

SEMAINE
EUROPÉENNE
DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2022



VENDREDI 23/09/22

DÉVELOPPONS LE **VÉLO** SUR NOS TERRITOIRES !



14h-18h30 conférence, goûter & balade à vélo (élus & professionnels)

20h : film « Together we cycle » & débat en présence de

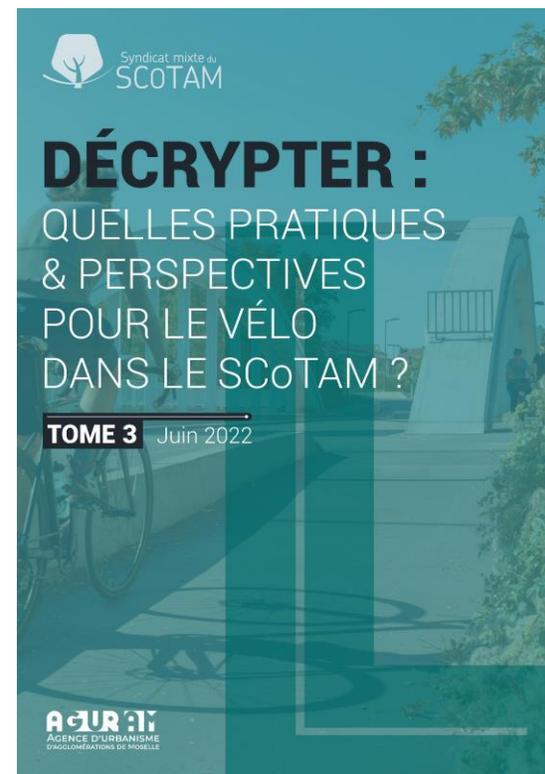
Stein Van Oosteren (ouvert au public)



Programme de la conférence

- Introduction de **Béatrice AGAMENNONE**, élue au Bureau du Syndicat mixte du SCoTAM
- Présentation succincte du travail partenarial entre le Syndicat mixte et l'AGURAM : les politiques cyclables sur le territoire du SCoTAM, présenté par **Emmanuel AMI (SCoTAM)** et **Bastien FERRETTI (AGURAM)**
- Réseau Express Vélo de la Métropole de Lyon : **Fabien BAGNON**, vice-président de la **Métropole de Lyon** à la voirie et aux mobilités actives
- Projets ambitieux en milieu périurbain et rural : **Wilfried BRAUD**, responsable du service mobilité, représentant, **Sylvain LEFEUVRE**, vice-président délégué aux mobilités et au développement des équipements et infrastructures de la **CC d'Erdre et Gesvres**
- « Savoir Rouler A Vélo », des actions pratiques vers le public scolaire : **Christophe PREVOST**, conseiller délégué au Plan vélo de **l'Eurométropole de Metz**

PRÉSENTATION DES 4 TOMES



Développer un système vélo : enjeu d'avenir pour le territoire

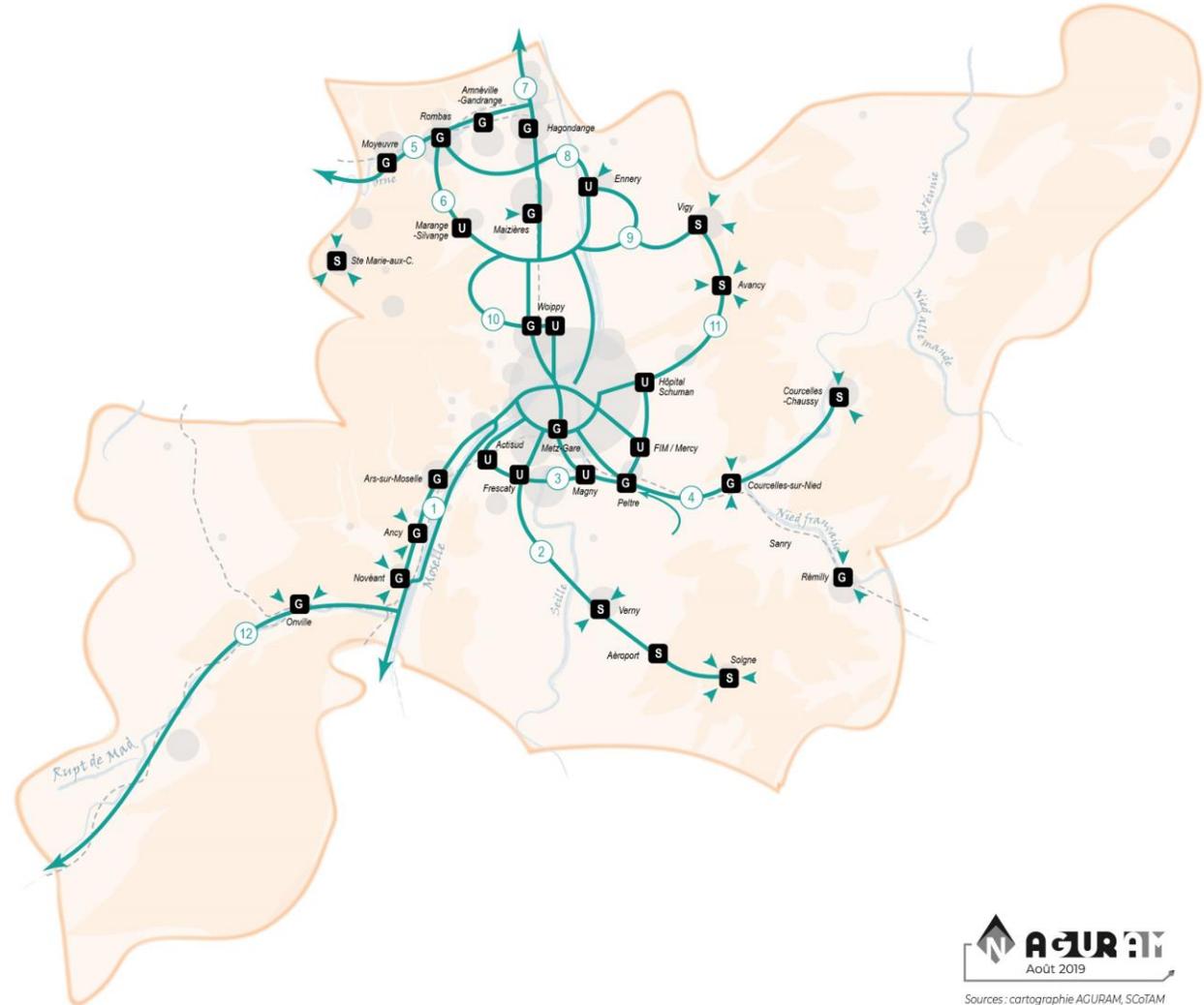
Les mobilités actives : un thème transversal dans le SCoTAM

- Mobilités du quotidien
- Amélioration de la qualité de l'air
- Réduction des besoins en énergie

Le schéma cyclable fonctionnel du SCoTAM:

- Des itinéraires supra-communaux...
- ...reliant les principales infrastructures de transport existantes (gare, arrêts TC)...
- ...sans discontinuités

→ Orientations et objectifs à décliner dans les documents de planification et les projets d'aménagements



 Itinéraires cyclables fonctionnels d'intérêt supra-communal

 Réseaux cyclables fonctionnels locaux

 Rabattement piétons-vélos sur les stations intermodales

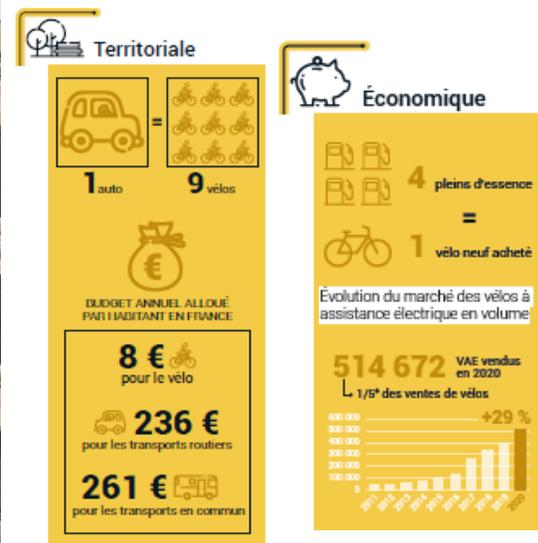
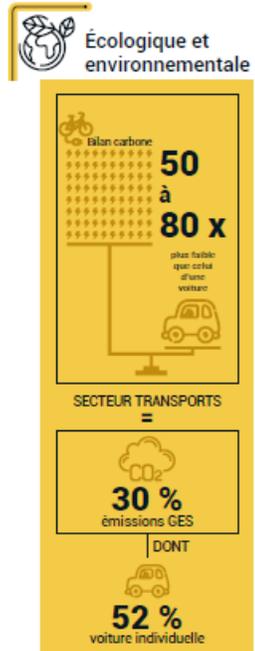
G : gares ferroviaires

U : stations de transports urbains

S : stations périurbaines

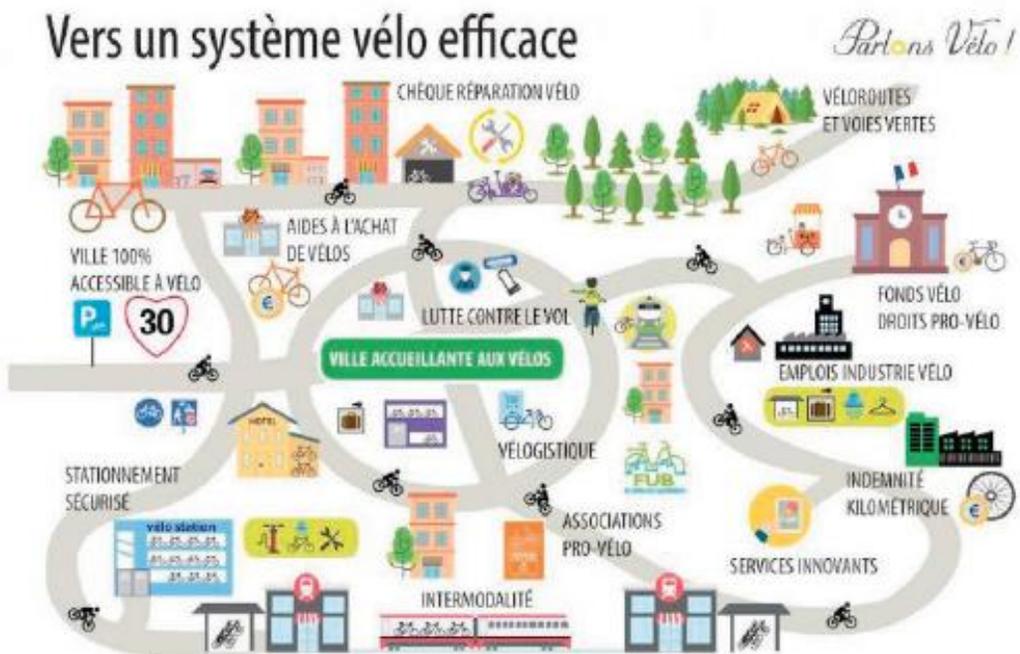
Pourquoi développer le vélo sur nos territoires ?

- Enjeux économiques
- Enjeux sociaux et sanitaires
- Enjeux écologiques et environnementaux
- Enjeux territoriaux



Mettre en place un « Système vélo », pour une action globale en faveur du vélo :

- ❑ Des aménagements efficaces, confortables et sûr
- ❑ Des usagers correctement formés
- ❑ Un réseau continu, maillé et sécurisé
- ❑ Un environnement régulé et accueillant

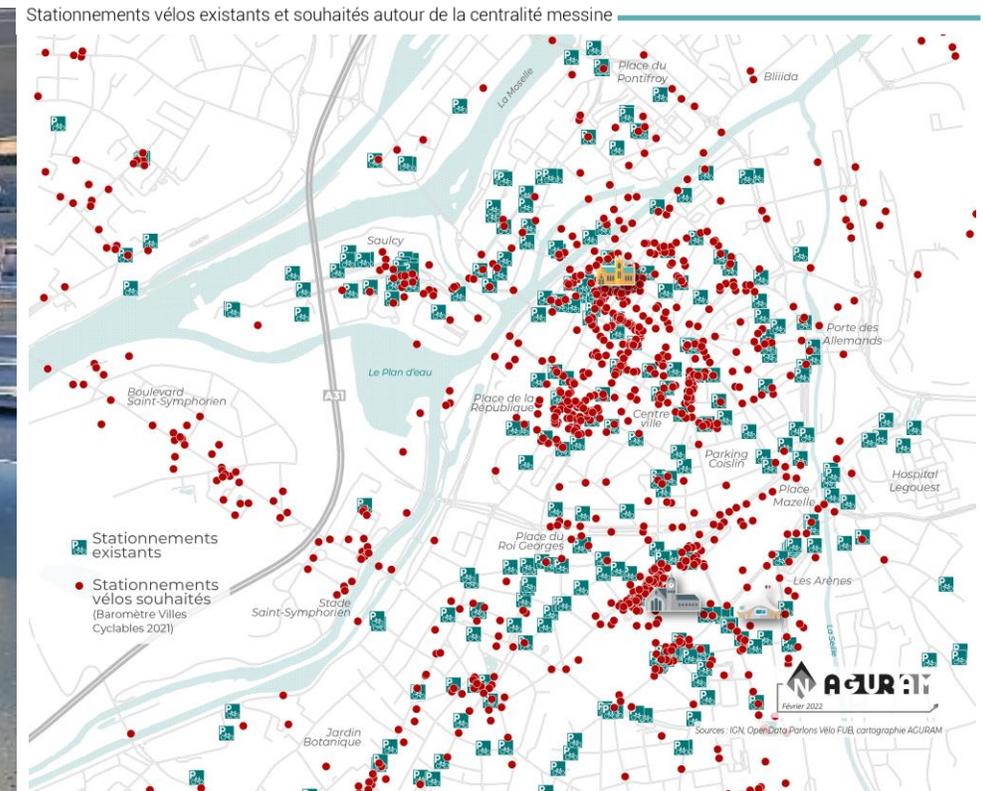


Concevoir une politique cyclable efficace

Un contexte législatif favorable au développement local du vélo

- Loi LOM
- Prise de compétence AOM par les EPCI du SCoTAM
- Loi Climat & Résilience

Des attentes grandissantes et une prise de conscience de l'urgence d'agir

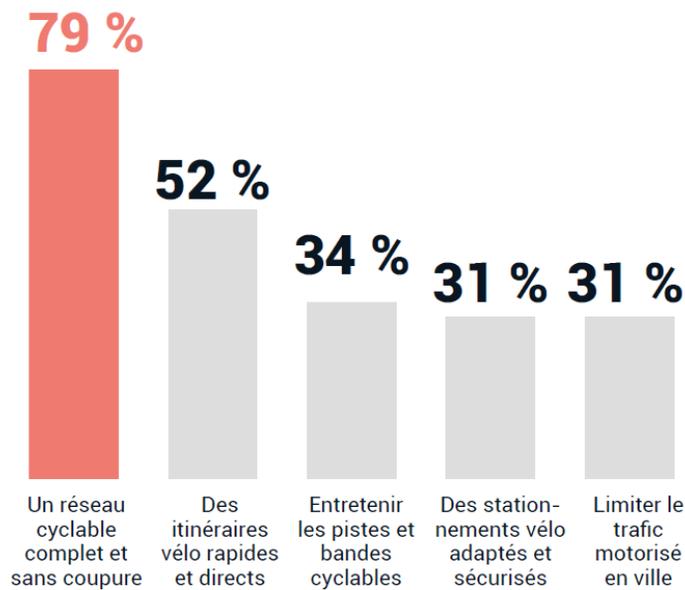


❑ La nécessité de concevoir une politique globale, articulée et concertée

❑ De nombreux freins à la pratique du plus grand nombre

❑ Les raisons d'investir dans un réseau cyclable de qualité

Résultats du baromètre des villes cyclables de 2017 (FUB) ■



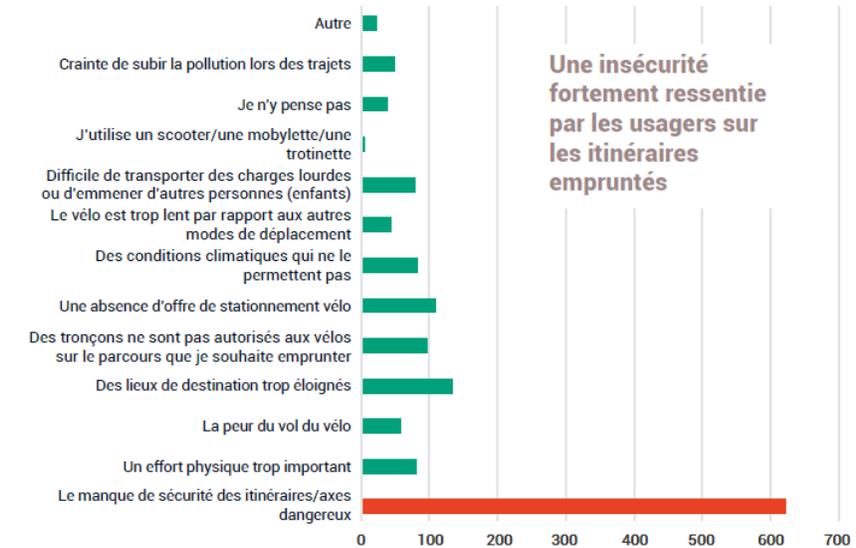
Source > [Fub](#)

Répartition des motifs de non-utilisation du vélo

Question : si vous ne pratiquez peu ou jamais le vélo, quel en est le motif ?

(plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 752



Une insécurité fortement ressentie par les usagers sur les itinéraires empruntés

Source : enquête en ligne effectuée en juin et juillet 2021, traitement et analyse des données par Vizea

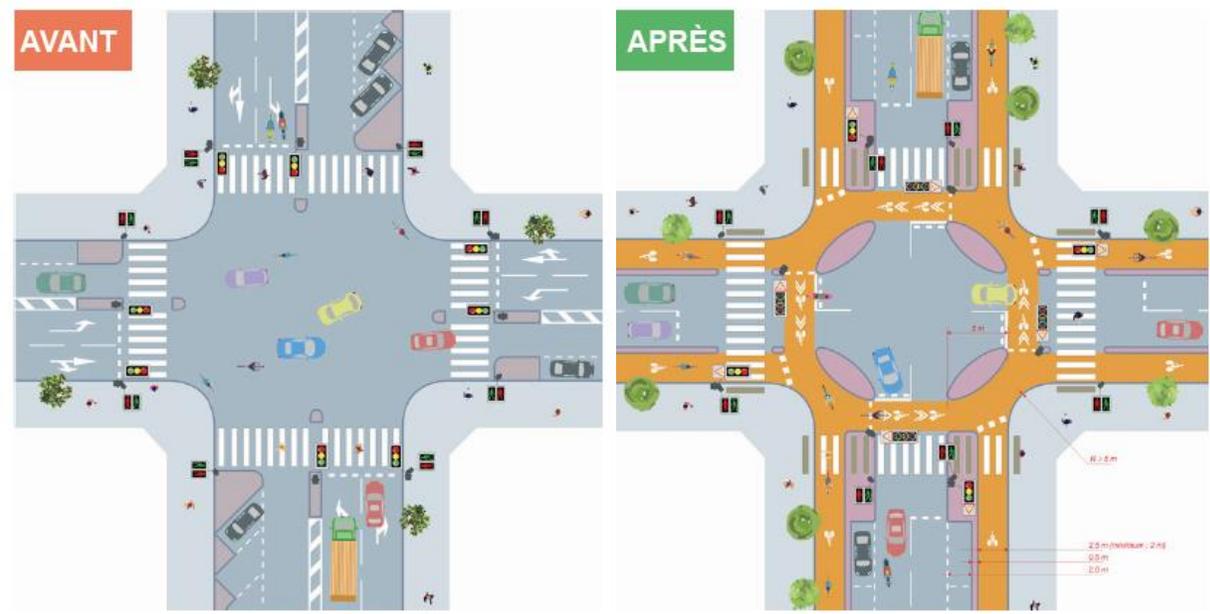
Les nouvelles recommandations du Cerema pour aider les collectivités dans le choix des aménagements cyclables

Séparation ou mixité ?

Quels modes de déplacements priorités ?

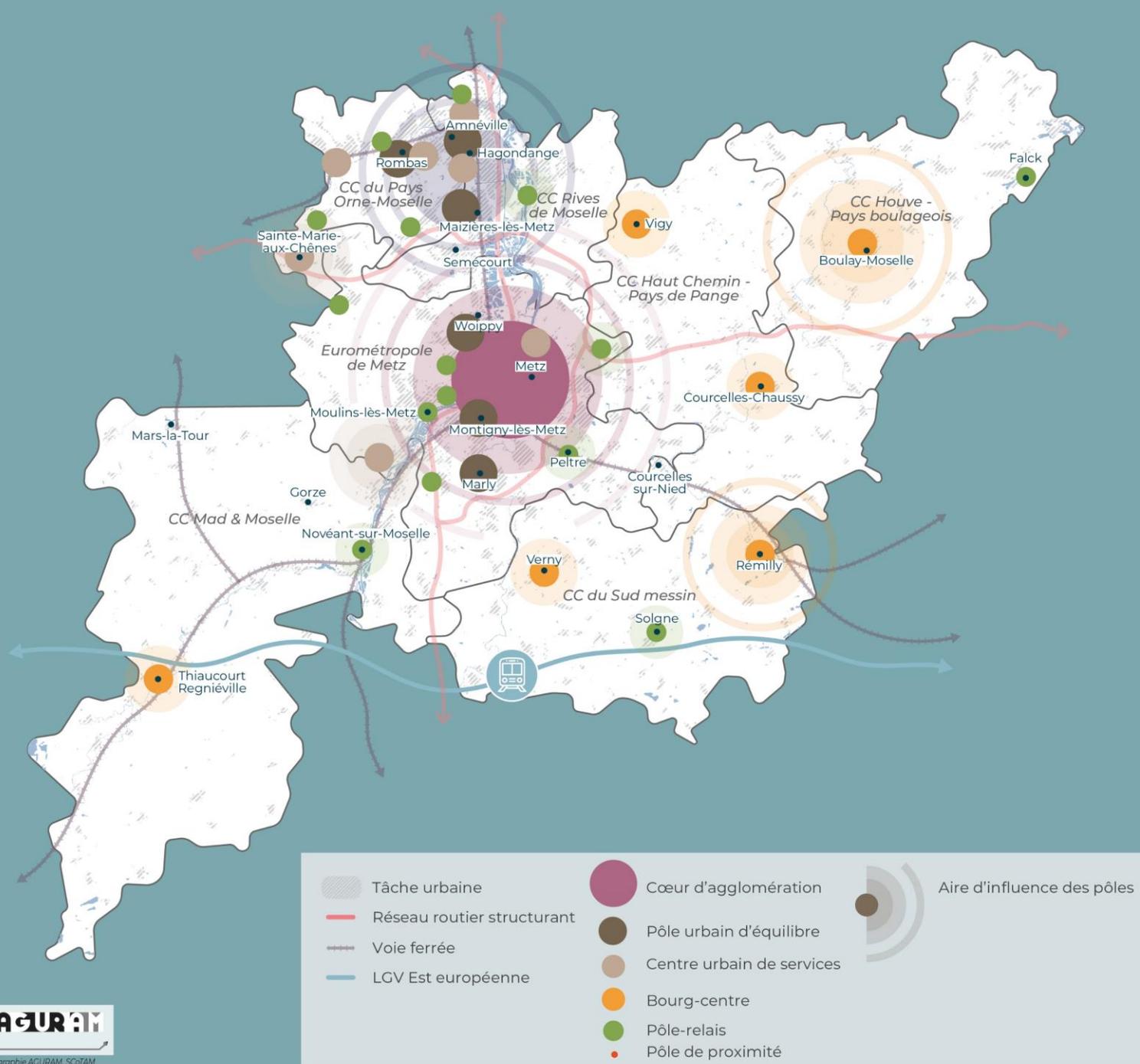
V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste cyclable	
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Traitement d'un carrefour à feux : exemple de transformation avec des îlots-amandes



Quelles pratiques & perspectives pour le vélo dans le SCoTAM ?

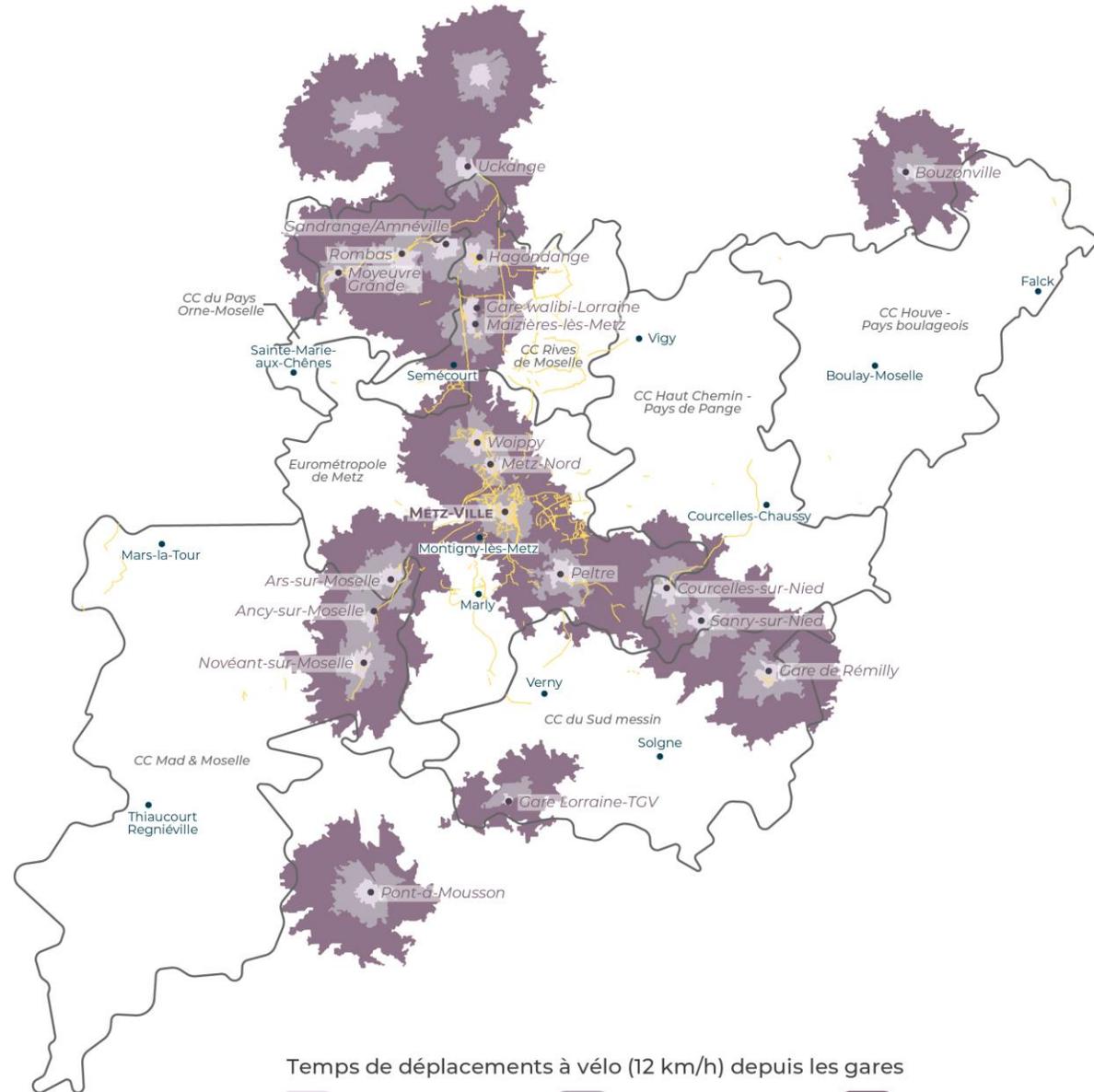
- Un constat : la part modale très faible du vélo dans les déplacements quotidiens
- Des politiques cyclables inégalement engagées :
 - Eurométropole : un schéma cyclable approuvé, des aménagements structurants à poursuivre pour un réel report modal
 - CC Mad & Moselle : un PDMS récent et des investissements importants
 - CC Rives de Moselle : un schéma en cours, des aménagements hérités des liaisons de loisirs,
 - CC POM : un schéma en cours, un axe structurant le « Fil bleu » et des complémentarités à trouver avec les territoires limitrophes
 - CC Houve Pays Boulageois : un schéma cyclable en cours, un réseau à créer totalement
 - CC Sud Messin et CC HCPP : une politique de mobilité diversifiée à construire, un axe vélo loisir structurant (Bois de l'hôpital & voie verte de la Nied)



□ Des infrastructures et stationnements inégalement répartis sur le territoire :

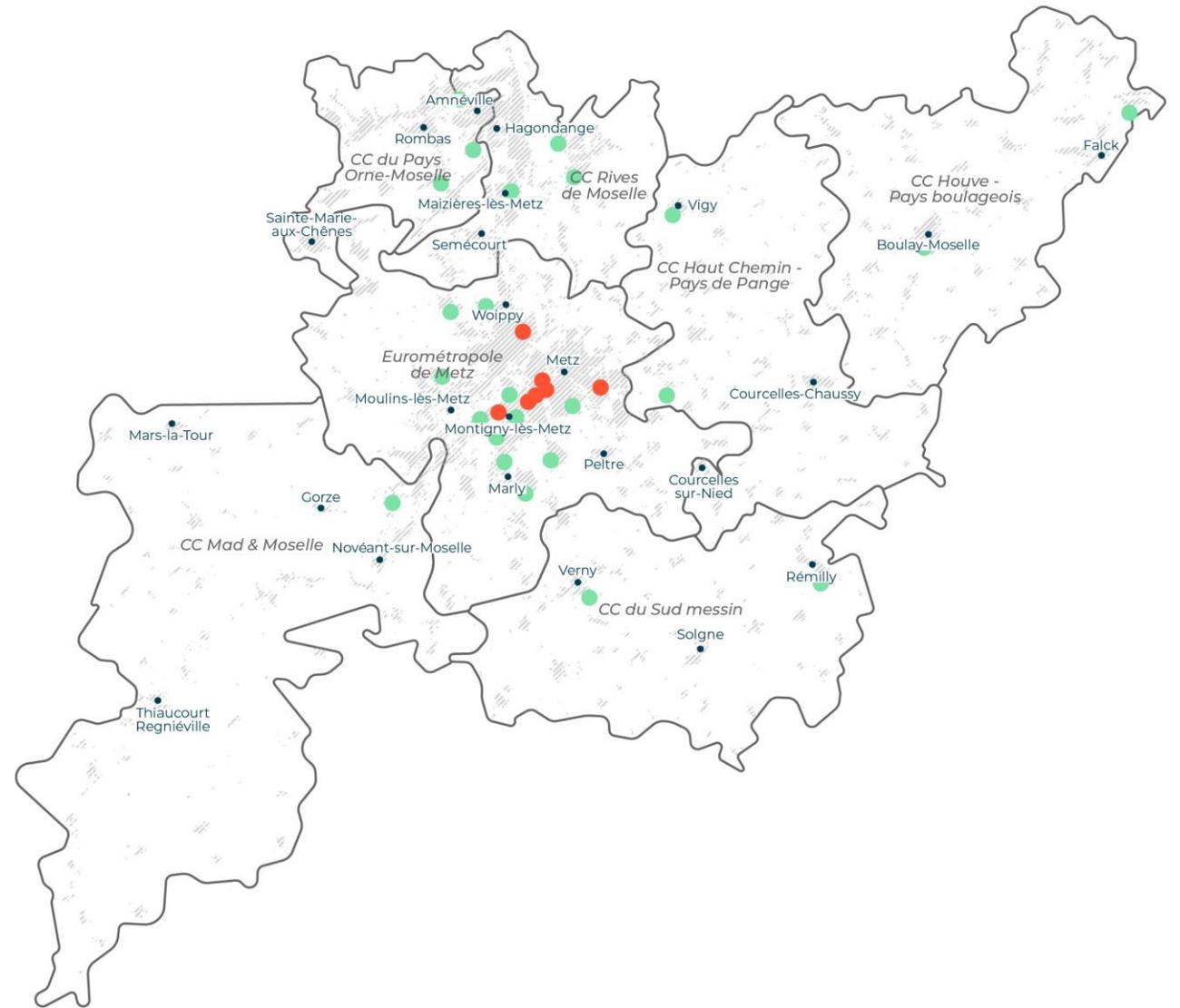
- Une densité d'aménagements en site propre et de stationnements centrée sur Metz et sa première couronne, présentant des discontinuités et manques
- Un réseau loisir et interurbain sur la CC Rives de Moselle et dans la vallée de l'Orne (CC Pays-Orne Moselle)
- De nombreux territoires dépourvus d'aménagements cyclables et de stationnements cyclables,

□ Un fort potentiel intermodale sur les gares TER (train + vélo)



□ Une culture vélo à développer

- Un tissu associatif peu développé en milieu rural, notamment utilitaire
- Une offre de services vélos hétérogène
- Un SRAV à généraliser



Quels partenaires, outils et bonnes pratiques pour une politique cyclable qui roule ?

- ❑ Des partenaires nationaux et locaux à mobiliser
- ❑ De multiples leviers financiers à activer



...

Quels partenaires, outils et bonnes pratiques pour une politique cyclable qui roule ?

- Une articulation des actions et dépenses publiques locales à viser
- Focus : Mettre en œuvre une politique cyclable intercommunale sans compétence voirie



Merci de votre attention !

Place aux interventions et aux échanges...

