



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

Partie 2

Les améliorations proposées par thème et accompagnement lors des travaux

Table des matières

Augmenter la largeur des voies cyclables et bannir les rétrécissements	2
<i>Recommandations du CEREMA</i>	2
<i>Suppression des rétrécissements et pincements</i>	2
La signalisation, le marquage, les feux	2
L'intermodalité « vélos – Mettis/Bus– Train »	3
<i>Approche de l'intermodalité</i>	3
<i>Infrastructures incitatives pour l'intermodalité</i>	3
<i>Signalisation et information</i>	3
<i>Tarification harmonisée</i>	4
<i>Stationnement des vélos</i>	4
<i>Éducation et sensibilisation</i>	4
Insertion du flux vélos depuis ou vers les rues adjacentes vers la piste bidirectionnelle	4
<i>Accompagner le passage au vélo par un maillage de voies cyclables sécurisées</i>	4
<i>Abords des écoles, crèches, collèges ou lycées</i>	5
<i>Prévoir des aménagements pour la circulation à vélo sécurisée dans les rues adjacentes (voir document rues adjacentes)</i>	5
La politique d'accompagnement lors des travaux.....	6
<i>La circulation vélo pendant les travaux</i>	6
<i>Communication</i>	6
<i>Services vélo pour inciter à prendre le vélo</i>	7
Annexe I - Eléments mentionnés dans l'avis Metz à Vélo en janvier 2022	8

Augmenter la largeur des voies cyclables et bannir les rétrécissements

Recommandations du CEREMA

La norme CEREMA des voies bidirectionnelles en zone urbaine dense (ce qui est le cas de la zone d'étude) est une largeur de 3 à 3,5 m, voire 4 m pour des flux de plus de 3 000 vélos jour. Ceci afin de faciliter l'insertion des cyclistes sur ces voies.

La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle **projetée est déjà inférieure aux normes recommandées du CEREMA**, pourquoi ? Dans bien des villes, une fois les aménagements sécurisés, les municipalités ont été surprises de l'affluence et ont réalisé que les pistes avaient été sous dimensionnées.

Suppression des rétrécissements et pincements

Dans ces conditions, comment comprendre, que des rétrécissements de la piste cyclable soient prévus sur une voie de largeur déjà insuffisante ? **Ces rétrécissements vont jusque 1,4 m, ce qui est très étroit pour une piste bidirectionnelle.** Il est bien connu qu'en matière de flux tout goulot d'étranglement crée un ralentissement et des rabattements qui augmentent la probabilité d'accidents.

Aux abords des écoles, prévoir un rétrécissement part sans doute d'une bonne intention, vraisemblablement l'idée est de ralentir les cyclistes au moment de l'arrivée et la sortie des élèves. Or, il y a déjà une personne qui assure la sécurité des enfants et parents à l'entrée et sortie des écoles, elle peut réguler la circulation. Il est par conséquent inutile de mettre un obstacle permanent pour rétrécir la voie vélo.

A titre d'exemple, aux abords de l'école Sainte Thérèse, il est ainsi **proposé de supprimer le terre-plein entraînant un rétrécissement** de la piste cyclable et prévoir une signalisation au sol avertissant la traversée de piétons et d'écoliers

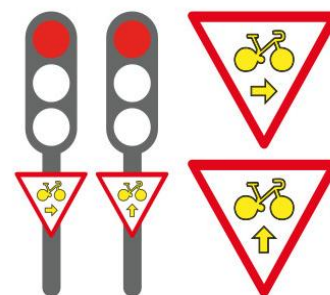
La signalisation, le marquage, les feux

Les propositions sont les suivantes :

- a) Assurer **un contraste visuel entre la piste cyclable et le trottoir et sur toute la longueur** (pas seulement au niveau des carrefours).
- b) Réaliser un marquage cyclable (pictogramme vélo, et peinture verte le cas échéant) de **manière systématique le long des passages piétons**, là où les cyclistes peuvent circuler pour rejoindre/sortir de la bidirectionnelle,
- c) Lorsque les cyclistes ne sont pas prioritaires, ajouter le Panonceau M12 et/ou des feux avec bouton d'appel pour les piétons/cyclistes aux croisements de rue adjacentes (avec un temps d'attente réduit si on appuie sur le bouton).

- d) Matérialiser des “cédez le passage” lorsqu'une route croise la piste cyclable avec vélos prioritaires.
- e) Réaliser des sas vélo systématiques (même lorsqu'il y a une piste cyclable non loin car ils sont indispensables pour tourner à gauche)
- f) Matérialiser le marquage vélos sur la chaussée et panneaux C24a et Panonceau M9v2 **dans les rues à double-sens cyclables**. Panneau à l'entrée de la rue en sens unique signalant la possibilité de croiser des cyclistes à double sens.
- g) Ajouter des panneaux “**attention école**” par exemple sur la voie cyclable

Collectif Cycliste 37
Le « Cédez le passage cycliste au feu rouge »



Cette signalisation installée sur les feux tricolores autorise le cycliste à franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder la priorité aux autres usagers, y compris les piétons.

Cette autorisation n'est valable que pour la direction indiquée par une flèche sur le panneau.

Attention ! Amis cyclistes ! Vous n'êtes jamais prioritaires sur les autres usagers (piétons et véhicules motorisés).



Panneau prévenant les véhicules débouchant sur une rue à double sens cyclable de la présence possible de vélos dans le sens opposé à celui que peuvent emprunter les véhicules motorisés. [Panneau C24c]



Matérialisation de vélos sur la chaussée dans le cas d'itinéraires cyclables (prévoir signalisation adaptée)

L'intermodalité « vélos – Mettis/Bus– Train »

Approche de l'intermodalité

Favoriser l'intermodalité entre le vélo, le train, le bus et le covoiturage nécessite une approche globale.

Infrastructures incitatives pour l'intermodalité

- a) Mettre en place des stations de covoiturage, du stationnement vélo sécurisé et des vélos en libre-service pour les derniers kilomètres à proximité des gares et des arrêts de bus pour faciliter le transfert entre les modes de transport (Amazon est à 2 km du terminus du Mettis, avec des vélos en libre-service les employés d'Amazon pourront choisir entre le vélo ou une correspondance de bus lorsqu'elles existent).
- b) Aménager des installations conviviales pour les cyclistes dans les gares SNCF, routières et certains arrêts de bus, comme des parcs à vélos surveillés, des stations d'outillage, des fontaines à eau, des casiers.

Signalisation et information

- a) Installer une signalisation claire et compréhensible indiquant les itinéraires cyclables, les stations de covoiturage, et les arrêts de bus et de train.
- b) Fournir des informations en temps réel sur les horaires de bus et de train, ainsi que sur les disponibilités de covoiturage, via des applications mobiles, des panneaux d'affichage et des annonces sonores.

- c) Installer des panneaux d'information sur les itinéraires cyclables et marchables reliant les arrêts de bus aux gares et autres endroits très fréquentés comme le FC Metz avec les indications en minutes (et l'indication sur la ligne de Mettis par exemple Bon Secours - FC Metz. Par exemple De l'arrêt place Mazelle un signe "Gare routière 5 minutes à pied, 2 minutes à vélo" "Cathédrale 15 minutes à pied, 7 minutes à vélo".

Tarifification harmonisée

- a) Adopter des systèmes de tarification intégrée qui couvrent les différents modes de transport.
- b) Proposer des réductions tarifaires ou des abonnements combinés pour encourager l'utilisation coordonnée du vélo, du bus et du train.

Stationnement des vélos

Mettre en place des installations de stationnement sécurisées pour les vélos aux gares et stations de bus, y compris des casiers (consignes) pour y mettre les casques et vêtements de vélo encombrants.

Éducation et sensibilisation

- a) Organiser des ateliers de sensibilisation pour les usagers sur l'utilisation combinée des vélos, des bus et des trains. Pour "Car Free Day", la journée Mondiale sans voiture, organiser un genre de triathlon des transports durable (au choix : marche à pied - vélo - Mettis - covoiturage),
- b) Collaborer avec des écoles, des entreprises et des organisations locales pour promouvoir ces modes de transport auprès de la communauté et aussi avec les entreprises de logistique avec la livraison en vélo cargo pour le(s) dernier(s) kilomètre(s) en particulier vers Amazon... et les activités proches.

(A Nancy, il est permis de prendre son vélo dans certains bus en dehors des heures de pointes).

Insertion du flux vélos depuis ou vers les rues adjacentes vers la piste bidirectionnelle

Accompagner le passage au vélo par un maillage de voies cyclables sécurisées

Vu le choix proposé de piste bidirectionnelle, il est indispensable de réaliser ou de prévoir les aménagements nécessaires à la bonne insertion des cyclistes en toute sécurité dans les rues adjacentes ou des rues adjacentes vers la voie cyclable le long du tracé du Mettis. Il convient, **en particulier, d'éviter les aménagements qui ne faciliteront pas la mise en place d'un maillage entre pistes cyclables et les liaisons entre les grands axes cyclables.**

Il s'agit d'inciter les personnes à prendre le vélo et le meilleur argument est le gain de temps et le côté pratique des itinéraires habituels réalisés à vélo (en particulier pour les vélos électriques qui peuvent remplacer une voiture pour aller conduire plusieurs enfants à l'école au-dessus de la roue arrière).

Abords des écoles, crèches, collèges ou lycées

Avec le développement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles, il est indispensable de profiter de l'opportunité du Mettis C pour faire des aménagements favorisant l'arrivée/sortie d'écoles à vélo en toute sécurité.

Lycée Louis Vincent : prévoir une chaussée/trottoir de largeur suffisante pour permettre aux lycéens d'accéder (suppression des stationnements en épis devant le lycée). Un parking vélo existe-t-il à l'intérieur de l'établissement ? Si ce n'est pas le cas, il est nécessaire de prévoir des stationnements vélo supplémentaires.

Ensemble Jean XXIII : Rue Monseigneur Heintz

- créer une vraie piste cyclable, la piste actuelle est à réaménager.
- mettre les arrêts minute voiture plus loin pour éviter la tentation pour les voitures de vouloir se garer toujours plus près et créer des encombrements
- Mettre un passage piéton au niveau de l'entrée (à noter qu'il est interdit de mettre du stationnement voiture à moins de 5 m d'un passage piéton et que le CEREMA recommande même 10 m)

Prévoir des aménagements pour la circulation à vélo sécurisée dans les rues adjacentes (voir document rues adjacentes)

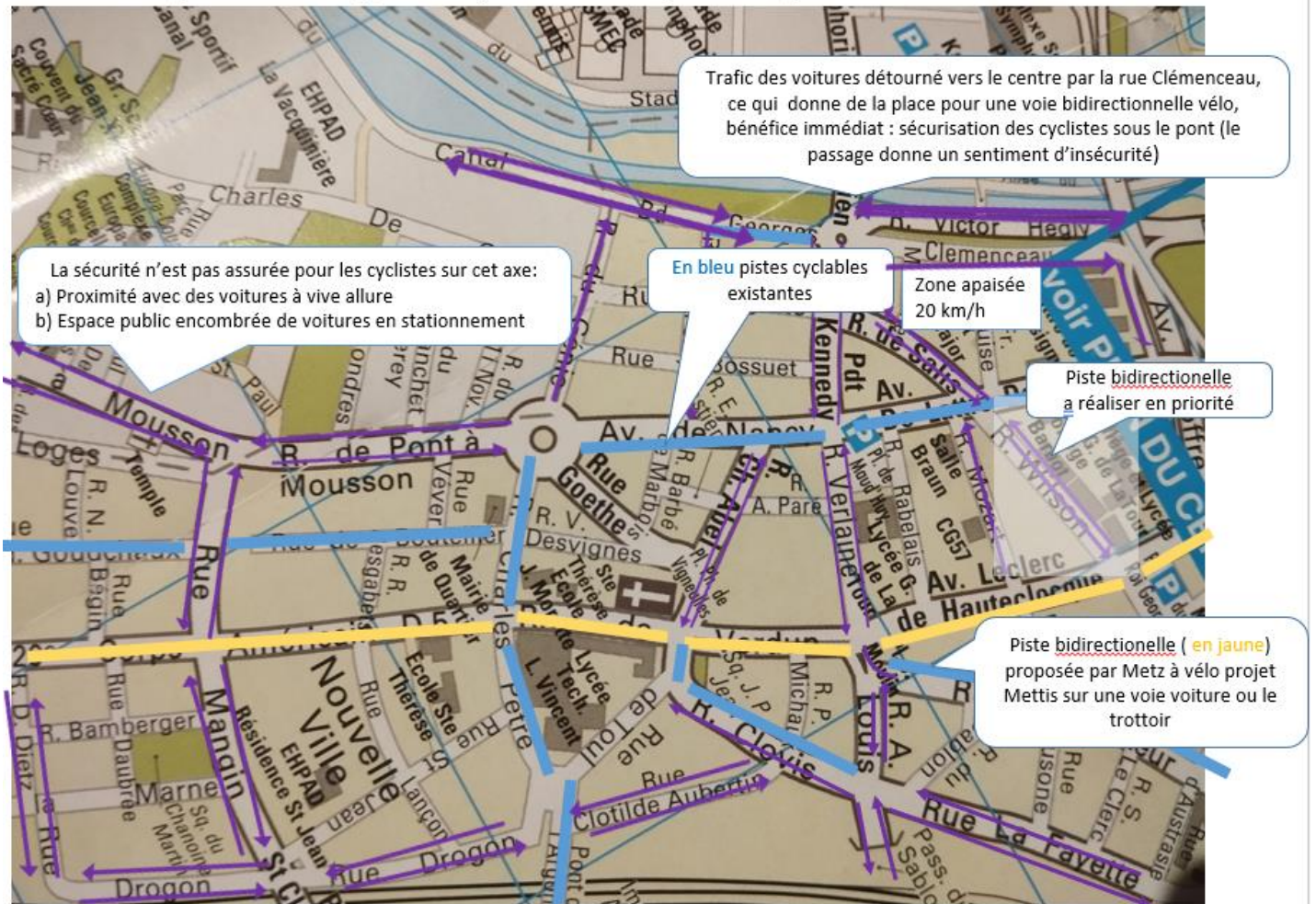
Exemple d'itinéraire cyclable dans une rue adjacente : rue Verlaine, pour une insertion/sortie sur la piste de la rue de Verdun, aménager sur la voie de gauche dans la continuité de la sortie du parking Maud'hui une bande cyclable bidirectionnelle la délimitant du trafic voiture par une surélévation. Il est en effet important que les cyclistes se sentent en sécurité et ne craignent pas que les véhicules empiètent sur la bande cyclable.

Cet aménagement est d'autant plus facile à réaliser que la voie de gauche a déjà un trafic limité par la sortie de parking Maud'hui à l'amont de la rue. La signalisation et l'attention des conducteurs sortant du parking devront être bien pensées.



Tout au long du tracé du Mettis, de l'espace doit être réservé dans les rues adjacentes. Il s'agit de réaliser peu à peu des pistes cyclables qui lient les grands axes cyclables tels que l'axe le long du Mettis, celui le long de l'avenue de Nancy qui sera à prolonger dans la rue de Pont à Mousson, la voie cyclable en développement sur l'ancienne voie ferrée etc.

Développement du maillage de pistes cyclables sécurisées (en violet) pour encourager l'adoption du vélo pour les petites distances



La politique d'accompagnement lors des travaux

La circulation vélo pendant les travaux

Des travaux d'importance vont être engagés. Il est nécessaire **durant la phase travaux de prévoir pour les cyclistes et piétons une signalisation adaptée, des propositions d'alternatives/déviations**, et le cas échéant des aménagements temporaires (plans inclinés, etc).

Communication

La circulation automobile sera très fortement impactée durant les travaux (et aussi par la suite) pendant cette phase, **il sera nécessaire de communiquer pour encourager les habitants à essayer le vélo** (via les divers canaux : journal de la métropole, Facebook etc) et sur le terrain avec des panneaux du genre : "**Pendant les travaux, pensez au vélo**". L'itinéraire concerné est parfaitement plat et donc bien adapté a des cyclistes non expérimentés.

Services vélo pour inciter à prendre le vélo

Prévoir **la mise à disposition de vélos de location gratuitement** à tous les habitants impactés pendant la durée des travaux.

Annexe I - Eléments mentionnés dans l'avis Metz à Vélo en janvier 2022

Metz à Vélo (MAV) avait remis un avis sur la variante du projet qui avait été présentée lors de la concertation en janvier 2022. Dans cette variante, la circulation automobile restée en double sens sur l'ensemble de l'axe.

MAV avait pointé plusieurs points :

- a) Le passage du pont Franiatte très dangereux pour les cyclistes ou peu pratique s'il fallait passer en vélo avec les piétons,
- b) La place prise par la voiture dans l'espace public dans la variante exposée de l'avis de MAV n'allait pas favoriser la libération de l'espace public. En effet, le déplacement de plus de personnes en moins d'espace se réalise avec des transports en commun, des vélos ou autres cycles et la marche et non en voiture.
- c) MAV a proposé que le bus à haut niveau de service circule sur une voie propre au moins pour un sens, si possible dans les deux sens et de favoriser par tous les moyens pour les personnes qui réalisent des petits trajets en voiture le passage au vélo ou l'usage du Mettis. Le nombre de place de stationnement en sera réduit d'autant. Des trajets en voiture pour les riverains, les livreurs etc., dans les rues adjacentes seraient dans ce cas à étudier.
- d) La largeur des pistes cyclables proposée doit correspondre aux normes recommandées par le CEREMA et l'aménagement doit rendre possible l'augmentation de la fréquentation par des vélos et cycles à différentes vitesses, dans la variante exposée en 2021 et début 2022, ce n'était pas le cas.
- e) Le traitement de points dangereux, tels que les rond points et les stations de bus, les croisements, la priorité aux feux rouges, par une solution qui a fait ses preuves, au Pays bas, est recommandé.
- f) L'intermodalité et les aménagements doivent donner la possibilité de laisser sa voiture ou son vélo pour prendre le Mettis en étant sûr de le retrouver en revenant dans des espaces sécurisés et facile d'accès.
- g) La nécessité d'anticiper en tenant compte des engagements internationaux et des politiques publiques renforcées à l'avenir en faveur de bénéfices pour l'ensemble de la collectivité, atténuation et adaptation au changement climatique et la biodiversité, la réduction de la pollution, amélioration de l'efficacité énergétique, de l'amélioration de la santé par l'exercice physique modéré.
- h) Il convient d'avoir une approche qui ouvre des opportunités d'améliorer la vie urbaine autour de ce nouvel aménagement et non penser de ne traiter que l'aspect transport, stationnement et arbres (enfants qui vont à l'école à vélo, développement de la vie de quartiers apaisés, utilisation de la place publique libérée par les voitures pour d'autres activités, etc.)
- i) La continuité, le maillage entre les voies cyclables, la signalisation pour renforcer la décision de choisir les déplacements courtes distances de moins de 3 kms en ville à vélo au lieu d'en voiture.