



## Avis de l'association "Metz à Vélo" Sur le projet de ligne METTIS C

**"Metz à Vélo" est une association représentant plus de 700 adhérents qui, pour la plupart, utilisent le vélo comme moyen de déplacement au quotidien sur l'Eurométropole de Metz.**

L'association a pour but :

- La promotion sous toutes ses formes de l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement pratique, économique, non-polluant, silencieux, nécessitant peu d'espace.
- L'étude avec les usagers, les associations et les pouvoirs publics de projets d'aménagements, d'arrêtés municipaux, de campagnes de sensibilisation, destinés à permettre la pratique de la bicyclette en toute sécurité dans Metz et son agglomération.
- L'appui à toute démarche assurant la sécurité du cycliste.

### Partie 1

## Approche générale et axes principaux d'amélioration pour le futur

### Table des matières

L'extension des voies Mettis et son développement futur .....	3
Prévoir l'augmentation de la place du vélo et ses bénéfices pour la vie urbaine .....	4
<i>Priorisation, choix des variantes pour les infrastructures futures</i> .....	4
<i>Analyse coût/bénéfice des variantes des futurs projets transport ou urbanisme</i> .....	4
Connaissances de l'évolution des flux vélos pour le design d'aménagements futurs vertueux (efficacité, santé, air, climat) .....	5
<i>Connaissance de l'évolution des flux vélo</i> .....	5
<i>Design d'aménagements futurs transport/urbanisme vertueux</i> .....	5

## Résumé :

Principaux axes d'améliorations souhaités de l'association Metz à Vélo.

1. **Eviter de réaliser des aménagements** (place de stationnements dans les rues adjacentes) qui **rendront difficile la réalisation d'un maillage dense de pistes cyclables sécurisées** connectées les unes aux autres permettant un flux élevé de cyclistes y compris de vélos cargo dans le futur. Dans ce cadre, traiter les ruptures de continuité pour rendre les trajets à vélo sécurisés, rapides et pratiques.
2. Augmenter la largeur des voies cyclables à au moins **3 m voir 3,5 à 4 m** conformément aux recommandations du CEREMA
3. Réaliser une **signalisation adaptée** pour orienter les cyclistes. Ceux qui ne connaissent pas la configuration des lieux doivent être guidés par une signalisation performante. Elle est à penser à partir des gares, des écoles, des commerces, des lieux de stationnement, etc.
4. Réaliser une **analyse globale des possibilités de report modal** vers le transport en commun et le vélo sur le long terme et identifier les mesures d'accompagnement nécessaires notamment lors de la phase des travaux.
5. Amazon a prévu d'utiliser **des vélos cargo** pour le dernier km. Il convient de tenir compte de l'encombrement des pistes par des vélos cargo et de ne pas les ralentir inutilement par des obstacles (potelets, panneaux de signalisation, sauts de trottoir...)
6. Installer des **points de mesures** des flux, de l'intermodalité, de l'occupation des stationnements pour améliorer le design des aménagements futurs.
7. Au moment des travaux, **accompagner le passage de la voiture au vélo** par des mesures adaptées à chaque public. Il est important de répondre aux besoins de stationnement sécurisés des vélos.

## Introduction

Des membres de Metz à Vélo sont allés sur le terrain avec les cartes pour voir quelles étaient les améliorations possibles, que ce soit d'un point de vue de l'approche générale du projet que par thèmes telles que l'intermodalité, la cyclabilité. Dans cet avis, axé sur la pratique du vélo, il a été tenu compte du partage de l'espace public entre les différents modes.

Trois visites de terrain composées de femmes et d'hommes en nombre équivalent et des personnes d'âges et de profils très différents ont été réalisées. Ces visites ont mis en évidence des points qui méritent un meilleur traitement. L'avis de Metz à vélo se présente en 3 documents traitant :

- en **premier de l'approche générale,**
- en **second celle de propositions par thèmes**
- et en **troisième des propositions concrètes d'amélioration expliquées sur les plans** du projet du tracé du Mettis.



## L'extension des voies Mettis et son développement futur

La quasi-totalité des transports en commun de l'agglomération fonctionne de façon radiale et oblige à un passage par le centre-ville. D'où l'utilité d'interconnexions hors du centre. Des lignes de bus sont-elles prévues en interconnexion afin de desservir les zones commerciales et économiques adjacentes ? À l'avenir, les projets de transport devraient mieux prendre en compte cet aspect.

Lors du précédent mandat municipal, **le projet Mettis C qui devait desservir le quartier Bellecroix a été amputé de la liaison vers ce quartier** pour des raisons soi-disant "écologistes". Ceci, suite à des observations de quelques habitants résidant en maison individuelle. Ce sont ceux qui se sont majoritairement exprimés et ont eu gain de cause.

Or, il s'avère que ces habitants ne sont pas les seuls usagers potentiels du Mettis C. En effet, le quartier Bellecroix est composé à 95% de personnes logeant dans l'habitat social. Ce sont elles qui utilisent beaucoup les transports en commun, surtout quand ils sont efficaces et près de chez eux. L'exemple du Mettis actuel, qui a désenclavé des quartiers à habitat social, est édifiant à cet égard : les prévisions de fréquentation ont été plus rapidement atteintes que prévu. L'extension aurait permis de remplacer des milliers de trajets individuels en voiture avec tous les bénéficiaires qui vont avec. Il est à parier qu'il y aurait eu plus d'aide de l'Etat, vu que l'impact sur l'offre de transport en commun aurait concerné beaucoup plus de personnes.

Du fait que ce projet de Mettis C ait été amputé, il est moyennement favorable au report modal vers le transport en commun ou le vélo. Des milliers d'usagers potentiels du centre de Metz, Bellecroix, Corchade, ou d'autres communes de la métropole vont peu bénéficier de ce projet. Pour ces usagers, la rapidité de déplacement en voiture par rapport à d'autres modes alternatifs va maintenir l'auto-soliste à un haut niveau.

## Prévoir l'augmentation de la place du vélo et ses bénéfices pour la vie urbaine

### *Priorisation, choix des variantes pour les infrastructures futures*

Certains points de l'avis de Metz à Vélo lors des réunions publiques ont été pris en compte dans la solution proposée sur l'enquête publique :

- a) L'utilisation d'un tableau multicritère pour identifier la solution la plus favorable en particulier en mettant en avant l'efficacité du transport et l'incitation à recourir aux modes doux (mobilité active)
- b) Dans la variante proposée, il y a un trajet de Marly à Metz principalement en site propre vélo et il y a plus de place pour les cycles
- c) Le passage du pont Franiatte n'est plus un problème pour les piétons et cyclistes.

Il reste toutefois des points présentant des dangers plus ou moins importants dans la version proposée, notamment la largeur de la piste est insuffisante pour une circulation dans les deux sens. Dans une décennie quand le flux vélo aura beaucoup augmenté, il y aura des risques de collision entre cyclistes, surtout si les rétrécissements prévus sont maintenus.

### *Analyse coût/bénéfice des variantes des futurs projets transport ou urbanisme*

Pour illustrer ce raisonnement, les économistes de l'environnement cherchent à estimer le coût en termes de perte d'opportunités de développement d'autres activités. Ces activités dans le cas présent sont limitées par l'occupation d'espace urbain de centre-ville et par du stationnement voiture en surface. Ce coût est en fait élevé sur le long terme. L'espace occupé par une voiture stationnée est peu productif ni attractif. Deux bons exemples sont la place St Louis et la place de la République qui, libérées du stationnement de surface, sont devenues beaucoup plus vivantes.

Or, ce « **coût d'opportunité** », estimé par les économistes dans les analyses coût-bénéfices des variantes, est peu évoqué lors de l'arbitrage du choix de variantes d'infrastructure de transport dans l'Eurométropole de Metz. Pourtant, dans un autre secteur, le secteur de la gestion intégrée des ressources en eau, l'application de la Directive cadre sur l'eau requiert de réaliser de telles analyses coûts-bénéfices pour les mesures préconisées.

Prendre en compte tous les coûts et bénéfices, suivant des méthodes déjà testées notamment dans d'autres pays, donnerait un éclairage pour le choix des variantes. Finalement, l'utilisation de cette analyse conduirait à ce que plus d'espace, plus de budget,

plus **d'attention soient allouées aux infrastructures pour le vélo et pour la marche** en zone urbaine dense (espaces, pistes dédiées, stationnement sécurisé dans l'espace public et privé), au détriment du stationnement voiture en surface.

Pour illustrer ce propos, prenons l'exemple, des frais d'entretien de la voirie et du stationnement. Ils sont beaucoup plus chers pour la voiture que pour le vélo. De plus, les financements en **infrastructure vélo et services renforcent l'économie et les activités autour du vélo, apaise les zones denses, réduit les problèmes de santé et de pollution de l'air**. Ce sont des bénéfices non réellement comptabilisés et qui ne sont pas suffisamment pris en compte actuellement dans la comparaison de variantes.

## Connaissances de l'évolution des flux vélos pour le design d'aménagements futurs vertueux (efficacité, santé, air, climat)

### *Connaissance de l'évolution des flux vélo*

Les flux vélos et leur évolution dans l'espace urbain et périurbain de l'Eurométropole de Metz ne sont pas bien connus. Sur bien des itinéraires, qui pourraient être empruntés par beaucoup de cyclistes à l'avenir, les données manquent ou sont insuffisantes.

Lorsqu'un aménagement a été réalisé pour effacer une rupture de continuité ou lors de périodes particulières (exemple le Covid, journée sans voiture, etc.), l'évolution des flux peut s'avérer notable. La collecte des données sur l'évolution des flux permettrait de révéler l'importance du maillage de pistes cyclables sécurisées. L'installation en cours de compteurs vélos vont faciliter la connaissance des flux vélo et les analyses spatiales plus fines et robustes.

### *Design d'aménagements futurs transport/urbanisme vertueux*

**Pour le design des aménagements futurs il est recommandé de mieux intégrer tous les bénéfices à long terme** : santé, environnement, déplacement efficace d'où des espaces urbains libérés, etc.

A ce titre, la fédération des assureurs français a avancé, lors du congrès de la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) à Rennes en 2023, **le chiffre de 0,65 € par km de gain pour la collectivité du passage d'une personne de la voiture au vélo**.

Si l'augmentation du nombre de km parcourus à vélo par rapport à la voiture est considérable, ce type de méthode permet de montrer que des aménagements même coûteux sont rentabilisés grâce aux bénéfices santé, environnement, etc. D'où l'utilité de réaliser ce calcul en estimant l'augmentation de la part modale vélo pour calibrer les investissements. Des investissements plus importants (pour vraiment effacer des ruptures de continuité) qu'initialement envisagés par souci d'économie à court terme, peuvent s'avérer en réalité plus bénéfiques sur le long terme.

En effet, **les ruptures de continuité dans les itinéraires cyclables réduisent considérablement l'augmentation de la part modale du vélo**. C'est particulièrement le cas à Metz. Les services et les élus en sont conscients. Toutefois leur traitement, requiert une vision

d'ensemble de la vie urbaine et des décisions politiques courageuses. Car il s'agit de réduire des flux de voitures ainsi que l'espace en surface dédié au stationnement voiture au profit du transport en commun et des mobilités actives. L'espace libéré permettrait de développer d'autres activités plus favorables à une vie urbaine et culturelle apaisée et dynamique.

Les solutions existent : modification du plan de circulation pour les voitures, limitation du nombre de voies voiture, offre aux riverains de tarifs préférentiels dans les parkings existant, etc. Ces mesures sont déjà mises en œuvre dans des villes telles que Strasbourg, Grenoble, Bordeaux, Rennes ou Tours. Les villes deviennent ainsi plus attractives pour les jeunes qui ont des jeunes enfants et sont à même de choisir des modes de vie avec peu de recours à la voiture (ce qui limite alors l'espace à dédier au stationnement voiture de surface).

Dans le contexte de l'atteinte des objectifs des COP sur le climat, inévitablement, il faudra privilégier à l'avenir les transports les plus efficaces et les plus vertueux pour la santé, le climat et la sobriété énergétique. Il y a fort à parier que les aménagements réalisés donnant trop d'espace à la voiture au détriment d'autres modes plus vertueux devront être repris dans quelques années. Il faudra donner plus de place aux mobilités actives, car en fait le déplacement en voiture (auto-solisme) s'avèrera peu efficace et trop coûteux à cause des nuisances qu'il induit.

Contributeurs :

François BAUDRY, vice-président MAV, coordinateur de la rédaction

Hervé RIBON, Président MAV, coordinateur partie plan et améliorations ponctuelles proposées

Guy CAMBIANICA, contributeur

Stéphanie GRIES, contributrice

Ghislain SAUVAGE, contributeur

Marie DILIGENT, contributrice

Ikram BOUZIDI, contributrice

Sylvie FRANCOIS, contributrice

Denis KNOLL, contributeur

Et les personnes qui ont apportées leurs remarques et ressentis lors des visites sur le terrain et lors des réunions.