

DÉCRYPTER :

QUELLES PRATIQUES & PERSPECTIVES POUR LE VÉLO DANS LE SCOTAM ?

TOME 3

Jun 2022

INTRODUCTION

En mai 2020, à la sortie du premier confinement lié à la crise sanitaire de la Covid-19, de nombreux aménagements cyclables temporaires sont apparus sur le territoire français, comme un peu partout dans le monde (les fameuses coronapistes). Leurs objectifs : accompagner et sécuriser le développement des déplacements à vélos, qui se sont multipliés comme solutions immédiates au besoin de distanciation physique, et à l'arrêt temporaire des transports collectifs.

Deux ans après, force est de constater que la crise sanitaire a eu un impact non négligeable, tant dans la considération de la **place du vélo dans l'espace public**, que sur les **choix comportementaux** de mobilité d'une partie des résidents.

Les mobilités individuelles : vélos, engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes, etc.) et automobiles, ont été les grands gagnants de la sortie du confinement.

La pratique cyclable a bondi en France, par rapport à 2019



Source > bit.ly/FreqVelo



Cette hausse de la fréquentation s'explique, en partie, par la crise de confiance envers les transports publics, mais elle est aussi due à **l'augmentation importante du linéaire d'aménagements cyclables**, notamment expérimentaux/temporaires (+30 % par rapport à 2019 selon Géovélo).

Source > www.amenagements-cyclables.fr

Ces aménagements viennent renforcer et poursuivre les efforts menés par les collectivités depuis plusieurs décennies, d'abord dans les principales agglomérations françaises soumises aux problématiques de congestion et pollution, et plus récemment dans les villes moyennes et milieux périurbains et ruraux.

Pour autant, malgré une dynamique très marquée et visible, les déplacements à vélos ne représentaient encore que **3 % du volume global de déplacement** en 2019.

Source > bit.ly/StatMobilite19

Le vélo a longtemps été appréhendé comme un simple loisir en France. Ce chiffre illustre ce retard pris dans nos territoires par rapport à des pays ayant considéré le vélo comme un mode de déplacement à part entière.

Consciente des nombreux bienfaits et avantages individuels et sociétaux d'investir en faveur du système vélo, **la France s'est fixée pour objectif de tripler ses déplacements à bicyclette dès 2024 pour atteindre une part modale de 9 %, et de 12 % en 2030**. De nombreuses lois, évolutions réglementaires, aides, aménagements et services ont été réalisés afin d'impulser un développement de la pratique.

Le contexte géopolitique mondial fluctuant engendre une inflation du prix des énergies fossiles et du baril pétrolier. Développer l'usage des modes de déplacements actifs, sobres, autonomes et résilients, apparaît comme une nécessité.

À travers cette publication en **4 tomes**, réalisée par l'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle (AGURAM) pour le Syndicat mixte du SCoTAM, **élus et techniciens du territoire sont amenés à s'interroger sur la pratique cyclable actuelle et sur les moyens à mettre en œuvre pour développer un véritable écosystème et une culture vélo**. C'est ensemble, avec toutes les bonnes volontés et forces vives en synergie, que le vélo parviendra à faire sa place pour devenir un mode de déplacement à part entière.

- 
1. Quels sont les intérêts de développer le système vélo ?
 2. Quelles sont les nouvelles réglementations à disposition des collectivités pour inciter et convaincre de nouveaux usagers ?
 3. Quels états des lieux et perspectives de la pratique cyclable pour les territoires du SCoTAM ?
 4. Et enfin, quels partenaires et outils techniques et financiers mobiliser pour développer des aménagements de qualité ?

C'est ensemble, avec toutes les bonnes volontés et forces vives en synergie, que le vélo parviendra à faire sa place pour devenir un mode de déplacement à part entière.

> Ce troisième tome de la collection présente l'avancement en termes de politiques cyclables entre les différentes collectivités du SCoTAM. Les différentes composantes du système vélo (infrastructures, équipements, services et culture vélo) y sont traitées.

PRÉSENTATION DES 7 EPCI DU SCoTAM

ARMATURE DU TERRITOIRE

Le territoire du SCoTAM s'étend sur une superficie de 1 762 km², mêlant espaces urbains, périurbains et ruraux.

7 EPCI composent son paysage.

La Communauté de communes du Pays Orne-Moselle

Située au nord du SCoTAM, il s'agit du territoire le plus peuplé (54 000 habitants) après l'Eurométropole de Metz.

Trois espaces distincts (plateau, vallée de l'Orne et coteaux) constituent ce territoire. Il se caractérise également par sa densité et continuité de bâti formant une conurbation dense avec la Communauté de communes Rives de Moselle, sur sa façade nord-est. Le pôle de loisirs « Destination Amnéville » est un équipement de loisirs rayonnant à l'échelle intercommunale et départementale.

La Communauté de communes des Rives de Moselle

Forte de 51 200 habitants, cette collectivité se caractérise par une façade est rurale et une façade ouest plus urbaine.

Les zones denses d'urbanisation se sont développées progressivement entre les différentes armatures de transports (Moselle, voies ferrées, A3, D953).

En plein cœur du Sillon lorrain nord, elle dispose de générateurs de trafic importants (gares d'Hagondange et de Maizières-Lès-Metz ; zones d'activités d'Ennery et Marques Avenue), dont les aires d'attractions s'étendent aux territoires voisins.

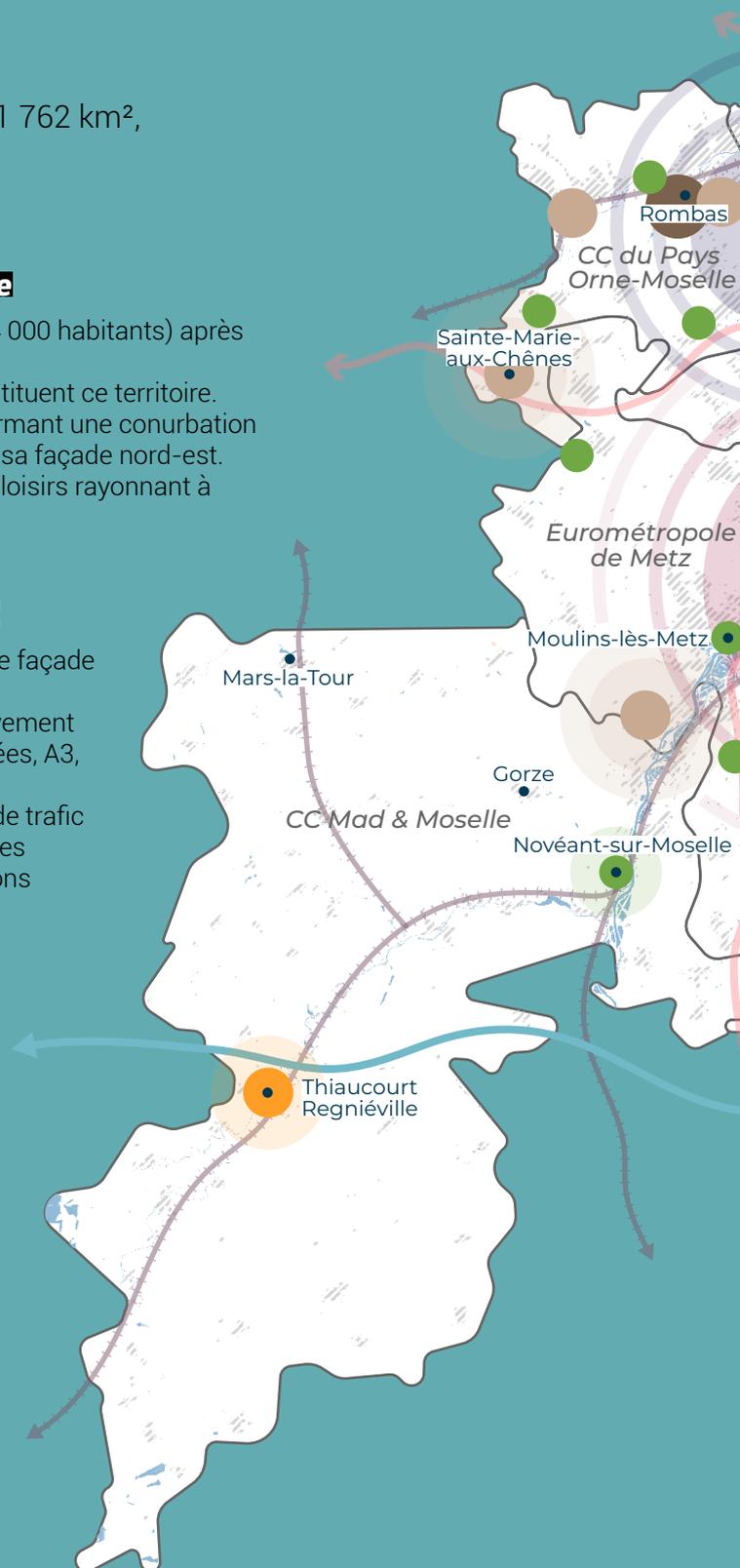
L'Eurométropole de Metz

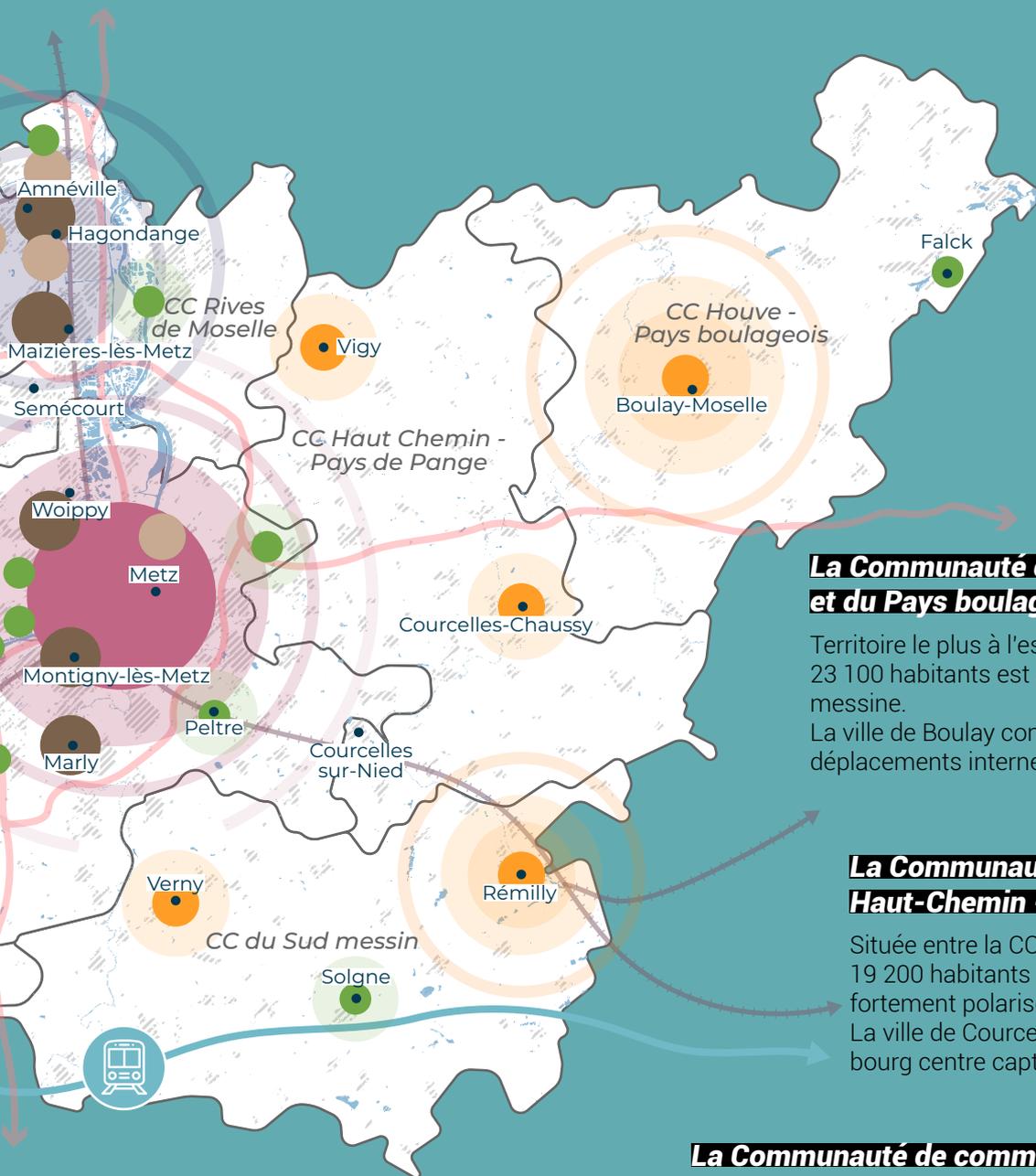
Pôle d'influence métropolitain, concentrant emplois, services et population (220 600 habitants), l'attractivité de la métropole rayonne au-delà de ses propres limites administratives et de celles du SCoTAM.

La Communauté de communes de Mad et Moselle

Localisée au sud-est du SCoTAM, son périmètre s'étend sur 2 départements : la Moselle et la Meurthe-et-Moselle. 20 000 habitants résident dans ce territoire rural, polarisé par les pôles générateurs voisins (Eurométropole de Metz et bassin de Pont-à-Mousson).

Une partie de son périmètre, située le long de la Moselle, permet d'accéder aux infrastructures de transport du Sillon lorrain.





La Communauté de communes de la Houve et du Pays boulageois

Territoire le plus à l'est du SCoTAM, cet EPCI rural de 23 100 habitants est sous influence de la métropole messine.

La ville de Boulay concentre l'essentiel des services et déplacements internes.

La Communauté de communes Haut-Chemin - Pays de Pange

Située entre la CCHPB et l'Eurométropole de Metz, 19 200 habitants vivent dans de ce territoire rural, fortement polarisé par la centralité messine.

La ville de Courcelles-Chaussy est le principal bourg centre captant les flux internes.

La Communauté de communes du Sud messin

Avec 16 300 habitants, la CCSM est le plus petit EPCI de Moselle. Positionné à l'extrémité sud du SCoTAM, ce territoire est sous influence des métropoles de Metz, de Nancy, ainsi que du bassin de vie de Pont-à-Mousson.

- Tâche urbaine
- Réseau routier structurant
- Voie ferrée
- LGV Est européenne

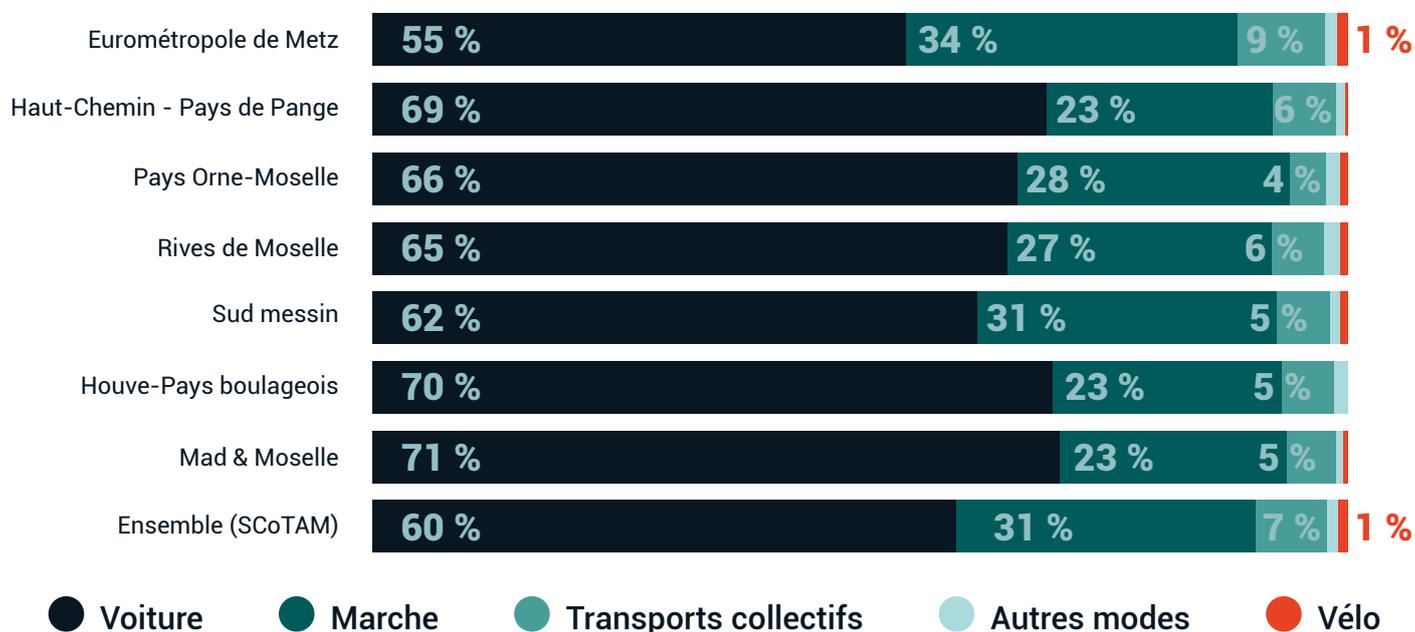
- Cœur d'agglomération
- Pôle urbain d'équilibre
- Centre urbain de services
- Bourg-centre
- Pôle-relais
- Pôle de proximité

- Aire d'influence des pôles

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU SCOTAM : D'IMPORTANTES LEVIERS D' ACTIONS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS.

En s'appuyant sur l'enquête déplacement grand territoire (EDGT) réalisée par le Cerema en 2017, l'AGURAM a réalisé le portrait, en termes de mobilité, des différents EPCI du SCoTAM.

Répartition des déplacements quotidiens des habitants selon leur territoire de résidence



Sur 1,32 millions de déplacements réalisés quotidiennement dans le SCoTAM, la majorité des déplacements sont réalisés en voiture (60 %), cette part étant plus importante dans les EPCI ruraux. Parmi ces déplacements internes, 57 % sont réalisés dans l'Eurométropole de Metz.

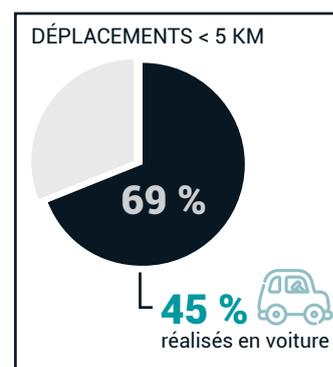
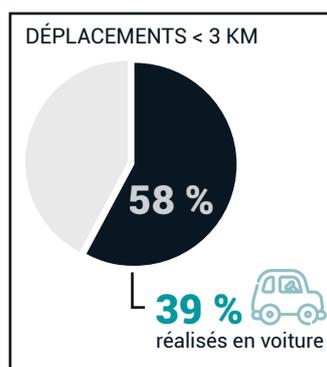


1 %
des déplacements

Le vélo représente 1 % des déplacements (12 000).

Si ces chiffres masquent des disparités entre territoires, le constat n'en demeure pas moins le même : le potentiel de la cyclabilité est fortement sous-développé.

En effet, sur les 58 % de déplacements de moins de 3 kilomètres, 39 % sont réalisés en voiture. Cette part modale grimpe à 45 % pour les déplacements de moins de 5 kilomètres (69 % du total des déplacements).



Déplacements de moins de 5 kilomètres réalisés par les habitants du SCoTAM dans le territoire

	Voiture	TC Le Met'	Autres TC	Vélo	2 roues motorisés	Autre mode	Marche	Total
0 - 1 km	26 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	72 %	100 %
1 - 2 km	50 %	4 %	1 %	2 %	0 %	0 %	43 %	100 %
2 - 3 km	63 %	7 %	2 %	2 %	1 %	1 %	25 %	100 %
0 - 5 km	45 %	4 %	1 %	1 %	0 %	0 %	49 %	100 %

De même, le taux d'équipement des ménages témoigne de ces disparités. À l'intérieur du périmètre d'étude, **près d'1 ménage sur 2 ne disposait pas de vélo en 2017**. Cette part est d'autant plus importante dans les EPCI les plus peuplés et denses, où les déplacements de courtes distances sont les plus nombreux.

Nombre de vélos disponibles par ménage						
Zone de résidence	aucun vélo	1 vélo	2 vélos	3 vélos	4 vélos et plus	Ensemble
Eurométropole de Metz	53 992	18 427	13 986	6 497	7 569	100 472
Part en %	54 %	18 %	14 %	6 %	8 %	100 %
CC Rives de Moselle	8 507	4 041	4 154	2 028	2 892	21 621
Part en %	39 %	19 %	19 %	9 %	13 %	100 %
CC Pays Orne-Moselle	10 144	3 834	3 831	2 313	2 360	22 483
Part en %	45 %	17 %	17 %	10 %	10 %	100 %
CC Mad et Moselle (partie SCoTAM)	1 131	693	947	570	636	3 977
Part en %	28 %	17 %	24 %	14 %	16 %	100 %
CC Sud messin	1 825	718	1 461	995	987	5 986
Part en %	30 %	12 %	24 %	17 %	16 %	100 %
CC Haut-Chemin - Pays de Pange	1 907	1 204	1 442	999	1 520	7 073
Part en %	27 %	17 %	20 %	14 %	21 %	100 %
CC Houve-Pays boulageois	1 993	906	1 322	770	686	5 678
Part en %	35 %	16 %	23 %	14 %	12 %	100 %
Ensemble (SCoTAM)	79 499	29 824	27 143	14 173	16 651	167 289
Part en %	48 %	18 %	16 %	8 %	10 %	100 %



Ce constat met en évidence les **importantes marges de manœuvres existantes** pour que les collectivités développent **l'usage du vélo** en l'appréhendant comme un **véritable mode de déplacement**.

Source > www.aguram.org/aguram/tag/edgt

MÉTHODOLOGIE

La présente publication s'intéresse uniquement aux **actions en faveur du vélo portées par les EPCI du SCoTAM**.

Cette analyse s'est basée sur le **retour des techniciens** en charge de la politique de mobilité au questionnaire transmis par l'AGURAM et le SCoTAM fin 2021 et aux **entretiens réalisés avec les élus mobilité** au printemps 2022.

UN ÉTAT D'AVANCEMENT DES POLITIQUES CYCLABLES HÉTÉROGÈNE SUR LE TERRITOIRE

Les pratiques de déplacements sont en grande partie conditionnées par l'aménagement de l'espace public et l'organisation du territoire.

À ce titre, la prise de compétence mobilité et la définition d'une politique de mobilité (cyclable) sont des préalables essentiels pour structurer les actions d'une collectivité.

Depuis le 1^{er} juillet 2021, les 7 EPCI du SCoTAM sont devenus des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).



CC MAD ET MOSELLE

20 000 hab.*

1



Gérard ANDRÉ

1^{er} VP transition écologique

AOM : depuis 2019

SDC : en réflexion

PDMS : adopté

ETP : > 0,5

€ ≈ 15-20 €

CC DU PAYS ORNE-MOSELLE

54 000 hab.*

2



Vincent MATÉLIC

3^e VP planification et mobilité

AOM : depuis 2021

SDC : en réflexion

PDMS : en réflexion

ETP : > 0,5

€ ≈ 8-12 €

EUROMÉTROPOLE DE METZ

220 600 hab.*

3



Béatrice AGAMENNONE

5^e VP mobilité et transport



Christophe PRÉVOST

Conseiller délégué plan vélo

AOM : depuis 2014 (ex-AOTU)

SDC : adopté

PDM : adopté

ETP : 2

€ ≈ 15-20 €

CC RIVES DE MOSELLE

51 200 hab.*

4



Patrick ABATE

3^e VP mobilité

AOM : depuis 2021

SDC : en réflexion

PDMS : en réflexion

ETP : > 0,5

€ ≈ 8-12 €

CC SUD MESSIN

16 300 hab.*

5



Victorien NICOLAS

2^e VP Aménagement du territoire, urbain et transport

AOM : depuis 2021

SDC : absent

PDMS : en réflexion

ETP : > 0,2

€ > 5 €

CC HAUT-CHEMIN - PAYS DE PANGE

19 200 hab.*

6



Étienne LOGNON

2^e VP urbanisme et habitat

AOM : depuis 2021

SDC : absent

PDMS : en réflexion

ETP : > 0,5

€ > 5 €

CC HOUVE-PAYS BOULAGEOIS

23 100 hab.*

7



Thierry UJMA

5^e VP transition écologique

AOM : depuis 2020

SDC : en réflexion

PDMS : absent

ETP : > 0,2

€ > 5 €

LÉGENDE

AOM : Autorités organisatrices de la mobilité

SDC : Schéma directeur cyclable

PDM(S) : Plan de mobilité (simplifié)

ETP : Équivalent temps plein dédié à la politique cyclable

€ : Budget vélo moyen estimé en euros par habitants et par an

* Population en 2018

Auparavant, seules l'Eurométropole de Metz et la Communauté de communes de Mad et Moselle disposaient de cette compétence. Cette antériorité se traduit par l'existence de plans de mobilité dans ces 2 territoires.

- La métropole messine a adopté son nouveau plan de mobilité (Plan de déplacements urbains, PDU) en février 2020. Par sa densité et les enjeux prédominants de déplacements, la mobilité est une thématique historique et importante de son action locale. Elle est la seule collectivité locale à mettre en œuvre un réseau de transports collectifs urbains ou encore à disposer d'un Schéma directeur cyclable, approuvé en octobre 2017.

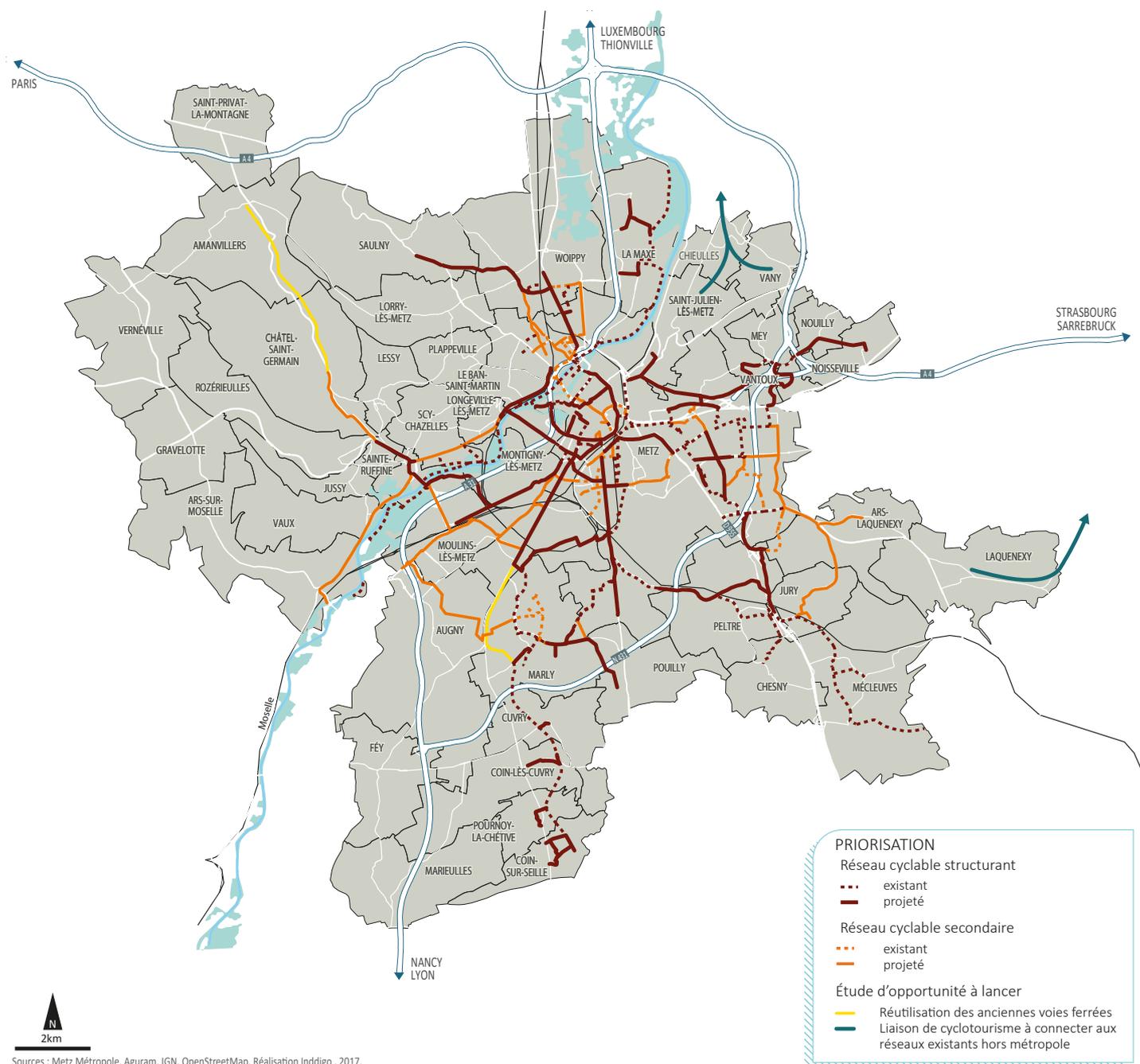
2 niveaux de priorité ont été identifiés pour mettre en œuvre ce schéma. 19 liaisons existantes ou à créer composent le réseau cyclable structurant contre 11 pour le réseau secondaire.

Itinéraires inscrits au nouveau PDU de l'Eurométropole de Metz

De nouvelles liaisons de requalification d'anciennes voies ferrées ou de liaisons plus touristiques vers les territoires voisins ont été intégrées lors de la révision du PDU.

Ces projets représentent plus de 200 kilomètres d'aménagements à créer.

Pour mettre en œuvre cette politique, elle dispose de moyens humains et financiers supérieurs aux collectivités voisines. 2 élus, délégués à la mobilité et au plan vélo, coordonnent ces schémas et 2 équivalents temps plein (ETP) sont affectés à la mise en œuvre du schéma cyclable depuis 2022 (recrutement d'un nouveau chargé de mission vélo).



Sources : Metz Métropole, Aguram, IGN, OpenStreetMap. Réalisation Inddigo, 2017.

- > La Communauté de communes de Mad et Moselle a décidé de se doter de la compétence mobilité en 2019. Elle a adopté un Plan de mobilité simplifiés (PDMS) en décembre 2020. Ce document de planification est décliné en 15 actions pour la période 2020-2026.

Récemment AOM, **les 5 communautés de communes restantes du SCoTAM réfléchissent actuellement à la définition d'une politique structurée dans un document cadre.**

- > **Pour les territoires du Sillon lorrain plus urbanisés et denses,** que sont les Communautés de communes **Rives de Moselle** et **Pays Orne-Moselle**, **les réflexions portent tout autant sur l'élaboration de plans de mobilité que de schémas cyclables.** L'articulation entre ces 2 territoires et la métropole messine fait d'ailleurs l'objet d'études de mobilité globales pour s'affranchir des limites administratives. Des investissements en faveur d'infrastructures ou services sont déjà mis en œuvre mais sans structuration d'une feuille de route.

Parmi les territoires ruraux situés dans la frange est du SCoTAM, la **Communauté de communes de la Houve et du Pays boulageois est la seule à avoir lancé l'élaboration d'un schéma cyclable** en 2020.

Les élus des Communautés de communes du Haut-Chemin - Pays de Pange et du Sud messin ont décidé de réaliser prochainement un plan de mobilité, plutôt qu'un schéma cyclable, pour définir une politique globale et variée.

Compte tenu de ces différents stades d'avancement, **les moyens humains et financiers dédiés à la mobilité sont encore peu développés dans ces territoires**, bien que des actions ont d'ores et déjà été initiées (cf. tome 4).

Avec la prise de compétence mobilité, **les politiques cyclables se structurent sur le territoire.**

En conséquence, les investissements et actions favorisant la mobilité alternative à l'autosolisme vont se développer dans l'ensemble du territoire, notamment en faveur des infrastructures, les AOM ayant désormais une compétence pour justifier le financement des aménagements cyclables auprès des gestionnaires de voiries.

Le Fil bleu, une voie verte structurante portée par la Communauté de communes Pays Orne-Moselle dès les années 2000





FOCUS

ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MOSELLE ET LA RÉGION GRAND EST ?

Les 2 collectivités locales travaillent actuellement sur l'élaboration d'une stratégie vélo et d'un plan d'actions.

Initiée dès novembre 2019, le **Conseil départemental de la Moselle** a rencontré les 23 intercommunalités moselanes (G24) pour présenter sa démarche et le rendu du recensement des aménagements cyclables existants sur le territoire.

Porté par le président, Patrick Weiten, l'objectif de ce schéma est de **poursuivre le développement d'un maillage cohérent et articulé**, reliant les principaux pôles structurants du territoire et **répondant à l'ensemble des usages et attentes**. Le développement des modes actifs doit également permettre de **valoriser les sites touristiques** et l'attractivité du territoire.

Ce schéma global vise à renforcer l'action existante du département, principalement sur le volet vélo loisirs, au travers sa structure Moselle attractivité (participation aux comités d'itinéraires de la véloroute nationale La Voie bleue, pilotage du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée et du déploiement du label Accueil vélo).

Le département conviera prochainement le G24 pour **présenter les grandes orientations en matière de politique cyclable pour ce mandat**.

La Région Grand Est a, quant à elle, officialisé **l'élaboration de sa stratégie cyclable régionale** lors d'un séminaire conviant les partenaires institutionnels et représentants de la société civile, le 15 février 2022.

Portés par le président, Jean Rottner, et plusieurs vice-présidents et conseillers régionaux, cet événement a été l'occasion de **présenter les réflexions en cours et la méthode de co-construction adoptée**.

5 thématiques d'intermodalité/services, d'infrastructures, de sensibilité à la mobilité cyclable, d'économie du vélo et de tourisme ont fait l'objet d'ateliers participatifs au printemps 2022.

Les actions retenues seront déclinées dans le Plan vélo, réalisé par le bureau d'études Copenhagenize France, et dont le projet sera soumis au **vote des élus régionaux le 23 juin 2022**.

Un séminaire d'officialisation de la démarche est prévu à l'occasion de l'accueil du premier Tour de France Femmes, du 26 au 31 juillet 2022 dans la Région Grand Est.

Séminaire du Plan vélo de la Région Grand Est du 15 février à Strasbourg



© Région Grand Est

UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES DISPARATE ENTRE LES COLLECTIVITÉS

Si la création d'aménagements cyclables a longtemps été de la responsabilité des gestionnaires de voiries, les EPCI pouvaient participer à leur financement ou création selon leurs statuts et compétences optionnelles.

Les aménagements cyclables existants en France relèvent ainsi majoritairement de créations communales ou départementales, bien que certains EPCI s'étaient emparés du sujet avant la loi LOM.

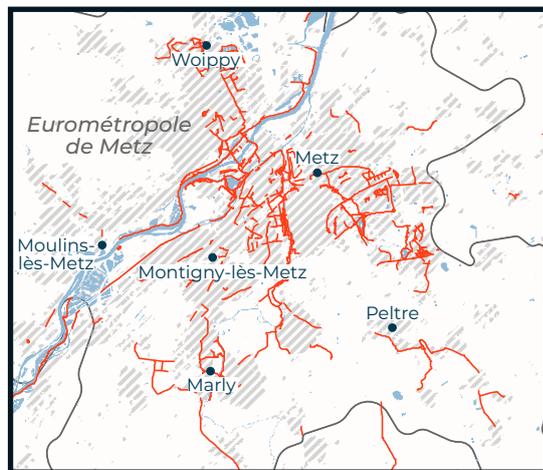
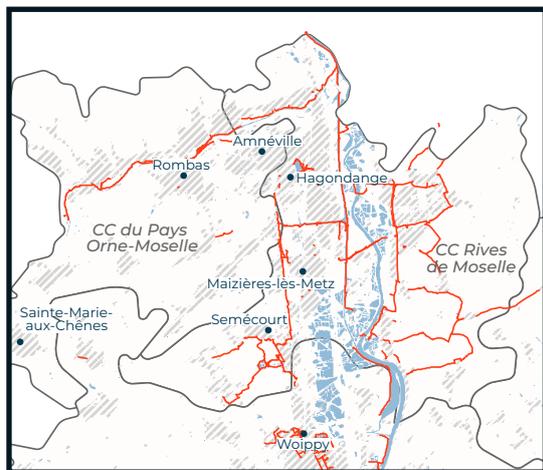
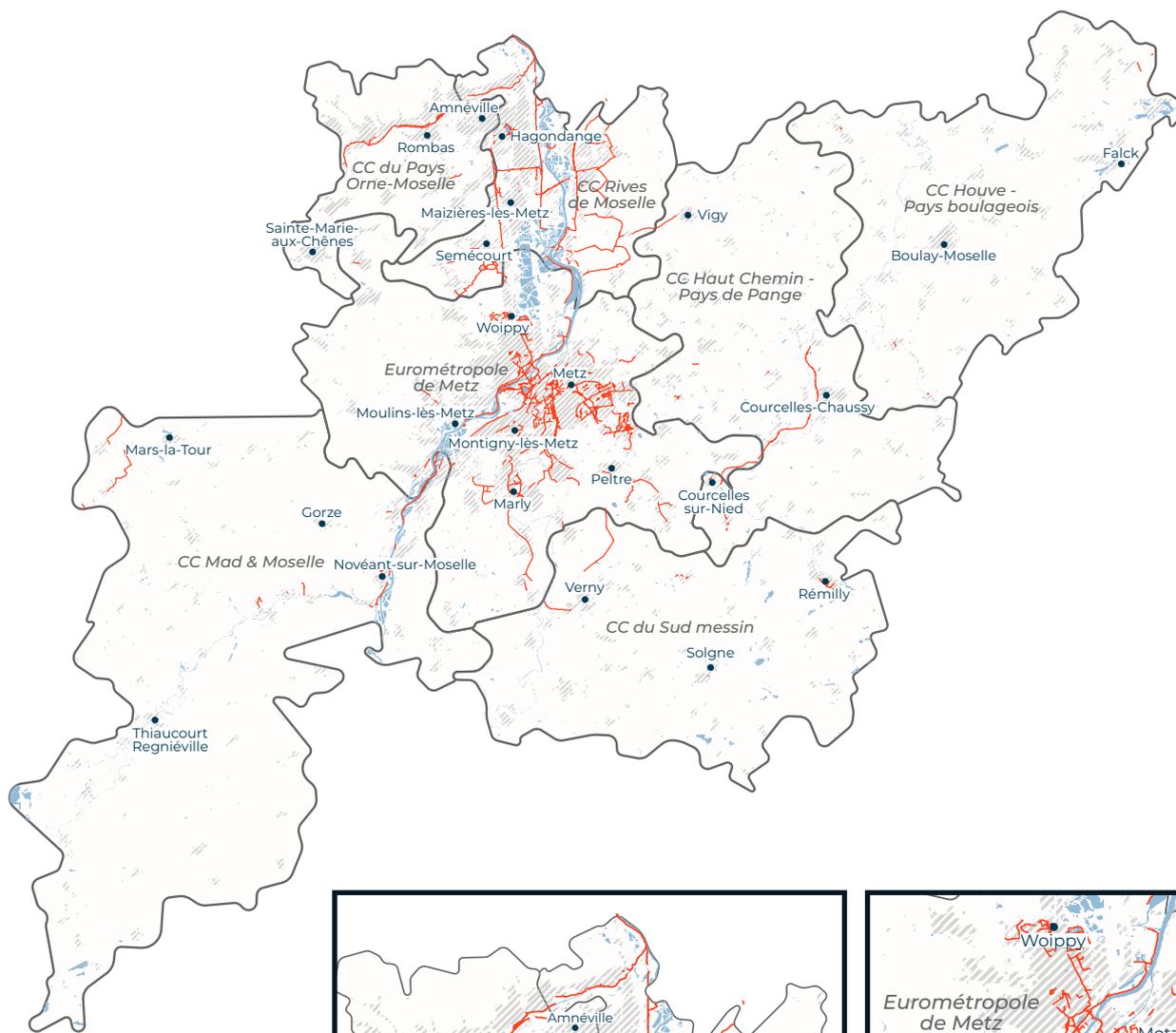
L'analyse suivante du SCoTAM portera uniquement sur **l'action des EPCI et non des communes**.

2 TERRITOIRES PIONNIERS, L'EUROMÉTROPOLE DE METZ ET LES RIVES DE MOSELLE

Au regard du linéaire d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables et aménagements mixtes hors voie verte), **seules la métropole messine et l'EPCI Rives de Moselle disposent d'un maillage territorial d'aménagements cyclables**.

Exemple de jalonnement présent sur le réseau d'infrastructures cyclables de la communauté de communes Rives de Moselle





Sources : IGN, cartographie AGURAM

 Tâche urbaine

 Aménagements cyclables en site propre (piste, bande, voie verte, aménagement mixte hors voie verte)



Les données SIG proviennent de l'entreprise Géovélo pour l'ensemble des EPCI du SCoTAM, à l'exception de l'Eurométropole, où elles sont issues du recensement des aménagements existants effectué par l'AGURAM en 2021.

L'Eurométropole de Metz est le territoire le plus avancé en matière de mobilité cyclable : tant dans les pratiques qu'en matière d'aménagements et d'offre de stationnement.

Héritage des aménagements communaux, ce **réseau présente cependant des discontinuités** et est essentiellement **concentré sur la cité messine, autour du plateau piétonnier de l'hypercentre, accessible aux vélos**. De nombreux aménagements ont été créés lors d'opérations d'ampleur telles que la **requalification urbaine liée à l'arrivée du Mettis**, la ZAC de l'Amphithéâtre (Muse) ou plus récemment l'ancienne base militaire de Frescaty.

Une grande partie du réseau est **localisée dans des espaces peu denses** (véloroute 50 La Voie bleue, secteurs Seille, **Magny**, Coin-sur-Seille, ex-CC Val Saint-Pierre, etc.). Cette localisation s'explique par l'appréhension historique du vélo comme un simple loisir plus qu'un mode de déplacement et par **l'opportunité de réaliser des aménagements dans des espaces peu contraints**, tant foncièrement qu'en termes de circulation. Ces aménagements constituent une trame intéressante pour développer les

déplacements intercommunaux et interurbains, sous réserve de continuité sur l'intégralité du trajet.

La collectivité a **expérimenté la création de plusieurs tronçons d'aménagements temporaires** pour préparer le retour à l'activité économique en mai 2020, date du premier déconfinement. Ces nouveaux aménagements étaient notamment situés à proximité de l'hypercentre, sur les principaux boulevards et avenues, afin d'assurer les continuités manquantes sur des axes à fort trafic. Elle est la seule collectivité du SCoTAM à avoir testé ces dispositifs, dits « d'urbanisme tactique ». Certains tronçons plébiscités ont été pérennisés par des aménagements définitifs (cf. tome 4).

S'il est difficile de quantifier précisément une évolution de la pratique, en l'absence d'historicité de comptages de fréquentation ou d'une nouvelle enquête déplacements, **les retours des techniciens et élus, au regard de l'usage constaté des aménagements et des remontées d'administrés, témoignent d'une augmentation de la pratique utilitaire** depuis plusieurs années.

Piste cyclable bidirectionnelle sur le Pont des Grilles à Metz, expérimentée depuis le premier confinement de 2020



© AGURAM - Bastien FERRETTI

Piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir réalisée sous le passage de l'Amphithéâtre à Metz.



© AGURAM - Bastien FERRETTI

Nouvelle voie verte permettant de relier Marly au quartier de Magny à Metz, depuis 2018



© AGURAM - Bastien FERRETTI

Voie verte existante, le long de la RD652 à Fèves, rejoignant la zone commerciale de Semécourt



© AGURAM - Bastien FERRETTI

Située aux portes nord de l'agglomération messine, la Communauté de communes Rives de Moselle dispose d'un réseau cyclable conséquent, notamment dans sa partie rurale située à l'est de la Moselle.

À l'instar de la métropole messine, malgré une trame existante conséquente, **les secteurs les plus urbanisés et denses ne sont pas assez bien desservis** par ce maillage. Il en est de même pour les principaux équipements et pôles générateurs. Ce **maillon manquant du dernier kilomètre** nuit à la pratique cyclable du quotidien.

Sur ces voies, l'usage constaté révèle une **utilisation** principalement **liée aux motifs de balades et de sorties sportives ou loisirs en famille**. Pour autant, une pratique à des fins utilitaires existe et, bien que résiduelle, mériterait d'être développée. Les aménagements récents permettant d'articuler des itinéraires structurants (**La Voie bleue** et le Fil bleu) et la principale gare du territoire, Hagondange (cf. tome 4) visent à répondre à ces besoins.

Pour ces 2 territoires, la massification d'une pratique cyclable du quotidien passera par la **poursuite du maillage existant** en créant des **continuités dans les secteurs les plus urbanisés et denses et en reprenant les aménagements vétustes** ne répondant plus aux nouvelles normes et besoins.

L'articulation des réseaux cyclables avec les territoires voisins est également importante au regard des forts échanges, notamment en lien avec la métropole et le sud de la CC Rives de Moselle. Les continuités entre ces 2 territoires sont aujourd'hui restreintes à La Voie bleue. Des **connexions entre les secteurs Woippy et Semécourt**, ou entre Chieulles et Charly-Oradour, permettraient de répondre à ces usages.



FOCUS

LA VÉLOROUTE 50, LA VOIE BLEUE

Initialement intitulée véloroute Charles le Téméraire, La Voie bleue est un itinéraire de cyclotourisme national reliant la commune d'Appach, à la frontière luxembourgeoise, jusqu'à Lyon, et longeant la Moselle puis la Saône sur près de 700 kilomètres.

Cet itinéraire nord-sud, passant dans le Sillon lorrain, permet de relier l'EuroVélo 5 (Via Romea) aux EuroVélos 6 (véloroute des Fleuves) et 17 (ViaRhôna).

Source > bit.ly/VoieV50



DES TERRITOIRES DÉPOURVUS DE MAILLAGE CYCLABLE, MAIS DISPOSANT D'UNE INFRASTRUCTURE STRUCTURANTE, À DOMINANTE LOISIR

4 EPCI disposent d'une dorsale structurante sur leur territoire, sur laquelle capitaliser pour créer des ramifications. Ces projets ont été accompagnés et portés par ces structures, principalement dans une volonté **d'améliorer le cadre de vie et de développer l'offre sportive et de loisirs** sur leurs territoires.

La Communauté de communes du Pays Orne-Moselle a notamment participé à la réalisation de la voie verte du Fil bleu, longeant les berges de l'Orne sur plus de 20 kilomètres, de Rombas à Moineville.

Initiée au début des années 2000, l'articulation de cet itinéraire avec la véloroute 50, La Voie bleue, vient d'être achevée en 2021. Cette voie permet ainsi de relier Richemont à Jœuf, de manière continue et sécurisée, en s'affranchissant de la proximité du trafic automobile.

L'enjeu pour la collectivité est désormais **de développer un maillage utilitaire permettant de relier et de desservir finement les principales zones urbanisées et pôles générateurs** (gares d'Hagondange et de Maizières-lès-Metz) **et d'activités** (Destination Amnéville, Portes de l'Orne) **locaux**.

Source > bit.ly/LDCCPOM

La Communauté de communes Haut-Chemin - Pays de Pange a inauguré en 2011 la réalisation d'une voie verte de 12,5 kilomètres permettant de relier les communes de Courcelles-Chaussy, Landonvillers, Pange et Courcelles-sur-Nied, disposant d'une halte ferroviaire.

Une seconde voie verte a été ouverte à l'ouest du territoire entre Vigy et Antilly, permettant de s'articuler avec le réseau existant de Rives de Moselle.

Le **développement d'un maillage d'aménagements cyclables interne aux bourgs urbains (Courcelles-Chaussy, Pange), ainsi qu'interurbains**, à destination des **gares** et articulé avec les réseaux de la métropole messine et des Rives de Moselle, permettrait de répondre à la **demande utilitaire**.

Source > bit.ly/CCHCPVV

La Communauté de communes de Mad et Moselle peut s'appuyer sur l'infrastructure de la véloroute 50 La Voie bleue, traversant la vallée de la Moselle, d'Arnaville à Jouy-aux-Arches, où se concentrent une part non négligeable de sa population et ses principales haltes ferroviaires.

Faisant office de coupure naturelle, la Moselle génère également des difficultés pour la pratique cyclable. 2 points noirs majeurs (pont de Corny – Novéant-sur-Moselle et pont-canal d'Arnaville) de cet itinéraire national feront prochainement (2022-2023) l'objet de travaux pilotés par la collectivité pour sécuriser ces franchissements de la Moselle. Une étude de faisabilité pour la réalisation d'un aménagement similaire le long de la vallée du Mad est actuellement menée.

Ces **2 dorsales, couplées à un maillage complémentaire** fin, permettraient d'offrir une **alternative à la voiture pour rejoindre les différentes aménités urbaines et gares du territoire en fond de vallée**.

Source > bit.ly/CCMMBV

La Voie Bleue devant la maison éclusière d'Arnaville (CC Mad et Moselle)



© Bastien FERRETTI

Voie verte du Pays de Pange à Landonvillers (CC Haut Chemin - Pays de Pange Pa)



© Sébastien TRIGNAC

Voie verte existante route de Pierrevillers à Marange-Silvange (CC Pays Orne-Moselle)



© AGURAM - Bastien FERRETTI

La Communauté de communes du Sud messin dispose de 13 boucles de promenade et de randonnée cyclo-touristique aménagées.

Elle a notamment travaillé avec l'Eurométropole de Metz et le Département de la Moselle pour réaliser une boucle cyclable de 25 kilomètres, à cheval sur les 2 EPCI.

Mise en œuvre en 2014, la collectivité a notamment participé à la restauration du pont de Coin-sur-Seille et à l'entretien de la voie verte de 6,3 kilomètres située dans le secteur du bois de l'hôpital. Le revêtement ne permet cependant pas une pratique utilitaire, à l'exception de la partie entre Marly et Coin-sur-Seille, réalisée en 2022 (cf. tome 4) par l'Eurométropole de Metz.

À l'instar de la Communauté de communes Haut-Chemin – Pays de Pange, un développement des usages du quotidien nécessitera de développer des aménagements sécurisés dans les principaux bourgs (Verny, Rémilly, Solgne), ou encore de relier les réseaux cyclables et équipements de transports existants.

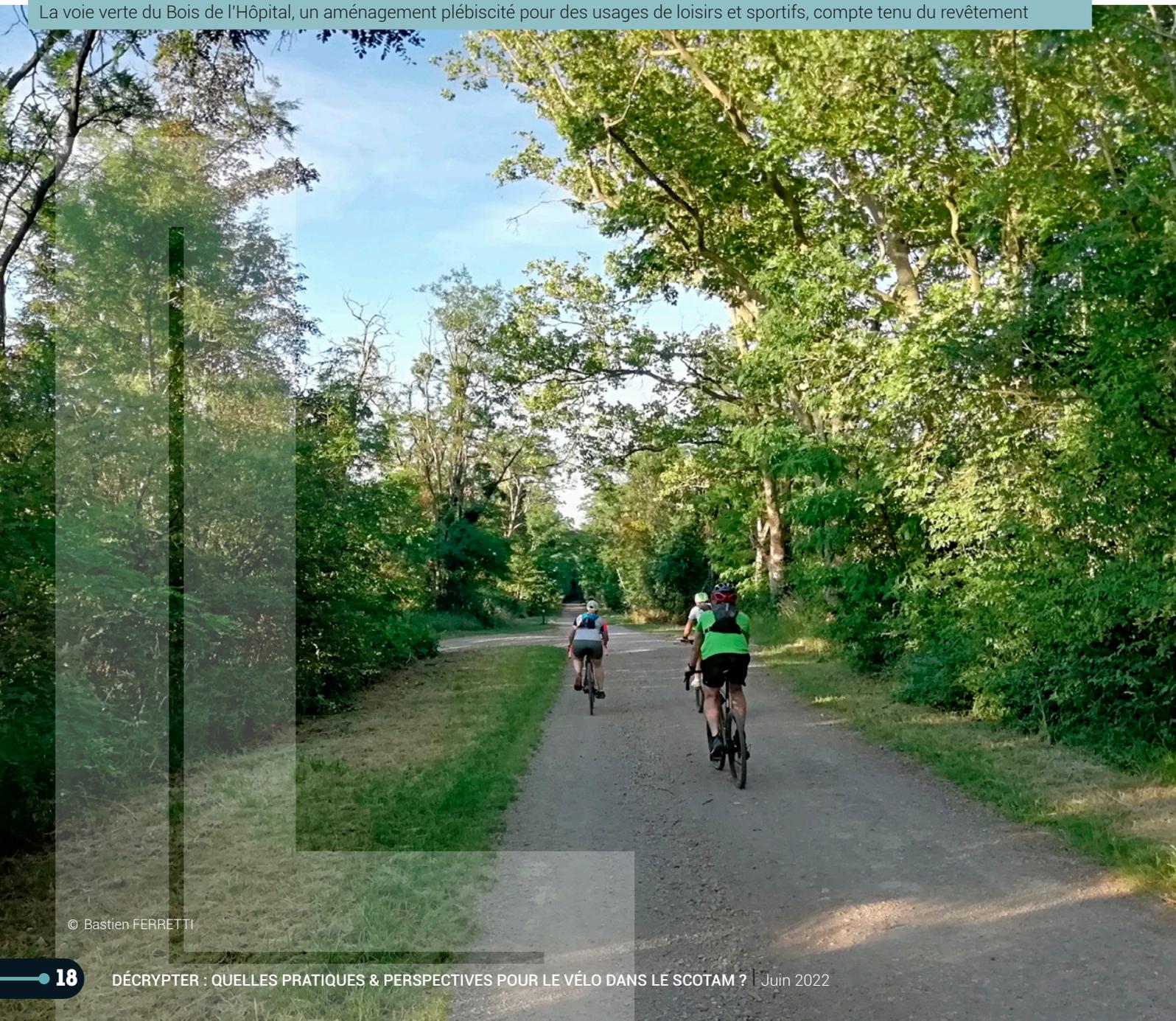
Source > bit.ly/SudMessinVTT

Actuellement, les itinéraires cyclables sont encore très peu développés dans la Communauté de communes de la Houve et du Pays boulageois.

Le dénivelé parfois marqué des vallées, l'absence d'aménagement existant sur les grands axes (D19, D25, etc.), ainsi que la distance et l'organisation urbaine discontinue du territoire, représentent des freins à la pratique du vélo pour des déplacements hors loisirs.

Au regard des réponses à l'enquête en ligne réalisée à l'été 2021 (cf. tome 4), certaines liaisons mériteraient de faire l'objet de réflexions pour développer la pratique cyclable, notamment entre Boulay-Moselle – Bouzonville, Roupeldange ou encore Falck et les villes voisines. Mais l'enjeu pour les déplacements du quotidien demeure intra-muros des villages afin de desservir les équipements locaux (écoles, crèches, commerces, etc.).

La voie verte du Bois de l'Hôpital, un aménagement plébiscité pour des usages de loisirs et sportifs, compte tenu du revêtement



© Bastien FERRETTI

L'ARTICULATION DES RÉSEAUX AUTOUR DES GARES, UN ENJEU MAJEUR POUR DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME SUR TOUT LE TERRITOIRE

Les gares représentent **des pôles privilégiés** à desservir pour développer les déplacements du quotidien à vélo.

L'enjeu de rabattement est essentiel pour développer l'usage des transports collectifs existants et **offrir une alternative de mobilité aux ménages**, notamment ruraux, fortement dépendant de la voiture individuelle et **vulnérables à la précarité énergétique**.

À l'intérieur du SCoTAM, cette articulation a toute son importance, tant la part de la population située à proximité d'une gare est importante et l'offre ferroviaire pertinente (notamment dans le Sillon lorrain).



72 %

des habitants du territoire résident à moins de 20 minutes à vélo d'une gare



Les statistiques de population ont été obtenues à partir d'isochrones de temps (distance réelle de déplacement à vélo à une vitesse moyenne de 12 km/h) de 5, 10 et 20 minutes calculés à partir du centroïde de chaque gare située sur le territoire, ou à proximité immédiate.

EPCI	Population totale	Population située à :		
		< 5 minutes	< 10 minutes	< 20 minutes
Eurométropole de Metz	220 600	13,7 %	41,3 %	81,3 %
CC du Pays Orne-Moselle	54 000	28,3 %	63,2 %	85,3 %
CC Rives de Moselle	51 200	23,9 %	56,9 %	86,2 %
CC Houve – Pays boulageois	23 100	0,0 %	0,0 %	0,2 %
CC Mad et Moselle	20 000	15,5 %	32,0 %	43,9 %
CC Haut-Chemin - Pays de Pange	19 200	7,2 %	11,5 %	25,2 %
CC du Sud messin	16 300	9,9 %	20,4 %	44,1 %
SCoTAM	406 022	16 %	41 %	72 %

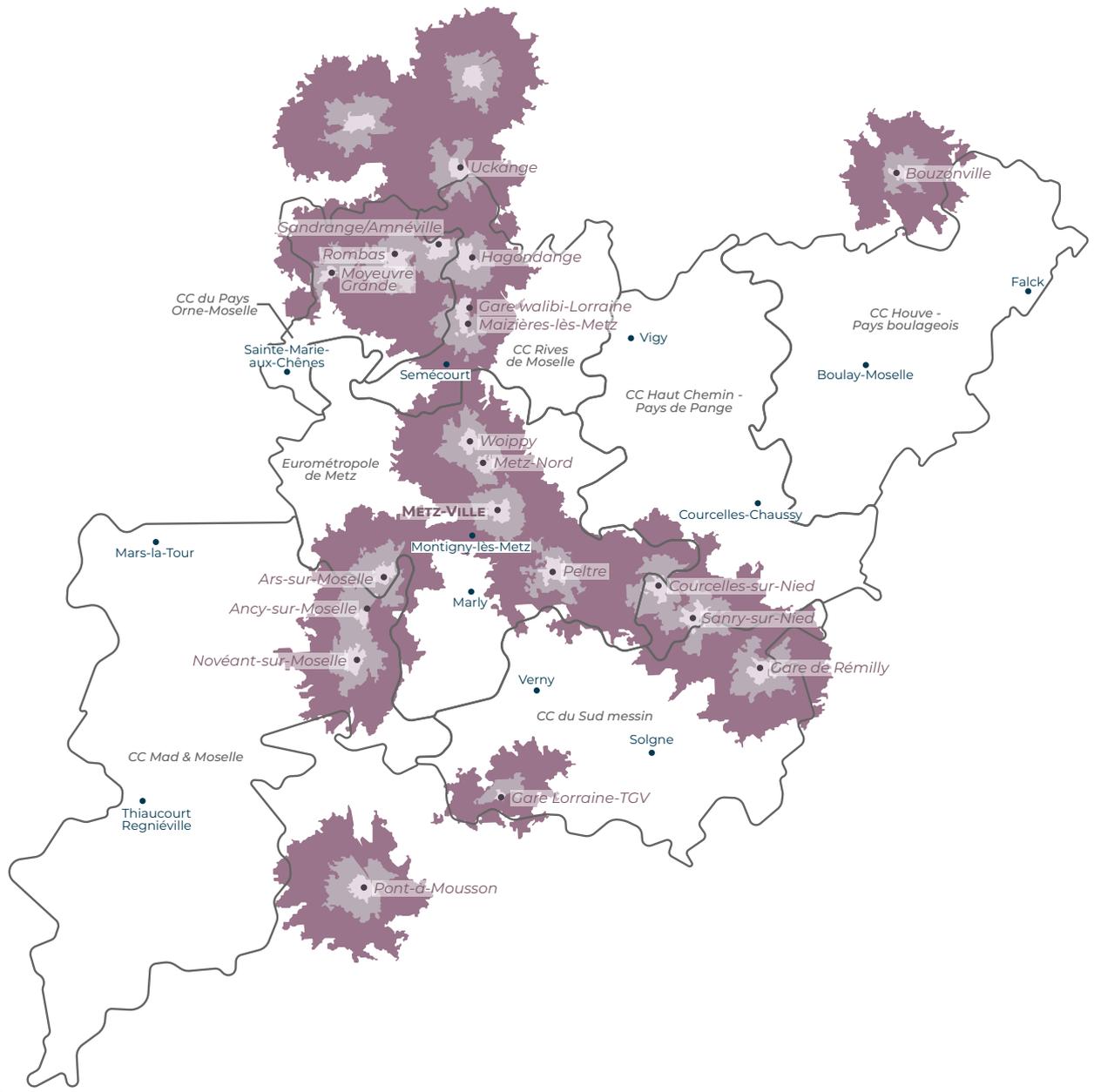
À l'exception de la Communauté de communes de la Houve et du Pays boulageois, complètement isolée de l'offre ferroviaire, **le potentiel de report modal est très important sur le territoire.**

Favoriser l'intermodalité en gare (ici Metz), nécessitera de densifier l'offre de stationnement en gare...



...et de développer des aménagements cyclables d'accès à haut niveau de service (gare d'Hagondange - deuxième gare du territoire).





Sources : IGN, cartographie AGURAM

Temps de déplacements à vélo (12 km/h) depuis les gares

- 5 minutes à vélo
- 10 minutes à vélo
- 20 minutes à vélo

Pour cause, plus de 80 % des domiciliés des 3 collectivités les plus densément peuplées sont situés à moins de 20 minutes d'une gare. Parmi **les CC Pays Orne-Moselle et Rives de Moselle, plus d'1 personne sur 2 réside à moins de 10 minutes de ces équipements**, d'importance majeure pour les déplacements vers les pôles d'emplois messin ou Luxembourgeois (ayant fortement crû).

Cette part importante, liée à la concentration de l'intensité urbaine, se retrouve également dans la partie sud du Sillon lorrain. Les CC Mad et Moselle et Sud messin ayant environ 40 % de leur population localisée à moins de 20 minutes d'une gare.

Non pris en compte dans cette analyse, **l'offre de transport en commun interurbaine non ferroviaire** (réseau cars Fluo 57) demeure également **un levier d'action à disposition des collectivités pour développer l'intermodalité**, sous réserve de structurer les pôles d'échanges et arrêts autour d'une offre directe, efficace et concurrentielle à la voiture.

UNE OFFRE DE STATIONNEMENTS CYCLABLES PEU DÉVELOPPÉE ET CONCENTRIQUE

Le vol est un des principaux freins à la pratique cyclable. Près d'1/4 des personnes dépossédées renoncent à racheter un vélo (source : enquête de l'IFRESI-CNRS et du bureau d'études Altermodal).

Développer la pratique cyclable utilitaire ne peut s'envisager sans la **création d'une couverture spatiale de stationnements vélos sécurisés et adaptés aux différents usages** (résidentiel, commercial, scolaire, loisir, culturel, etc.).

Majoritairement pris en charge par les communes, les AOM peuvent désormais financer le déploiement de stationnements des 2 roues.



+ de 90 %

des **places recensées** sont situées sur le territoire de la **Eurométropole de Metz**.

5 486 places de stationnements vélos réparties sur 532 points dans le **SCoTAM**.

Les statistiques présentées proviennent de la base de données nationale Open street map et du travail de recensement des aménagements cyclables, réalisés au printemps 2022 par l'AGURAM.

Source > bit.ly/transport-data-gouv-fr

Non exhaustifs et représentatifs, les éléments présentés ne sont pas exploitables en détails, à l'**exception** des informations collectées sur le territoire de l'**Eurométropole de Metz**.

En effet, le travail mené par l'AGURAM a permis de porter le nombre de stationnements vélos recensés par la base OSM sur l'Eurométropole de Metz de 307 points à 520.

Cet écart atteste de la **mauvaise connaissance partagée des stationnements vélos existants** et d'un **sous-développement généralisé** sur l'ensemble du territoire **des stationnements cyclables sécurisés**.

Arceaux et station de gonflage disposés devant la piscine de Montigny-lès-Metz



Dans le SCoTAM, l'offre de stationnements cyclables est **peu dense et très déséquilibrée géographiquement**. L'essentiel des emplacements sont **concentrés sur la métropole**, et notamment sur **l'hypercentre messin**.

De nombreux pôles générateurs et zones d'activités économiques sont **dépourvus d'offre de stationnements** pour les deux-roues non motorisés. L'absence de stationnements vélo, **notamment sécurisés**, nuit à la pratique cyclable.

En effet, de **nombreux emplacements de type râteliers/pince-roues demeurent et ne permettent pas de stationner un vélo de manière sécurisée** (avec un système d'attache en 3 points comprenant le cadre, la roue et un élément extérieur). Pour exemple, le type de stationnement existant dans l'Eurométropole diffère entre **l'hypercentre de Metz, constitué à 90 % d'arceaux** et les **communes périurbaines et rurales** présentant essentiellement des stationnements de type **râteliers**.

Pour faciliter le développement de solutions de stationnements sécurisés, la structuration d'un **travail concerté et de coopération entre collectivités et acteurs de la société civile** est important et nécessaire.

Le **baromètre des villes cyclables** peut constituer un bon **outil à relayer** auprès des administrés pour recenser les besoins locaux. En 2021, les répondants étaient invités à **localiser les secteurs nécessitant un développement ou renforcement des parkings vélos**.

Bien qu'étant le territoire du SCoTAM le plus avancé en quantité et qualité de stationnements cyclables existants, **l'offre actuelle sur l'hypercentre messin apparaît insuffisante** d'après les réponses des sondés. De nombreuses rues ou places (Saint-Jacques, Saint-Louis, d'Armes, République, etc.) ont été identifiées pour signaler l'absence ou le manque de stationnements vélos.

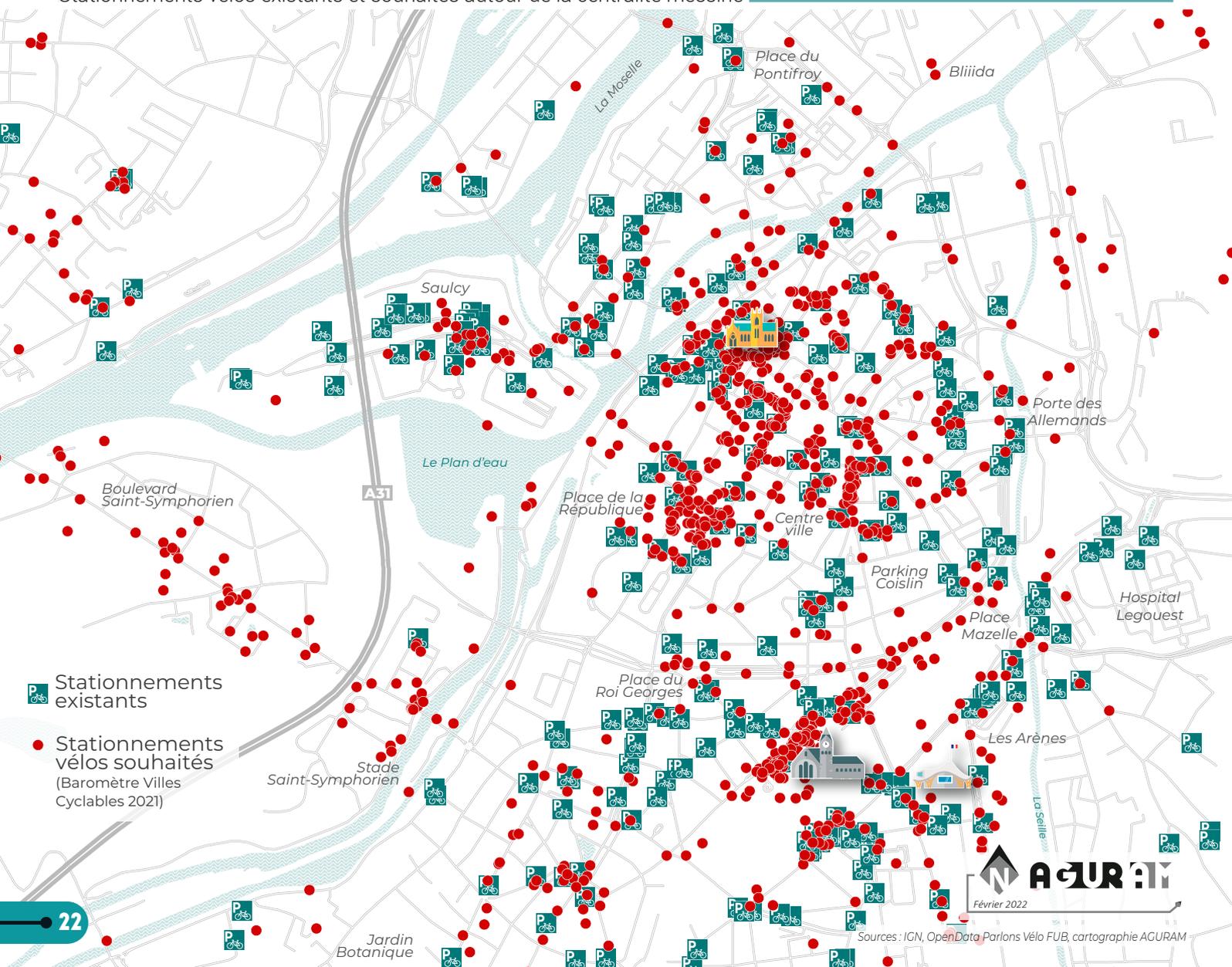
Afin de disposer de remontées locales, les collectivités ont tout intérêt à user de leur visibilité et pouvoir de communication pour promouvoir cet outil.

En complément des équipements, les collectivités peuvent travailler avec les associations et acteurs privés, pour **soutenir et développer des opérations de marquage Bicycode**, ayant pour objectif de dissuader le vol et de maximiser les chances de restitution à leur propriétaire le cas échéant.

Sur le territoire, seule la métropole de Metz réalise ce travail avec l'association Metz à vélo.

Source > bit.ly/Bicycode

Stationnements vélos existants et souhaités autour de la centralité messine





FOCUS

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT EN GARE À DÉVELOPPER EN NOMBRE ET EN QUALITÉ

Malgré un potentiel de rabattement important, la situation actuelle en gare met en évidence une **grande disparité dans l'offre et la qualité** des parcs de stationnement vélo.

Certaines gares rurales (Courcelles-sur-Nied, Novéant-sur-Moselle, Sanry-sur-Nied) ne disposeraient pas de stationnement vélo quand, à l'inverse, de nombreuses gares ne disposent pas d'offre de stationnement suffisante **permettant de répondre à un report modal significatif** des utilisateurs de la voiture en faveur du vélo.

Pour exemple, **la gare principale de la métropole à Metz dispose d'une offre de stationnement d'environ 270 places, composée à 90 % d'arceaux sur voirie** et d'une consigne sécurisée collective d'une quarantaine de places. À titre de comparaison, les gares de collectivités similaires pionnières en matière de politiques cyclables offrent des conditions de stationnement plus sécurisées, capacitaires et confortables.

À **Strasbourg**, en sus des nombreux arceaux sur voirie, le **Véloparc de la gare**, situé **en ouvrage** dans la grande verrière du bâtiment, permet **d'accueillir 760 vélos**, dont des vélos cargo et vélos à assistance électrique. Ce parking abrité est sous vidéo-surveillance et accessible 24H/24, 7J/7. L'accès est conditionné à la souscription d'un abonnement annuel (40 € par an et par vélo, réduction pour les abonnés des transports collectifs).

À **Nantes**, un **parking couvert de 700 places de stationnement sur 2 étages** a été inauguré en 2021. Gratuit et sous vidéo-surveillance, cet ouvrage est venu accroître l'offre de stationnement en gare à **un millier de places**. Des équipements (station de gonflage et réparation) et emplacements pour vélo cargo ont également été installés.

Le développement d'une offre de stationnement qualitative et capacitaire en gare est un pas important pour développer l'intermodalité.

La récente LOM fixe un seuil minimum de places par gares qui s'appliquera au 1^{er} janvier 2024. Les collectivités ont ainsi **un réel moyen d'action, à mettre en œuvre avec les acteurs ferroviaires, pour améliorer le potentiel de report modal**.

Stationnement vélo de rabattement sur l'arrêt de transports collectifs Wacken à Strasbourg



© AGURAM - Bastien FERRETTI

Densité de vélos présents sur le parvis de la gare de Strasbourg



© AGURAM - Bastien FERRETTI

LE DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VÉLO, UN LEVIER ESSENTIEL DES COLLECTIVITÉS POUR INCITER LES COMPORTEMENTS VERTUEUX DE DEMAIN

Si les **infrastructures et les équipements sont des éléments physiques primordiaux** conditionnant le choix de mobilité, d'autres facteurs plus informels contribuent grandement au développement de la pratique cyclable.

Créer une culture vélo est un socle essentiel pour l'émergence d'un véritable système vélo en France. Elle repose notamment sur la combinaison de 3 objectifs : **sensibiliser la population, mobiliser les publics, promouvoir les usages.**

Plusieurs territoires initient d'ores et déjà des **actions en faveur du vélo** et/ou disposent d'un **réseau d'acteurs locaux** sur lequel s'appuyer pour créer une **dynamique vers une mobilité plus sobre et raisonnée.**

À l'instar de la partie équipements et infrastructures, seules les actions mises en œuvre par les EPCI du SCoTAM seront évoquées, les communes n'ayant pas été rencontrées.

DES ACTIONS DE SENSIBILISATION, D'ANIMATIONS ET DE PROMOTION DU VÉLO ENCORE TROP PEU DÉVELOPPÉES SUR LE TERRITOIRE

Promouvoir la pratique cyclable chez les enfants et auprès du grand public

La manière de se déplacer, dès le plus jeune âge, conditionne les déplacements de demain. L'apprentissage du vélo auprès des enfants est donc un **important levier d'actions** à disposition des collectivités.

Le **programme national Savoir rouler à vélo (SRAV)**, visant à rendre les enfants autonomes avant l'entrée au collège, donne un cadre d'action pour agir (cf. tome 2).

Sur le territoire du SCoTAM, **seule l'Eurométropole de Metz** participe à la **formation de près de 50 classes de scolaires** depuis 2022. La formation est dispensée en partie par **l'association Metz à vélo**, au titre de sa convention partenariale et financière.

Pour l'heure, seule la CC Pays Orne-Moselle a indiqué vouloir mettre en œuvre le SRAV.

Tous les adultes ne savent pas faire du vélo, ni prêts à se déplacer à vélo par sentiment d'insécurité. **Les formations de remise en selle à destination des adultes** constituent un levier important pour développer la pratique cyclable. Ces sessions sont d'autant plus importantes pour les personnes n'ayant jamais eu l'occasion d'apprendre à se déplacer à vélo plus jeunes ou ayant une appréhension vis-à-vis du trafic automobile.

En 2020, le programme national Coup de pouce vélo disposait d'un volet « remise en selle » à destination des particuliers souhaitant un accompagnement à l'usage du vélo en situation réelle. Achievé en 2021, il a permis de former près de 6 000 personnes.

Source > www.coupdepoucevelo.fr

Sur le territoire d'étude, l'Eurométropole est la seule à soutenir financièrement **le programme de remise en selle**, dont les sessions sont réalisées par l'association Metz à vélo.

Les collectivités peuvent ainsi mettre en œuvre ces actions en structurant ou accompagnant le travail pouvant être opéré par des associations, notamment de cyclistes du quotidien.



Des manifestations et opérations de sensibilisation à démocratiser

La culture vélo passe par l'animation pour donner de la visibilité au vélo auprès du grand public afin de faciliter et pérenniser les **changements de comportement de mobilité**.

L'**Eurométropole de Metz** est l'**unique collectivité disposant d'actions continues** au fil de l'année sur son ressort territorial.

Elle est le porte-parole du **défi national J'y vais à vélo**. Soutenue par l'Ademe et l'association Vélo et mobilités actives Grand Est, elle pilote et incite les entreprises et établissements scolaires de son territoire à participer à ce challenge.

Source > defi-jyvais.fr

Elle anime et met également en œuvre des actions à destination du grand public lors de **La Semaine européenne de la mobilité**.

Par son soutien aux associations Metz à vélo et Prenons le guidon, elle permet la tenue d'événements locaux de type **bourses à vélos et ateliers de réparations**.

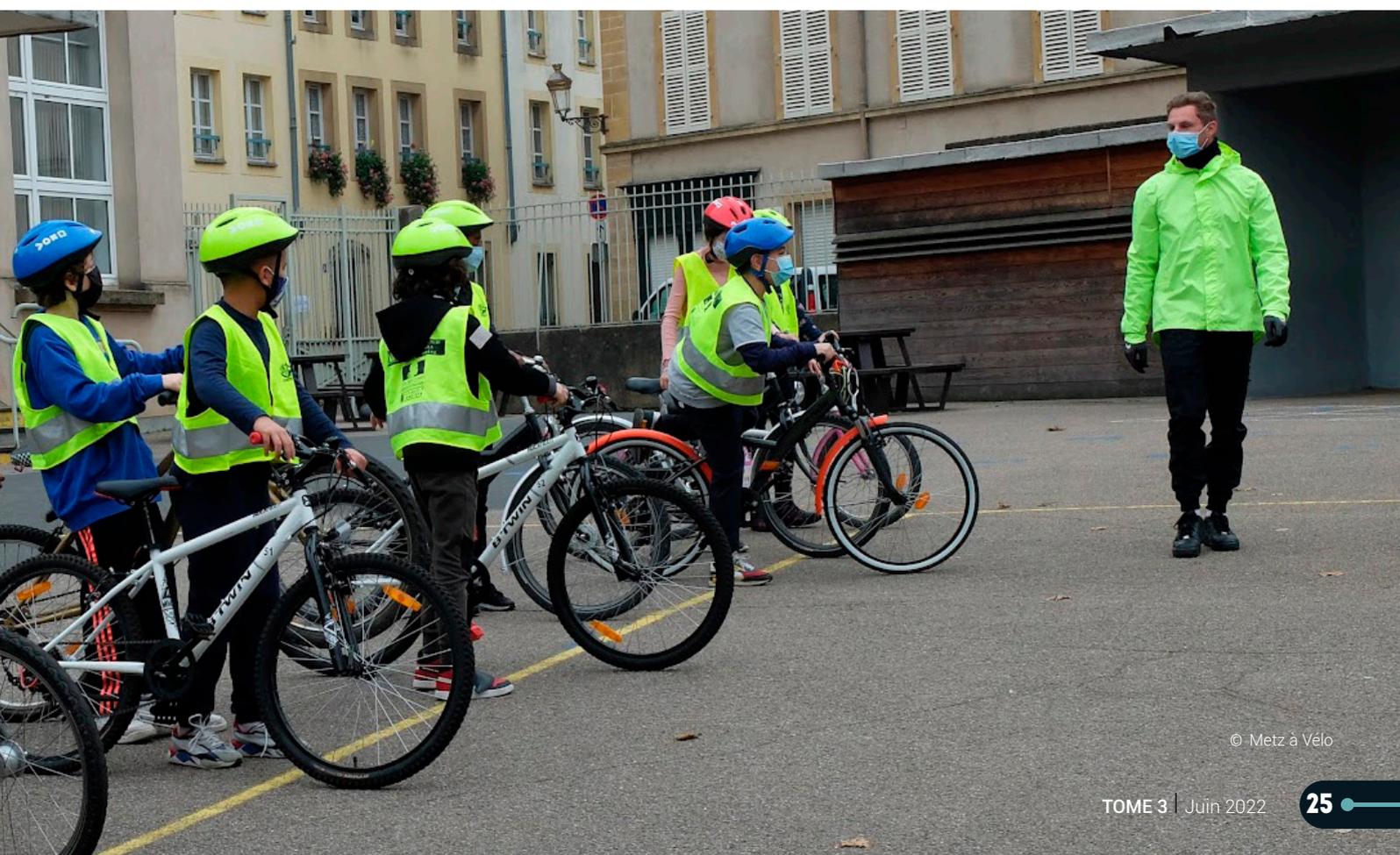
Historiquement, une journée **Fête du vélo** était proposée et organisée en partenariat avec l'association Metz à vélo. Non renouvelée depuis plusieurs années, d'autres événements mettant le vélo à l'honneur sont organisés à l'instar du **Week-end du sport** en octobre 2021 ou encore du **Metz Rose & roll Tour**, prévoyant un parcours à vélo dans le cadre de la sensibilisation au dépistage du cancer du sein.

Les 6 autres communautés de communes ont indiqué ne pas réaliser d'événements ou de manifestations régulières dédiées à la pratique cyclable.

Quelques manifestations ont ponctuellement été opérées par le passé, à l'instar de la balade annuelle Vélo gourmand organisée par la CC Rives de Moselle de 2016 à 2019, ou encore de la balade de découverte proposée par la CC Sud messin lors de l'inauguration officielle en 2014.

L'organisation de ces événements constitue un **outil à disposition** des collectivités pour promouvoir la pratique cyclable et créer une dynamique locale.

Bourse aux vélos organisée sur le campus du Saulcy par l'association Metz à Vélo



UN TISSU D'ACTEURS LOCAUX DE LA FILIÈRE VÉLO, CONCENTRÉ AUTOUR DE METZ ET DU SILLON LORRAIN NORD, À DÉVELOPPER SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

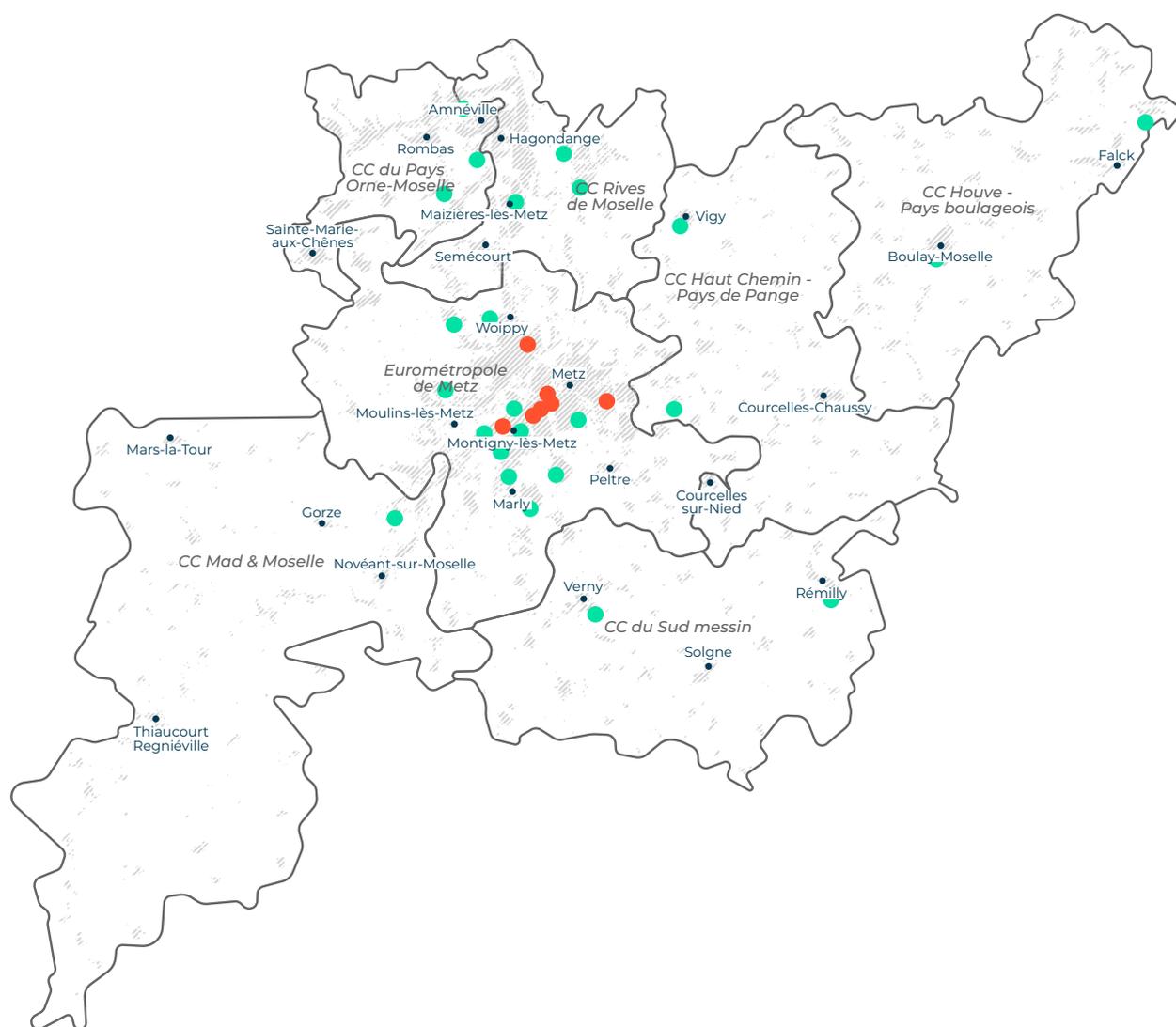
Sur le territoire d'étude, **pas moins de 80 acteurs privés, publics et associatifs œuvrant dans le milieu du vélo ont été identifiés.** Leurs actions diverses et variées jouent un rôle indéniable dans l'essor de l'usage du vélo.

Les données présentées sont issues d'un recensement réalisé par l'AGURAM sur les différents sites d'associations, opérateurs privés, vélocistes ou label accueil vélo.

L'exhaustivité de l'ensemble des acteurs et services vélo n'est pas garantie.

Si l'ensemble des 7 EPCI disposent à minima d'une **association vélo** sur leur territoire, leur statut et leur répartition spatiale témoignent de fortes disparités entre les territoires.

Associations vélos présentes dans le SCoTAM - 2022



Tâche urbaine



Association utilitaire



Club sportif et de loisirs

Sources : IGN, cartographie AGURAM

En effet, **seule la métropole messine dispose d'associations cyclables utilitaires** (Metz à vélo, Prenons le guidon, etc.) **et de services vélos** (Coursiers de Metz, Urby Metz) œuvrant spécifiquement pour la mobilité **du quotidien**. Cette spécificité se retrouve au regard des territoires représentés dans le cadre de l'enquête du Baromètre des villes cyclables (cf. Focus baromètre p.29), où seules des communes de l'Eurométropole ont atteint le seuil de réponses minimales pour faire partie de l'analyse nationale.

Les 6 autres territoires concentrent **des clubs de vélo sportif et loisir** (vélo route, cyclotourisme, VTT, trail, BMX). Pour autant, de vastes secteurs restent éloignés de ces associations, notamment le sud de la Communauté de communes Haut-Chemin – Pays de Pange ou encore la Communauté de communes Mad et Moselle (hors Sillon lorrain).

En complément de ces associations permettant de rendre visible la pratique cyclable, **une quarantaine d'acteurs et vélocistes** proposent un panel de services, allant de la réparation, fabrication, location/vente de vélo, livraison à vélo-cargo jusqu'à l'hébergement. **Par leurs actions, ils contribuent activement au développement de l'écosystème vélo.**

Ces acteurs sont principalement concentrés sur la commune de Metz, dans la zone Actisud (Augny), ainsi que le long de la Moselle et de l'Orne, dans la partie nord du SCoTAM. 2 vélocistes sont présents à l'est du territoire (Téterchen, Hayes).

Par la présence de la véloroute 50 La Voie bleue, 8 hébergeurs et 2 offices de tourisme (Amnéville et Metz), sont labellisés **Accueil vélo**.

Atelier d'auto-réparation dispensé par Metz à vélo



© Metz à Vélo

Magasin de location et réparation de vélo à Richemont (CC Rives de Moselle)



© AGURAM - Marie Georges



Les hébergeurs touristiques, loueurs, réparateurs, offices de tourisme, sites culturels, ports ou encore restaurateurs situés à moins de 5 kilomètres d'un itinéraire balisé peuvent prétendre à ce label. L'essor de ces services densité participe à la **fiabilisation de la pratique cyclable globale**.

Source > www.francevelotourisme.com/devenir-accueil-velo

Les différentes courses sportives, balades de loisirs ou d'itinérance, ou encore les manifestations militantes (vélorution, fête du vélo) contribuent à rendre le vélo visible sur l'espace public.



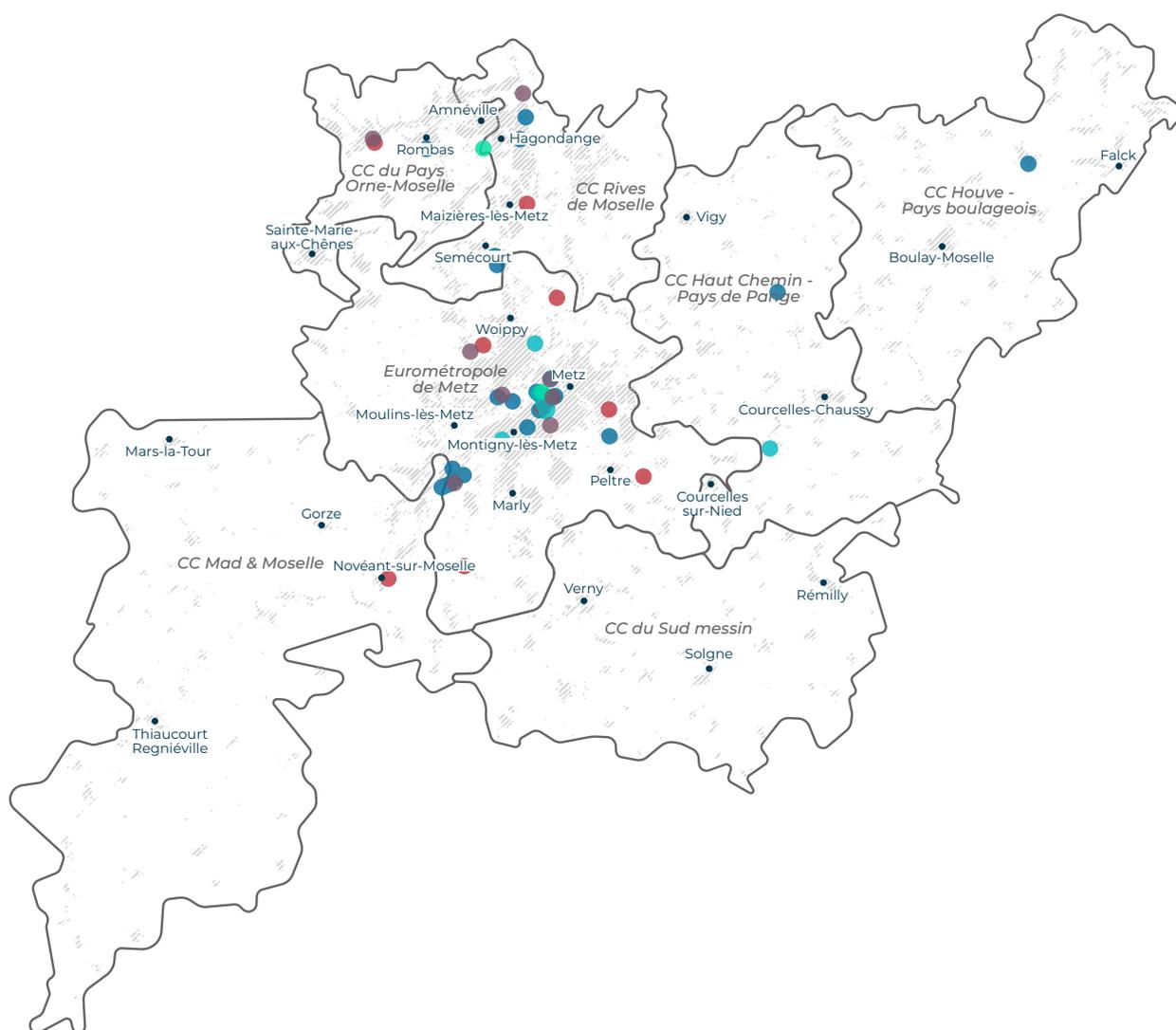
© Metz à Vélo

La structuration d'un tissu d'associations, de fédérations, ou d'acteurs indépendants engagés sur la thématique des déplacements du quotidien constitue une **opportunité pour les collectivités**, tant pour appuyer la portée de leurs actions, que pour disposer d'interlocuteurs avertis de la société civile.

Comme évoqué précédemment, les différentes communautés de communes **peuvent s'inspirer de l'exemple de la métropole messine soutenant financièrement les actions des associations Metz à vélo et Prenons le guidon** (ateliers de réparation, bourse à vélo, vélo-écoles, balades à vélo, etc.) pour faire émerger une association du quotidien sur leur territoire.

La création d'un Comité de partenaires, rendue obligatoire par la LOM (cf. tome 2) et visant à réunir ces différents acteurs, tend à développer les pratiques de travail partenariales et concertées.

Services vélos recensés dans le SCoTAM - 2022



Sources : IGN, cartographie AGURAM

- Tâche urbaine
- Artisans et entrepreneurs locaux
- Office de tourisme
- Commerçant et vélociste
- Services vélos
- Site labellisé « Accueil Vélo »



FOCUS

LE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES, UN OUTIL IDÉAL AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

Dévoilés par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) en 2021, les résultats de la 3^e enquête du Baromètre des villes cyclables (après 2017 et 2019) sont riches d'enseignements sur le territoire.

2017 : 1 commune du SCoTAM ayant obtenu + de 50 réponses (Metz) bit.ly/barovelo17

2019 : 3 communes Marly / Metz / Montigny-lès-Metz bit.ly/barovelo19

2021 : 7 communes Marly / Metz / Montigny-lès-Metz / Moulins-lès-Metz / Longeville-lès-Metz / Peltre / Woippy bit.ly/barovelo21

Cette **augmentation significative de la couverture spatiale**, et surtout du **nombre de votes**, est constatée sur le territoire national et local.

Pour autant, de nombreux territoires ruraux ne sont pas représentés par **méconnaissance** de cette enquête.

L'enjeu pour ces collectivités sera **d'arriver à animer et promouvoir ce baromètre pour mobiliser les usagers et habitants**, en vue de lever les freins et rendre le vélo plus attractif.

Excepté Metz et Peltre, la **pratique du vélo est globalement jugée défavorable** par les répondants. Les principaux freins évoqués et partagés sur ces 7 communes sont :

- > un **manque global de sécurité** réelle et perçue sur les itinéraires empruntés ;
- > les **discontinuités cyclables** entre communes ;
- > un **trafic motorisé trop important** ; les **difficultés de circulation** récurrentes (en particulier pour les enfants et les personnes âgées) ;

- > les **incivilités** (vol de vélos, stationnement gênant sur les pistes cyclables) ;
- > les **alternatives vélos** trop peu déployées lors des phases de **travaux** sur voiries.

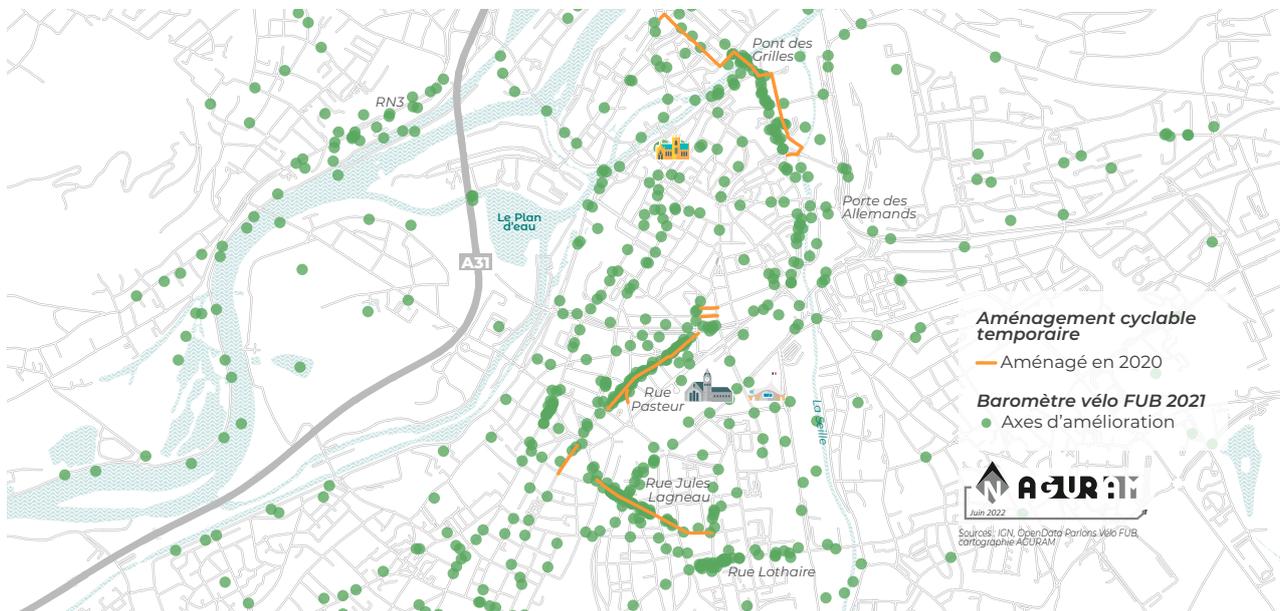
Parmi les **atouts valorisés**, les sondés ont fait part de la **facilité de trouver un magasin ou atelier de réparation** sur ces communes ou encore de **louer un vélo à Metz**

Nouveauté de 2021, les répondants ont été invités à **recenser les secteurs où la pratique cyclable s'est améliorée**. Ils pouvaient également identifier les tronçons de voiries à aménager en priorité ou les stationnements vélos manquants.

La cyclabilité est jugée en amélioration sur plusieurs axes à Metz, dont les **rues Pasteur et Jules Lagneau ou encore le Pont des Grilles**. Ces trois sections ont fait l'objet d'un **aménagement temporaire avant pérennisation définitive**.

L'aménagement d'une **voie verte le long de la RN3 au Ban-Saint-Martin** ressort également, ce qui atteste de la **reconnaissance des efforts et investissements** déployés par l'Eurométropole de Metz.

Amélioration de la cyclabilité autour du centre-ville de Metz



DES DISPOSITIFS TECHNIQUES OU FINANCIERS À DESTINATION DES ADMINISTRÉS (SUBVENTIONS, AIDES À L'ACHAT) À DÉVELOPPER

La non-possession de vélo constitue un frein à la pratique. **L'aide à l'acquisition ou à la location d'un vélo** peut constituer une **réponse des collectivités** pour massifier la pratique cyclable.

Ces subventions peuvent notamment permettre de démocratiser l'accès aux vélos à assistance électrique ou vélos cargo, plus onéreux que les vélos classiques.

3 collectivités (Eurométropole de Metz, CC Mad & Moselle, CC Rives de Moselle) ont mis en place **un dispositif d'aides à l'achat de vélo, à assistance électrique ou non** (cf. tome 4).

Si les aides locales des 2 communautés de communes sont toujours en vigueur, la métropole n'a pas pérennisé l'opération initiée en 2020.

En revanche, dans le cadre de sa délégation de **service public de mobilité, elle a créé le service de location vélo longue durée « VéloMET' »**, géré par son délégataire.

Plus de 500 vélos, dont 200 avec assistance électrique, sont disponibles à la location en 3 points de location.

Enfin, les collectivités peuvent instaurer **le forfait mobilités durables** en vue d'inciter leurs salariés à se déplacer autrement, de manière exemplaire et plus durable.

Agence de location du VéloMET' sur le parvis de la gare de Metz



EN ROUTE VERS UN VÉRITABLE TERRITOIRE À VÉLO DANS LE SCOTAM ?

Si la pratique cyclable peine à décoller en France, et les différents territoires du SCOTAM n'y dérogent pas, les freins et surtout les **leviers d'actions sont identifiés**.

Le changement comportemental prendra du temps à opérer et à se concrétiser massivement. Dès à présent, les collectivités doivent agir pour **créer un véritable système vélo** (cf. tome 1), favorable à l'essor des déplacements à vélos.

Il apparaît nécessaire qu'elles se **dotent d'une politique globale en matière de mobilité**, détaillant la feuille de route propice aux déplacements des modes actifs et le vélo comme un mode de déplacement à part entière.

Un document de planification, tel un schéma cyclable, permettra de définir les **investissements et les moyens alloués** à la politique cyclable.

Le premier sujet incontournable portera sur le développement **d'infrastructures sécurisées, capacitaires, confortables et continues** pour permettre un report modal conséquent.

La fiabilisation de ce mode de transport passera également par **l'augmentation massive et la sécurisation des conditions de stationnements vélos** sur l'espace public et privé, au droit des pôles générateurs et lieux de stationnements résidentiels.

Enfin, il est nécessaire pour les collectivités **d'accompagner positivement le changement comportemental des individus et d'œuvrer pour modifier la perception sociétale du vélo**.

L'essor d'une véritable culture vélo est alors primordial : tant pour convaincre que pour donner envie de se déplacer à bicyclette.

Cette dynamique passera par **l'animation, la promotion, la sensibilisation, la formation ou encore l'incitation financière et ludique** (gamification) auprès d'un large spectre d'individus.

Toutes ces actions ont leur pertinence et importance, à divers degrés, sur l'ensemble du territoire national, du milieu urbain, jusqu'au rural, en passant par le périurbain.

À l'heure d'enjeux sociétaux impactant fortement les individus, tant dans leur santé physique (bien-être) que financière (pouvoir d'achat), les collectivités, nouvelles autorités organisatrices de la mobilité, ont les clés **pour agir, différemment**.

Des aménagements de qualité et continus, un rouage indispensable d'une politique globale pour développer l'usage de demain





COLLECTION

LE PRÉSENT DOCUMENT FAIT PARTIE D'UNE COLLECTION DE 4 TOMES.



Pour consulter les documents :

<http://www.scotam.fr/thematiques/mobilite>



www.scotam.fr

1 Place du Parlement de Metz,
57011 Metz

www.aguram.org

27 Place Saint-Thiébauld,
57000 Metz



Syndicat mixte du
SCOTAM

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

Directeur de la publication : Béatrice GILET, Patricia GOUT

Réalisation : Bastien FERRETTI, Marie GEORGES

Relecture : Emmanuel AMI, Valérie D'AT DE SAINT-FOULC SIMONIN, Fanny GEOFFROY,
Emmanuel VIAU

Conception graphique & mise en page : Jérémy HOFFMANN, Sébastien TRIGNAC

Cartographie : Ousmane DIOUF, Jérémy HOFFMANN, Kevin RODEGHIERO

Photo de couverture : Luc BERTAU