

VILLE DE MORHANGE

PHASE 1 - Diagnostic mobilité et espaces publics

Décembre 2023

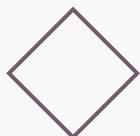


AGURAY
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE



SOMMAIRE

1. Contexte et objectifs	p.3
2. Méthodologie du diagnostic	p.6
3. Synthèse des enjeux issus des études INDDIGO et CAUE.....	p.9
4. Éléments de contexte	p.12
5. Diagnostic	p.19
5.1. Trafic et Organisation de la circulation	p.20
5.2. Organisation et pratiques de stationnement	p.28
5.3. Espaces publics et marchabilité	p.42
5.4. Cyclabilité du périmètre	p.58
5.5. Organisation de l'offre de transports collectifs	p.61
6. Premiers éléments de réflexion	p.64
7. Quelle concertation ?	p.68
8. À suivre	p.70





CONTEXTE & OBJECTIFS

CONTEXTE D'INTERVENTION DE L'AGURAM

- ◇ **Petite Ville de Demain** → amélioration de la qualité de vie d'une centralité

- ◇ **Nombreuses études engagées**
 - ◆ Cadre de vie → CAUE
 - ◆ Commerce et artisanat → CCI et CMA
 - ◆ Habitat → CALM/SOLiHA et Urbitat +
 - ◆ Mobilité → Inddigo

- ◇ **Besoin d'approfondissement des actions ciblées et de construction d'une stratégie globale**

UN PROGRAMME D'ACTION À RENDRE OPÉRATIONNEL

AXE 3 : DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ, LA MOBILITÉ ET LES CONNEXIONS

- ◇ Développer offre de stationnement globale et structurée (étude de jalonnement et d'optimisation des aires existantes)
- ◇ Rechercher de nouvelles opportunités foncières pour des poches de stationnement en compensation des suppressions sur la place de la République
- ◇ Mettre en place un plan vélo (aménagement, stationnements et services) à l'échelle de la commune
- ◇ Mise en place d'une zone 30km/h dans le centre-bourg
- ◇ Repenser le plan de circulation pour éviter le trafic de transit
- ◇ Adapter et mettre en correspondance les arrêts des transport collectifs
- ◇ Aménager les espaces publics en faveur des piétons



2

MÉTHODOLOGIE DU DIAGNOSTIC

ÉLABORATION DU DIAGNOSTIC

◇ **Thématiques approfondies et spatialisées**

- ◆ Cohérence organisation urbaine et réseaux de transports
- ◆ Organisation du stationnement
- ◆ Organisation de la circulation
- ◆ Marchabilité des espaces
- ◆ Cyclabilité du réseau viaire
- ◆ Transports collectifs

◇ **Analyse des études existantes**

◇ **Travail de terrain de repérage et d'analyse**

◇ **Enquête de circulation et de stationnement pour objectiver les réflexions**

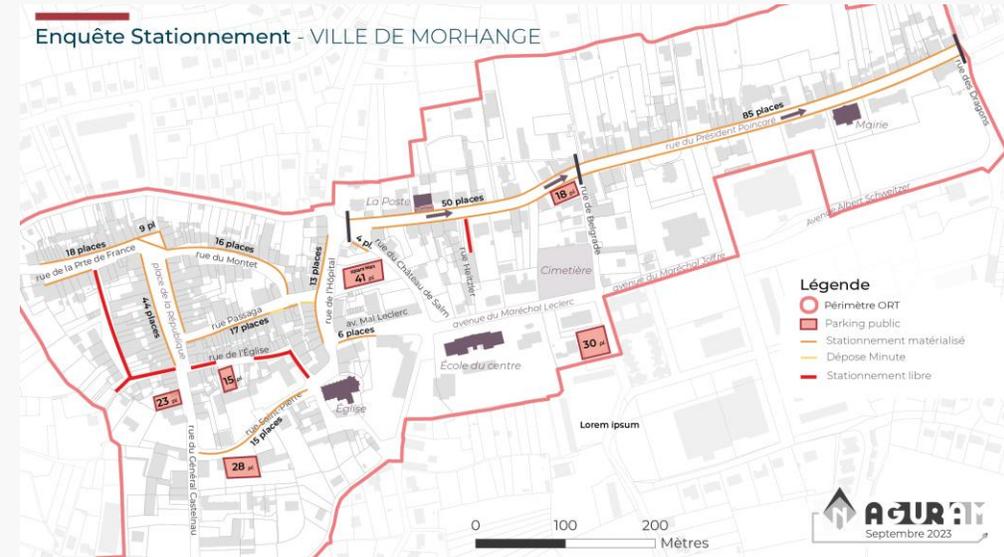
ENQUÊTES

◇ Stationnement

- ◆ Mardi 3 octobre 2023
- ◆ Stationnement sur voirie et parkings publics
- ◆ Enquête occupation/rotation/respect
- ◆ 6 rotations (6h30 - 9h00 - 11h30 - 14h00 - 16h30 - 20h00)

◇ Circulation

- ◆ Jeudi 5 octobre 2023
- ◆ 7 carrefours enquêtés
- ◆ Comptage des trafics et fonctionnement des carrefours par mode de transports
- ◆ 2 tranches horaires : 7h00 / 9h00 et 17h00 / 19h00



3

**SYNTHÈSE DES ENJEUX ISSUS DES
ÉTUDES INDDIGO ET CAUE**

ENJEUX INDDIGO

◇ Mobilités actives

- ◆ Développement de la pratique loisirs (valorisation du lien centre-ville/étang de la Mutche)
- ◆ Valorisation du rabattement cyclable sur la gare SNCF (pratique utilitaire avec infrastructure + stationnement)
- ◆ Emergence d'une trame d'espaces publics centrée sur la valorisation de la place du piéton (et intégrant une valorisation de la trame verte)

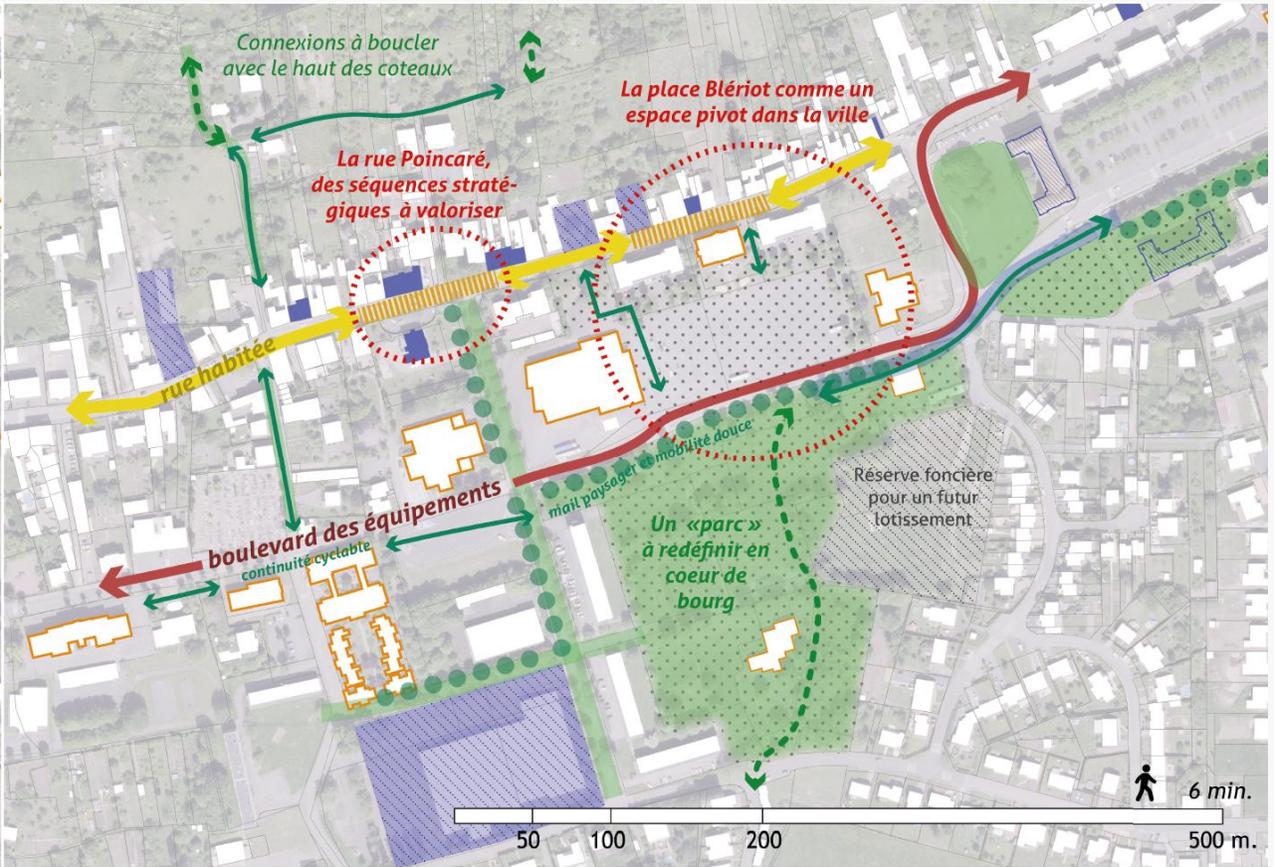
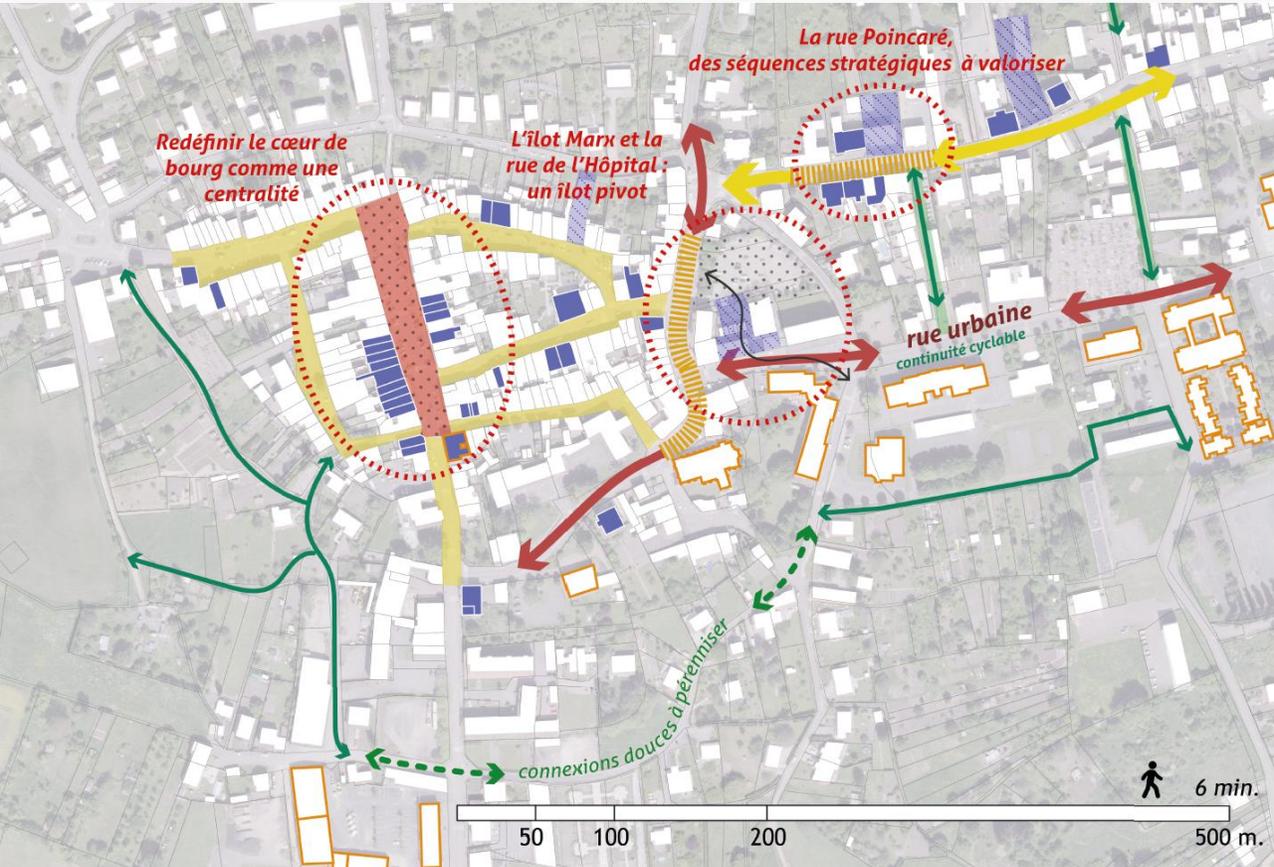
◇ Transports collectifs

- ◆ Valorisation du rabattement cyclable sur la gare SNCF (pratique utilitaire avec infrastructure + stationnement)
- ◆ Valorisation de l'offre ferrée sur le pôle gare (covoiturage, stationnement vélos, etc.)
- ◆ Valorisation de l'offre routière de transports collectifs existante (communication sur les offres régionales/CC/TAD + accessibilité des arrêts)
- ◆ Valorisation de la navette interne pour esquisser un changement de pratique
- ◆ Valorisation de la navette interne pour esquisser un changement de pratique

◇ Stationnement

- ◆ Encadrement de la pratique automobile dans une logique de rationalisation de l'offre de stationnement (organisation par poches identifiées)
- ◆ Identification du plan de circulation comme un levier de redistribution des fonctions (mise en sens unique au profit des piétons/vélos, etc.)

PRÉCONISATIONS D' ACTIONS DU CAUE



-  espace public à requalifier
-  bâti caractéristique à valoriser
-  potentiel foncier à interroger
-  infrastructures à adapter aux mobilités douces
-  des séquences urbaines à valoriser comme des « événements » dans la ville
-  équipements et services



4

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

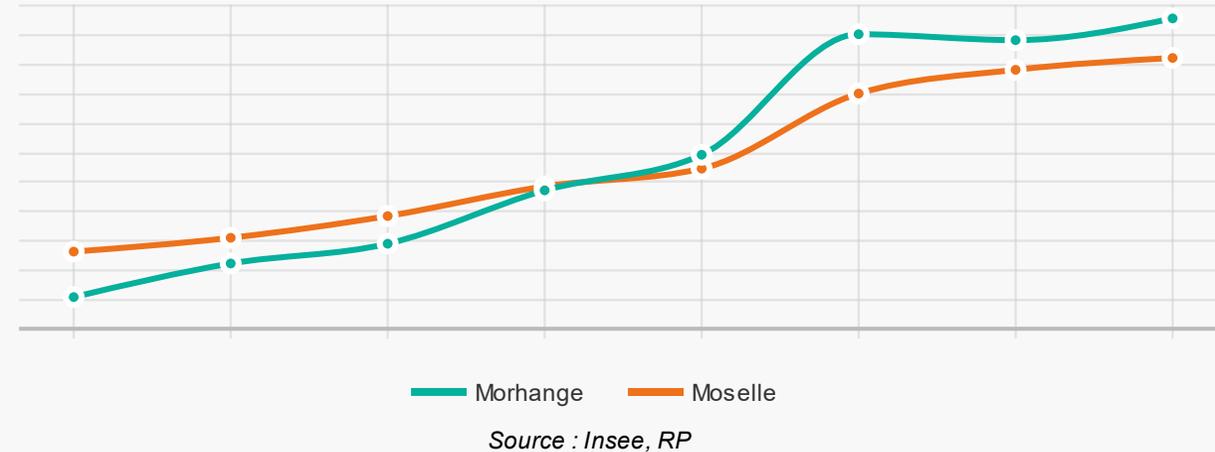
ÉLÉMENTS CLÉS SOCIOÉCONOMIQUES

Vulnérabilité des personnes (2020)

- ◇ **pop. de 60 ans et plus : 23 %** de la population en 2009 / **29 %** en 2020
- ◇ **ménages d'une personne : 36 %** des ménages
- ◇ **famille monoparentale : 13 %** des ménages
- ◇ **taux de chômage des 15 à 64 ans (au sens du recensement) : 23,6 %** (12,4 % en Moselle)
- ◇ **ménages ne disposant pas de voitures : 23,6 %** (14 % à l'échelle nationale)

Les personnes âgées et leur évolution

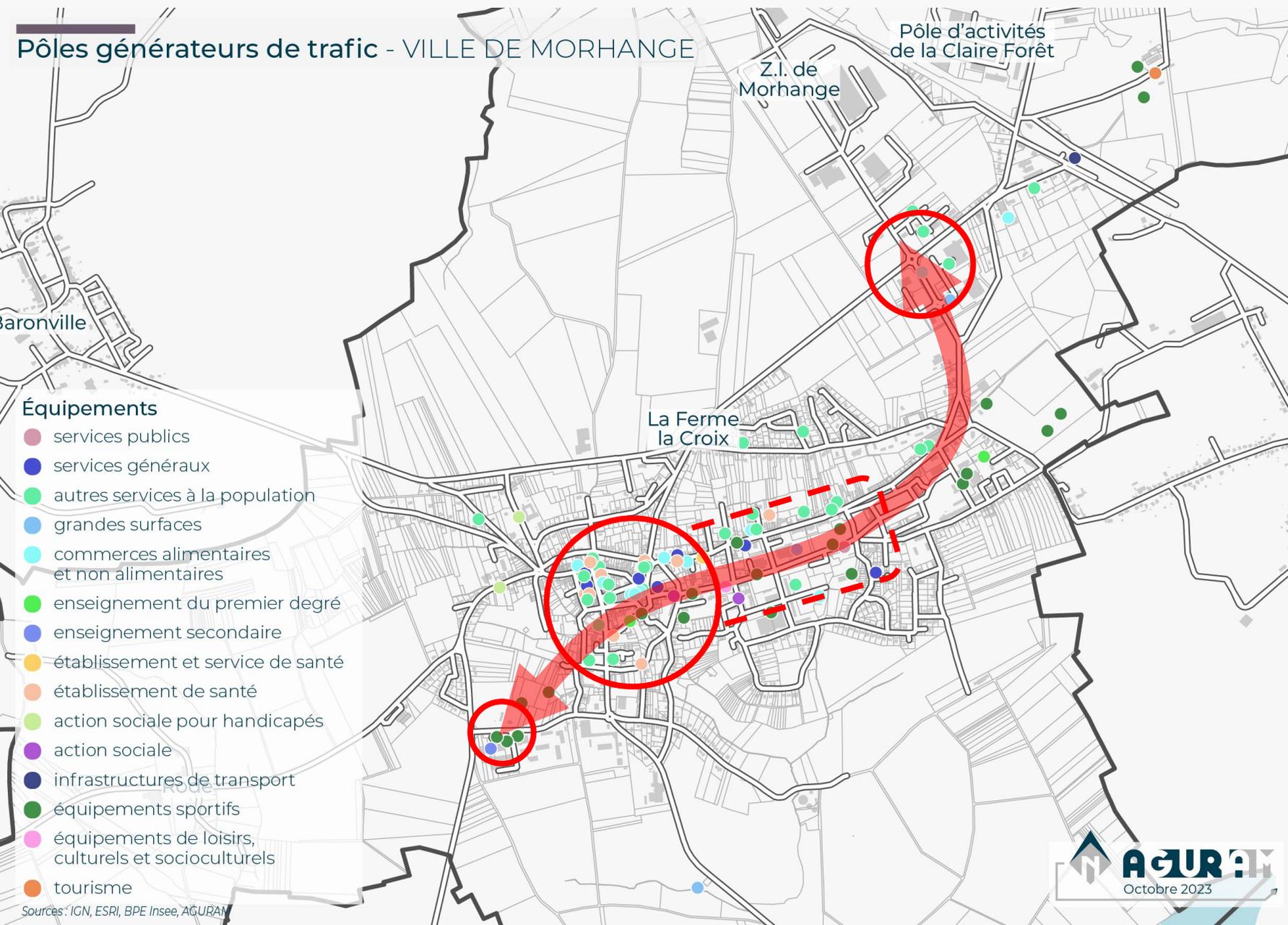
Quelle est la part des 75 ans et plus dans ma population et quelles sont les évolutions depuis 1968 ?



Potentiel de report modal (2020)

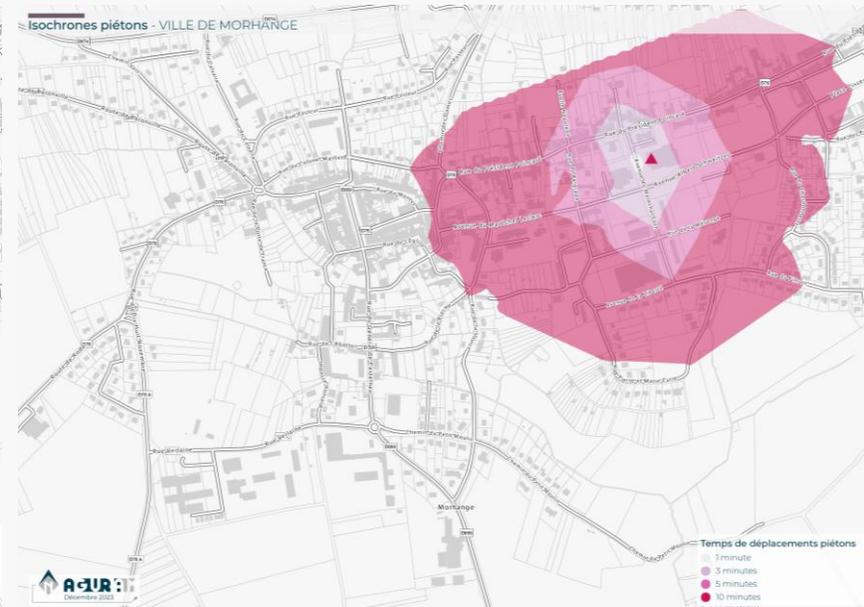
Actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone et travaillent dans la commune de résidence : 49,5 % (22,7 % à l'échelle de la Moselle)

ORGANISATION URBAINE



- ◇ ville très bien dotée en équipements
- ◇ concentration des générateurs dans un périmètre relativement restreint à l'échelle du ban communal
- ◇ une polarité majeure présentant une mixité importante → optimisation des déplacements des usagers
- ◇ 2 polarités dites secondaires, davantage mono fonctionnelles
- ◇ espace stratégique se dessine
- ◇ distances de déplacement internes relativement réduites, mais pouvant pénaliser les modes actifs et favoriser l'usage de la voiture en l'absence de contraintes d'usage de celle-ci

LES ESPACES ACCESSIBLES EN 10' DE MARCHÉ



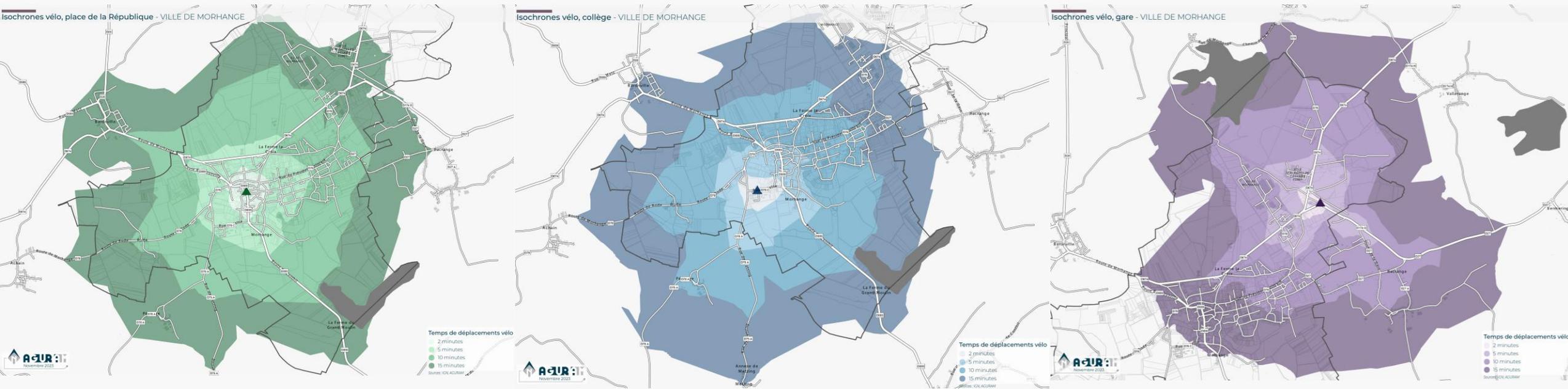
Globalement

- ◇ compacité et intensité urbaine des espaces de l'hypercentre
- ◇ présence de nombreux cheminements piétons, et notamment en prolongement des voies sans issues
- ◇ absence de coupures importantes, tant surfaciques (îlots militaires, etc.) que linéaires (voies ferrées, etc.), imposant des détours importants
- ◇ faible dénivelé sur la partie centrale

... mais

- ◇ maillage insuffisant de la trame viaire, sans perméabilité piétonne interne aux îlots dans certains secteurs, ce qui rallonge les distances de déplacements piétonnes
- ◇ dénivelé très important entre la place de la République et le secteur nord → proximité immédiate, mais effet de coupure

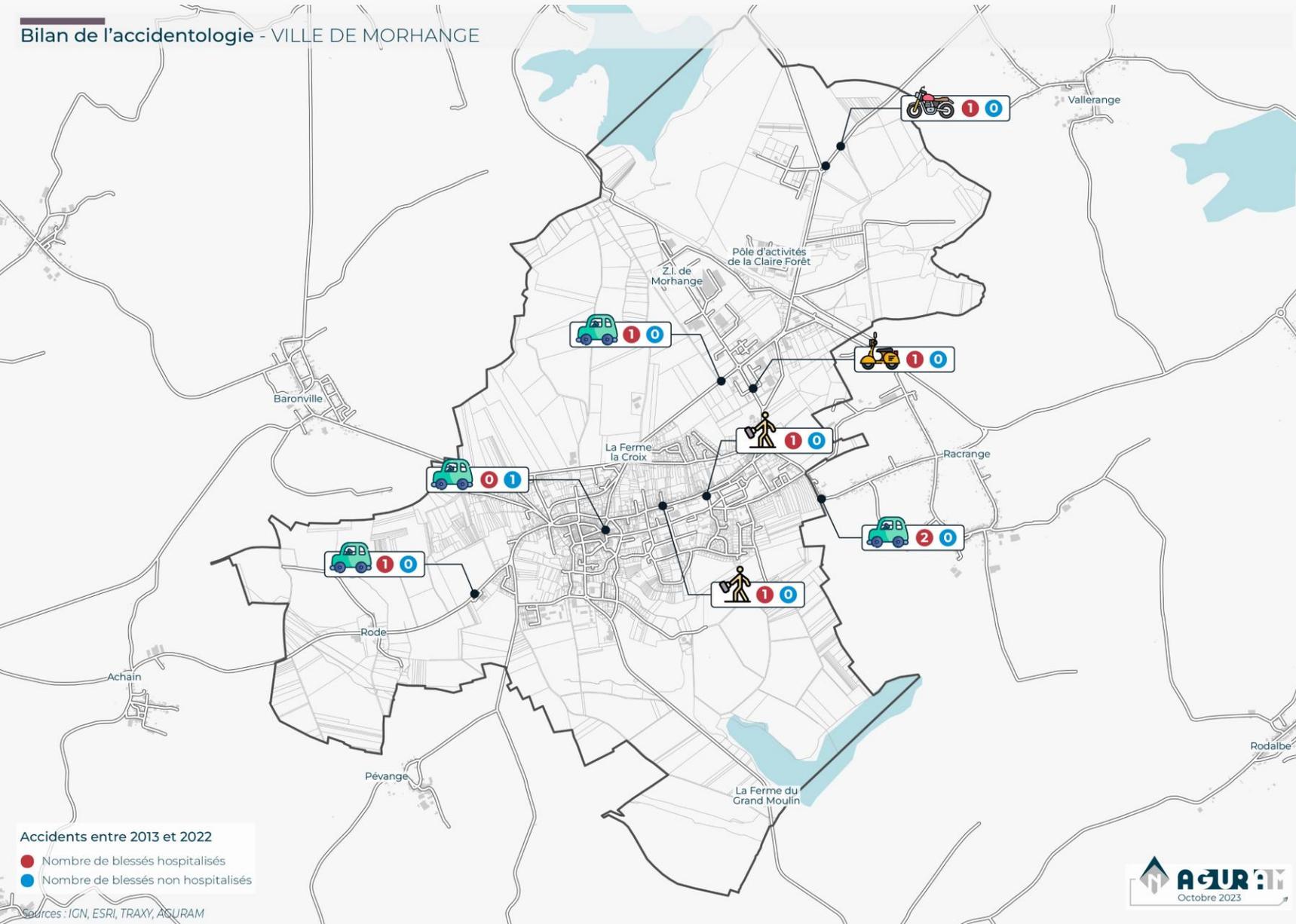
LES ESPACES ACCESSIBLES EN 15' DE VÉLO



Un potentiel d'utilisation très important → l'ensemble des polarités et espaces résidentiels accessibles en moins de 15 minutes à vélo

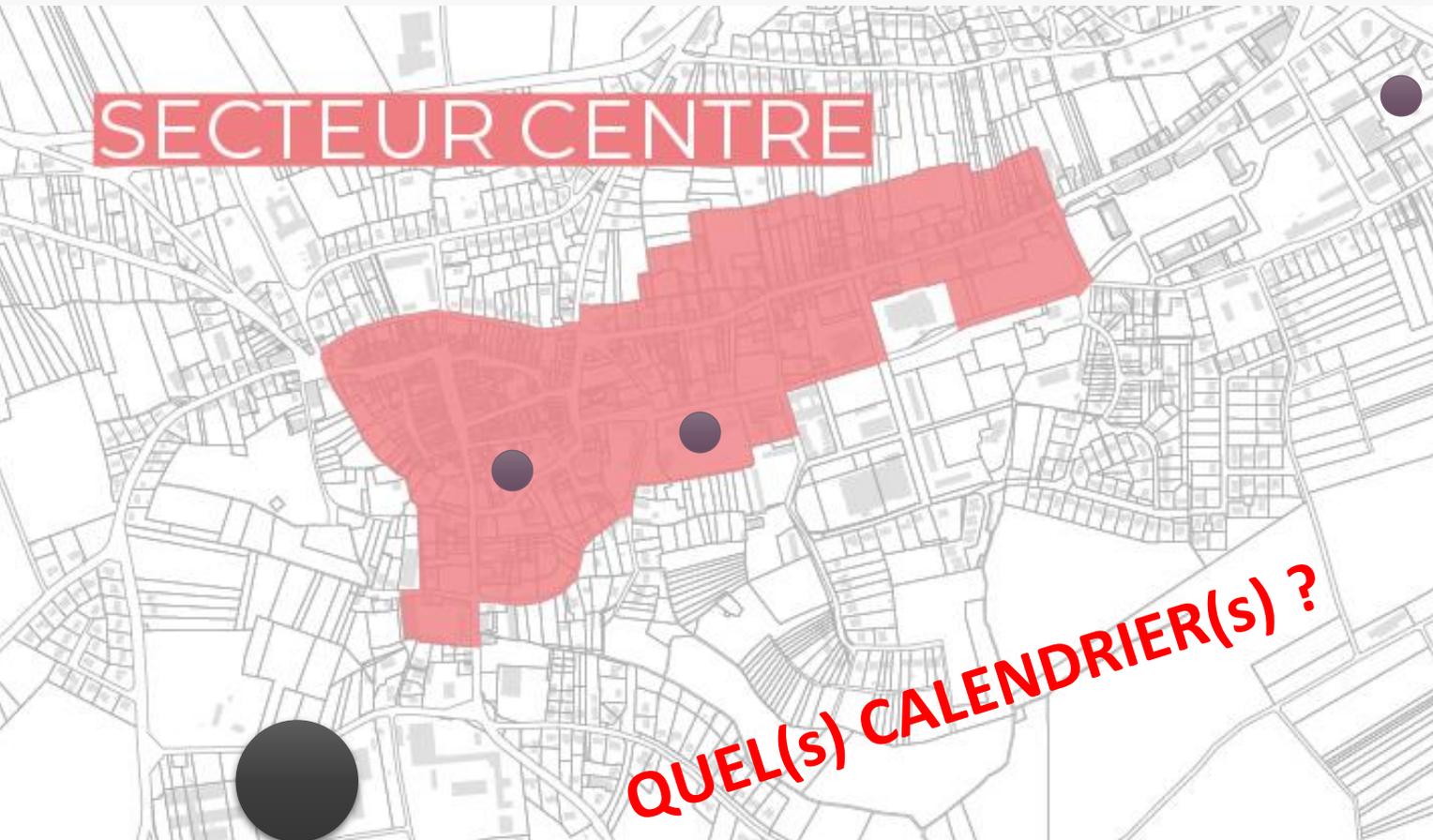
ACCIDENTOLOGIE

Bilan de l'accidentologie - VILLE DE MORHANGE



- ◇ accidentologie très faible
- ◇ un réseau viaire sécurisé
- ◇ relative dangerosité pour les piétons sur la rue Poincaré
- ◇ pas de points noirs piétons
- ◇ faiblesse des déplacements vélos → absence d'accidents de ce mode
- ◇ insécurité vécue et perçue → quels sentiments pour les plus vulnérables (PMR, personnes âgées, enfants) ?

PROJETS URBAINS AUX IMPLICATIONS SUR L'ORGANISATION DES MOBILITÉS (LISTE NON EXHAUSTIVE À COMPLÉTER !)



- ◇ regroupement de l'ensemble des écoles (Jeanne d'Arc, Centre, Streiff) au niveau de l'ancien collège rue Verlaine
 - **nouveaux besoins d'accessibilité pour un pôle éducatif et sportif d'échelle communale et intercommunale**
 - **quel traitement de la rue de Verlaine et de ses abords ?**
- ◇ requalification des anciens sites :
 - ◆ quelle occupation ? quels besoins futurs d'accessibilité ?
 - ◆ quelles opportunités offre la requalification de ces sites par rapport aux problématiques de mobilité/orientations politiques ?
- ◇ autres projets impactant ?

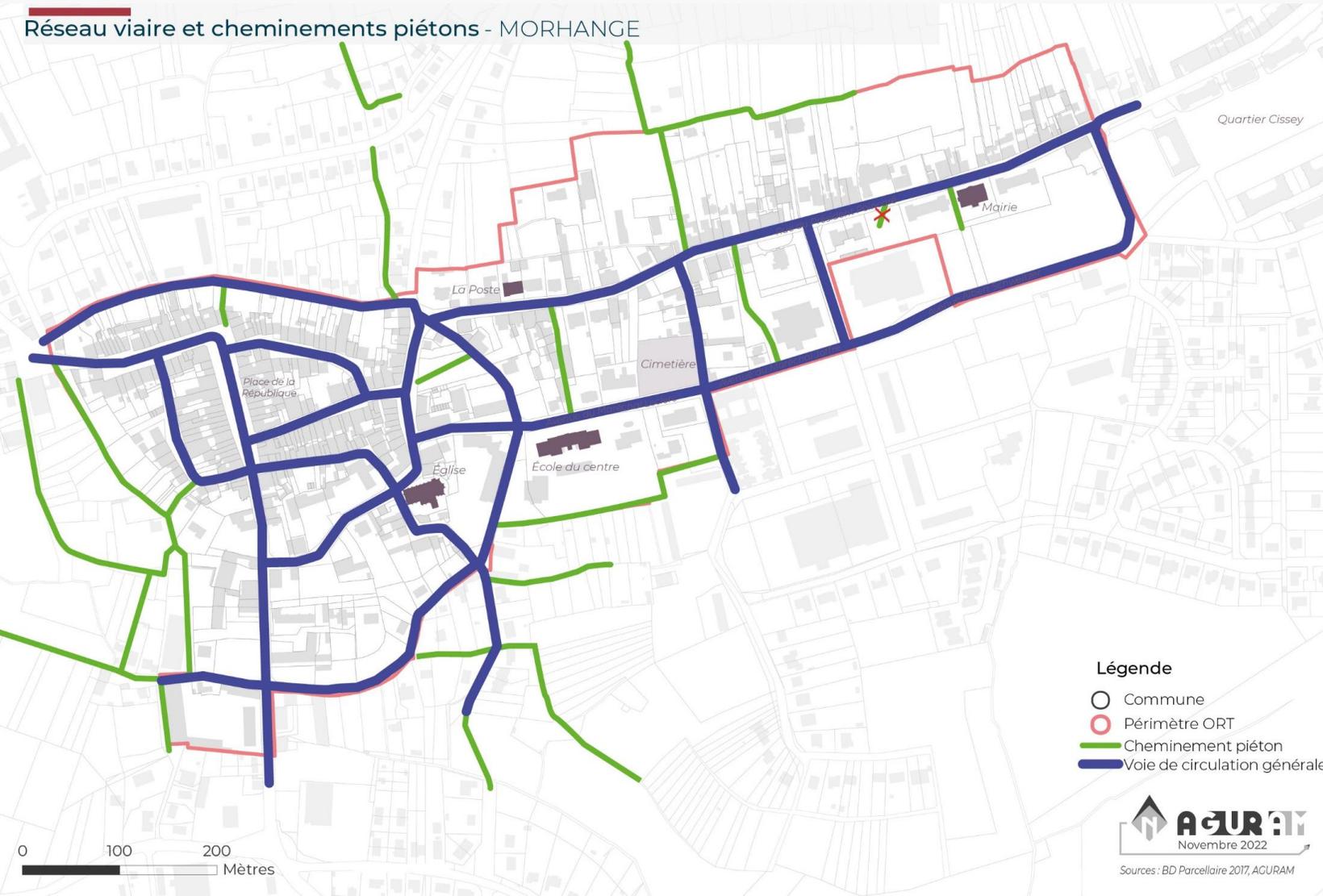


DIAGNOSTIC

5.1

**TRAFIC ET ORGANISATION
DE LA CIRCULATION**

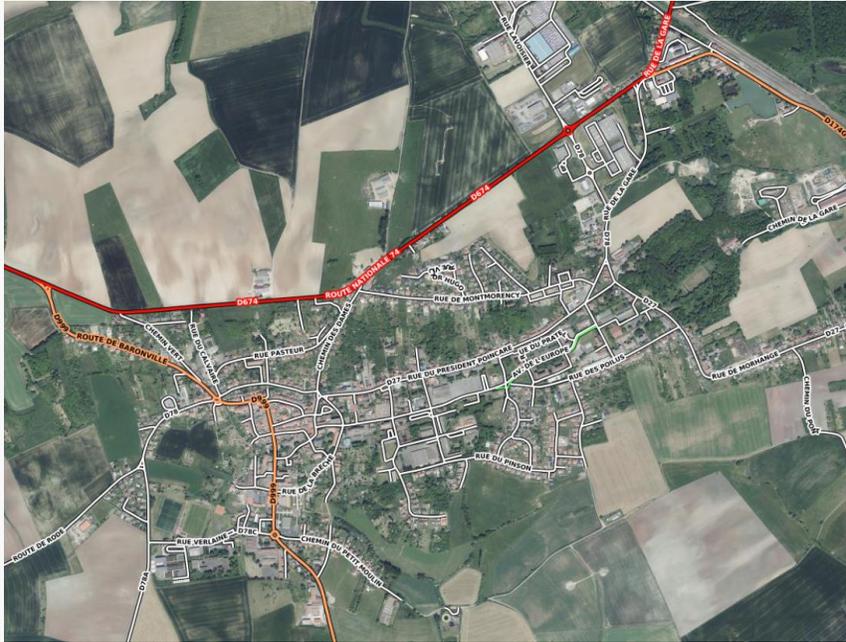
ORGANISATION DU RÉSEAU VIAIRE : DESCRIPTION



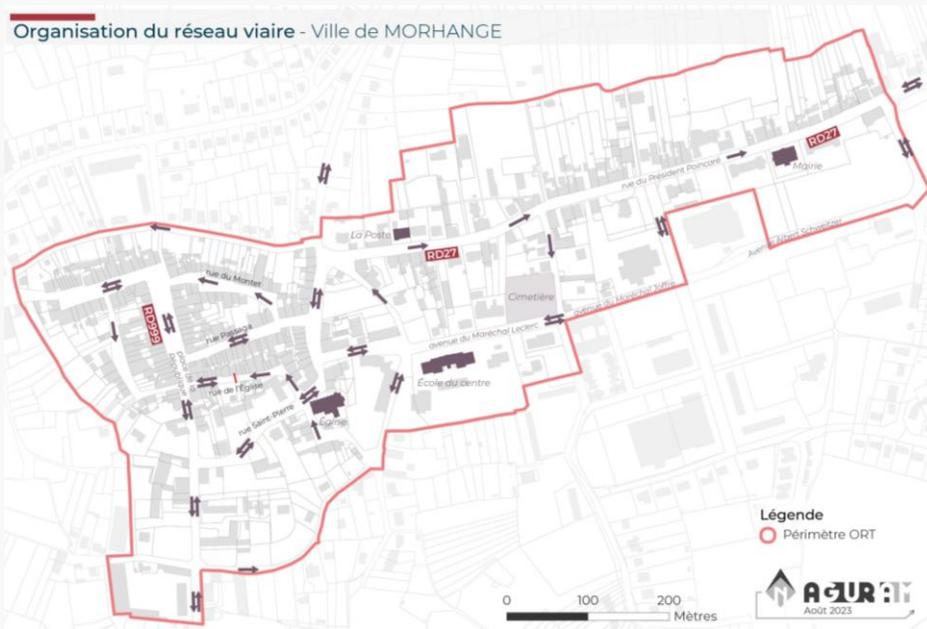
Deux types de voirie s'opposent

- ◇ Trame « originelle » : gabarits hétérogènes, sinueux, emprises faibles pour certaines, etc.
- ◇ Trame « fonctionnelle » → voies rectilignes, capacitaires, homogènes, etc.
- ◇ Nombreux cheminements piétons :
 - ◆ d'accès à l'hypercentre depuis les espaces naturels environnants
 - ◆ Internes aux îlots sur la ville « garnison »

ORGANISATION DE LA CIRCULATION : STRUCTURATION

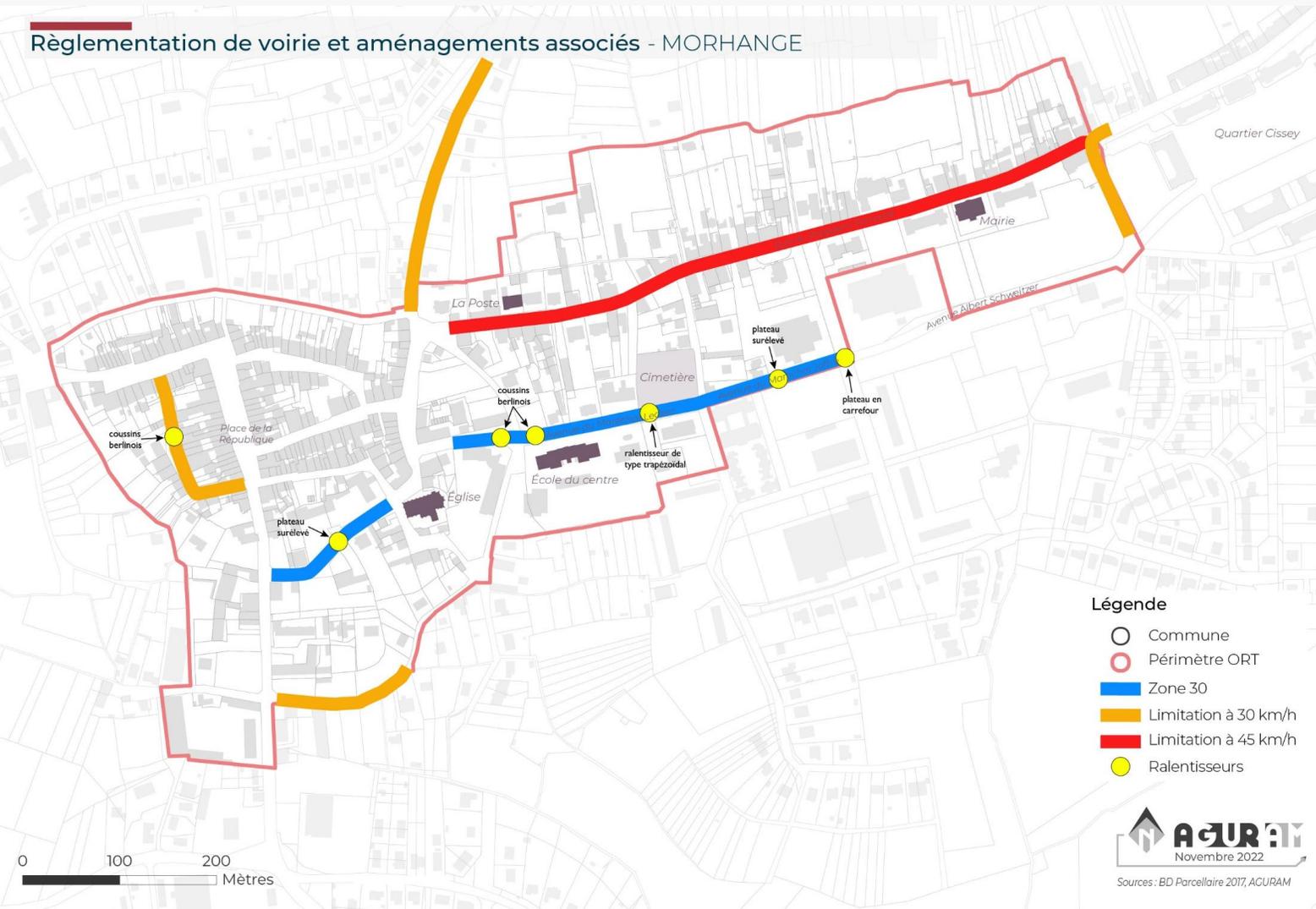


- ◇ D.974 → permet d'éviter le transit moyenne et longue distance
- ◇ Par contre :
 - ◆ l'organisation des points de connexion entre le réseau local et la D.974 (ainsi que la fluidité de la circulation dans le cœur) implique des flux de transit internes au centre (av. Schweitzer → route de Baronville pour la direction de Metz et inversement)
 - ◆ flux provenant du sud D.999 et D.78A → av. Schweitzer ou ZA nord-est emprunte également le réseau interne au cœur « originel »



- ◇ Des choix à (re)questionner →
 - ◆ rue de la Brèche « nord » : de sens unique rentrant à deux voies de circulation
 - ◆ rue de la Brèche sud « fermée »
 - ◆ double sens de circulation sur une partie de la rue de l'Eglise
 - ◆ sens unique de l'av. Poincaré (« soulage » l'av. Leclerc)
 - ◆ sens de circulation rue du Colonel Maillard

ORGANISATION DE LA CIRCULATION : RÉGLEMENTATION



- ◇ régime de stop ou de priorités à droite → pas de régulation par des feux ou giratoires dans la zone d'étude
- ◇ fonctionnement des carrefours → fluidité générale de la circulation
- ◇ réglementation des vitesses → problème de cohérence et de vision globale à l'échelle du secteur
- ◇ espaces les plus intenses / générateurs de flux piétons → pas réglementés (Place de la République notamment)

Des problématiques de vitesse sur des axes particuliers ?

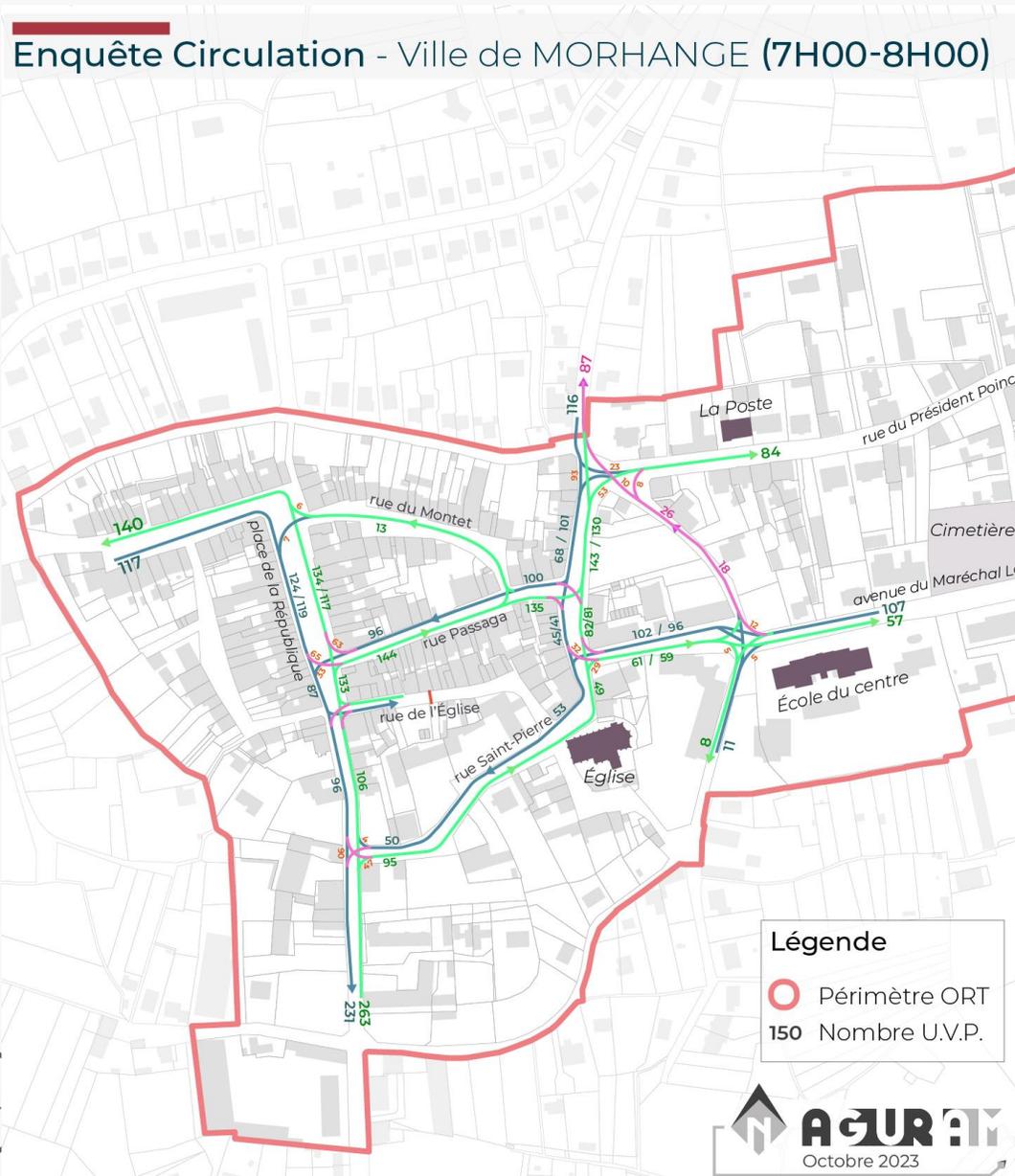
- ◇ observé → vitesse dans les deux sens rue du Général de Castelnau
- ◇ autres voies ? → axe des « Maréchaux »-Schweitzer

RÉSULTATS DES COMPTAGES

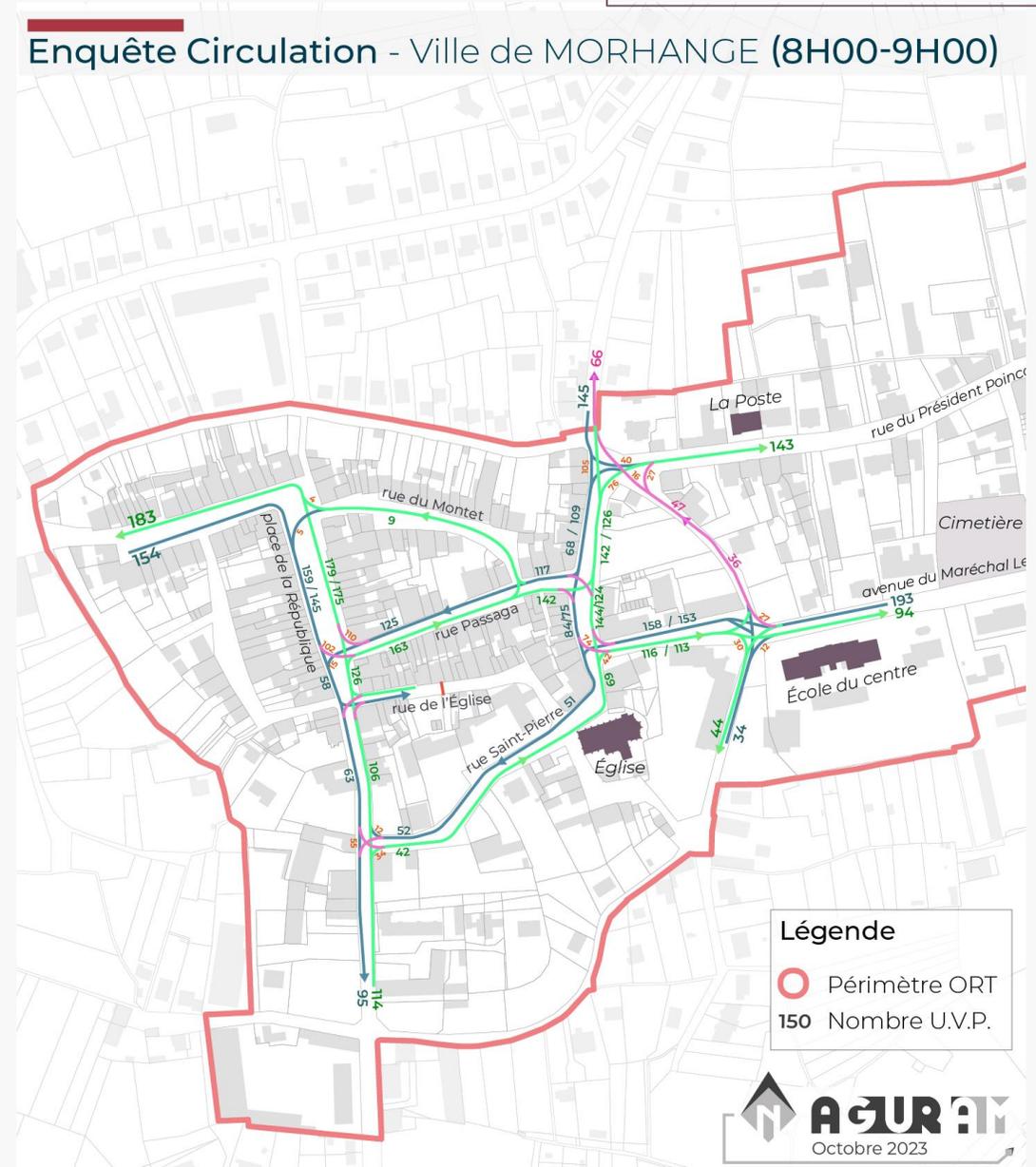
Note : trafic heure de pointe à trafic journalier :

- ◇ coef de 8 à 12
- ◇ $TMJA = 10 \times (HPM + HPS)/2$

Enquête Circulation - Ville de MORHANGE (7H00-8H00)

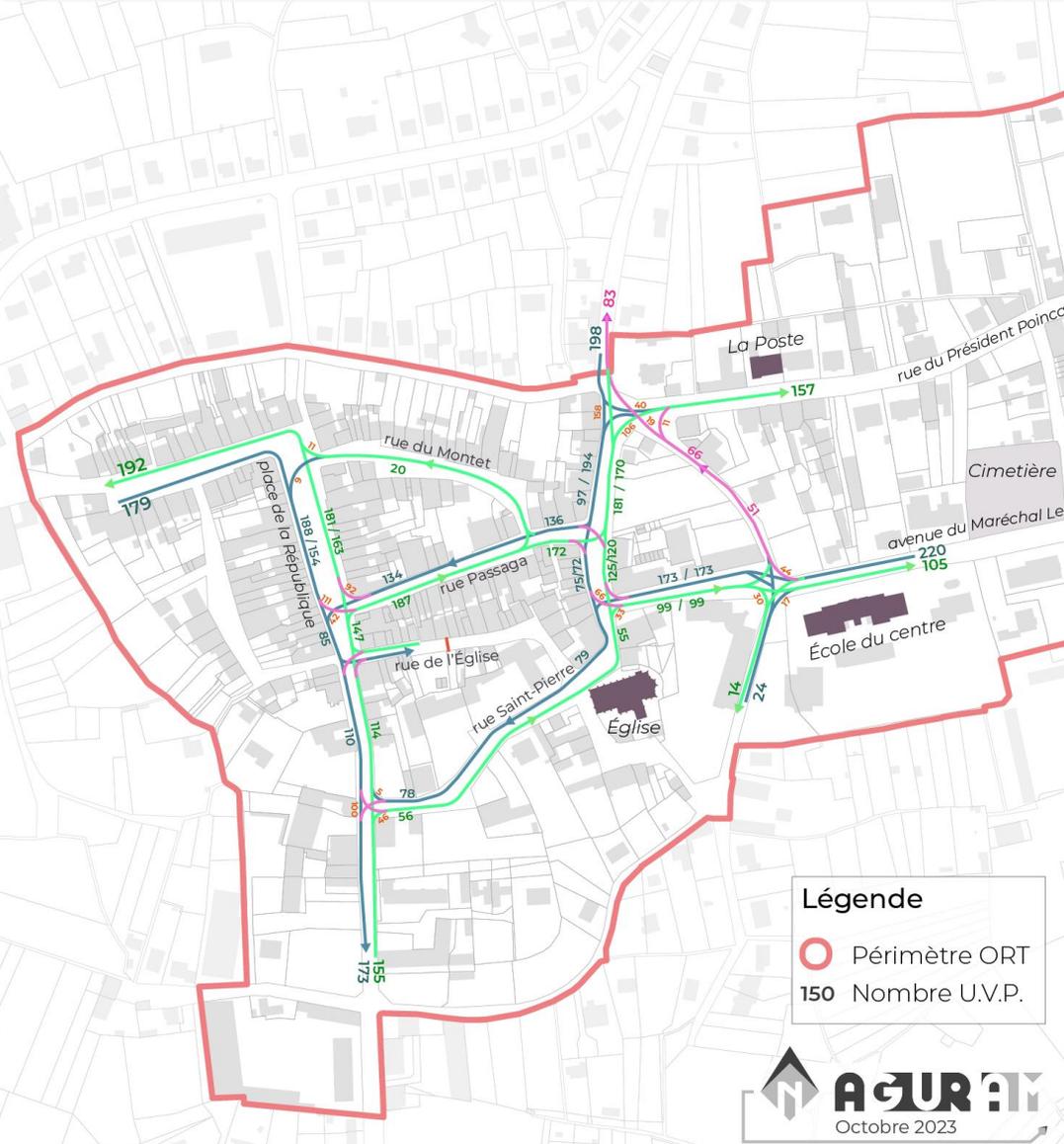


Enquête Circulation - Ville de MORHANGE (8H00-9H00)

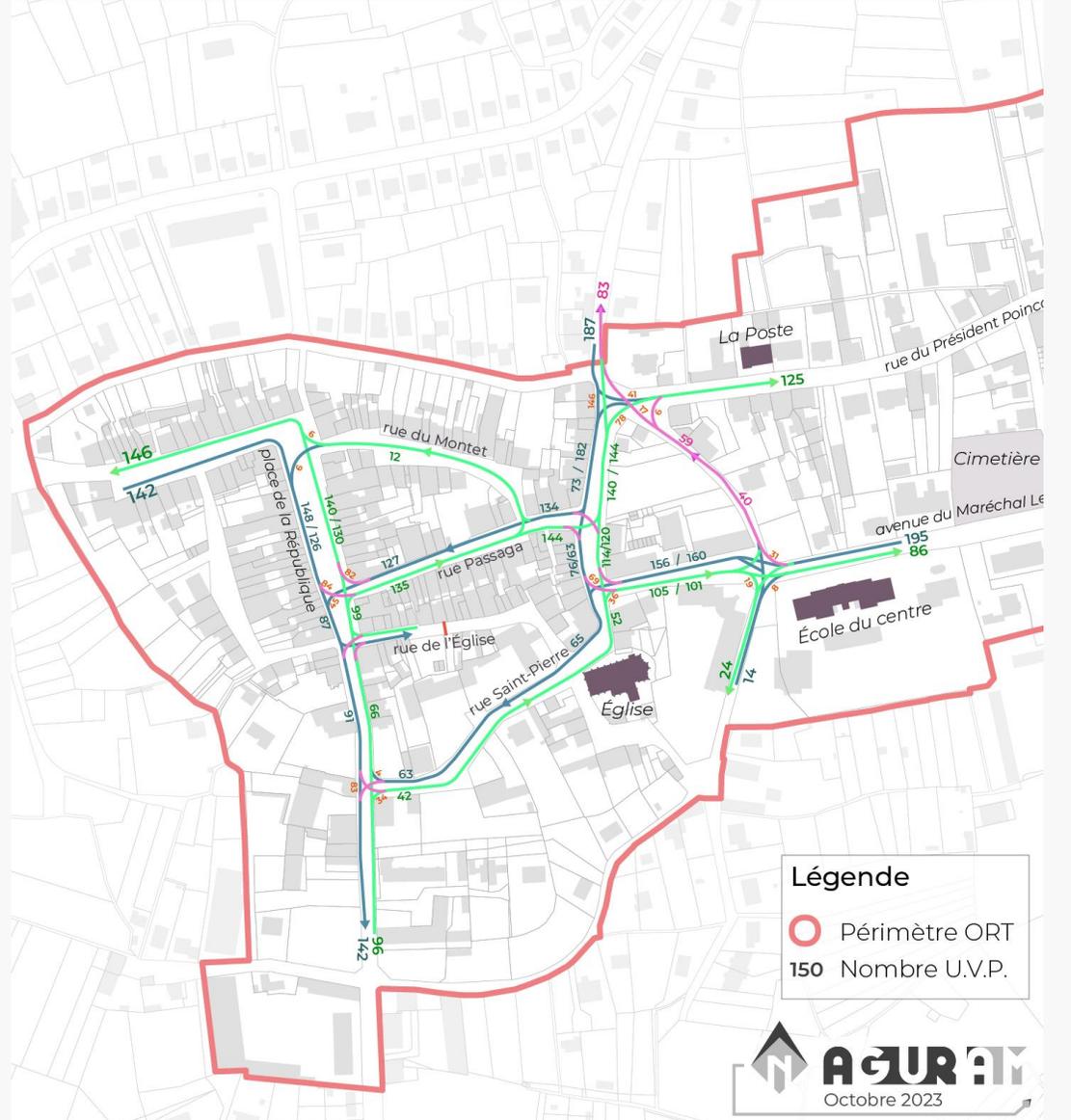


RÉSULTATS DES COMPTAGES

Enquête Circulation - Ville de MORHANGE (17H00-18H00)



Enquête Circulation - Ville de MORHANGE (18H00-19H00)



COMPTAGES : QUELS ÉLÉMENTS SE DÉGAGENT ?

Section de voie	sens de circulation	7h-8h	8h-9h	17h-18h	18h-19h
Place de la République	dir. rue du Montet	134	179	181	140
Place de la République	dir. rue Passaga	124	159	188	148
Place de la République	dir. rue Passaga	133	126	147	99
Place de la République	dir. rue des Jardins	87	58	85	87
Rue de Castelnaud	dir. rue de l'Abattoir	136	95	173	142
Rue de Castelnaud	dir. rue Saint Pierre	149	114	155	96
Rue de Passaga	dir. Place de la république	100	117	136	134
Rue de Passaga	dir. rue de l'Hôpital	135	142	172	144
Rue de l'Hopital	dir. rue Poincaré	143	142	181	140
Rue de l'Hopital	dir. rue de Passaga	68	68	97	73
Rue de l'Hopital	dir. rue Saint Pierre	53	51	79	65
Rue de l'Hopital	dir. av. Leclerc	49	69	55	52
Rue Poincaré		84	143	157	125
Av. Leclerc	dir. rue de Belgrade	57	94	105	86
Av. Leclerc	dir. rue de la Brèche	109	180	220	195

- ◇ un trafic relativement faible → aucun problème de capacité de voie observé
- ◇ période « d'hyper pointe » : 17 h / 18h
- ◇ section la plus chargée sur la période observée → place de la République entre rue Montet et la rue Passaga

Pour information

Le débit horaire d'une voie de circulation est :

$$\frac{3\,600 \text{ secondes}}{2 \text{ secondes}} = 1\,800 \text{ véhicules/heure}$$

- ◆ Diminué en milieu urbain (1 000 à 1 200 véh/h/sens/voie).
- ◆ Augmenté sur autoroute par forte demande en milieu urbain (2 000 à 2 200 véh/h/sens/voie).

Par exemple, en 20 secondes de vert à un feu sur voie, ce sont 10 véhicules qui passent.



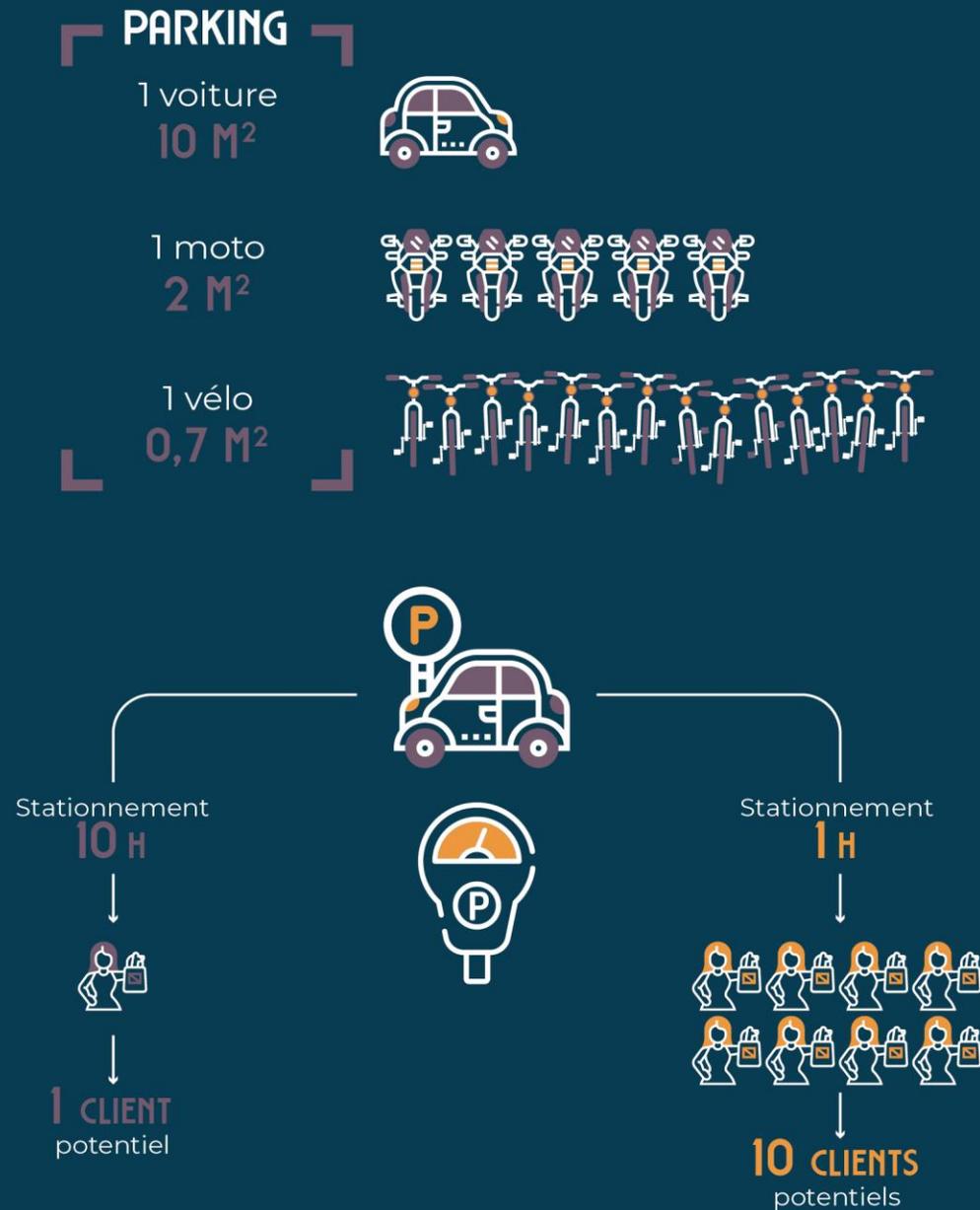
CONSTATS SUR LA GÉOGRAPHIE DES DÉPLACEMENTS ROUTIERS

- ◇ Globalement un équilibre entre trafic d'entrée et de sortie de chaque voie, que ce soit sur une même plage horaire que sur l'ensemble des plages observées
- ◇ Des « spécificités »:
 - ◆ av. Leclerc → davantage « entrée » que « sortie » de l'hypercentre (sorties s'équilibrent entre l'av. Poincaré et l'av. Leclerc)
 - ◆ volume de trafic entrant par la rue du Chemin des Dames ! (une des entrées de la commune depuis la D.674 depuis le nord-est)
- ◇ Deux mouvements ressortent particulièrement :
 - ◆ échanges av. Leclerc → rue de l'Hôpital → rue Passaga → place de la République
 - ◆ échanges place de la République → rue Passaga → rue de l'Hôpital → rue Poincaré
 - ◆ **Passage par le centre « privilégié » pour les échanges entre D.674 (depuis-vers Baronville) / quartier « militaire » (et inversement)**
- ◇ L'axe Hôpital/Saint Pierre → shunt de l'hypercentre entre la rue du Maréchal Leclerc et rue du Général de Castelnau
- ◇ Rue du Château de Salm → voie de shunt de la rue de l'Hôpital (vers rue du Chemin des Dames, mais également vers la rue de l'hôpital !!!!!)

5.2

ORGANISATION ET PRATIQUES DE STATIONNEMENT

LE STATIONNEMENT, ÇA PREND DE LA PLACE !

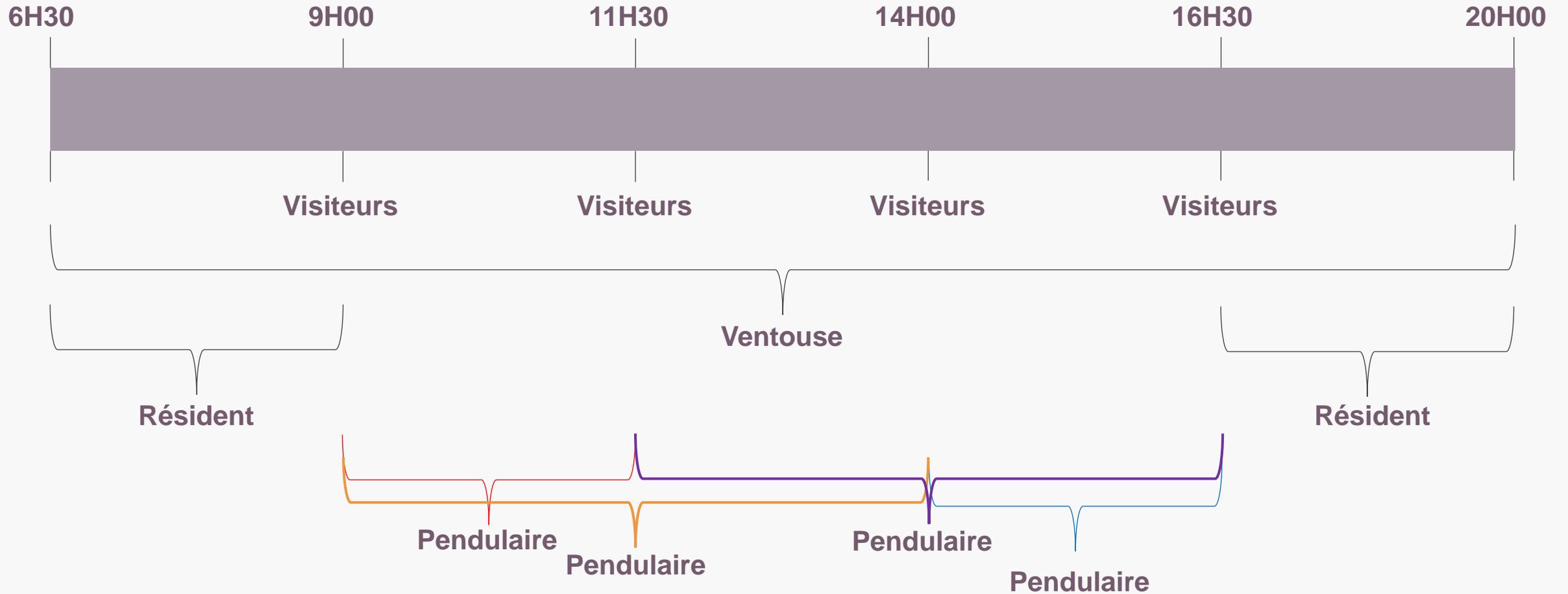


LES GRANDS ENJEUX D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

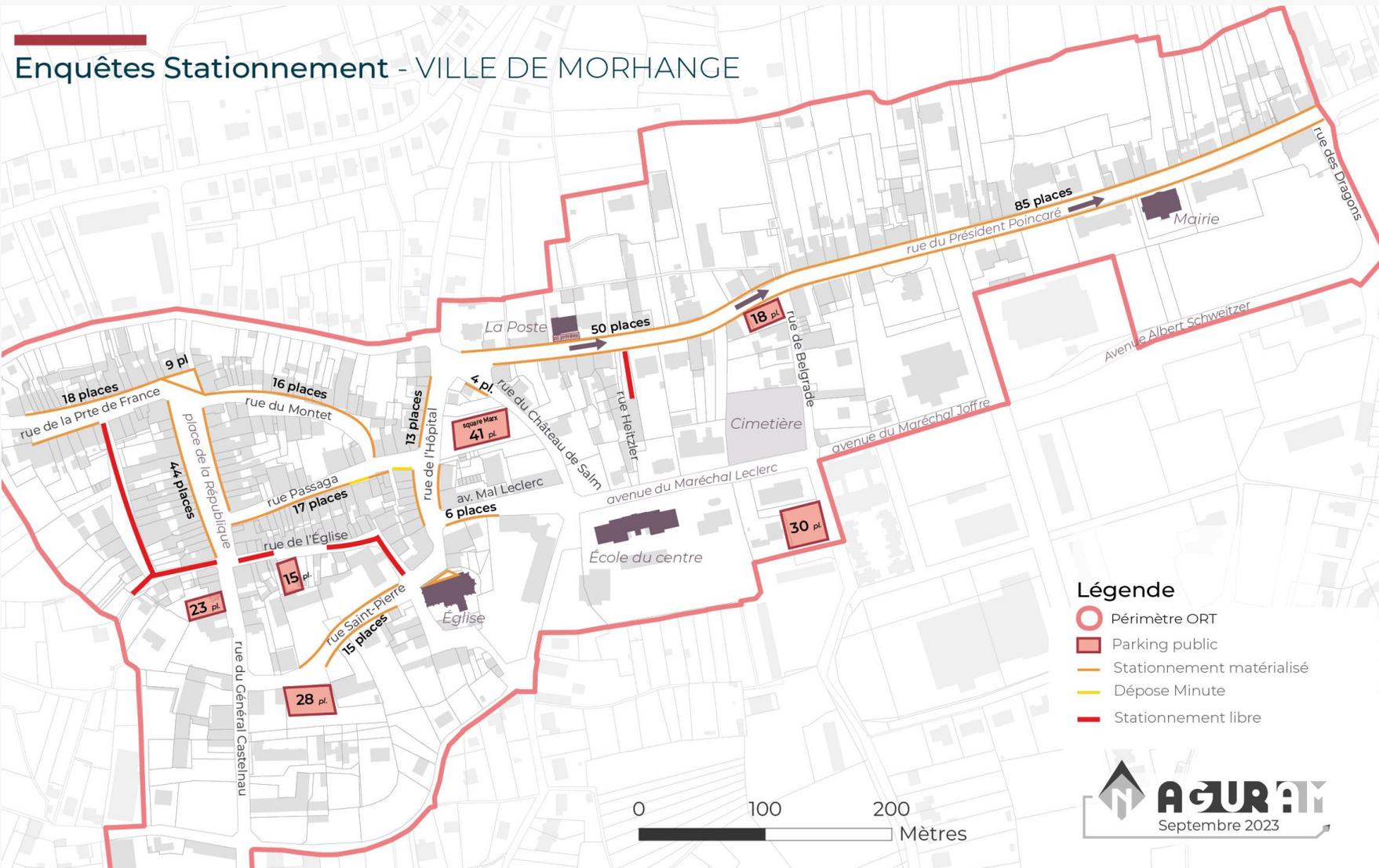
- ◇ outil au service d'une politique de mobilité → pratiques modales des usagers
- ◇ outil au service du fonctionnement et de l'attractivité :
 - ◆ qualité des espaces publics
 - ◆ possibilité de trouver une place pour réaliser ses achats

**RÉGLEMENTATION SANS CONTRÔLE
NE SERT À RIEN → IL S'AGIT DU
PRINCIPAL LEVIER AGISSANT SUR LA
ROTATION**

TYPOLOGIE D'USAGES OBSERVÉS

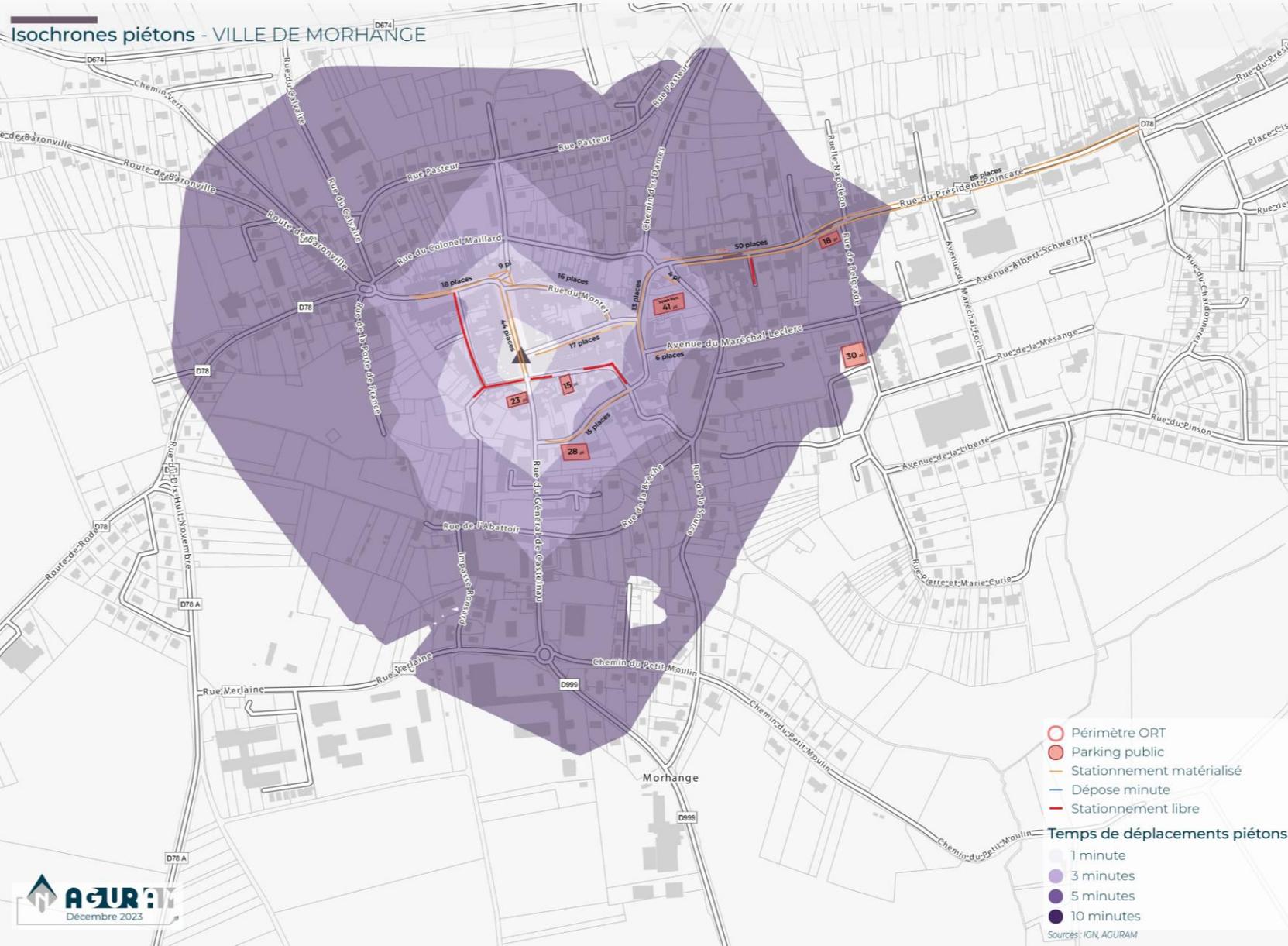


ORGANISATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT



- ◇ 446 places enquêtées (gratuites)
- ◇ 65 % sur voirie (291 places marquées)
- ◇ pas de parc de stationnement de grande capacité (41 places max) dans le périmètre étudié
- ◇ les parcs de stationnement capacitaires en marge du périmètre (marché, supermarché, pôle médical)
- ◇ offre de l'hypercentre s'appuie essentiellement sur la voirie
- ◇ le « Marx » à une position « centrale/pivot » dans l'organisation de l'offre de stationnement
- ◇ mise à sens unique de l'av. Poincaré a permis de constituer une offre pharamineuse (46 % de l'offre sur voirie)

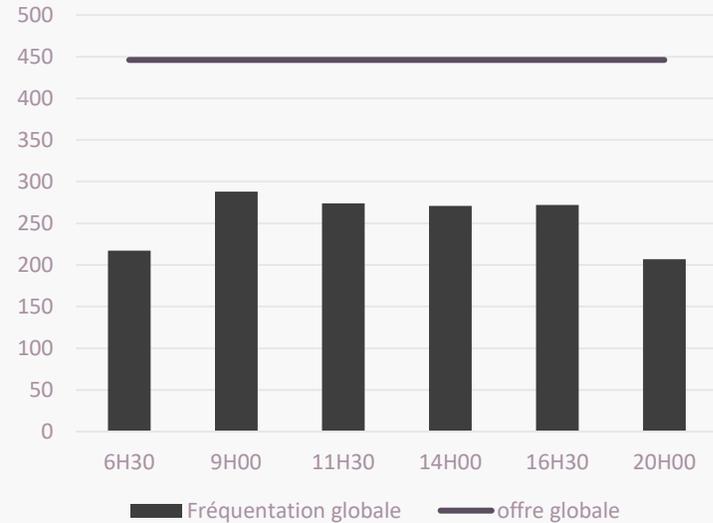
ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT



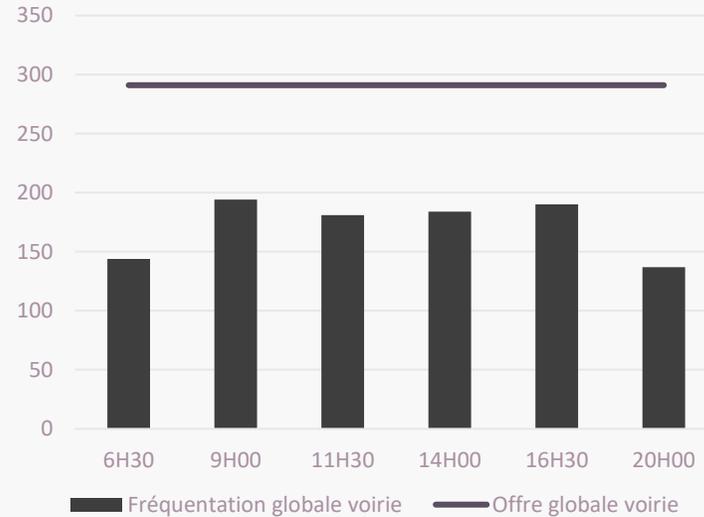
66 places en parking dans une aire de rabattement de 3 minutes à pied de l'hypercentre

OFFRE ET DEMANDE GLOBALE

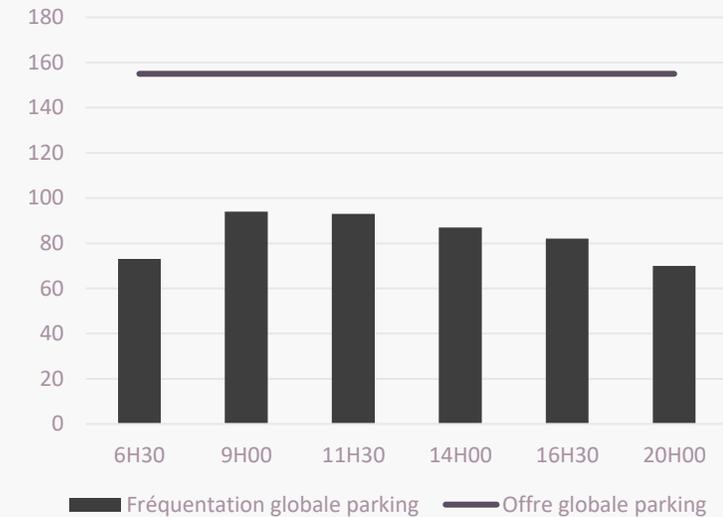
Adéquation offre / fréquentation globale - 446 pl.



Adéquation offre voirie / fréquentation globale voirie - 291 pl.

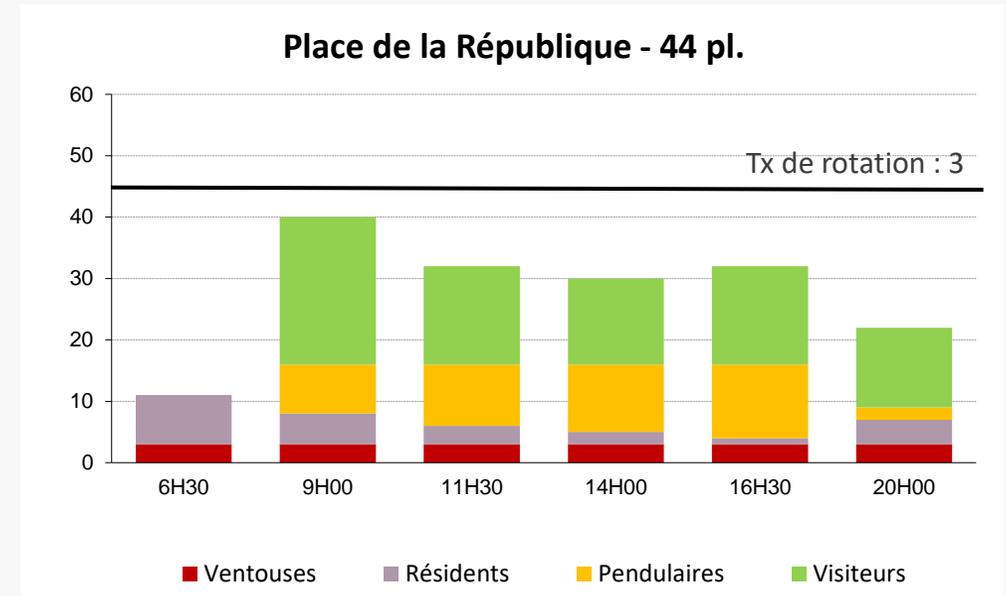
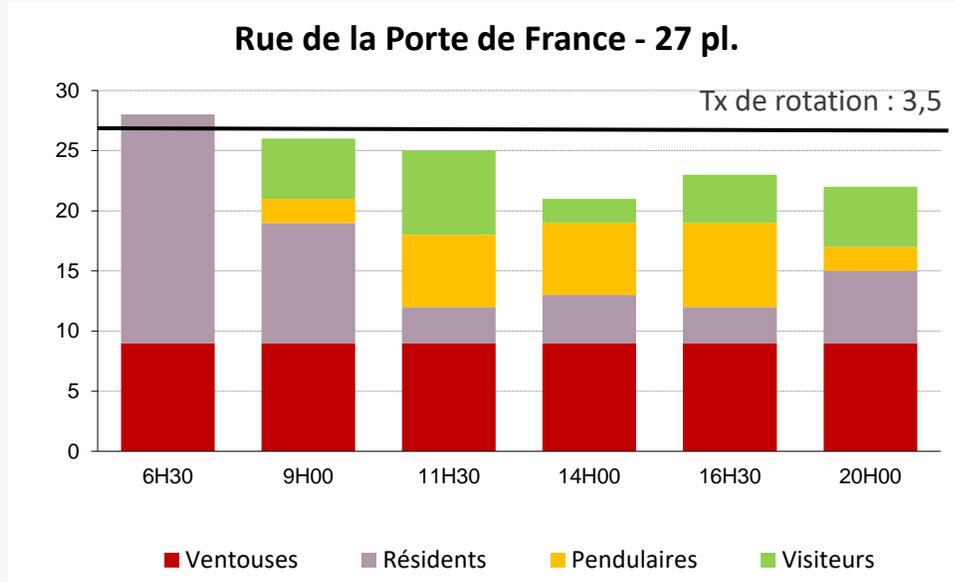


Adéquation offre parking / fréquentation globale parking - 155 pl.



- ◇ Des réserves de capacité très importantes (35 % au plus fort de la fréquentation) et globalement similaires entre voirie et parking
- ◇ Une demande homogène tout au long de la journée (pas véritablement de pic de fréquentation) – légère pointe à 9 h00
- ◇ 73 véhicules ventouses enregistrés (16 % de l'offre globale gelée) dont 44 sur la voirie (60 % des véhicules ventouses)

ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

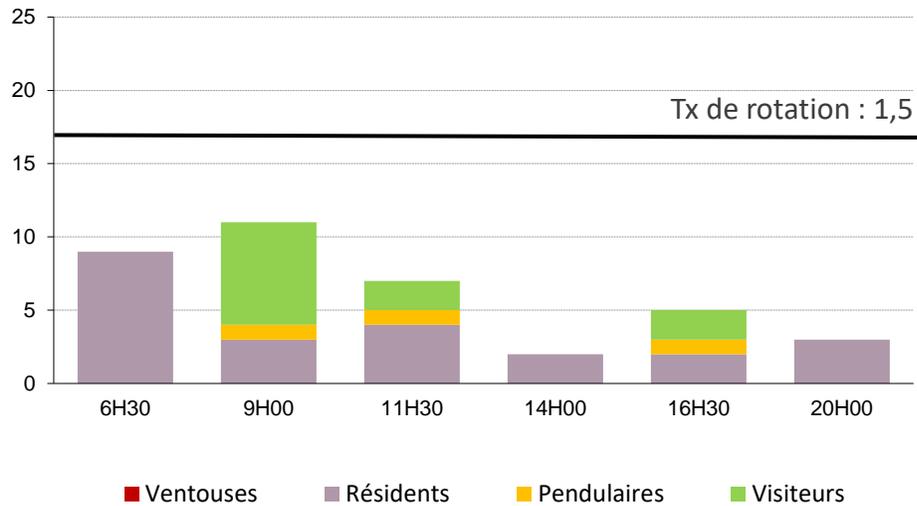


- ◇ Espace sous tension : entre 78 % et 108 % d'occupation
- ◇ Ventouses et résidents : 50 % de l'offre occupée en journée → impact du fonctionnement du garage
- ◇ Besoin fort de rotation au niveau de la boulangerie
- ◇ Seule section enquêtée avec une offre congestionnée (> à la demande)
- ◇ Part des véhicules ventouses très importantes : + d'1/3 de l'occupation
- ◇ Taux de rotation assez faible pour la zone

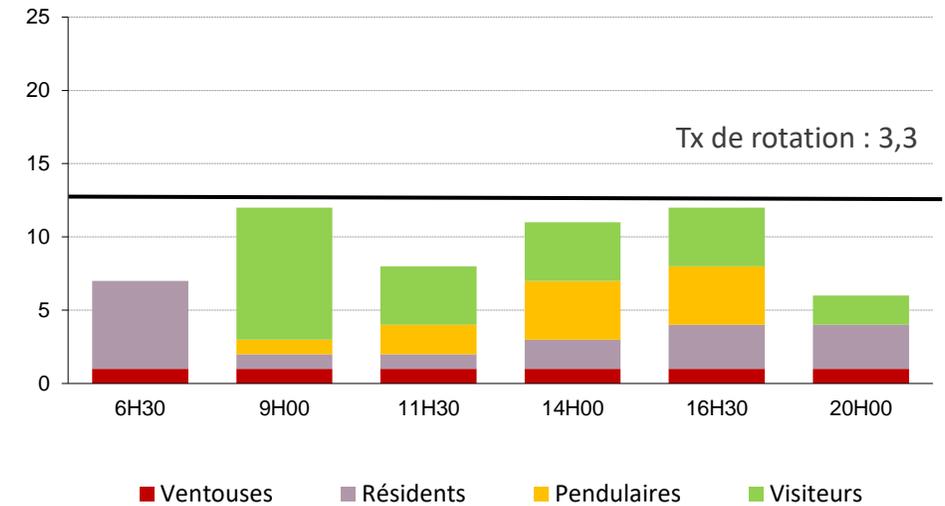
- ◇ Espace sous tension le matin mais qui dispose globalement de disponibilité (30 %)
- ◇ Usage prépondérant des visiteurs et pendulaires
- ◇ Ventouses et résidents : gèle 20 % des places en journée
- ◇ Taux de rotation faible au regard du nombre de la densité commerciale de la voie

ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

Rue du Général Passaga - 17 pl.



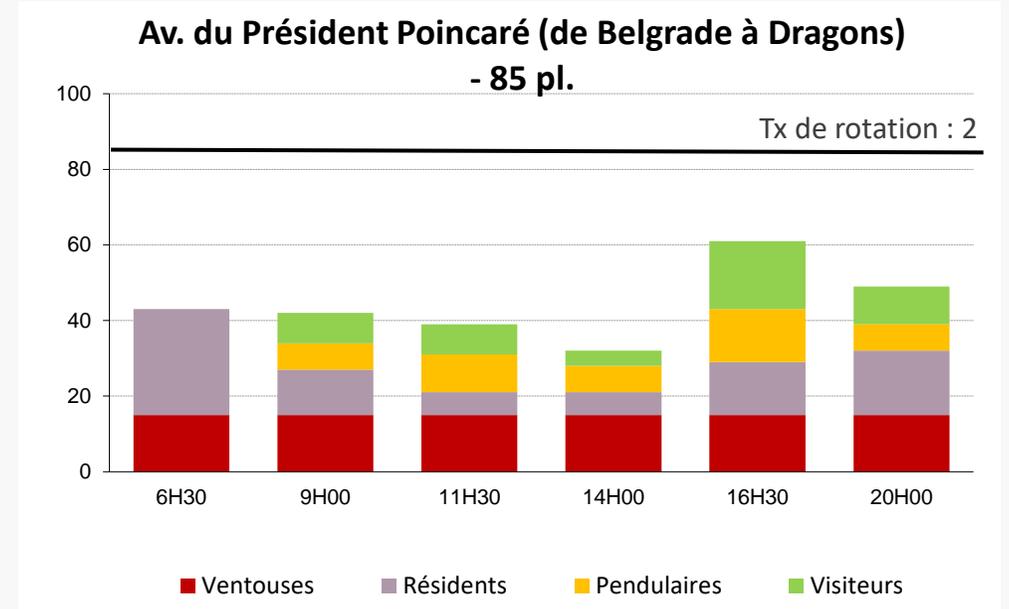
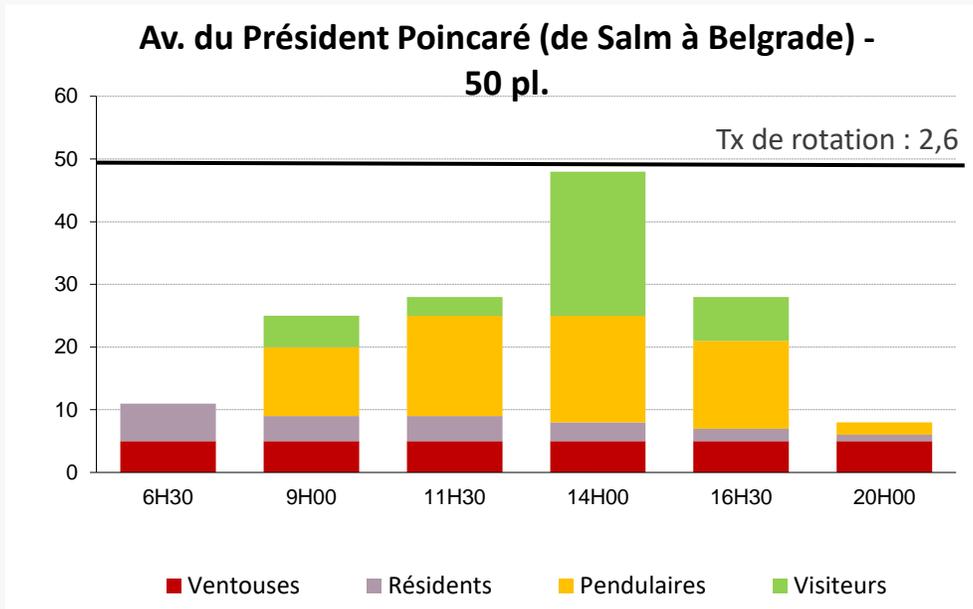
Rue de l'Hôpital - 13 pl.



- ◇ Rue disposant de fortes capacités en seconde partie de matinée et l'après-midi (entre 59 et 88 % de disponibilités)
- ◇ Fonction pour les chalands en première partie de matinée (en lien avec forte occupation place de la République → report de demande ?)
- ◇ Taux de rotation très faible

- ◇ Rue sous tension tout au long de la journée (occupation de 62 à 92 %)
- ◇ Usage marqué des chalands et des pendulaires
- ◇ Ventouses et résidents gèlent entre 20 et 30 % des places en journée
- ◇ Taux de rotation relativement faible

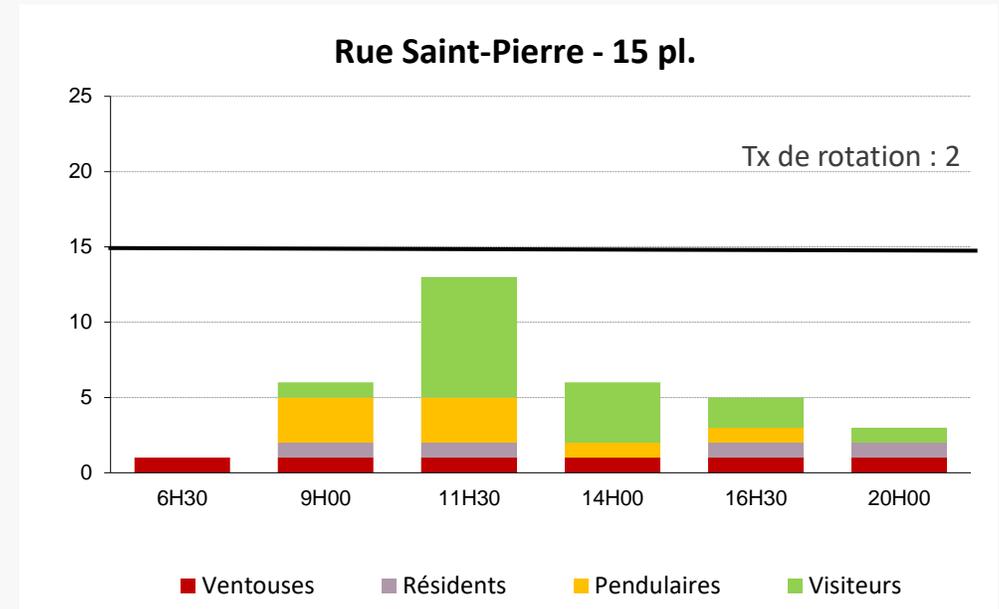
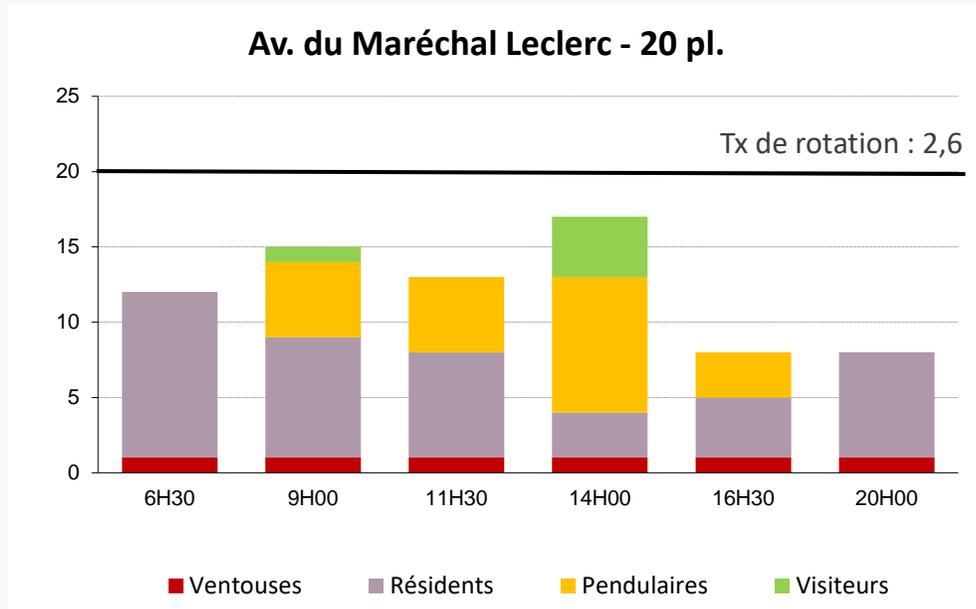
ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT



- ◇ De fortes disponibilités en journée (45 %) sauf en début d'après-midi (96 %) d'occupation
- ◇ Usage marqué des pendulaires (20 à 30 % de l'offre)
- ◇ Ventouses et résidents occupent entre 20 et 30 % des places en journée
- ◇ Taux de rotation faible

- ◇ Section davantage résidentielle que la précédente (50 % de l'occupation est le fait des ventouses et résidents)
- ◇ De fortes disponibilités tout au long de la journée (occupation inférieure à 50 %) sauf en fin d'après-midi
- ◇ Usage marqué des pendulaires (20 à 30 % de l'offre)
- ◇ Ventouses et résidents occupent entre 20 et 30 % des places en journée
- ◇ Taux de rotation très faible

ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

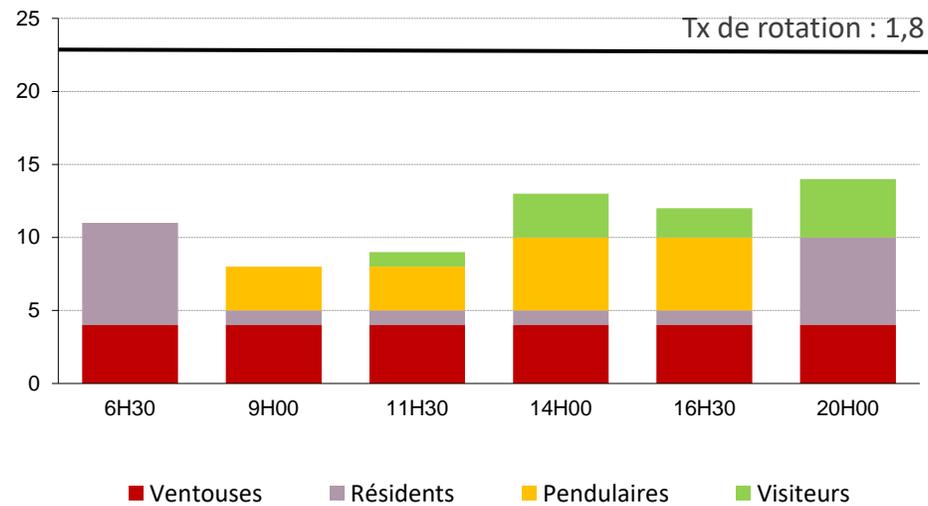


- ◇ Usage prépondérant des résidents du secteur (prise en compte du stationnement du collectif) ainsi que des pendulaires (en lien avec la maison de retraite) → occupe les 2/3 de l'offre en journée
- ◇ Des réserves de capacité (25 % min) le matin et une pointe d'utilisation en début d'après midi
- ◇ Taux de rotation très faible

- ◇ Usage prépondérant des pendulaires et des visiteurs, en lien notamment avec l'école maternelle
- ◇ Une saturation ponctuelle au rythme des horaires de l'école
- ◇ 60 % de réserves de capacité
- ◇ Taux de rotation très faible

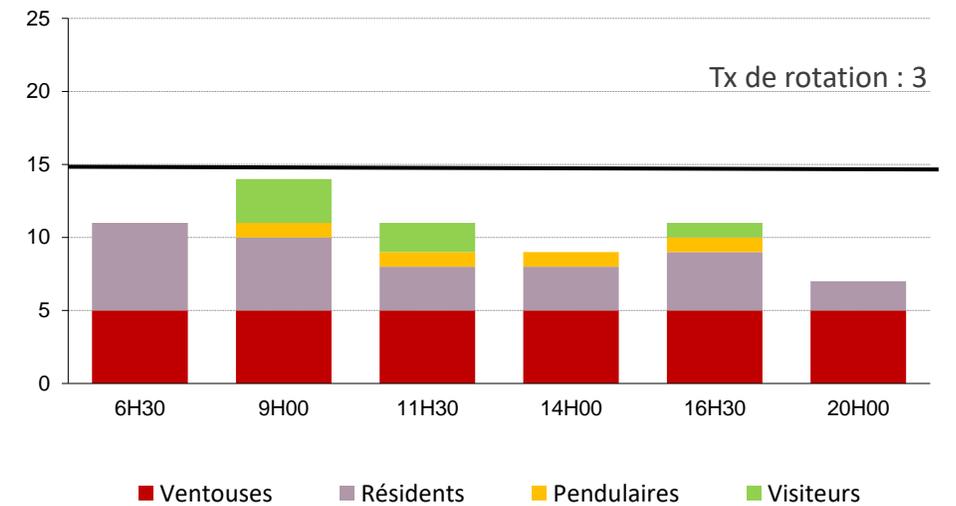
ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

Parking rue du Général Castelnau - 23 pl.



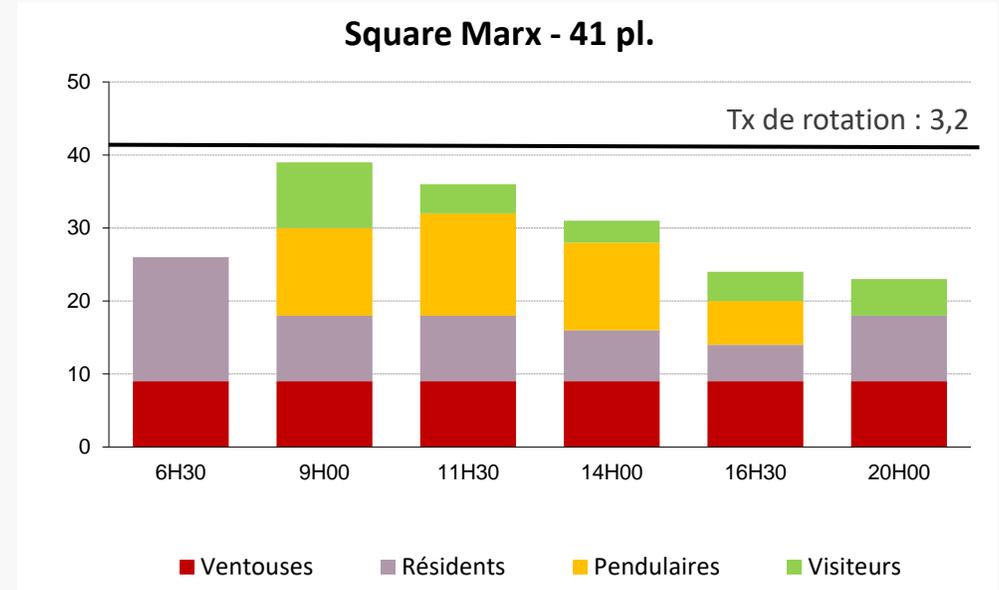
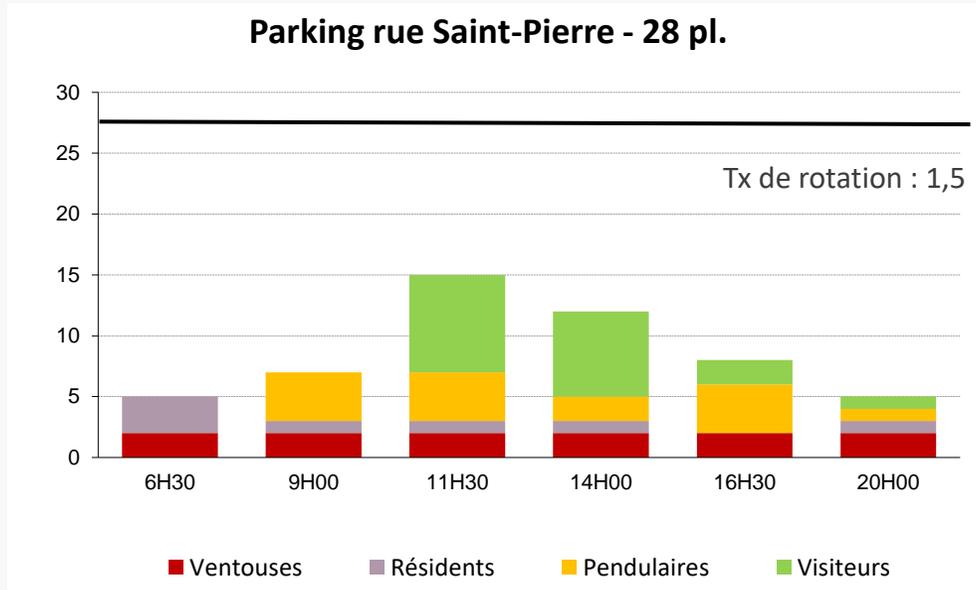
- ◇ De fortes réserves de capacité en journée (43 % *a minima*)
- ◇ Résidents et ventouses occupent au moins 40 % des places
- ◇ Un usage de moyenne durée, notamment l'après-midi
- ◇ Des visiteurs liés au point de restauration attendant
- ◇ Taux de rotation très faible

Parking rue de l'Église - 15 pl.



- ◇ Parking dédié aux habitants de la rue → entre 70 % et 90 % des usagers (ventouses et résidents)
- ◇ Quelques réserves de capacité en journée (30 / 40 %)
- ◇ Résidents et ventouses occupent au moins 40 % des places
- ◇ Quelques visiteurs le matin
- ◇ Taux de rotation faible

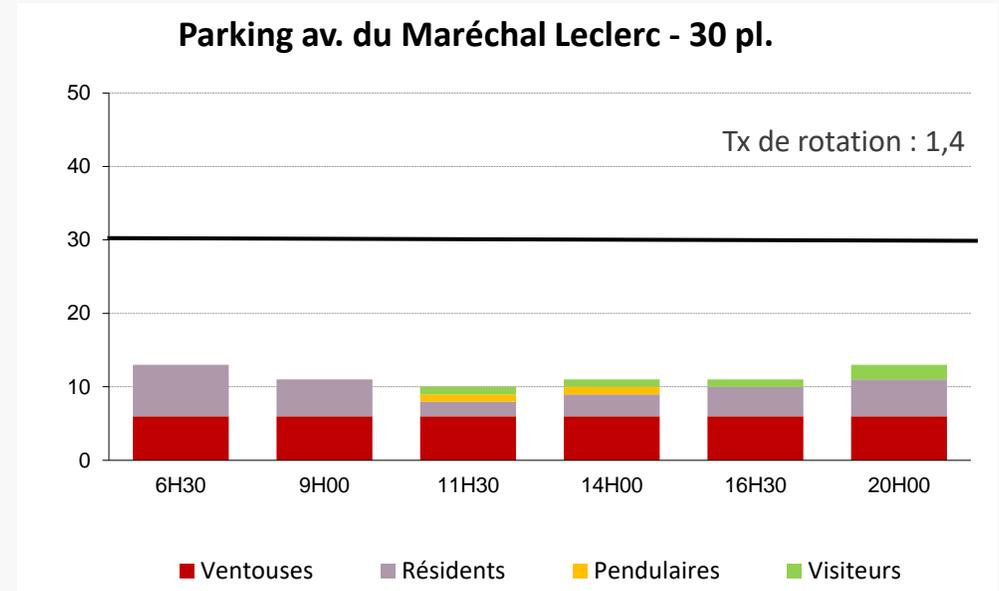
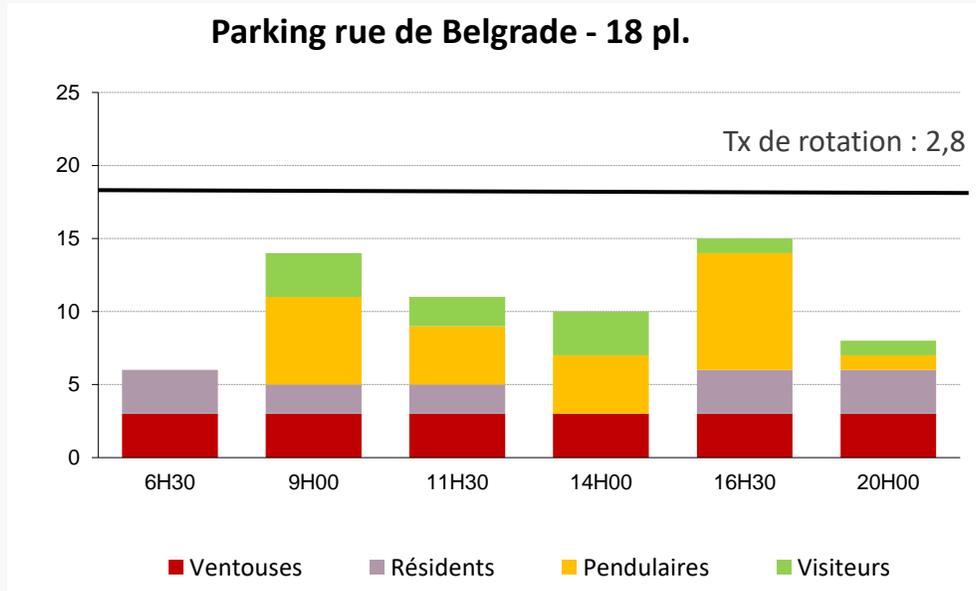
ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT



- ◇ Parking disposant de très fortes disponibilités (au minimum 46 % de disponibilités à 11h30)
- ◇ Parking très peu utilisé par les résidents du secteur
- ◇ Des pointes d'utilisation liées au fonctionnement de l'école maternelle
- ◇ Taux de rotation très faible

- ◇ Parking très fortement utilisé notamment le matin (95 % d'occupation), avec une des plus fortes diversités d'usage
- ◇ Ventouses et résidents constituent au minimum 46 % de l'occupation observée (taux de véhicules ventouses > à 23 % de l'occupation en journée)
- ◇ Importance de ce parc pour les pendulaires → 30 % de l'occupation
- ◇ Taux de rotation faible

ZOOM SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT



- ◇ Parking disposant d'une réserve de capacité de 20 % au plus fort de son utilisation
- ◇ Résidents et ventouses constituent en journée entre 30 et 45 % des utilisateurs
- ◇ Usage des pendulaires toute la journée (20 à 44 % de l'occupation)
- ◇ Taux de rotation faible

- ◇ Parking très peu utilisé en journée (max de 37 % de sa capacité)
- ◇ Offre de stationnement résidentialisée et en rapport avec l'équipement public attenant (bibliothèque/médiathèque)
- ◇ Taux de rotation très faible

SYNTHÈSE

- ◇ **Des espaces sous tensions**
 - ◆ Rue de la Porte de France → **quelles réponses apporter aux résidents, au garage ?**
 - ◆ Parking rue de l'Église → **quels autres usages développer en rapport avec la Place de la République ?**
 - ◆ Parking square Marx → **quelles alternatives pour les résidents ?**
- ◇ **Tensions liées essentiellement à une occupation résidentielle (ventouse comprise) → l'espace public absorbe l'absence de stationnement privatif**
- ◇ **Globalement → peu de stationnements gênants** (en dehors des aménagements ... quand l'aménagement existe)
- ◇ **De vrais besoins de rotation au niveau de**
 - ◆ Place de la République
 - ◆ Square Marx et rue de l'Hôpital
 - ◆ Av. du Président Poincaré (de Salm à Belgrade)
- ◇ **De nombreux parkings sont « privatisés » :**
 - ◆ Parking rue de l'Église
 - ◆ Square Marx
- ◇ **Du potentiel à proximité immédiate de la Place de la République**
 - ◆ Parking rue du Général Castelnau
 - ◆ Rue du Général Passaga

5.3

ESPACES PUBLICS ET MARCHABILITÉ

RUE DE LA PORTE DE FRANCE



Lien piéton vers le « haut » du village problématique → resserrement avec des cheminements piétons très étroits, et du stationnement gênant



Une première « impression » très négative : omniprésence de la voiture (stationnement en bataille !), espace déstructuré, très minéral, etc. → quelle est la place du piéton ?



Des espaces perdus, délaissés, sans statut, etc.

Garage → une problématique à part entière d'occupation de l'espace public



Stationnement latéral non marqué (et potentiellement dangereux), un besoin de rotation très important (boulangerie)



Des espaces piétons « généreux », quelques mobiliers urbains pouvant gêner la déambulation

Végétalisation très faible, pas de pleine terre, etc.

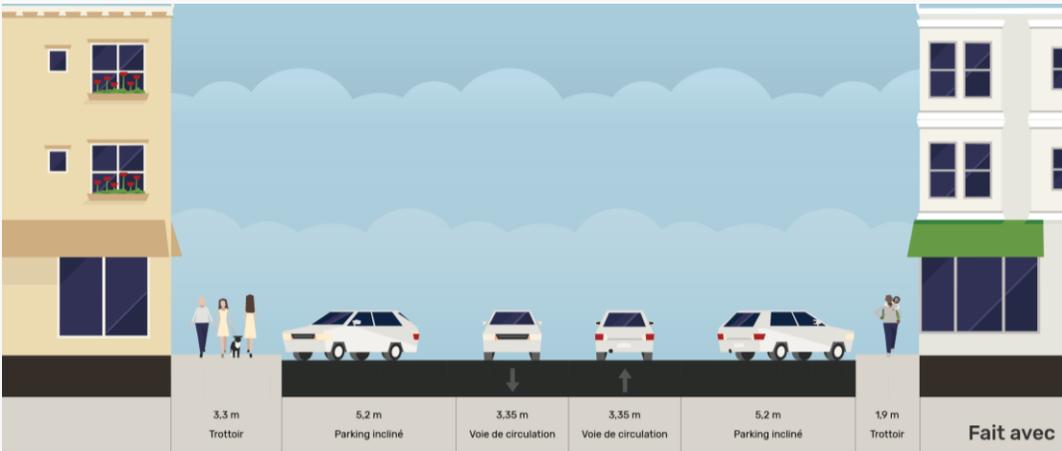


« PLACE » DE LA PORTE DE FRANCE : UN ESPACE STRATÉGIQUE



- ◇ Seuil, porte d'entrée ... du cœur villageois
- ◇ Seul espace qui pourrait être une « place »
- ◇ Espace dédié majoritairement aux voitures mais avec des espaces piétons très confortables (2,50 m devant le coiffeur, 4,10 m devant le bar)
- ◇ Une fonction circulatoire → aire de retournement des voitures !
- ◇ Espace qui porte le lien piéton avec la rue du Colonel Maillard et les quartiers « nord » de la ville

PLACE PARKING RÉPUBLIQUE



Espace très routier

- ◇ Espace « voitures » : 77 % de l'espace public
- ◇ Espace piétons : 23 %

Globalement, des cheminements piétons confortables même si l'organisation générale de la place de la République limite de facto son usage (espace de circulation et de stationnement essentiellement)



Un banc positionné pour contempler les pare-chocs

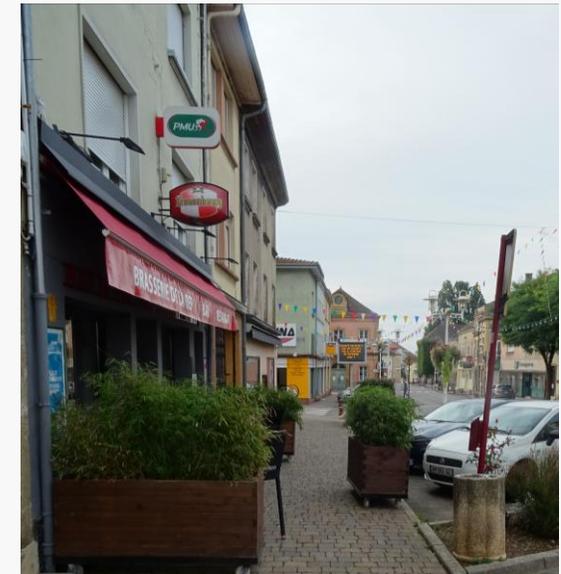


Espace d'attente ?
Espace de sociabilité ?
Espace de contemplation ?



PLACE DE LA RÉPUBLIQUE : VOUS AVEZ DIT « PLACE » !

Un mobilier urbain vieillissant et disparate, qui peut également entraver la marche



Des parcours à respecter / préserver

Des besoins des commerçants à encadrer

Normes d'accessibilité PMR et plus globalement piétonnes



PLACE PARKING RÉPUBLIQUE

Quelle place pour l'intermodalité dans le cœur villageois ?



- ◇ Arrêt Ligne 11 très peu lisible et très peu aménagé
- ◇ Espace de régulation pour la navette communale !



Poteau d'arrêt de car peu lisible



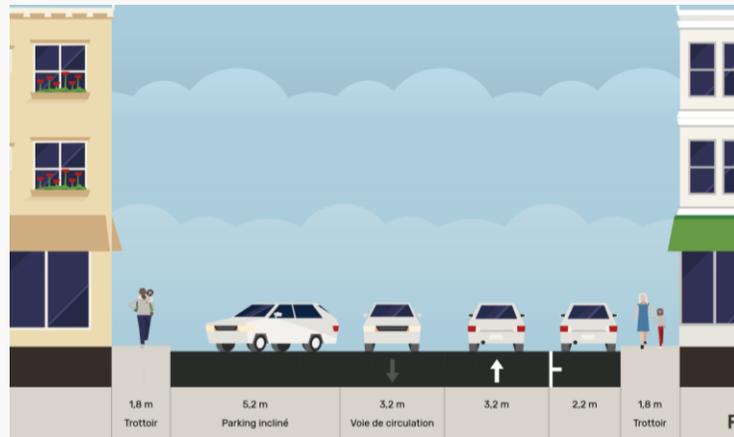
Abribus sans assise, et sans arrêt de car associé



Des lignes de car qui n'existent plus !

DEUX PLACES DE LA RÉPUBLIQUE ?

Le carrefour avec la rue Passaga constitue une coupure de la place de la République



Un espace qui se ressert

Encore très favorable à la voiture
→ 80 % de l'espace public

Des besoins de perméabilité !

Un carrefour qui n'autorise pas toutes les traversées piétonnes



Les cheminements piétons d'accès au cœur villageois sont moins confortables : mobilier urbain gênant, étroitesse des trottoirs, terrasse (même temporaire qui oblige à évoluer quasiment sur la route), etc.

RUE DU GÉNÉRAL PASSAGA

Une rue stratégique assurant le lien entre les deux « villes », mais ...



Espace très routier

- ◇ Espace « voitures » : 73 % de l'espace public
- ◇ Espace piétons : 27 %

Un cheminement piéton très hétérogène et globalement peu qualitatif



Des besoins de perméabilité

Un sentiment d'insécurité/d'inconfort pour le marcheur : trottoirs bas, étroitesse des trottoirs, circulation proche et « relativement » rapide, etc.



RUE DU GÉNÉRAL DE CASTELNAU

L'accès sud au cœur villageois globalement confortable même si des points d'amélioration existent



1,80 m



3,30 m

Mobilier urbain, stationnement sur trottoir, occupation par des activités riveraines, traitement des continuités au niveau des carrefours, etc. → des éléments parasitant le confort et la circulation piétonne



RUE DE L'HÔPITAL

Un point névralgique dans les échanges circulatoires (globaux) est/ouest et nord/sud de la ville

Espace très routier → chaussée roulable + stationnement

◇ 14,30 m au carrefour Passaga

◇ 10,70 m au carrefour Leclerc

Des cheminements piétons plutôt confortables, mais déstructurés ou bien aux revêtements médiocres

Besoin d'ouverture
de l'espace

La continuité des itinéraires
d'une rue à l'autre reste problématique

Des bancs aux endroits les plus
« routiers » : quel objectif ?



ZOOM : LE SQUARE MARX

DICTIONNAIRE DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE

MOT À RECHERCHER

1- 2- 3- 4- 5- 6- 7- 8- 9^e édition

1694 1718 1740 1762 1798 1835 1878 1935 ACTUELLE

L'article affiché ci-dessous est issu de la 8^e édition du Dictionnaire, la 9^e édition étant en cours d'achèvement.

square

8^e ÉDITION **SQUARE.** n. m. Mot emprunté de l'anglais.

- Petit jardin public, le plus souvent établi au milieu d'une place. *Le square de la tour Saint-Jacques. Square Sainte-Clotilde. Des enfants jouaient dans le square.*



- ◇ « Îlot pivot » entre les deux structures urbaines (ville originelle et la ville de garnison)
- ◇ « Îlot carrefour » avec les rues contiguës → distribue les circulations (VP, piétonnes, etc.)
- ◇ 1er espace « public » réellement végétalisé du cœur de ville
- ◇ Espace « fermé » tant physiquement (clôture sur muret) que fonctionnellement (parking)
- ◇ Îlot présentant une perméable physiquement → mais dans la pratique ?
- ◇ Espace doté d'un amphithéâtre → quel usage ?



Atelier LjN



RUE DU PRÉSIDENT POINCARÉ

Une rue/route ponctuée de nombreuses micro-polarités de proximité



Continuité rue de l'Hôpital
→ rue du Président
Poincaré problématique
(contexte très routier rue
du Château de Salm)

Des cheminements piétons
globalement confortables, et ce
malgré ...



Espace très routier

- ◇ Espace « voitures » : 62 % de l'espace public
- ◇ Espace piétons : 38 %

Une chaussée roulable > 3 m : vitesse de
circulation, linéarité, distance à traverser



De nombreux éléments qui pénalisent le piéton :
sécurité des traversées, mobilier urbain
encombrant, revêtements dégradés, etc.



DES « PERPENDICULAIRES » PEU PROPICES AUX MODES ACTIFS



Étroitesse des trottoirs/cheminements, perméabilités fermées, cheminements peu accessibles pour une personnes âgées/PMR, etc.



AV. DU MARÉCHAL LECLERC

Un lien stratégique vers le secteur des équipements mais très inconfortable pour le piéton



Un cheminement piéton inexistant sur la partie sud alors que l'itinéraire dessert un EHPAD et une école primaire (conflit avec l'organisation du stationnement sur voirie) → problématique de sécurité et d'accessibilité entre les principales polarités

Un cheminement également complexe sur le trottoir nord devant le bâtiment d'habitation collectif, alors qu'il permet d'accéder à l'unique parc « urbain » du cœur villageois

AV. DU MARÉCHAL LECLERC/JOFFRE

Un axe stratégique dans l'organisation des circulations d'échange et de desserte des principaux équipements de la commune

Un équilibre entre les différents modes de transports, et donc entre les différentes fonctions de la voie (échange, distribution, desserte) qui n'est pas abouti, et ce au détriment des modes actifs



Une voie qui dispose d'une ambiance végétale offrant une image très agréable
Qu'en est-il de l'usage ?



Les cheminements sont très hétérogènes en termes de confort, notamment au niveau de l'équipement scolaire



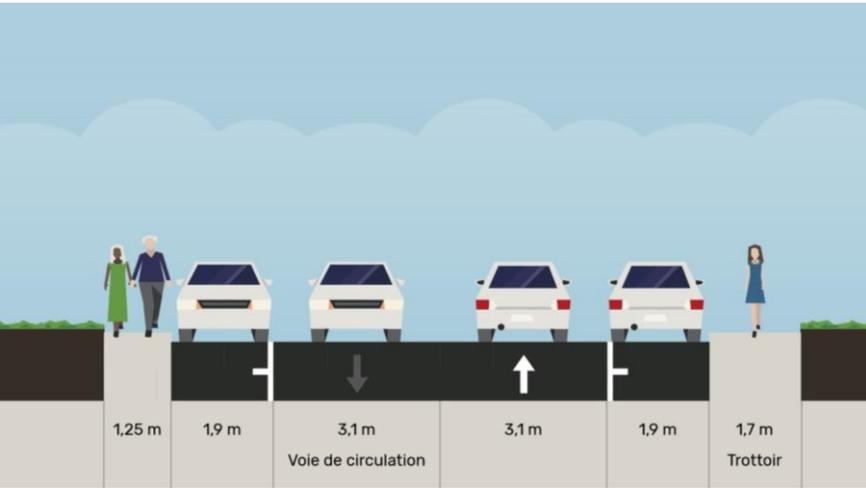
Une amorce de piste cyclable qui devrait faire le lien avec les quartiers Est



Les vastes étendus de stationnement (minéral) constituent des coupures fortes pour les modes actifs

RUE SAINT-PIERRE

Une voie apaisée, mais gardant tout de même une configuration très routière



Espace très routier

- ◇ Espace « voitures » : 77 % de l'espace public
- ◇ Espace piétons : 23 %

La voie profite d'un aménagement d'apaisement des vitesses qualitatif au droit de l'entrée de l'école



Mais les « derniers mètres » du cheminement piétons sont peu confortables, du fait du maintien de stationnement en dépose minute (alors que le parking de la rue joue parfaitement ce rôle)

Quelques éléments de mobilier urbain entravent le cheminement piétons (forte problématique des personnes avec poussette)



Les accès depuis la rue de l'Hôpital sont problématiques (trottoirs étroits, absence de traitement des traversées ou traversée peu accessibles)



5.4

CYCLABILITÉ DU PÉRIMÈTRE

L'EXISTANT

- ◇ De nombreuses « zone 30 » et voies limitées à 30 km/h, mais sans schéma d'organisation d'ensemble
- ◇ Une piste cyclable qui relie le Groupe Streiff à la rue Albert Schweitzer par la rue du Pratel



Piste cyclable bidirectionnelle d'1,70 m
Pour info → recommandations actuelles du Cerema : 3 m



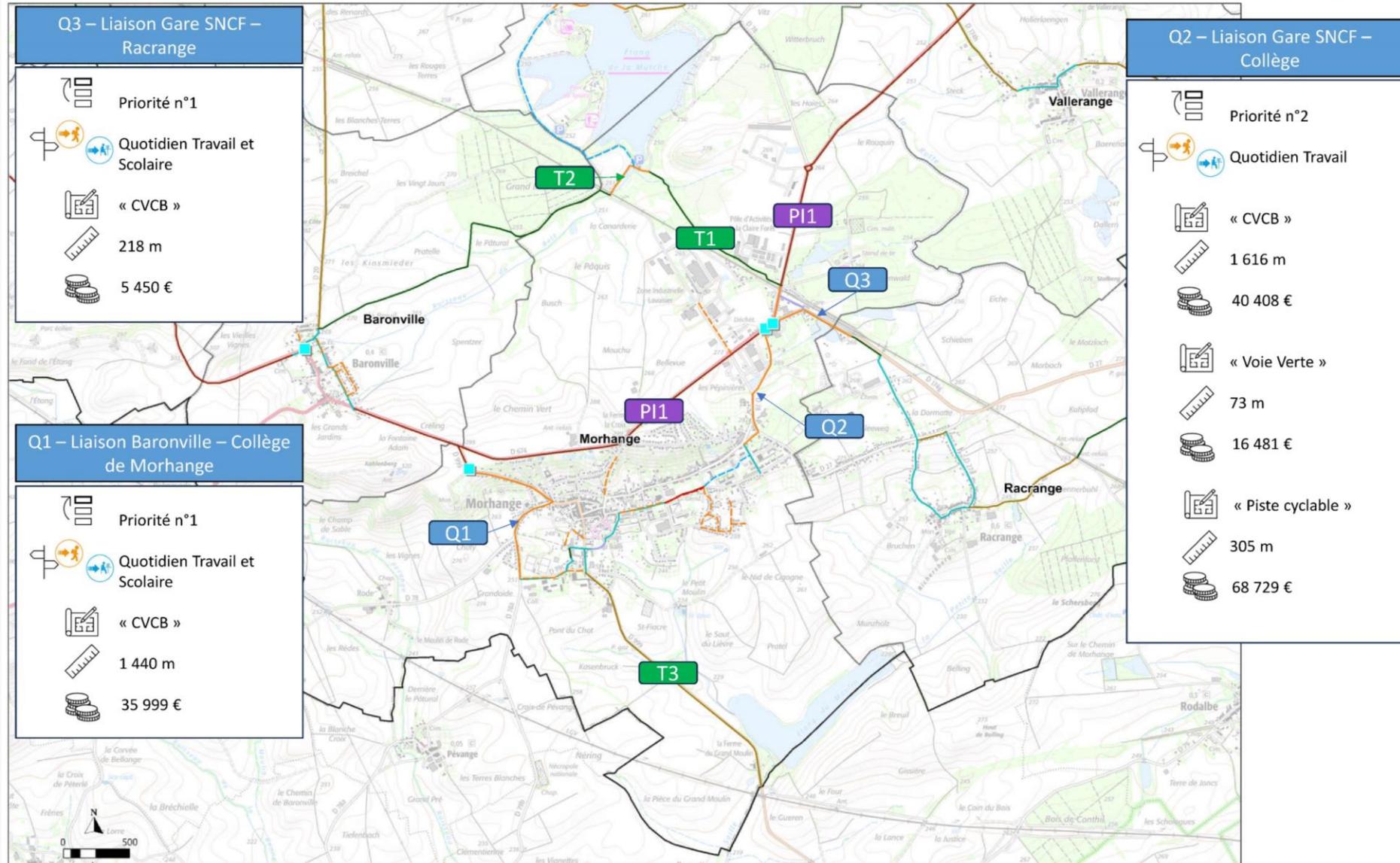
Absence de continuité de l'aménagement et problème de cohabitation avec les piétons



Aucune offre de stationnement vélo sur espace public

LE SDC DE LA CASAS

FICHE AMENAGEMENT COMMUNE DE MORHANGE - 3



Q3 – Liaison Gare SNCF – Racrange

- Priorité n°1**
- Quotidien Travail et Scolaire**
- « CVCB »
- 218 m
- 5 450 €

Q2 – Liaison Gare SNCF – Collège

- Priorité n°2**
- Quotidien Travail**
- « CVCB »
- 1 616 m
- 40 408 €
- « Voie Verte »
- 73 m
- 16 481 €
- « Piste cyclable »
- 305 m
- 68 729 €

Q1 – Liaison Baronville – Collège de Morhange

- Priorité n°1**
- Quotidien Travail et Scolaire**
- « CVCB »
- 1 440 m
- 35 999 €

De nombreuses questions soulevées

- ◇ CVCB sur la rue de la Gare
- ◇ pas de mise aux normes de la piste cyclable existante
- ◇ problème de discontinuité des aménagements (par type)
- ◇ Joffre ou Poincaré ? telle est la question
- ◇ quel traitement des accès au cœur historique et à la Place de la République ?
- ◇ quelle prise en compte du regroupement scolaire ?

Des points positifs → l'utilisation des chemins d'exploitation/venelles

5.5

**ORGANISATION DE L'OFFRE DE
TRANSPORTS COLLECTIFS**

LA QUALITÉ TRÈS HÉTÉROGÈNE DES ARRÊTS

Les arrêts de transports collectifs → une porte d'entrée pour en favoriser l'usage

Du bon



Même s'il ne dispose pas d'une assise, et que les traversées piétonnes pour y accéder sont relativement éloignées

Du moins bon



Lisibilité de arrêts, confort des lieux d'attente, accessibilité des arrêts, information des voyageurs, etc.



UNE OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS À VALORISER



MONTET

GARE

Du lundi au vendredi sauf jours fériés

Montet	6:30	7:53	8:10	8:45	10:00	15:00	15:40	16:30	18:05
Jeanne d'Arc	6:32	-	-	8:47	10:02	15:02	15:42	16:32	-
Médiathèque	6:34	-	-	8:49	10:04	15:04	15:44	16:34	-
Mairie	6:36	7:58	8:12	8:51	10:06	15:06	15:46	16:36	-
Serplaste	6:38	-	-	8:53	10:08	15:08	15:48	16:38	-
ZAC CAP3000	6:40	-	-	8:55	10:10	15:10	15:50	16:40	-
Rehau	-	-	-	-	-	-	-	16:43	-
Gare	6:50	8:00	8:17	9:05	-	-	16:00	16:50	18:12

GARE

MONTET

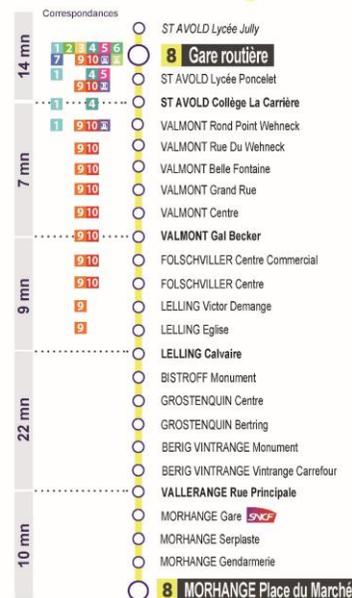
Du lundi au vendredi sauf jours fériés

Gare	6:50	8:00	8:25	9:05	-	-	16:00	17:50	18:12
Rehau	-	-	8:30	-	-	-	16:00	17:52	18:14
ZAC CAP3000	-	-	8:32	9:12	10:37	15:27	16:07	17:52	18:14
Serplaste	-	-	8:33	9:13	10:38	15:28	16:08	17:54	18:16
Mairie	6:55	8:05	8:35	9:15	10:40	15:30	16:10	17:56	18:18
Médiathèque	-	-	8:37	9:17	10:42	15:32	16:12	17:58	18:20
Jeanne d'Arc	-	-	8:39	9:19	10:44	15:34	16:14	18:00	18:22
Montet	7:00	8:10	8:45	9:25	10:50	15:40	16:20	18:05	18:27

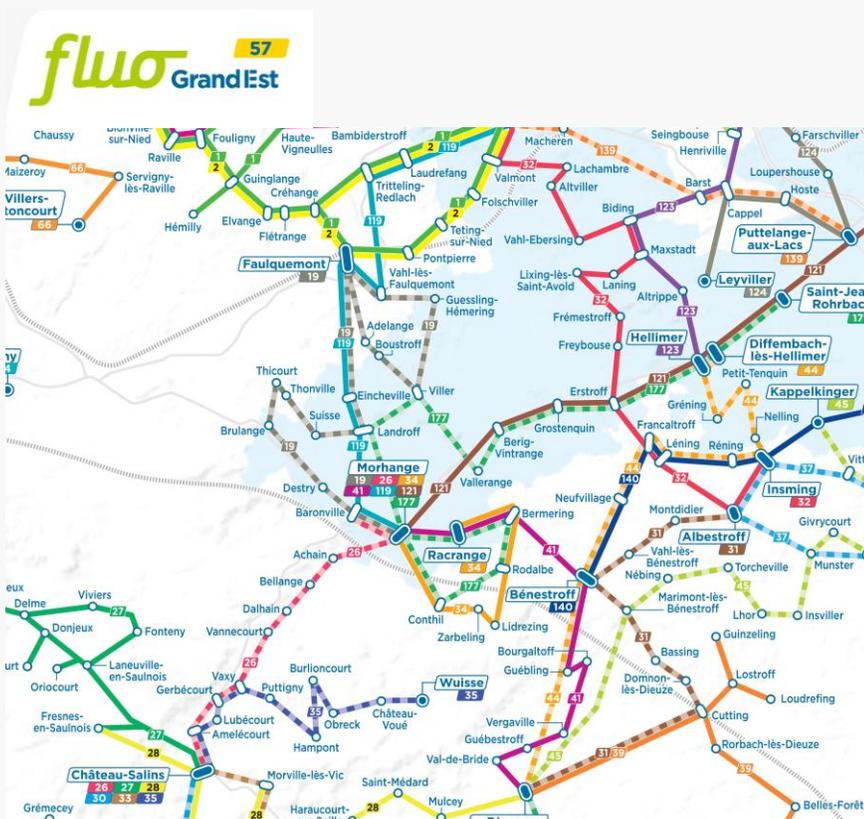
- ◇ Une offre locale très positive
- ◇ Mais des arrêts très éloignés (600 m entre Montet et Jeanne d'Arc !)
- ◇ Donc une couverture territoriale faible et des problématiques d'accès aux arrêts qui se posent



Schéma de ligne



Une offre TransAvold qui ne dessert pas le cœur de ville (arrêt Place du Marché)



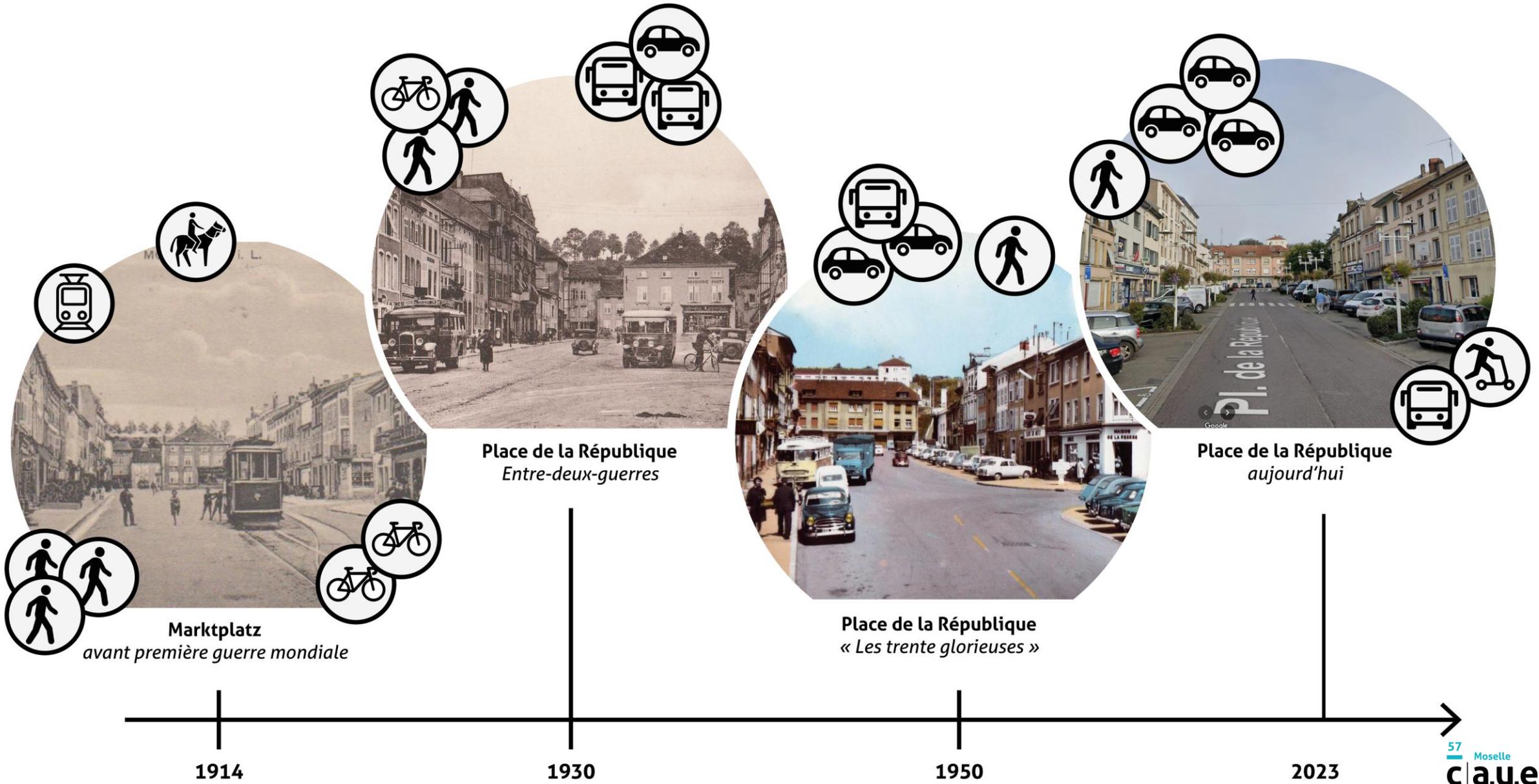
Un nœud du réseau, mais :

- ◇ une intermodalité qui n'est pas structurée
- ◇ des cars en transit au sein du cœur de ville qui pourraient être déviés
- ◇ regroupement scolaire → quels impacts sur l'offre car (arrêts) et les itinéraires induits ?

6

PREMIERS ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION

ÉVOLUTION DE LA RUE DE LA RÉPUBLIQUE



ET DEMAIN ? D'UNE RUE À UNE PLACE ?

Un espace plurifonctionnel et flexible : **Comment se réapproprier la rue ?**



Mobilier / matériaux : **Quelle identité pour le bourg ?**



Désimperméabilisation : **Une réponse bioclimatique ?**



Noiture, piéton, cycliste : **Quel partage de la rue ?**



ET DEMAIN ? D'UNE RUE À UNE PLACE ?



Source ARC-EN-TERRRE



QUELLE CONCERTATION ?

RECUEILLIR LES PRATIQUES ET LES ATTENTES

Quelles attentes de la collectivité ?

- ◇ **Élus / habitants / acteurs de la cité (institutionnels, associatifs, etc.) ?**
 - ◆ mixer ?
 - ◆ doubler ?
 - ◆ cibler ?

- ◇ **Un ou plusieurs circuits à réaliser :**
 - ◆ à pied
 - ◆ en vélo
 - ◆ en bus
 - ◆ en fauteuil roulant
 - ◆ avec des enfants
 - ◆ des personnes âgées

- ◇ **Quelle valorisation ? Quel retour vers les participants ?**
 - ◆ compléments au diagnostic
 - ◆ groupe de travail sur la co-construction de projet de requalification / échanges sur des propositions déjà ficelées et permettant d'affiner les projets (chercher l'adhésion de la population/acceptabilité des transformations)



À SUIVRE

SUITE

- ◇ **Poursuivre nos réflexions sur l'organisation générale et sur les actions en découlant**
- ◇ **Partager avec vous ces réflexions lors d'un futur GT à planifier**
- ◇ **Établir objectifs et stratégie de concertation**

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE



RESTEZ CONNECTÉ !

www.aguram.org / [@agenceaguram](https://twitter.com/agenceaguram)

