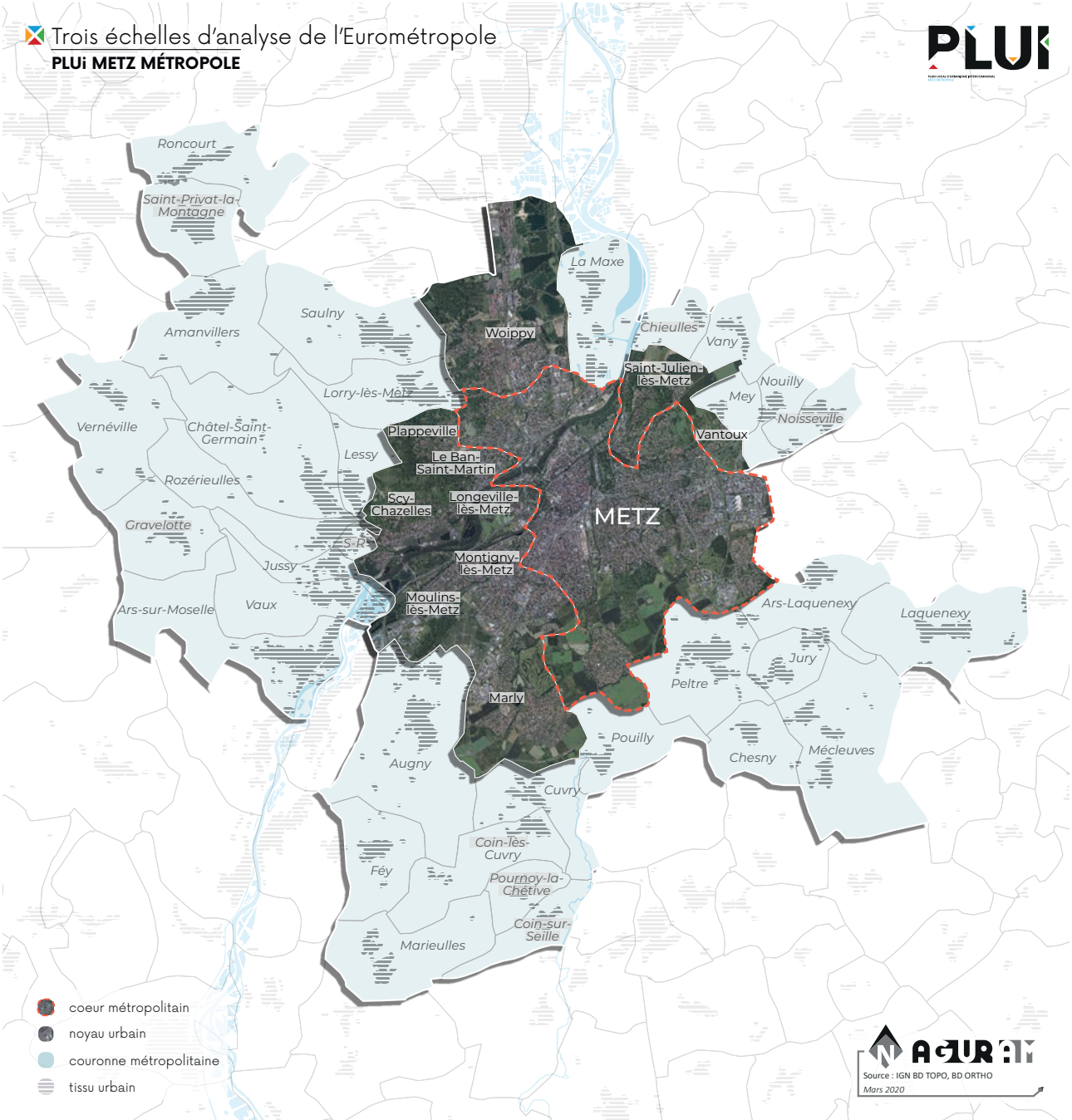
PLUi METZ MÉTROPOLE

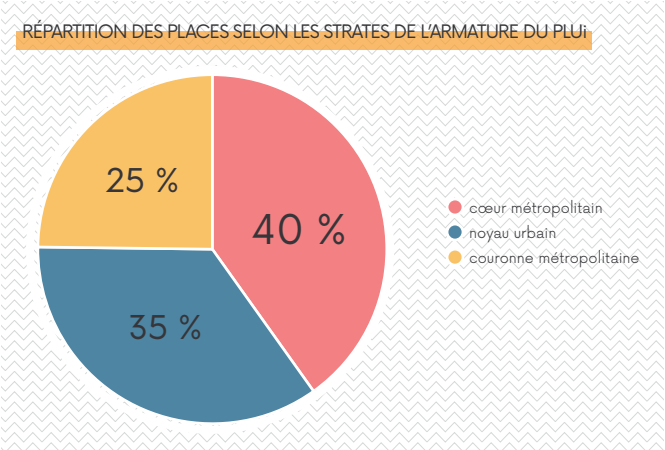


Sources : IGN, AGURAM, Université de Lorraine

Décembre 2021

7.2 Quelle répartition à l'échelle des strates de l'armature du PLUi ?





La répartition spatiale est globalement équilibrée entre les trois secteurs avec toutefois des opportunités plus importantes au sein du cœur métropolitain et du noyau urbain du fait de la concentration d'équipements et de commerces dans ces deux entités, et du profil davantage résidentiel de la couronne métropolitaine.

Si l'on exclue les parkings publics en ouvrage du cœur métropolitain, le noyau urbain domine avec quasiment 1 place sur 2 potentiellement mutualisable, du fait notamment des entités commerciales périphériques.

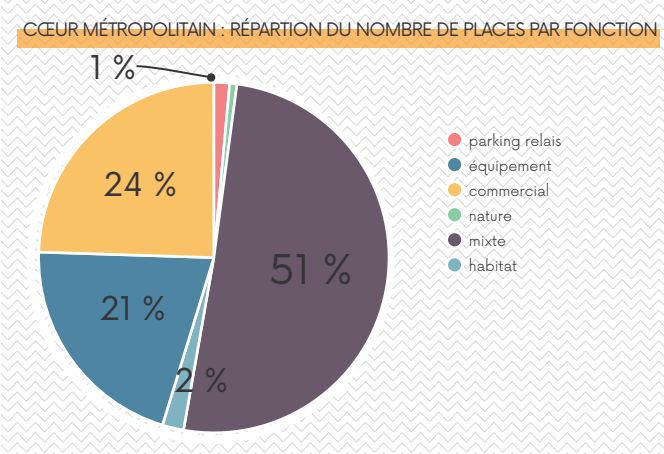
7.3 Une répartition par fonction selon les strates de l'armature du PLUi

Cœur métropolitain (Metz)

La plus forte hétérogénéité des espaces de stationnement recensés.

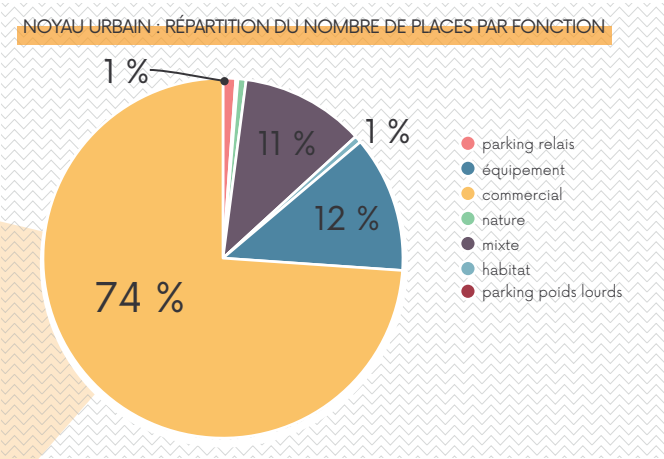
Les parkings de centralité de quartiers sont majoritaires en nombre de places offertes. Ils sont également ceux faisant l'objet d'une mutualisation déjà très importante (commerces de proximité, habitants du quartier, etc.).

Les parkings commerciaux constituent également une offre mutualisable potentiellement importante avec toutefois des places réservées uniquement aux clients dans des secteurs de fortes pressions (commerce périphérique à la gare de Metz tel que le supermarché Match, avenue André Malraux).



Noyau urbain (Le Ban- Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Marly, Moulins-lès-Metz, Plappeville, Saint-Julien-lès-Metz, Scy- Chazelles, Vantoux, Woippy)

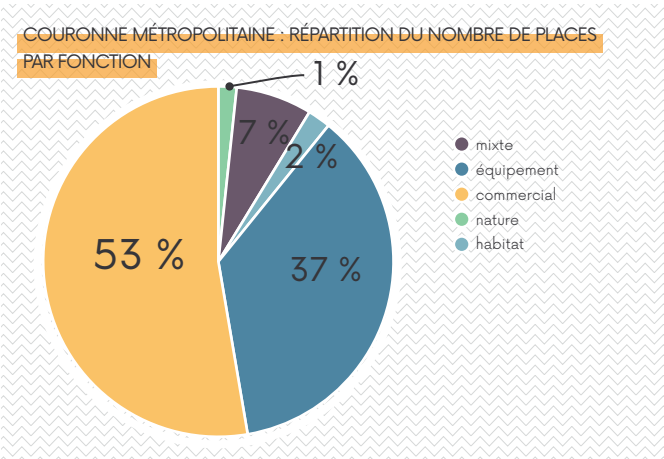
Le développement commercial périphérique a produit des volumes extrêmement importants de places de stationnement (Actisud, Bellefontaine, etc.).
Les parkings des équipements et ceux des centralités de quartier complètent cette offre.



Couronne métropolitaine

Bien que les commerces soient moins présents dans les villages périurbains, les espaces de stationnement commerciaux représentent tout de même 1 place sur 2 au sein des tissus de la couronne périurbaine, en partie lié à l'implantation d'entités commerciales propres (Ikea, Lidl à Jury) ou de zones à cheval sur le noyau urbain (Actisud) .

Omniprésents dans chaque commune, les équipements (mairie, salle des fêtes, stade, etc.) comptent pour 1/3 des places mutualisables. La localisation d'équipements d'envergure tels que le CHR de Mercy pèse également dans la répartition.



8. MUTUALISATION DU STATIONNEMENT : QUELS ENJEUX ?

8.1 Économie d'espace et valorisation d'espaces inutilisés ou sous utilisés

La mutualisation vise avant toute chose à optimiser les espaces de stationnement, particulièrement dans des secteurs où la question foncière se pose de manière aiguë, que ce soit en termes de rareté, de valeur et de tension sur son utilisation. Cette approche permet également de répondre aux obligations de limitation de consommation d'espace.

La reconquête d'espaces urbains « délaissés » (friches industrielles avec sous-sols pollués, emprises ferroviaires non utilisées, etc.) peut également se réaliser dans le cadre de la création d'espaces de stationnement à mutualiser.

8.2 Une (ré)utilisation des surfaces de stationnement au profit d'autres usages/fonctions

La mutualisation des espaces de stationnement entre différents usages (résidents, chalands, etc.) ou bien différentes structures pour un même usage (commerces, équipements, etc.) permet de créer des opportunités de récupérer de l'espace et ainsi redéployer d'autres fonctions urbaines trop souvent neutralisées par le stationnement : se déplacer, jouer, se reposer, se rafraîchir, etc.

Cette problématique est d'autant plus prégnante que la crise sanitaire a mis en exergue de nouvelles formes d'appropriation/besoins d'espaces publics, et donc de tensions autour de son occupation.

La (ré)utilisation des surfaces de stationnement peut également participer à la renaturation et à la désimperméabilisation des sols en milieu urbain, permettant ainsi d'améliorer le cadre de vie urbain, de mieux gérer les eaux pluviales et de réduire le phénomène d'îlots de chaleur. Il s'agit également d'améliorer la qualité paysagère des aires de stationnement de surface qui constituent, dans la plupart des cas, des espaces monofonctionnels peu qualitatifs et valorisantes pour le paysage urbain

La requalification de la zone des Gravières (Augny)

Le projet engagé par Etixia sur la zone des Gravières vise à repenser un espace d'activités commerciales comme un « quartier de ville » en agissant sur plusieurs leviers : rénovation des façades, restructuration des bâtiments existants, aménagements paysagers, réalisation d'un patio, développement de services dédiés aux clients et salariés (micro-crèche), etc.

Parmi les actions engagées, la gestion du stationnement, non à l'enseigne, mais à l'échelle de la zone, permet de réduire les surfaces de stationnement afin d'aménager des cheminements piétons et vélos et de végétaliser les lieux.

©etixia.com

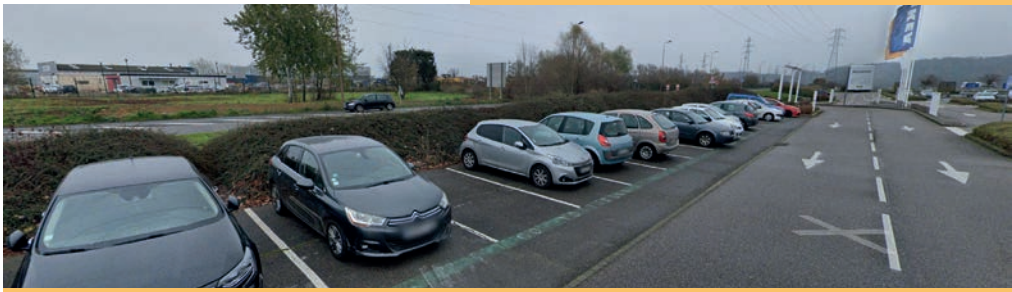
8.3 Un levier essentiel des politiques de mobilité

L'objectif affiché de diminution du nombre de voitures en circulation, et notamment dans les centres-villes, en favorisant l'intermodalité voiture / transports collectifs et l'usage partagé d'une voiture individuelle (covoiturage), confère aux espaces de stationnement recensés comme potentiellement mutualisables une importance stratégique.

Ainsi, le développement de petits parkings de rabattement localisés le long des axes structurants de transports collectifs urbains permet d'offrir un plus large éventail de possibilité de rabattement (à l'inverse des P+R disposé en bout de ligne) et d'économiser des surfaces de parkings à créer.

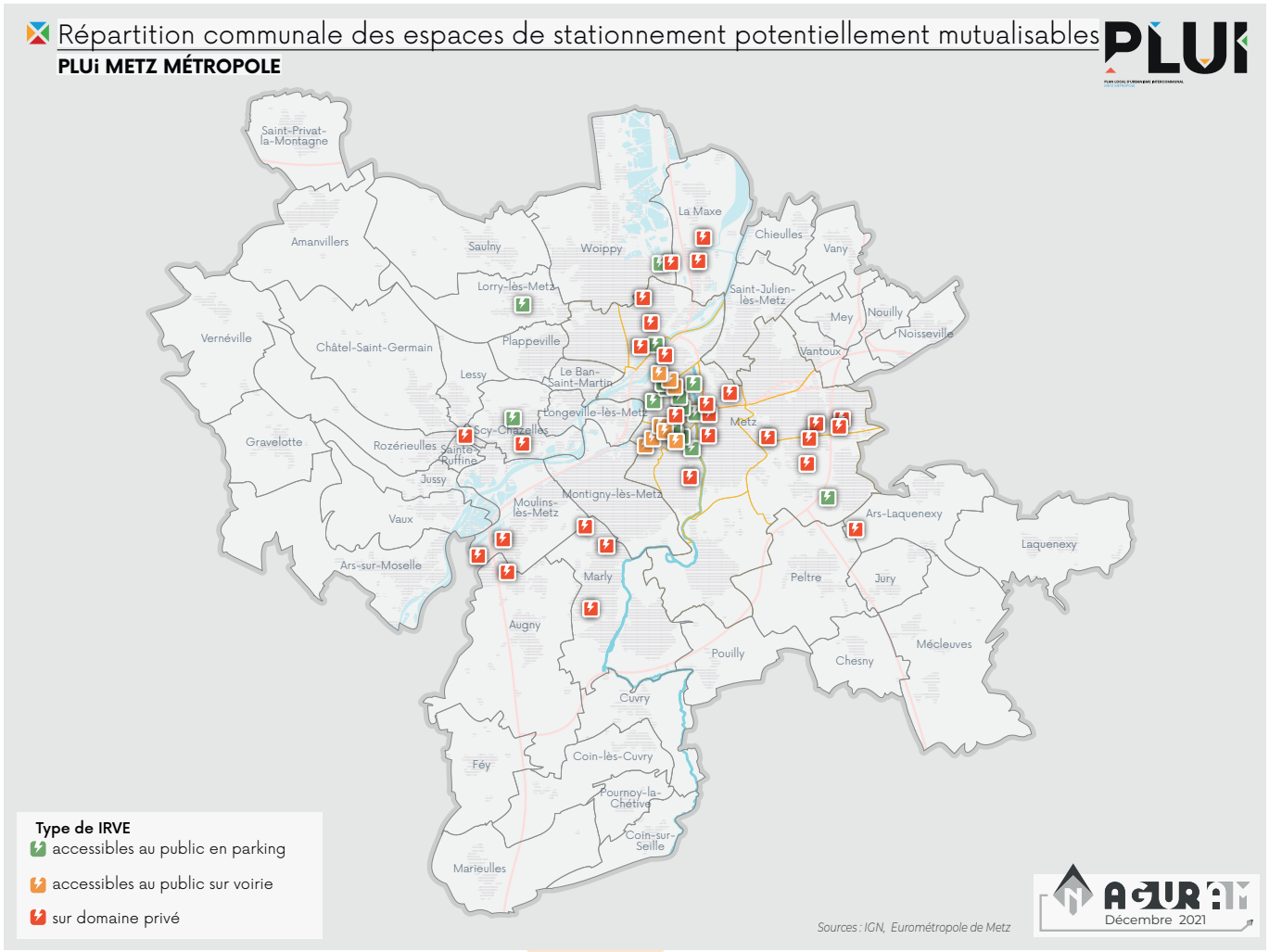
Il en va de même pour les parkings de covoiturage qui, pour répondre aux besoins des usagers, doivent s'implanter de manière préférentielle en périphérie des centre urbains, à proximité immédiate des réseaux viaires structurants. Des pratiques de mutualisation existent déjà, de manière organisées (Ikea La Maxe) ou bien sauvages (abords de l'échangeur de Fey, espaces commerciaux périphériques Sébastopol, etc.)

P+R libre accès Henri II - Le-Ban-Saint-Martin ©lemet.fr



Places de stationnement dédiées au covoiturage - Ikea La Maxe ©Google Maps

9. ZOOM SUR : STATIONNEMENTS ÉQUIPÉS D'UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES (IRVE)



Le recensement des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) établi en 2021 a permis de dénombrer, à l'échelle de la métropole, 88 bornes (pour un total de 140 points de recharge et 112 prises domestiques) réparties de la sorte :

- 39 bornes **accessibles tout public (voirie, parkings publics, etc.),** comprenant 60 points de recharge et 61 prises domestiques ;
- 49 bornes (80 points de recharge) **sur domaine privé** et donc réservées à la clientèle (concessionnaires, hôtels, supermarchés, magasins, etc.) complétées par 51 prises domestiques.

La majorité des 39 bornes accessibles tout public se localise dans les parkings en ouvrage (République, MUSE, Cathédrale, Saint-Thiébault, etc.) et les P+R du réseau de transports collectifs le Met'.

La totalité des IRVE accessibles au public sur voirie se localise à Metz (place du Général de Gaulle, boulevard Maginot, rue Philippe de Vigneulles, etc.). Seuls deux parkings de mairie sont équipés (Lorry-lès-Metz et Scy-Chazelles).

De nombreuses bornes de recharge sont également installées sur le domaine privé, et proposés aux clients des entreprises équipées :

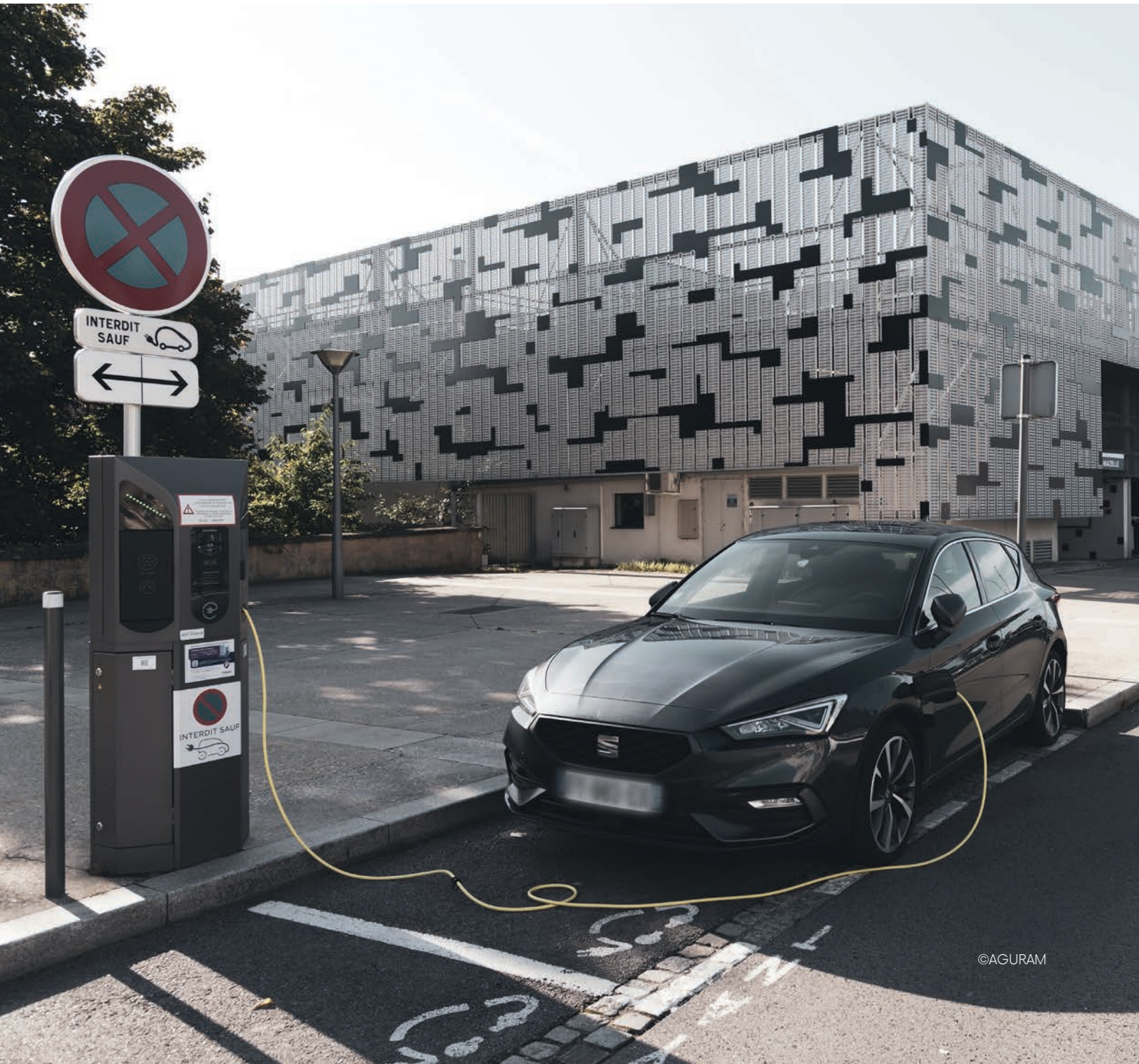
- commerces : Waves, Cora Moulins-lès-Metz, Lidl Actipole, etc. ;
- hôtel : Mercure Metz Centre, etc. ;
- concessionnaires : UEM, etc.

Quelques éléments de compréhension (source ADVENIR) :

Borne de recharge : appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement

Point de recharge : interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois

Types de prises : différents types de prises existent, permettant notamment de délivrer des puissances différentes (détermine le temps de recharge) □ prise domestique-Type E (prise standard d'habitation installé également au niveau des infrastructures de recharge publique), Type 2 à Type 4, COMBO



©AGURAM

10. CAPACITÉS DE STATIONNEMENT VÉLO SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

10.1 Présentation de la méthode

Sources et outils mobilisés

L'AGURAM a réalisé un inventaire des stationnements cyclables sur l'Eurométropole de Metz de la manière suivante :

- **Extraction de la liste des stationnements cyclables relative au territoire, à partir de la base de données OpenStreetMap (OSM).**

- **Sollicitation des communes** de l'Eurométropole pour localiser, par inventaire cartographique, les stationnements dédiés au vélo, ouverts au public, au sein de leur ressort territorial.

- Croisement de la base EMM / Géovelo et retour des communes :

  . **Repérage des stationnements cyclables sur le terrain.** Durant un mois, l'équipe Mobilité de l'AGURAM a parcouru le territoire de l'EuroMétropole, à pied, à vélo et en voiture, afin de vérifier les informations à disposition (base existante de EMM + Géovélo + retour communes), recenser les emplacements et caractéristiques des stationnements vélos (emplacement, nature, capacité, etc.). Observations in situ et relevés photographiques ont permis d'enrichir et certifier les retours émanant des communes.

  . **Croisement des relevés de terrain avec l'outil Street View (Google Maps)**. Cette étape permet de fiabiliser l'analyse en visualisant les lieux inaccessibles et/ou inobservables en situation (établissements scolaires, établissements fermés, etc.)

- **Traitement des données récoltées (compilation, structuration, harmonisation) et intégration au sein d'un Système dinformation géographique (SIG)**. Création d'une base de données géoréférencées (géolocalisation des équipements sous forme de point exprimé en longitude et latitude), renseignée en plusieurs champs (capacité vélos, capacité vélos cargos, type d'accroche, mobilier, accès, gratuité, protection, couverture, surveillance, lumière), valorisant le travail accompli.

Limites et modes de recueil de l'information

- Le recensement des stationnements vélos est **réalisé à un instant T.** La base de données est **évolutive** et nécessitera donc une mise à jour régulière pour renseigner toute nouvelle information (création d'aménagement, déplacement ou suppression d'arceau, etc.).

- Le recensement ne peut être totalement **exhaustif.** Les communes sollicitées ne possédaient **pas toutes les informations de manière exhaustive, centralisée et sous la forme d'une carte.** Certaines n'ont pas fait de retour à la sollicitation par mail de l'Eurométropole.

- Les travaux de géoréférencement ont été conduits suivant une **méthode d'observation directe**, sur point connus et visibles, en fonction des moyens disponibles et mobilisables sur le terrain. De ce fait, la localisation dans l'espace des points de stationnements admet une **limite de précision,** liée à la méthode de recensement retenue (recensement non automatisé, exécuté manuellement par l'observateur).

Livrable

La mission accomplie pour l'Eurométropole de Metz a permis la co-construction d'une base de données géoréférencées (SIG) de l'offre en stationnement vélo, actualisée et harmonisée au standard ETALAB, sur l'ensemble du territoire.

Sur chacune de ses communes, l'Eurométropole dispose ainsi d'un **inventaire spatial fiable et détaillé du stationnement cyclable**, associé à un outil cartographique permettant d'apprécier visuellement l'offre.

10.2 Une offre de stationnement fortement concentrée sur la ville-centre de Metz

Définition :

les points de stationnement ou emplacements vélos sont les lieux géographiques où sont situés des équipements, ouverts au public, destinés à stationner un vélo.

le nombre de places de stationnement désigne la capacité totale de vélos par emplacements / points de stationnements vélos.

Chiffres clés :

	EUROMÉTROPOLE METZ	VILLE DE METZ
Nombre total de points de stationnement recensés	521	393 (75,4 %)
Nombre total de places de stationnement recensées	5395	4136 (76.7 %)
Capacités totales dénombrées par emplacement (en nombre de vélos)	minimale = 1 maximale = 148	minimale = 8 maximale = 72

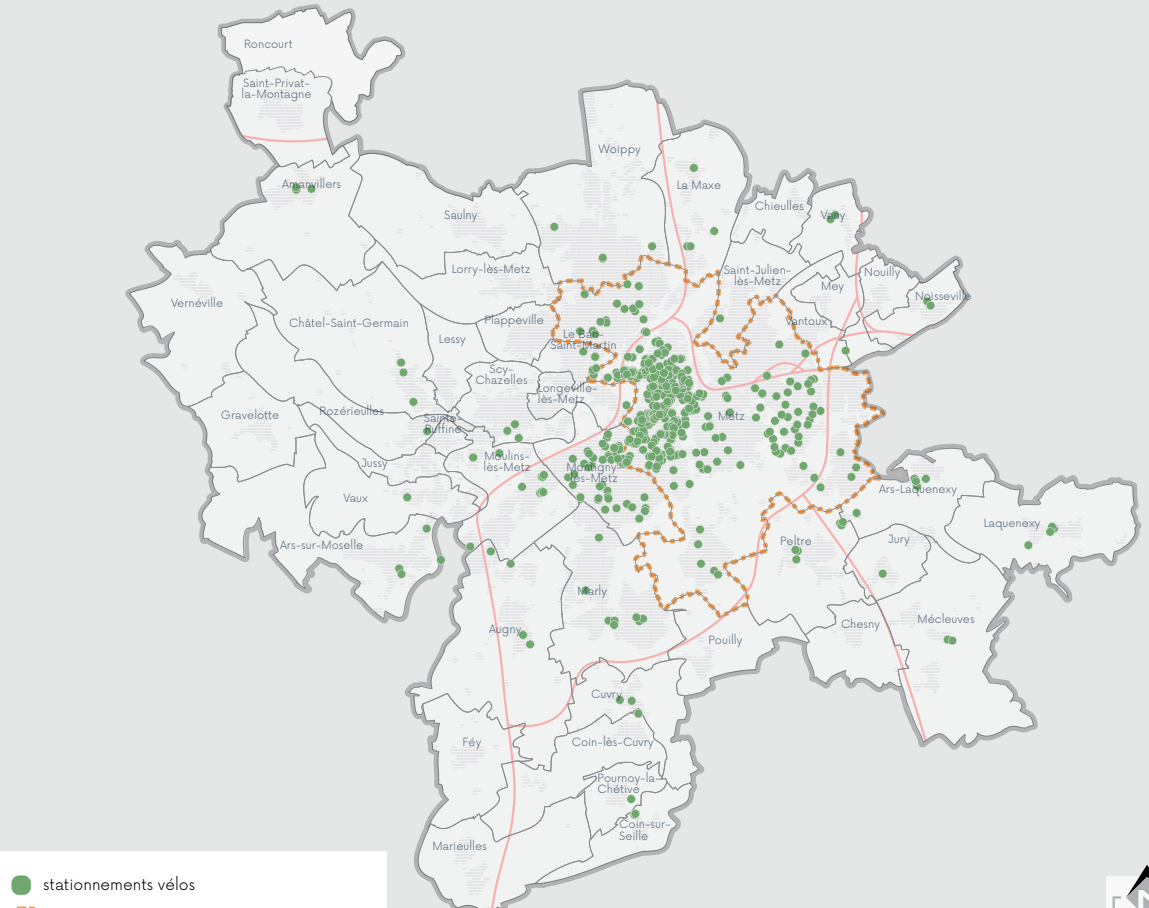
Le travail mené par l'AGURAM a permis de recenser **521 parkings à vélos, représentant un cumul de 5 395 places.** Initialement, la base d'OSM recensait 307 emplacements sur le territoire.

Le point de stationnement le plus capacitaire est localisé sur la commune de Moulins-lès-Metz devant le centre commercial Waves (148 places disponibles).

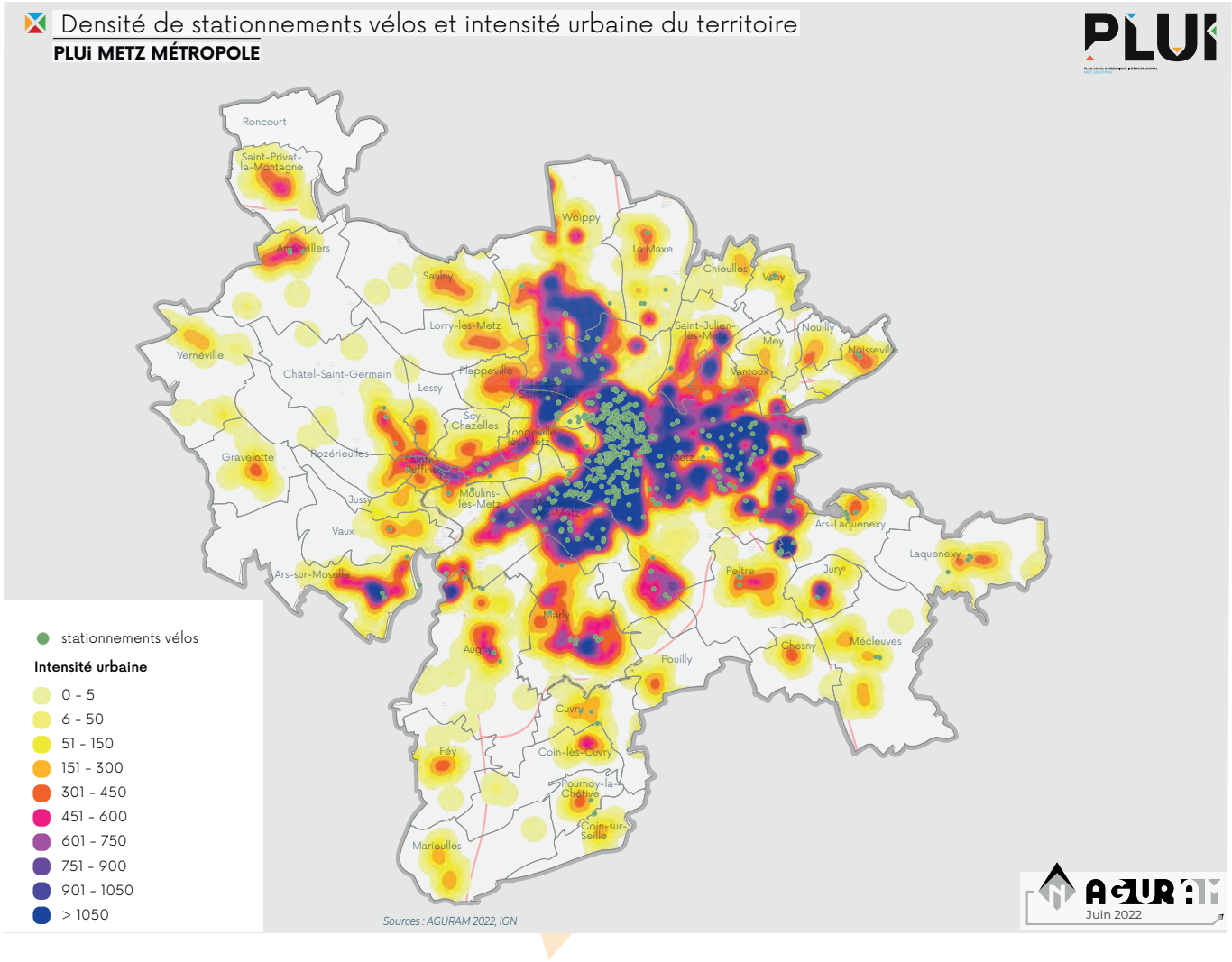
La répartition des stationnements vélos témoigne d'une **concentration de l'offre tant spatiale que capacitaire sur la ville de Metz.**

Offre de stationnement cyclable sur le territoire de l'Eurométropole de Metz

PLUi METZ MÉTROPOLE



Sur le territoire de l'EMM, la localisation des points de stationnement vélo semble **globalement cohérente avec la tâche de l'intensité urbaine** (indicateur basé sur la concentration des emplois, habitants et activités économiques).



En croisant cette analyse avec la capacité de stationnements vélos par communes (cf. tableau suivant), des **contrastes apparaissent entre la répartition et la densité de l'offre.**

Excepté Metz (393 parkings vélos recensés) et Montigny-lès-Metz (45) présentant une répartition spatiale significative de l'offre de stationnement, les 43 communes restantes présentent **un nombre d'emplacements vélos compris entre 0 (17 communes) et 8.**

Les volumes étant petits, le ratio stationnement vélo/population est peu représentatif.

Pour autant, certaines communes ressortent à l'instar de Moulins-lès-Metz, liée à la présence du point de stationnement le plus capacitaire du territoire (Waves), ou encore Peltre grâce à son offre en gare. À l'inverse, le classement des communes comme Woippy ou Marly atteste du **manque d'offre de stationnement vélo pour ces communes densément peuplées.**

Nom	Population 2018	Classement par population	Nombres de parkings vélos	Capacité de stationnement	Capacité de stationnement vélo par commune pour 100 habitants
Coin-sur-Seille	338	44	2	21	6,2
Ars-Laquenexy	910	26	6	52	5,7
Moulins-lès-Metz	5 055	**5**	11	**253**	5,0
Vany	410	43	2	20	4,9
Peltre	1 856	15	6	81	4,4
La Maxe	924	25	4	35	3,8
Metz	116 429	**1**	393	**4 136**	3,6
Vantoux	851	27	1	24	2,8
Laquenexy	1 143	21	4	30	2,6
Sainte-Ruffine	563	40	0	10	1,8
Pournoy-la-Chétive	637	36	1	10	1,6
Augny	1 996	13	4	31	1,6
Vaux	798	30	1	12	1,5
Mécleuves	1 156	20	2	17	1,5
Montigny-lès-Metz	21 819	**2**	45	**315**	1,4
Cuvry	847	28	2	11	1,3
Ars-sur-Moselle	4 723	6	3	61	1,3
Châtel-Saint-Germain	1 873	14	3	18	1,0
Amanvillers	2 161	11	3	18	0,8
Le Ban-Saint-Martin	4 341	7	5	32	0,7
Marly	10 104	**4**	8	**72**	0,7
Scy-Chazelles	2 676	10	3	19	0,7
Coin-lès-Cuvry	726	33	1	5	0,7
Noisseville	1 031	23	2	6	0,6
Rozérieulles	1 383	19	1	8	0,6
Woippy	14 214	**3**	4	**80**	0,6
Jury	1 036	22	1	4	0,4
Longeville-lès-Metz	4 030	8	1	6	0,1
Saint-Julien-lès-Metz	3 421	**9**			
Plappeville	1 998	12			
Saint-Privat-la-Montagne	1 839	16			
Lorry-lès-Metz	1 786	17			
Saulny	1 428	18			
Roncourt	1 003	24			
Gravelotte	830	29			
Lessy	745	31			
Féy	738	32			
Nouilly	723	34			
Marieulles	703	35			
Vernéville	616	37			
Pouilly	614	38			
Chesny	594	39			
Jussy	443	41			
Chieulles	417	42			
Mey	267	45			

ABSENCE DE STATIONNEMENT RECENSÉ

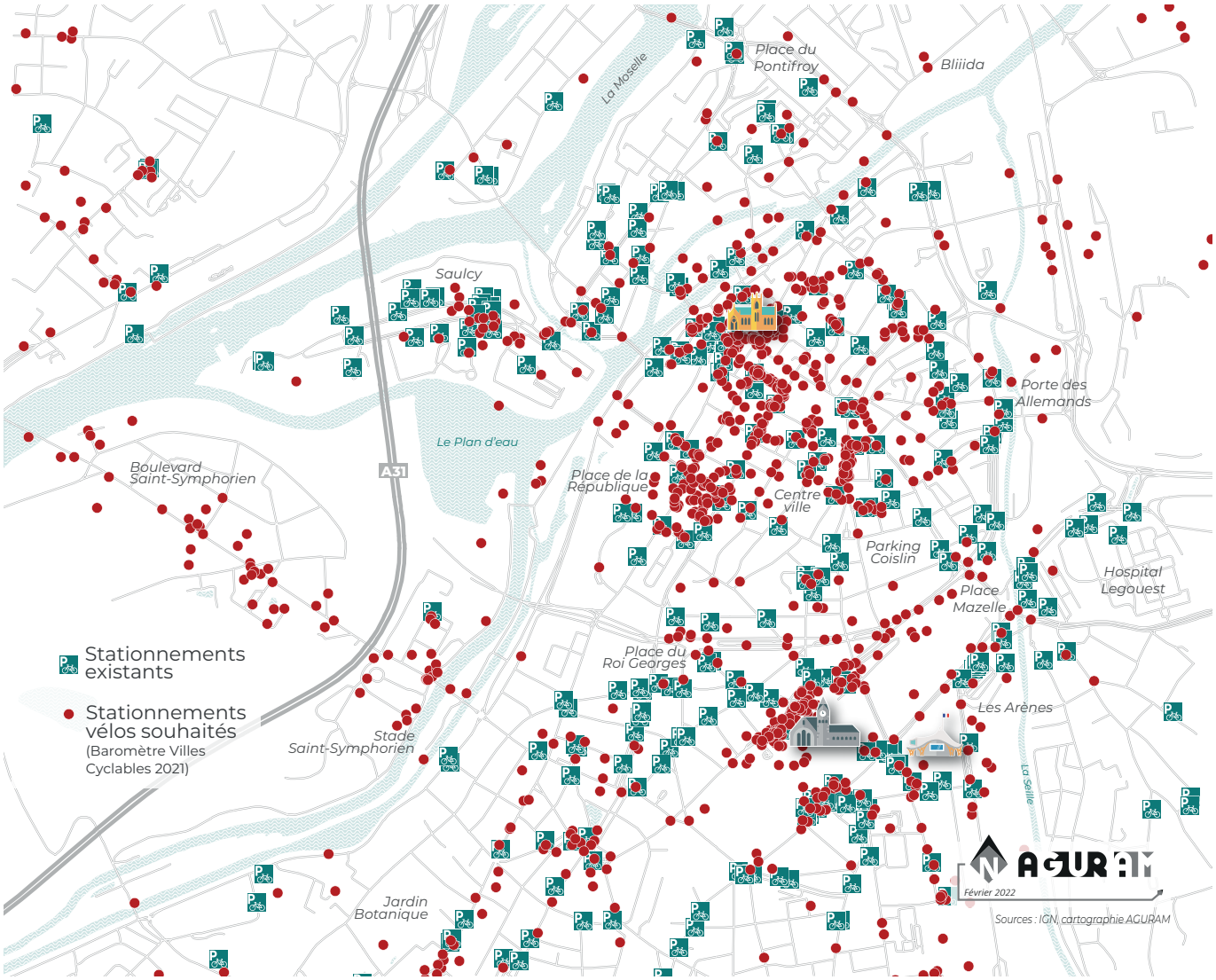
Compte tenu de ces données, seule l'analyse sur Metz présente un intérêt et un seuil statistique fiable.

Malgré une plus grande densité de stationnements vélo sur la ville de Metz et le centre-ville, **l'offre en hypercentre demeure encore sous-développée** d'après les répondants à **l'enquête** de la Fédération des Usagers de la Bicyclette « **Parlons vélo » réalisée en 2021**.

Les rues Serpenoise et des Clercs, ainsi que les places Saint-Louis, Saint-Jacques ou encore la place d'Armes apparaissent comme les lieux à pourvoir de stationnements vélos en priorité.

Hors Metz, des axes de circulations structurants mais encore très dédiés à l'automobile ressortent, à l'instar du boulevard Saint-Symphorien à Longevile-lès-Metz et rue de Pont-à-Mousson à Montigny-lès-Metz.

https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/



Ces disparités spatiales s'accompagnent également d'une disparité qualitative dans l'offre de stationnement.

10.3 Une disparité spatiale et qualitative d'équipements vélos

Répartition des stationnements selon le type d'équipement/mobilier considéré (%) :

Les supports de type **arceaux** sont **surreprésentés** au sein de la **ville centre messine.**

L'offre existante de stationnements vélo dans l'Eurométropole est essentiellement composée d'arceaux et de râteliers.

	EUROMÉTROPOLE METZ	VILLE DE METZ
Arceaux	79,5 % (414 équipements)	89,3 % (351 équipements)
Râteliers	17,1 % (89 équipements)	7,4 % (29 équipements)
Rack double-étages	1,3 % (7 équipements)	1,5 % (6 équipements)
Autre	2,1 % (11 équipements)	1,8 % (7 équipements)

Arceaux ©AGURAM

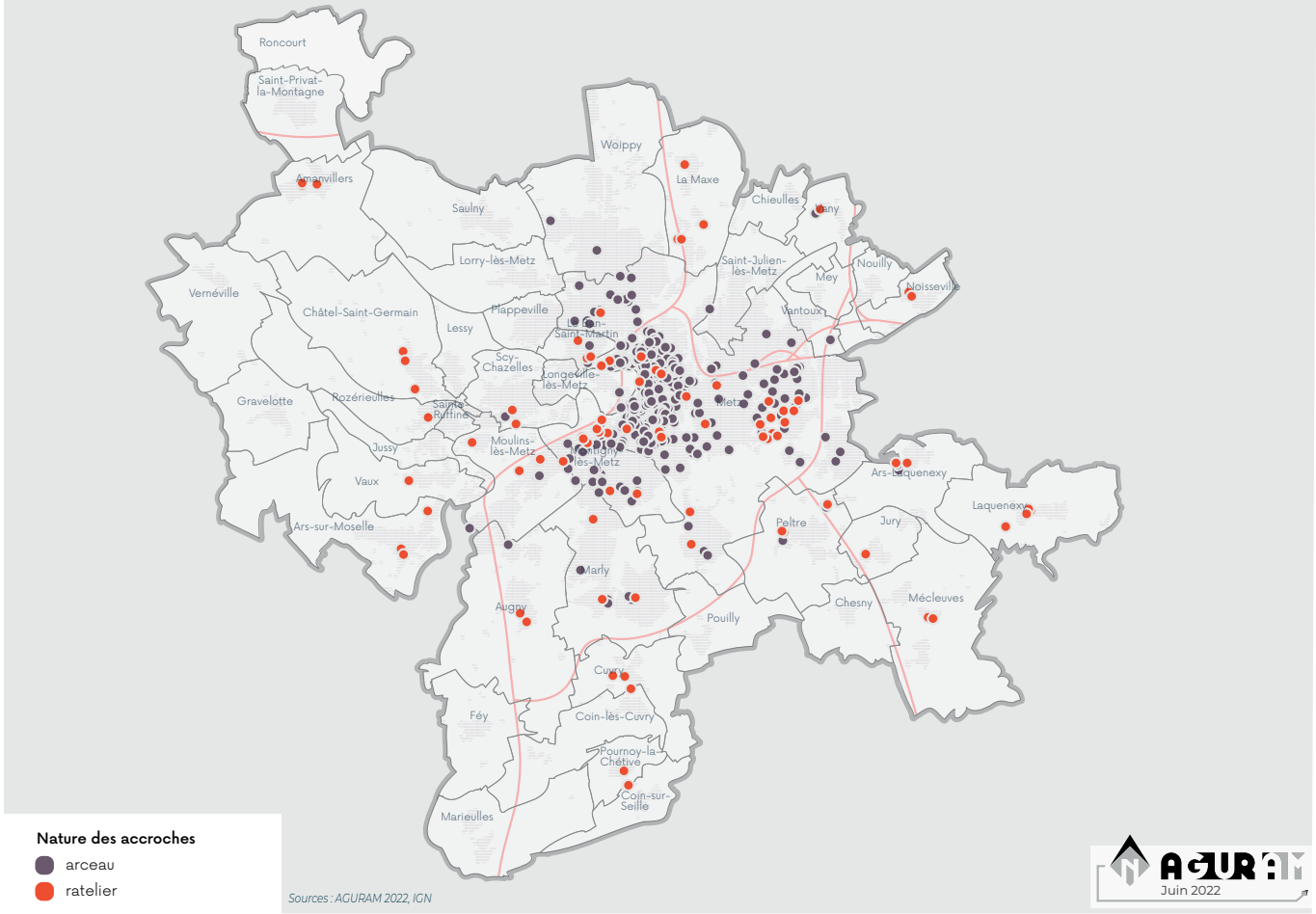
Râteliers ©AGURAM

Griffes au sol peu praticables et non-utilisées (Metz) ©AGURAM

Rack double-étages ©AGURAM

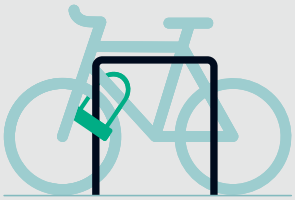
Localisation des stationnements vélos selon le type d'accroche considéré

PLUi METZ MÉTROPOLE



Comme l'illustre la cartographie ci-dessus, les **râteliers** constituent généralement la seule offre existante dans les **communes périphériques**.

Équipement déployé notamment aux abords des écoles élémentaires, ce type de support ne permet pas un **stationnement sécurisé** du vélo, par la **fixation en 3 points** (cadre, roue et élément extérieur), à contrario des arceaux (cf. illustration ci-contre).



Un stationnement sécurisé en 3 points sur un arceau

L'absence de stationnements cyclables de qualité entraîne des **usages détournés** (attache à du mobilier urbain non prévu à cet effet, stationnement sauvage sur trottoir **pouvant être gênant** pour le cheminement des personnes à mobilité réduite), y compris dans les secteurs résidentiels.

Usage détourné (candélabre) ©AGURAM

Usage détourné (barrière) ©AGURAM

10.4 Des équipements structurants à l'échelle intercommunale dépourvus de stationnement vélo suffisants

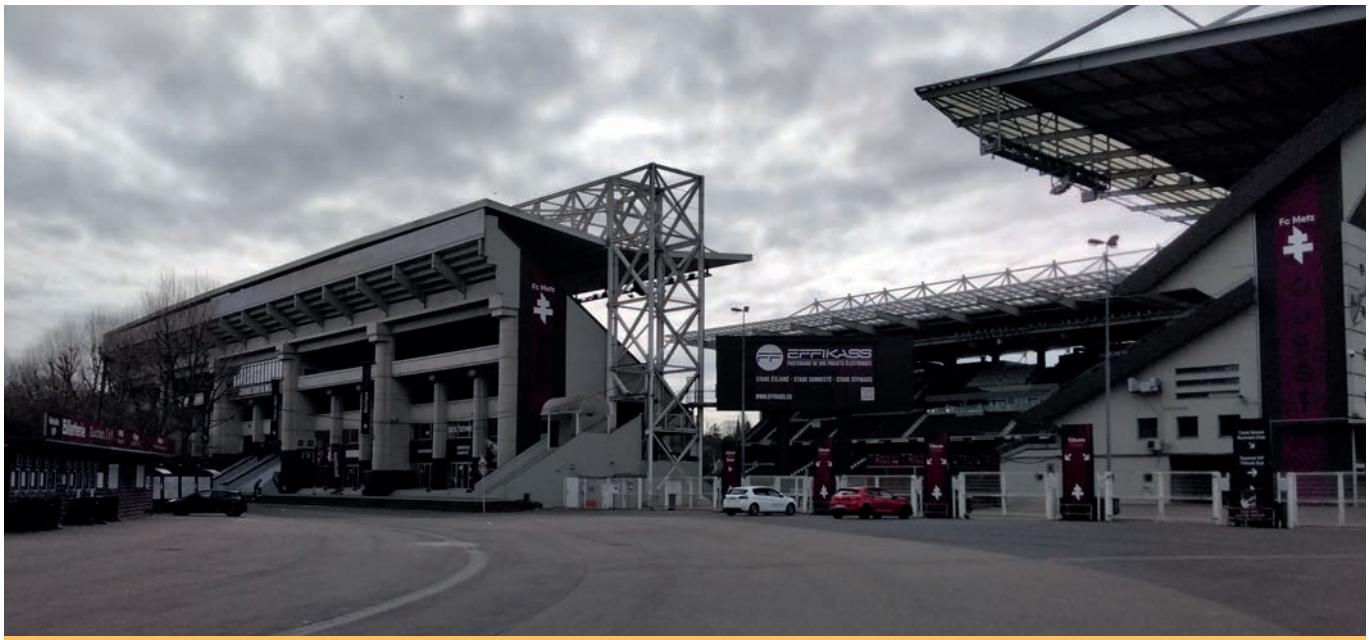
L'absence de stationnement ou en quantité suffisante est d'autant plus flagrante sur les **principaux équipements d'intérêts communautaires.**

À Longeville-lès-Metz, le **stade Saint-Symphorien** de Metz d'une capacité de 30 000 places, le complexe sportif Saint-Symphorien contenant notamment la **patinoire Messine** et une salle omnisport pouvant accueillir 1 500 personnes (ayant servi de centre de vaccination covid-19) sont situés à 400 mètres à vol d'oiseau.

Seulement 6 places de stationnements vélos sont disponibles au droit de la patinoire, contre une offre de stationnement automobile avoisinant les 1 000 emplacements (parking en poche et sur voirie) autour de ces équipements structurants.

À Metz, **l'Opéra-Théâtre de l'Eurométropole de Metz** disposant d'une capacité de 750 places est situé sur la place de la Comédie. 16 vélos peuvent se garer au droit de l'établissement contre 620 emplacements dédiés aux automobilistes dans le parking en ouvrage souterrain.

À **Marly, le NEC,** salle de spectacle de 800 places, 4 vélos peuvent se garer devant l'établissement tandis que plus de 500 automobiles peuvent se garer à proximité (parking Jules Ferry et stationnement sur voirie).



Stade Saint-Symphorien (Longeville-lès-Metz) ©AGURAM

Place de la Comédie (Metz) ©Tout-Metz.com

Collège Rabelais (Metz) ©AGURAM

Zoom sur
DE BONS EXEMPLES DE STATIONNEMENTS CAPACITAIRES À PROMOUVOIR

Piscine communale (Montigny-lès-Metz) ©AGURAM

Place Saint-Thiébault (Metz) ©AGURAM

Hôpital Belle-Isle (Metz) ©AGURAM

Ecole élémentaire Plantières (Metz) ©AGURAM

Complexe culturel et sportif (Ars-Laquenexy) ©AGURAM

Centre culturel Marc Sangnier (Montigny-lès-Metz) ©AGURAM

10.5 Une offre de stationnement répondant quasi-exclusivement à des usages de courtes durées.

Des conditions de stationnements protégeant peu des aléas climatiques

Une très faible part des stationnements recensés sur l'espace public disposent de protection et de couverture contre les intempéries.

En complément de l'offre privée le développement d'emplacements protégés sur l'espace public peut constituer une réponse à des besoins de stationnements de pendulaires.

	EUROMÉTROPOLE METZ	VILLE DE METZ
Stationnement couvert	11,1 % (58 équipements)	9,4 % (37 équipements)
Stationnement non couvert	88,9 % (463 équipements)	90,6 % (356 équipements)

Stationnement couvert (Montigny-lès-Metz) ©AGURAM

Stationnement non couvert (Mécleuves) ©AGURAM

Une offre de stationnement longue durée peu répandue

L'offre de **stationnement vélos fermés (de type consignes collectives ou box individuels) est insuffisante.**

Actuellement, ces solutions sont préférentiellement situées aux abords des **pôles d'échanges multimodaux** (gares, P+R, parking Coislin, etc.), des établissements d'enseignement ou sur des lieux emblématiques et stratégiques de la ville de Metz (Arènes, République).

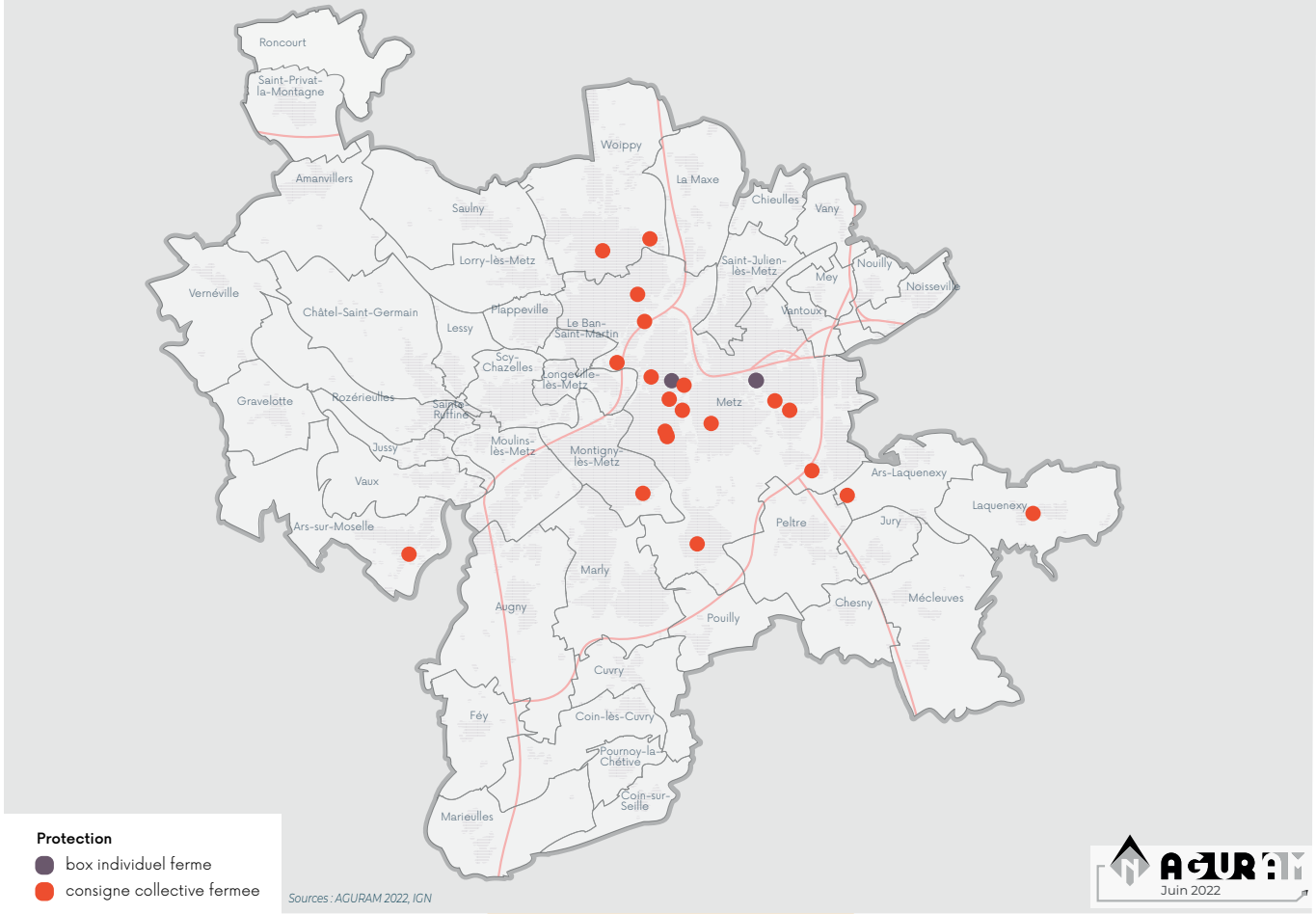
	EUROMÉTROPOLE METZ	VILLE DE METZ
Stationnement non fermé	95,4 % (497 équipements)	95,4 % (375 équipements)
Consigne collective fermée	4 % (21 équipements)	3,8 % (15 équipements)
Box individuel fermé	0,6 % (3 équipements)	0,8 % (3 équipements)

Bike box (Parvis des Arènes, Metz) ©API

Consigne collective (Gare TER d'Ars-sur-Moselle) ©AGURAM

Localisation des stationnements de longue durée

PLUi METZ MÉTROPOLE



10.6 Un besoin de densification et de diversification de l'offre de stationnement pour répondre aux différents usage(r)s

La **durée de stationnement varie selon le motif de déplacement à destination** (achats, travail, études, loisirs, intermodalité, domicile, etc.).

À cet effet, il convient de proposer des alternatives de stationnements sécurisées mais aussi adaptées aux besoins.

Une offre en stationnement longue durée à renforcer au droit des commerces, services administratifs, pôles de loisirs, pôles générateurs et établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées).

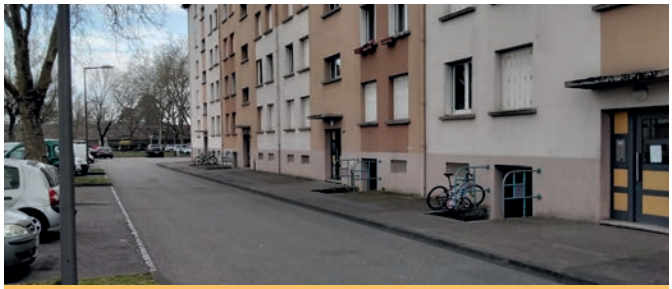
De nombreux commerces et équipements de proximité sont dépourvus d'offres de stationnement, en quantité et qualité suffisantes.

Leur développement est nécessaire pour sécuriser la pratique utilitaire et pour les cyclistes souhaitant se **garer au plus proche de leur destination.**

Services et commerces rue Aux Arènes (Metz) ©AGURAM

Marché dominical Sainte-Thérèse ©AGURAM

… mais également dans les zones résidentielles



Secteur Patrotte Nord (Metz) ©AGURAM

Secteur Sablon (Metz) ©AGURAM

L'essor de la pratique cyclable passera en partie par **la sécurisation des conditions de stationnement sur le lieu de résidence**. L'absence de stationnement accessible et sécurisé constitue encore un frein trop important à la pratique cyclable.

En dépit de parkings à vélo sécurisés, notamment dans le bâti ancien, il est important de proposer, sur l'espace public, une **offre complémentaire pour le stationnement de moyenne et longue durée.**

Ces équipements devront être visibles, sécurisés et confortables pour faciliter et démocratiser leur utilisation.

Une massification de l'offre en gare à venir pour favoriser l'intermodalité vélo et transports collectifs ferroviaires

A compter du 1er janvier 2024, **le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 est venu préciser le nombre minimum de stationnements vélos sécurisés en gare** (à moins de 70 mètres d'une entrée), rendu obligatoire par la loi LOM.

Bien que présente, l'offre en gare n'est pas assez développée sur le territoire pour répondre à une pratique utilitaire de masse. Pour exemple, la gare de Metz-Nord dispose seulement de 21 places sécurisées pour les vélos (contre 270 places fortement sollicitées à proximité de la gare principale de Metz).

Cette obligation, à mettre en œuvre avec les acteurs ferroviaires, constituera **un réel levier pour améliorer le potentiel de report modal.**

Gare de Peltre ©AGURAM

Une politique volontariste de promotion du vélo menée par l'Eurométropole de Metz

Afin de développer et soutenir la pratique cyclable existante, l'Eurométropole s'est engagée dans une **politique de promotion du vélo,** allant du développement :

- de l'infrastructure (Augmentation du PPI dédié, objectifs de réalisation de 2 projets structurants à Metz et deux projets structurants hors Metz par an) ;
- du stationnement (objectifs du PDU : **+ 1 000 places sécurisées d'ici 2025) ;**
- de services (convention avec les associations locales, Metz à Vélo et Prenons le Guidon, pour l'animation de velo-écoles, d'évènements vélos, d'ateliers d'autoréparations, etc.).

Par ses actions, **l'Eurométropole entend tripler la part des déplacements à vélo d'ici 2030.**

EUROMÉTROPOLE METZ

Maison de la Métropole
1 place du Parlement de Metz
CS 30353
57011 Metz Cedex 1

plui.metzmetropole.fr

@MetzMetropole

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

www.aguram.org

@agenceaguram