

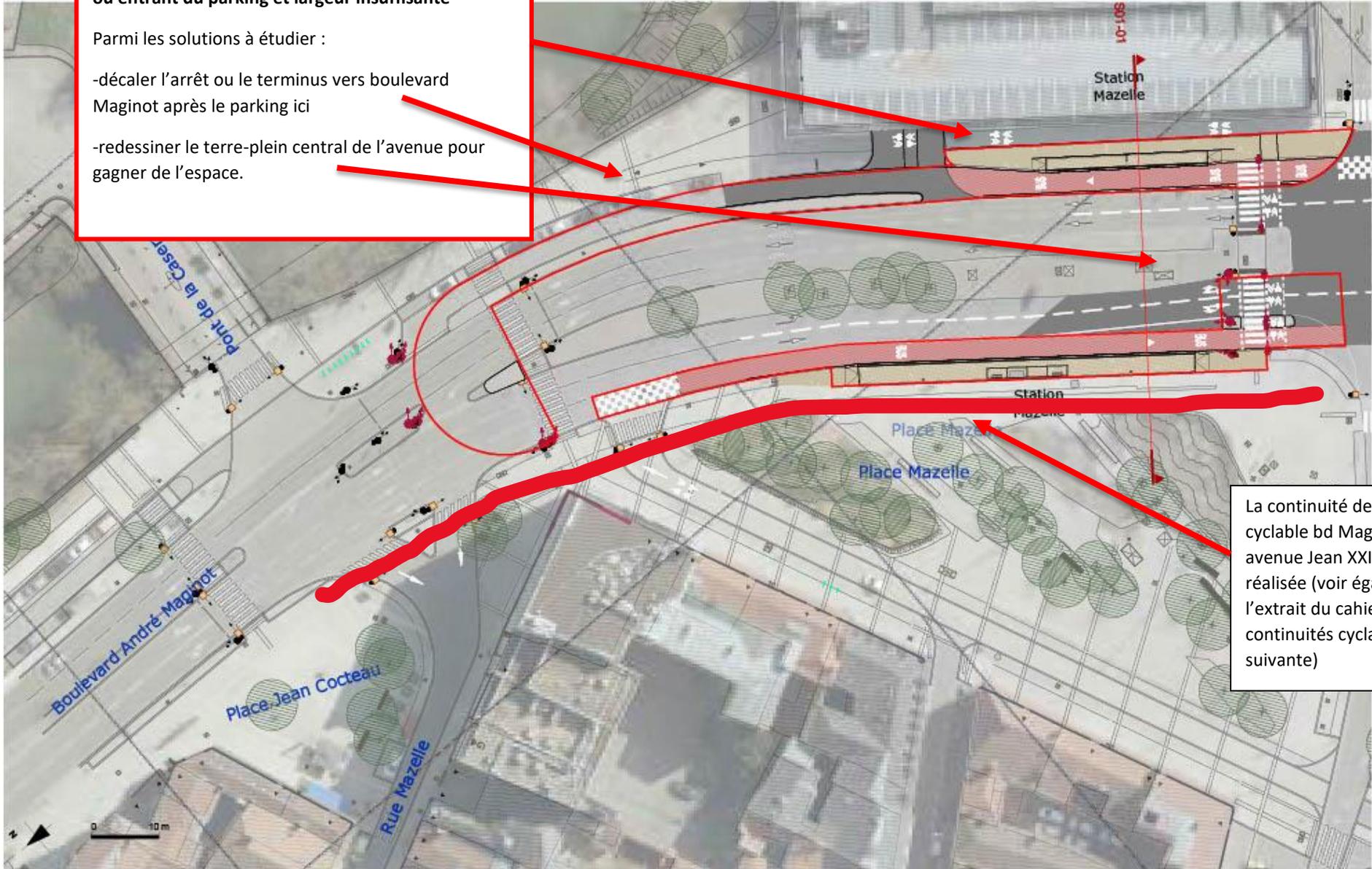
Place Mazelle

Risque de collision vélos avec les véhicules sortant ou entrant du parking et largeur insuffisante

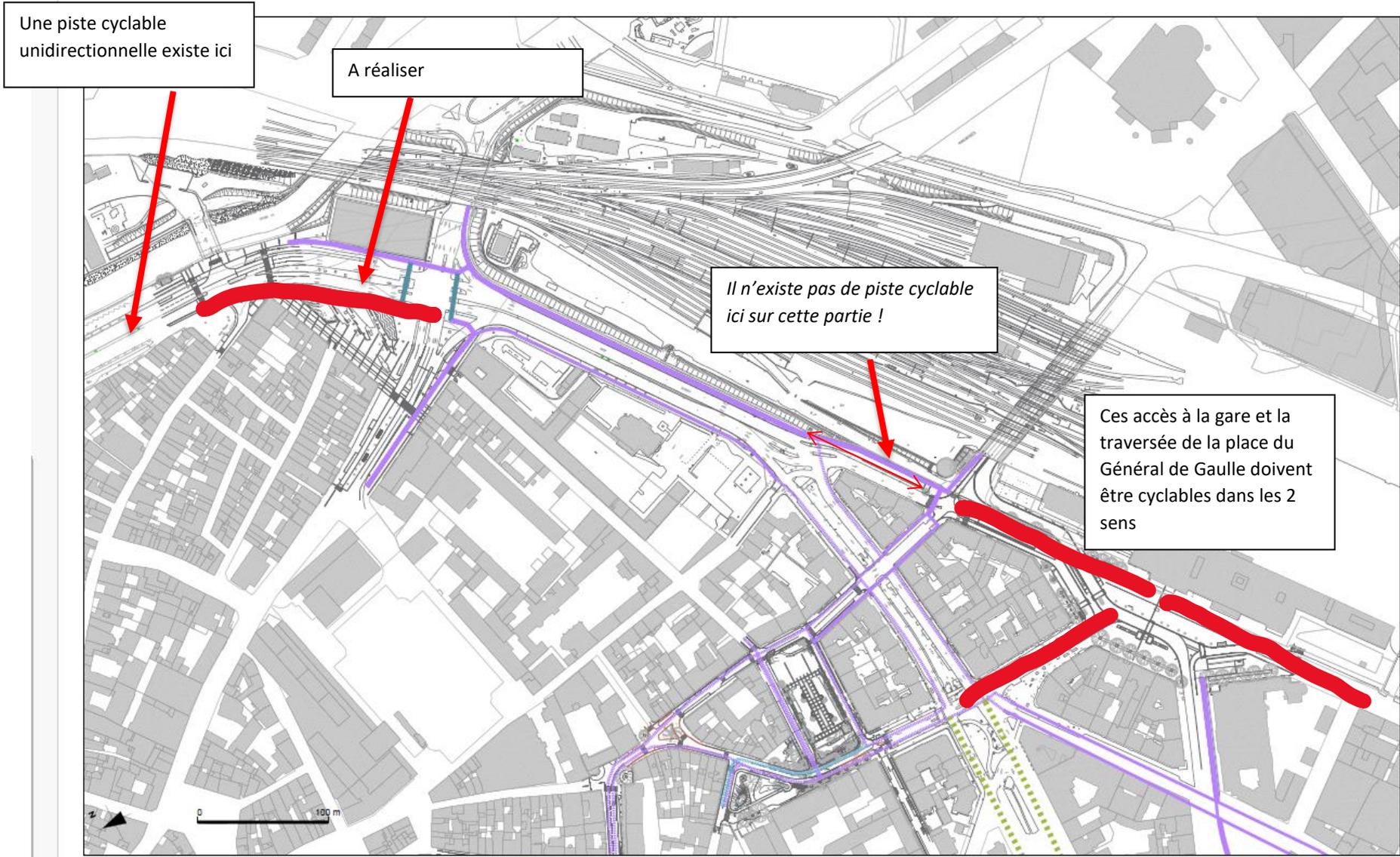
Parmi les solutions à étudier :

-décaler l'arrêt ou le terminus vers boulevard Maginot après le parking ici

-redessiner le terre-plein central de l'avenue pour gagner de l'espace.



La continuité de la piste cyclable bd Maginot vers avenue Jean XXIII doit être réalisée (voir également l'extrait du cahier des continuités cyclables page suivante)



METTIS C - DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP

phase	fichier info	émetteur	date
AVP	MET_AVP_RA_IMP_TS_PLN-Cahier continuité cyclableA3-2500.dwg	R_A	19/05/23

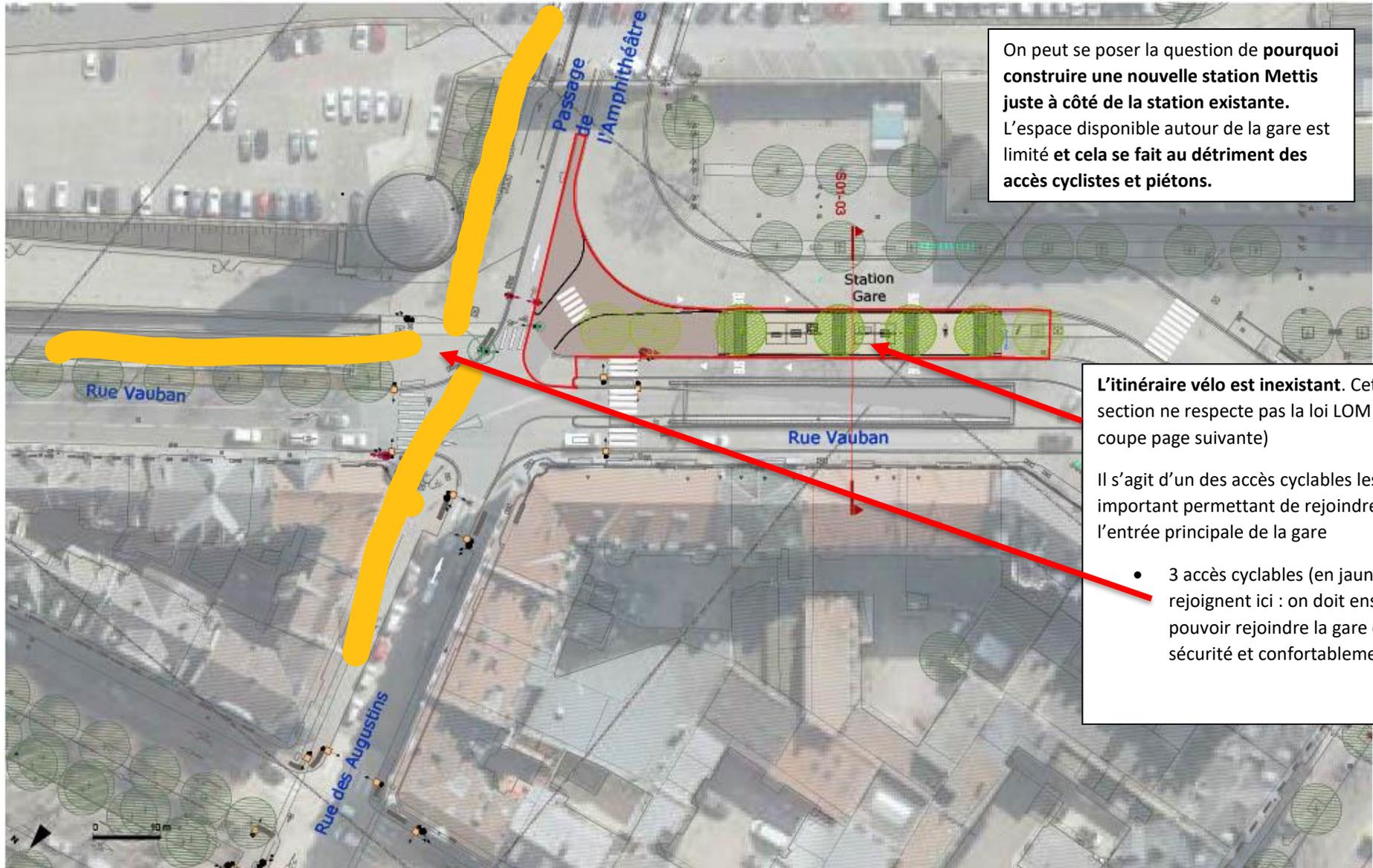
code affaire	numéro - indice
MET	B

annotations	date
Création du document	22/02/23
Dossier DUP indice A0	14/03/23
Diffusion dossier DUP	30/03/23
Mise à jour-DUP	19/05/23

Cahier des continuités cyclables Metz - Pl. Mazelle - Gare

échelle	page
1/2500 en A3	01 / 10

Gare SNCF



On peut se poser la question de **pourquoi construire une nouvelle station Mettis juste à côté de la station existante.** L'espace disponible autour de la gare est limité et cela se fait au **détriment des accès cyclistes et piétons.**

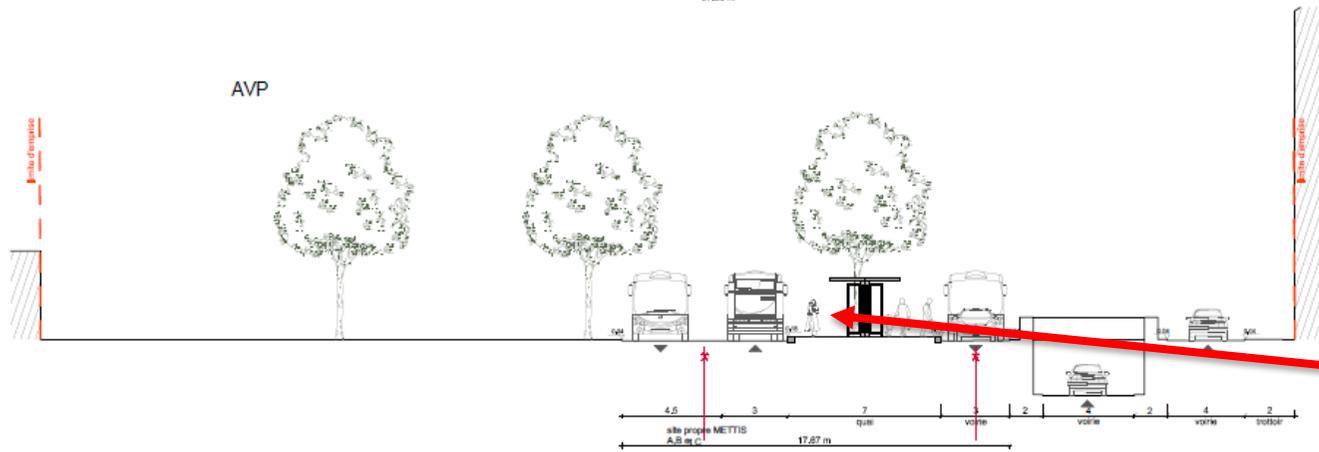
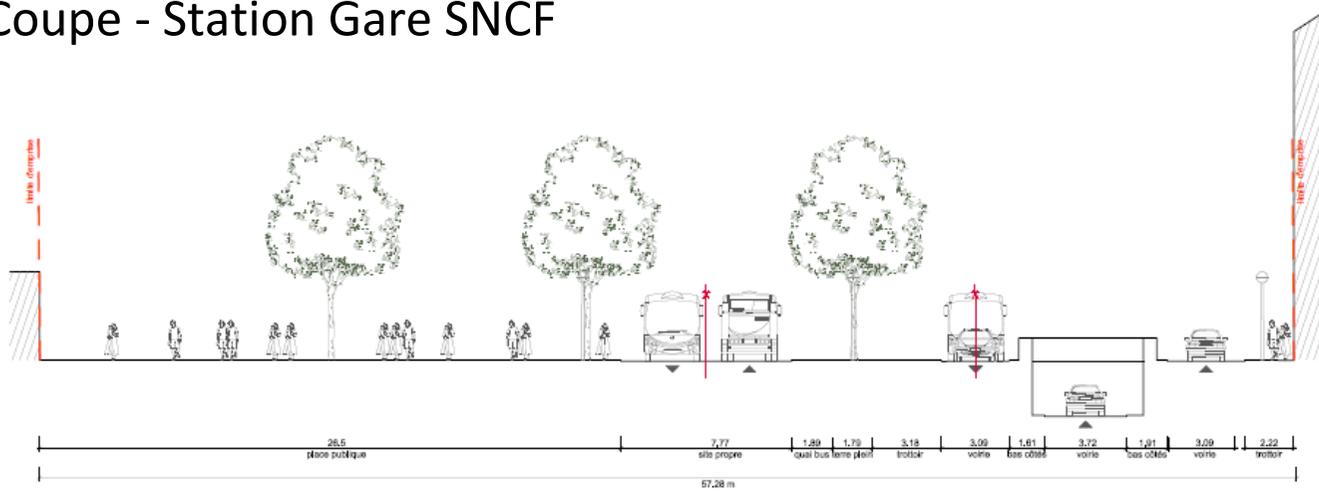
L'itinéraire vélo est inexistant. Cette section ne respecte pas la loi LOM (voir coupe page suivante)

Il s'agit d'un des accès cyclables les plus importants permettant de rejoindre l'entrée principale de la gare

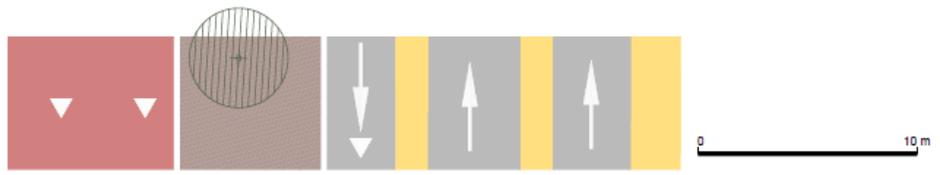
- 3 accès cyclables (en jaune) se rejoignent ici : on doit ensuite pouvoir rejoindre la gare en sécurité et confortablement.

METTIS C -DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP				code affaire	MET	annotations	Dossier DUP indice A0	date	14 03 23	Carnet des Plans : aménagement et paysage	échelle	1/500 en A3
phase	fichier info	émetteur	date	numéro - indice	C	Diffusion dossier DUP A	date	30 03 23			page	---
AVP	MET_AVP_RA_MP_TS_PLN-CasesA3-006-DUP.dwg	R_A	23/10/23			Mise à jour-DUP B	date	19 05 23				
						Diffusion dossier DUP C	date	23 10 23				

Coupe - Station Gare SNCF



L'itinéraire vélo est inexistant. Il s'agit d'un des accès les plus importants permettant de rejoindre l'entrée principale de la gare

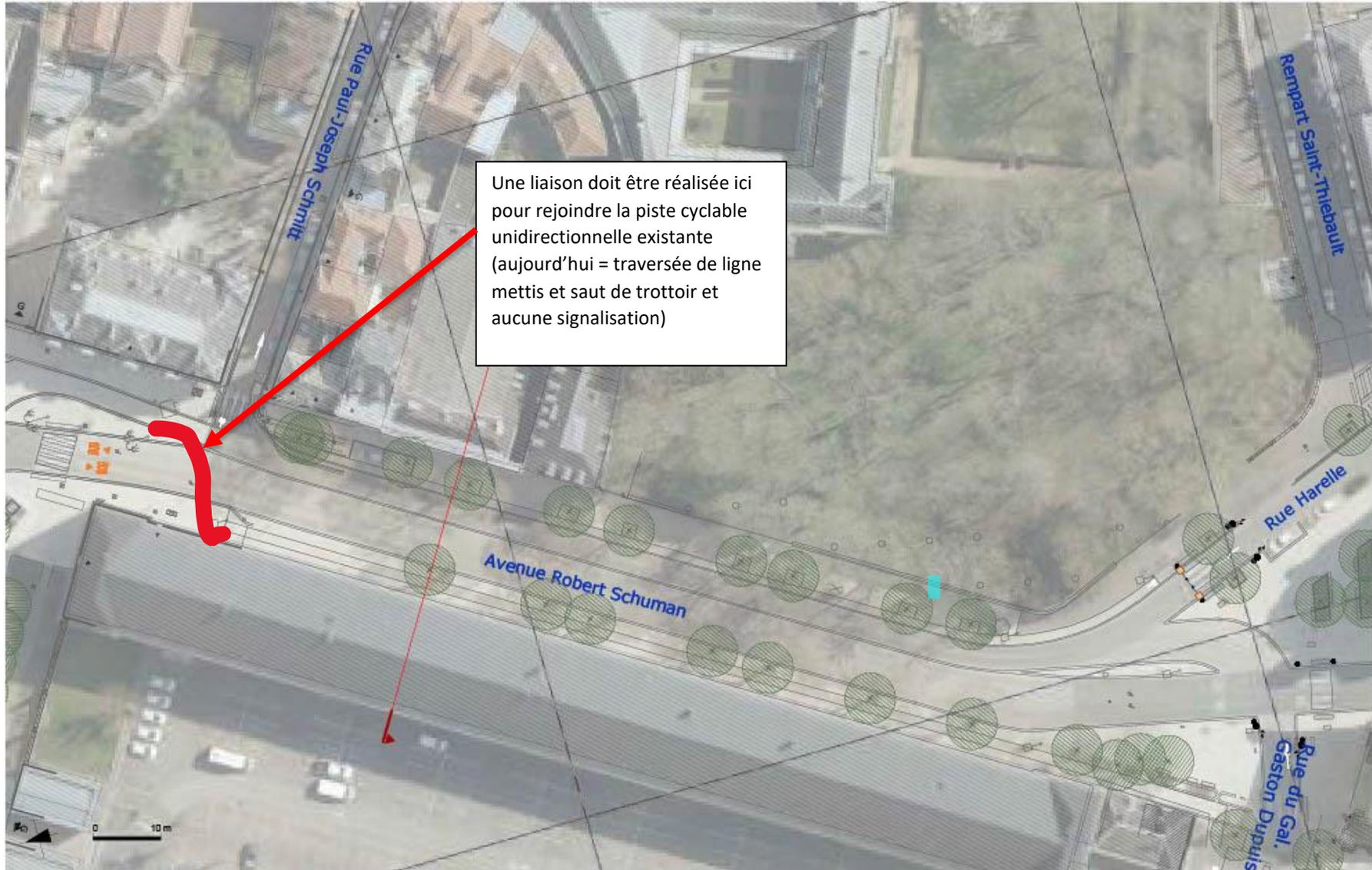


R D'ENQUETE PREALABLE JP		code affaire	MET
émetteur	date	numéro - indice	
R_A	17/05/23	001 - B	

annotations		
Création du document	date	01/02/23
Dossier D.U.P indice A.0.	date	14/03/23
Diffusion dossier D.U.P.	date	30/03/23
	date	

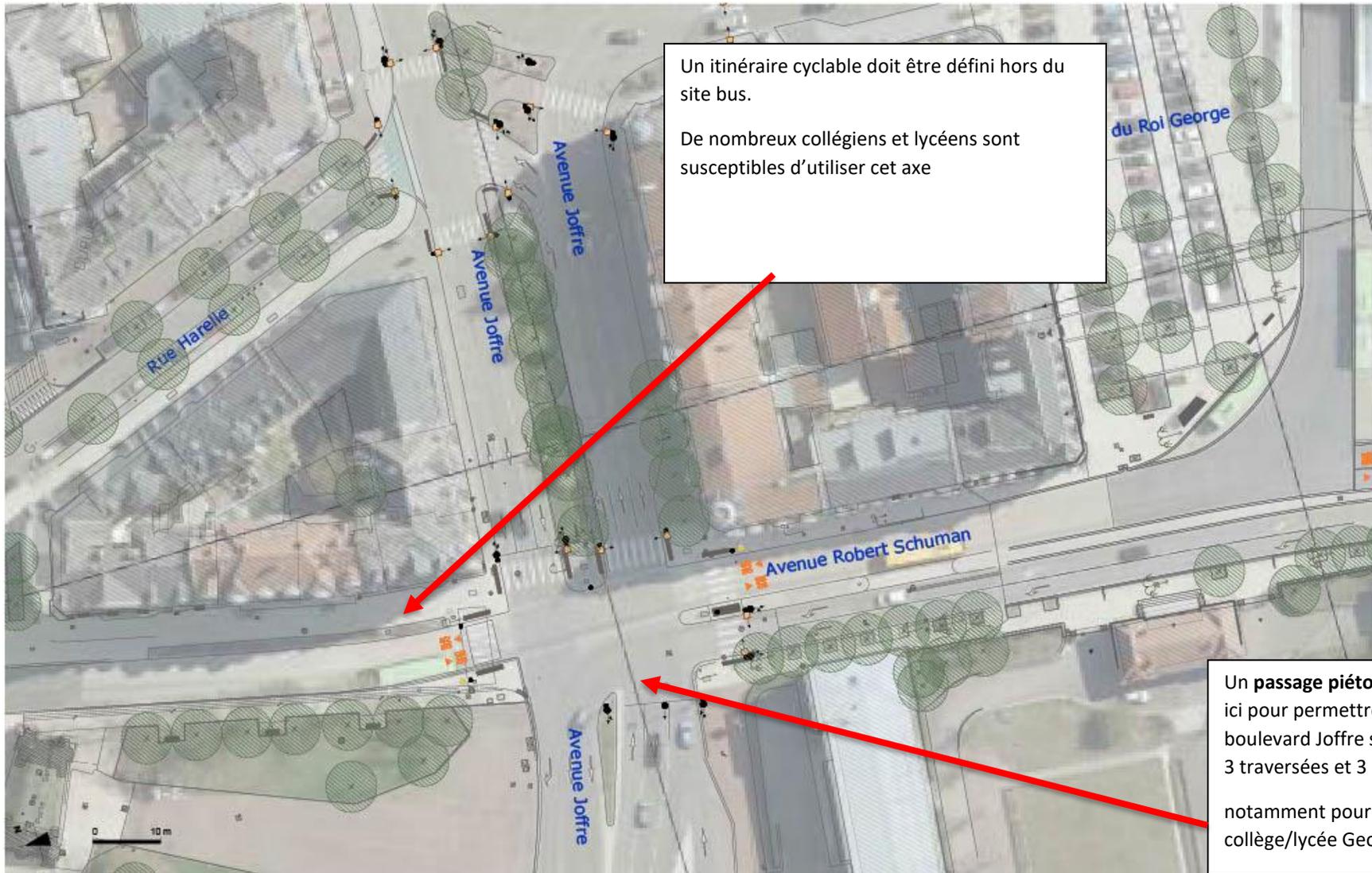
Carnet des coupes		échelle
Secteur 1 Coupe 03		1/200 en A3
S1-03		page
		- /

Avenue Robert Schuman



Une liaison doit être réalisée ici pour rejoindre la piste cyclable unidirectionnelle existante (aujourd'hui = traversée de ligne mettis et saut de trottoir et aucune signalisation)

METTIS C - DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP				code affaire MET	annotations Dossier DUP indice A0 Diffusion dossier DUP A Mise à jour-DUP B Diffusion dossier DUP C	date 14/03/23 date 30/03/23 date 19/05/23 date 23/10/23	Carnet des Plans : aménagement et paysage Secteur 1 Planche 111	échelle 1/500 en A3
phase AVP	fichier info MET_AVP_RA_MP_T0_PLM-Carnet3-500-DUP.dwg	émetteur R_A	date 23/10/23	numéro - indice C				page ---/...



Un itinéraire cyclable doit être défini hors du site bus.
 De nombreux collégiens et lycéens sont susceptibles d'utiliser cet axe

Un **passage piéton** doit être créé ici pour permettre la traversée du boulevard Joffre sans avoir à faire 3 traversées et 3 cycles de feu, notamment pour l'accès au collège/lycée Georges de la Tour

METTIS C -DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP			
phase	fichier info	émetteur	date
AVP	MET_AVP_RA_BP_T9_PLM-Corset&3-568-DUP.dwg	R_A	23/10/23

code affaire	MET
numéro - indice	C

annotations	date
Dossier DUP indice A0	14 03 23
Diffusion dossier DUP A	30 03 23
Mise à jour-DUP B	19 05 23
Diffusion dossier DUP C	23 10 23

Carnet des Plans : aménagement et paysage
 Secteur 1 Planche 112

échelle	1/500 en A3
page	---/---

De la porte Serpenoise à la place Phillipe de Vigneulles (lycée Louis Vincent)

Le nombre potentiel de cyclistes sur cette section est important car de nombreux établissements scolaires longent cet itinéraire (représente environ 2 000 jeunes : Lycée-collège Georges de la Tour, Lycée Louis Vincent).

C'est également la liaison entre la piste cyclable prévue sur la partie centrale de ce projet Mettis C et le centre-ville.

De plus les nouvelles résidences du square de Bon Secours hébergent **de plus en plus de couples ou familles jeunes** qui, résidant proche du centre-ville, ne désirent plus s'encombrer et supporter le coût d'une voiture.

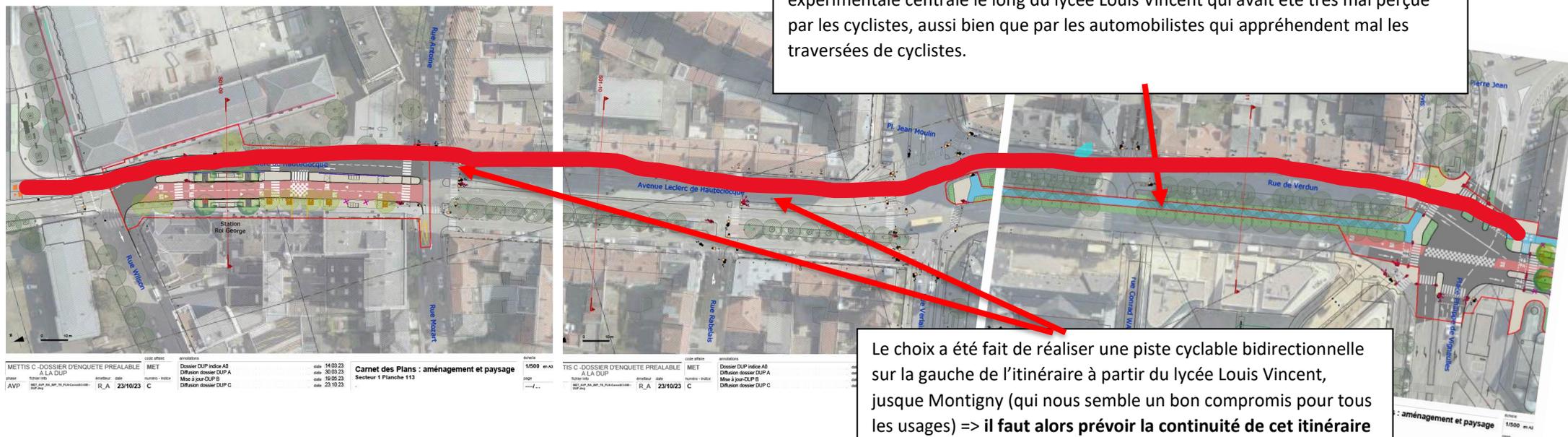
Sans oublier la Maison du Vélo qui reçoit de nombreux cyclistes !

Piste cyclable centrale rue de Verdun

Une piste cyclable centrale de ce type est inacceptable et dangereuse, notamment sur des sections courtes telles que celle-ci de 150 m :

- ⇒ **Impose des traversées supplémentaires et augmentent considérablement le risque de collision** avec une voiture ou, pire dans cette configuration, **avec les nombreux bus circulant sur la ligne**. De plus de nombreux collégiens et lycéens sont susceptibles d'utiliser cet itinéraire (effet de groupe : les jeunes risquent de se suivre sur les traversées sans assurer leur sécurité)
- ⇒ **Augmente le temps de trajet des cyclistes** en rajoutant des cycles de feu : si on veut encourager l'usage du vélo, on doit le rendre plus efficace et confortable.

Une expérimentation avait déjà été faite en sortie de confinement sur une piste expérimentale centrale le long du lycée Louis Vincent qui avait été très mal perçue par les cyclistes, aussi bien que par les automobilistes qui appréhendent mal les traversées de cyclistes.



Le choix a été fait de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle sur la gauche de l'itinéraire à partir du lycée Louis Vincent, jusqu'à Montigny (qui nous semble un bon compromis pour tous les usages) => **il faut alors prévoir la continuité de cet itinéraire sur cette section de la porte Serpenoise à la place Philippe de Vigneulles** telle que représentée par la ligne rouge.

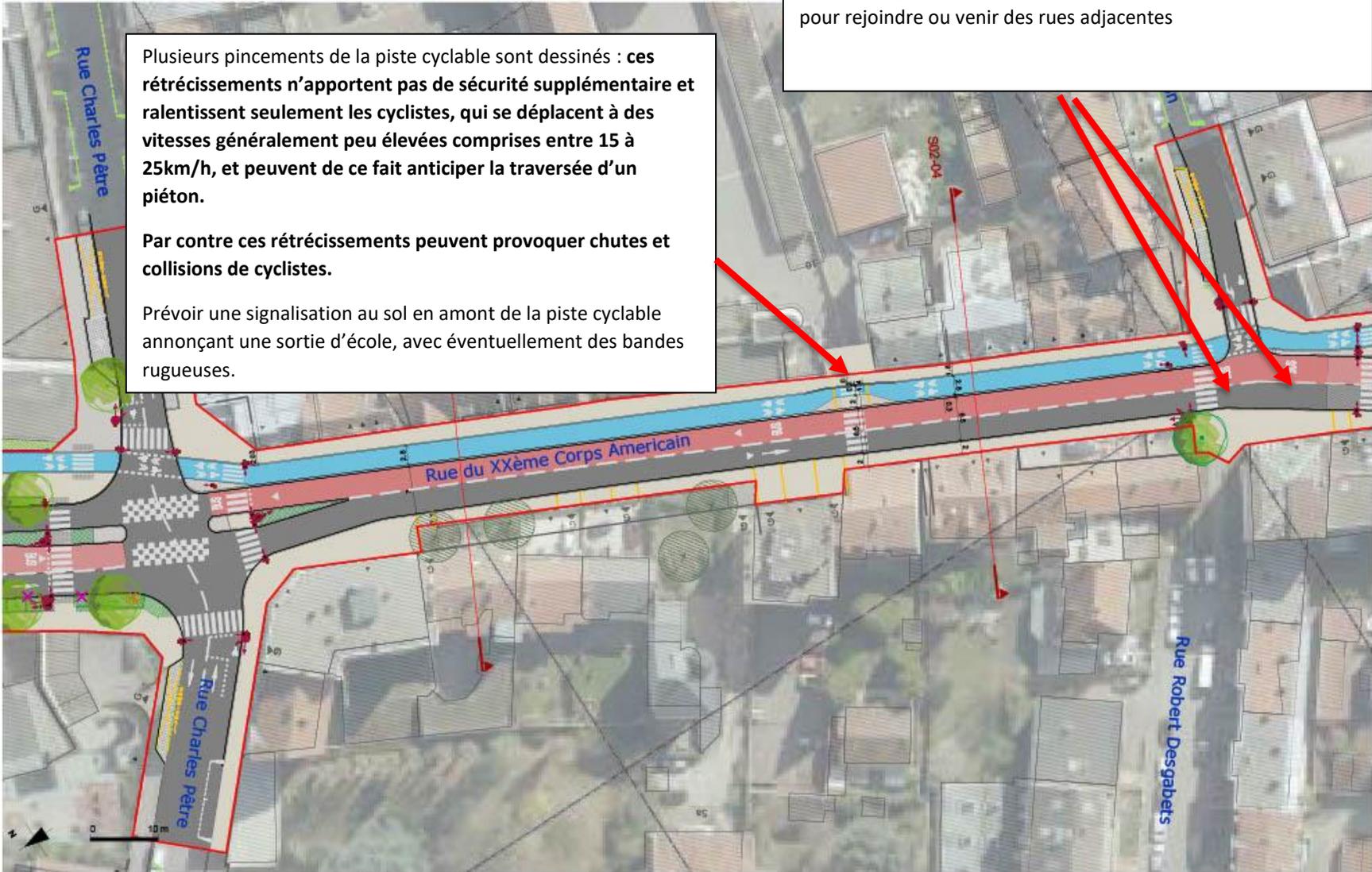
La diminution du trafic automobile consécutive à la création de ligne mettis C par transfert modal sur le bus mais aussi par transfert sur le vélo (si la continuité et la sécurité est assurée) doit permettre de réaliser cette section.

Sur toutes les sections suivantes jusque Montigny aucune traversée cyclable n'est matérialisée au niveau des carrefours pour rejoindre ou venir des rues adjacentes

Plusieurs pincements de la piste cyclable sont dessinés : ces rétrécissements n'apportent pas de sécurité supplémentaire et ralentissent seulement les cyclistes, qui se déplacent à des vitesses généralement peu élevées comprises entre 15 à 25km/h, et peuvent de ce fait anticiper la traversée d'un piéton.

Par contre ces rétrécissements peuvent provoquer chutes et collisions de cyclistes.

Prévoir une signalisation au sol en amont de la piste cyclable annonçant une sortie d'école, avec éventuellement des bandes rugueuses.



METTIS C -DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP			
phase	fichier info	émetteur	date
AVP	MET_AVP_RA_JMP_T0_PLM-Corona3-000-DUP.dwg	R_A	23/10/23

code affaire	MET
numéro - indice	C

annotations	date
Dossier DUP indice A0	14.03.23
Diffusion dossier DUP A	30.03.23
Mise à jour-DUP B	19.05.23
Diffusion dossier DUP C	23.10.23

Carnet des Plans : aménagement et paysage
Secteur 2 Planche 201

échelle	1/500 en A3
page	---/---

Achever **AVANT** le début des travaux du Mettis C la liaison en voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée Metz/Château-Salins

Afin de sécuriser les itinéraires vélo et aussi réduire la circulation automobile, réaliser la continuité de la **voie verte longeant la Seille en utilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée Metz-Château Salins** (en rouge pointillés).

- ⇒ Permet aussi de rejoindre **le site Amazon** (et autres entreprises sur Frescaty) et fait la liaison avec **la voie verte qui relie Marly a Pournoy la Chétive**.
- ⇒ Les cyclistes pourraient ainsi trouver une excellente alternative pendant les **travaux, et aussi bien sûr, par la suite**.

Cette liaison représente une avancée importante pour la circulation à vélo sur la métropole.

