En partenariat avec

WWF

FUB
le vélo au quotidien

Metz à vélo

RÉSEAUX EXPRESS VÉLO : METZ
ANALYSE DE POTENTIEL

GRAOUREV : Le Réseau Express Vélo qui pourrait transformer le quotidien des habitants et habitantes de la métropole de Metz



Avec l'appui technique de mobam

WWF France

Le WWF est l'une des toutes premières organisations indépendantes de protection de l'environnement dans le monde. Avec un réseau actif dans plus de 100 pays et fort du soutien de près de 5 millions de membres, le WWF œuvre pour mettre un frein à la dégradation de l'environnement naturel de la planète et construire un avenir où les humains vivent en harmonie avec la nature, en conservant la diversité biologique mondiale, en assurant une utilisation soutenable des ressources naturelles renouvelables, et en faisant la promotion de la réduction de la pollution et du gaspillage.

Ensemble, nous sommes la solution.

FUB

Créée en 1980, la Fédération des Usagères et usagers de la Bicyclette (FUB) agit pour permettre aux Françaises et aux Français de choisir le vélo. Association d'intérêt général, la FUB organise son action autour de trois axes prioritaires : l'animation d'un réseau de plus de 500 associations locales, la représentation du vélo dans le débat public et l'accompagnement des acteurs locaux dans le développement du système vélo.

METZ A VELO

Metz à Vélo, créée en 1994, encourage l'usage quotidien du vélo dans la métropole messine. Forte de plus de 500 adhérents, de 3 salariés et de nombreux bénévoles, l'association mène des actions variées grâce au soutien de partenaires publics et privés. Elle gère un atelier d'autoréparation, dispense le programme Savoir Rouler à Vélo dans les écoles et organise de nombreuses animations. Ses activités s'inscrivent dans une démarche de mobilité durable, de solidarité et d'inclusion.

MOBAM

Activité indépendante de conseil, Mobam participe au développement de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Sa spécialité réside dans l'analyse de données territoriales au service d'une compréhension fine des enjeux de mobilité durable, ainsi que dans la qualité des représentations cartographiques comme support de l'information. Mobam développe notamment l'outil en ligne : Diagnostic Mobilité :

MOBAM est le prestataire du présent rapport, réalisant l'ensemble des analyses et cartographies.

WWF

FUB
le vélo au quotidien

Metz à vélo

mobam

ANALYSE DE POTENTIEL

GRAOUREV : LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO QUI POURRAIT TRANSFORMER LE QUOTIDIEN DES HABITANTS ET HABITANTES DE LA MÉTROPOLE DE METZ

INTRODUCTION

MESSAGES CLÉS

1. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET DU PROJET DE RÉSEAU EXPRESS VÉLO

1.1 Un constat : le vélo progresse, les infrastructures ne suivent pas encore

Développer le vélo pour tous : entre succès de la pratique et besoins d'aménagements 8
L'Euro-Métropole de Metz, une collectivité déjà engagée 9
Il est désormais nécessaire de concevoir un réseau continu, lisible et sécurisé à l'échelle de l'ensemble du territoire. 9

1.2 Une solution concrète : le GRAOUREV

Permettre à la population de la métropole de se déplacer à vélo facilement, rapidement et en sécurité 10
La construction du GRAOUREV : un axe majeur du plaidoyer de Metz à Vélo 10
Le GRAOUREV : un investissement stratégique pour l'avenir de la métropole messine 11

2. POTENTIEL DU RÉSEAU EXPRESS VÉLO

2.1 Analyse de desserte assurée par le projet

Desserte de la population 14
Desserte des publics vulnérables 16
Desserte des emplois 16
Desserte des équipements 18

2.2 Potentiel de report modal et ses bénéfices

Potentiel de report modal 20
Bénéfices écologiques 20
Bénéfices économiques et sociaux 20

2.3 Potentiel de désenclavement, d'intermodalité et de complémentarité avec les transports en commun

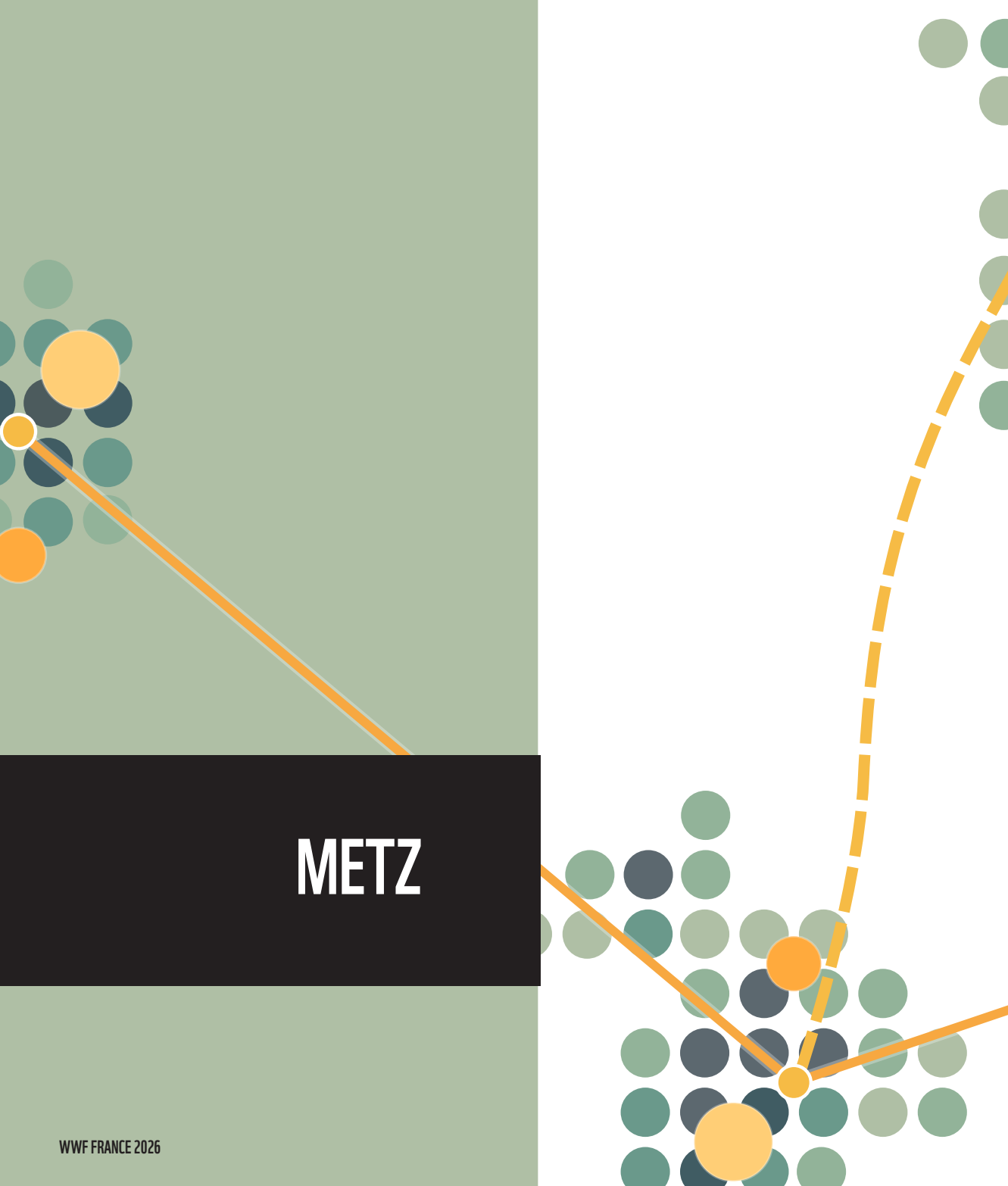
Évolution de l'offre de mobilité 22
Desserte des gares 24
Desserte des vélos en libre-service 24

Direction de la publication : Jean-Baptiste CROHAS (WWF France)

Conception technique et rédaction : Jean BURKARD, Mathilde CALVEZ, Jean-Baptiste CROHAS (WWF France), Landry GUILLAUD, Axel LAMBERT, Anne-Sybille RIGUIDEL (FUB), Maël BORDAS (MOBAM), François BAUDRY, Véronique DOUSSOT, Stéphanie GRIES, Hervé RIBON, Eric TSCHUDY (METZ A VELO).

Merci aux équipes du WWF France pour leurs contributions.

Conception graphique : Ivan PHARABOD (PHILABS).



METZ

WWF FRANCE 2026

INTRODUCTION

Les **Réseaux Express Vélo (REV)** ont le potentiel de transformer les mobilités du quotidien. Déjà éprouvés dans plusieurs métropoles européennes, ces réseaux de pistes cyclables à haut niveau de service permettent de relier les principaux pôles d'une agglomération, de banlieue à banlieue comme de banlieue à la commune-centre. À l'image d'un réseau de transports collectifs, ils reposent sur des itinéraires directs, continus et clairement identifiés.

Mais un Réseau Express Vélo ne se résume pas à une succession de pistes cyclables. Pour constituer une véritable alternative à la voiture, il doit répondre à des standards de qualité exigeants : séparation avec le trafic motorisé, sécurisation des intersections, largeur adaptée, confort de circulation et continuité des aménagements. Ces conditions sont essentielles pour permettre à chacune et chacun de se déplacer à vélo en toute sécurité, au-delà des seuls cyclistes expérimentés.

En février 2026, le **WWF France et la Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB)**, avec le soutien de l'ADEME, ont publié une première étude nationale consacrée au potentiel des Réseaux Express Vélo dans les 30 premières agglomérations françaises. Ses résultats ont révélé des bénéfices considérables : une fois déployés, ces réseaux pourraient offrir une nouvelle solution de mobilité à **15 millions d'habitants**, desservir **81 % des emplois** et permettre de remplacer jusqu'à **un million de déplacements automobiles quotidiens** entre le domicile et le travail. À la clé : **450 000 tonnes de CO_2 évitées chaque année**, près de **1 000 euros d'économies annuelles par automobiliste concerné** et d'importants bénéfices sanitaires.

Pourtant, la France accuse un retard préoccupant. Parmi les 30 premières agglomérations, une sur deux ne disposait toujours pas de projet de Réseau Express Vélo identifié, tandis que les réseaux engagés n'étaient réalisés qu'à hauteur de 32 % en moyenne. L'enjeu n'est donc plus seulement de démontrer leur potentiel, mais d'accélérer leur concrétisation.

Pour passer de la démonstration nationale à l'action locale, le WWF et la FUB ont d'abord expérimenté leur méthodologie à **Limoges**, en analysant le projet de REV porté par l'association locale Véli-vélo. Cette première déclinaison territoriale, publié fin février 2026, trois semaines après le rapport national, a confirmé qu'un projet associatif ambitieux pouvait offrir une réponse crédible aux besoins de mobilité de dizaines de milliers d'habitants.

Dans le prolongement de cette expérience, le WWF et la FUB soutiennent aujourd'hui cinq nouveaux projets de Réseaux Express Vélo portés par des associations locales. Ces projets concernent de grandes agglomérations – **Aix-Marseille, Bayonne, Le Havre, Metz et Saint-Etienne** - où ces réseaux sont encore inexistants, non engagés ou au point mort. Dans le contexte ouvert par les élections municipales et intercommunales de 2026, l'objectif est d'impulser de nouvelles dynamiques territoriales, en apportant aux associations et aux collectivités des données concrètes pour éclairer les décisions et accélérer le passage à l'action.

Le présent rapport s'organise en **deux chapitres**. Le premier présente les enjeux de mobilité sur le territoire en question, la pratique locale des modes actifs et le projet de Réseau Express Vélo porté par l'association. Le second analyse son potentiel : desserte des habitants, des emplois et des services, report modal depuis la voiture, bénéfices climatiques, économiques et sanitaires, ainsi que complémentarité avec les transports collectifs.

Après avoir démontré le potentiel des Réseaux Express Vélo à l'échelle nationale, il est temps de transformer l'essai dans les territoires.

MESSAGES CLÉS

Les **Réseaux Express Vélo,** modèle éprouvé dans plusieurs **métropoles européennes** mais encore émergents en France, sont des réseaux de pistes cyclables **larges**, sécurisées et confortables, conçus pour **relier les principaux pôles** d'une agglomération. L'objet du présent rapport est d'analyser **son potentiel pour la métropole de Metz.**

Mettre en place un Réseau Express Vélo à Metz offrirait à 170 000 de ses habitants et habitantes une nouvelle solution de mobilité au quotidien.

Son déploiement permettrait à la métropole de couvrir **74% de sa population (170 000 personnes).** Toutes ces personnes se retrouveraient du même coup connectées à **80% des lieux de travail** et à **78% des équipements de la vie quotidienne**. A titre d'exemple, sur les 1 100 équipements de la vie courante ainsi desservis par le Réseau Express Vélo, cela inclurait 250 établissements scolaires (de la maternelle au supérieur), 130 établissements de santé (des hôpitaux aux pharmacies, jusqu'aux laboratoires d'analyse médicale) et 50 grandes surfaces commerciales.

Une offre de mobilité complémentaire aux transports collectifs qui désenclaverait 26 000 habitants à Metz.

Aujourd'hui, **56 000 habitants** de la métropole **n'ont pas accès à des transports en commun** performants[1]. Si le territoire mettait en place un Réseau Express Vélo, **près de la moitié (46%) de ces habitants** auraient demain une alternative à la voiture, soit **26 000 habitants désenclavés**. En parallèle, son déploiement offrirait une alternative à **17 000 ménages précaires vivant sous le seuil de pauvreté**, particulièrement bien couverts par ce nouveau réseau (84% de desserte).

Le Réseau Express Vélo permettrait de faire économiser 1 040 euros de frais de voiture chaque année à près de 11 000 conducteurs, et d'éviter au total 5 200 tonnes de CO_2 par an.

Offrant aux automobilistes la possibilité de changer de moyen de transport, le Réseau Express Vélo a le potentiel d'éviter plus d'un **cinquième des voitures** (21%), soit **11 000 véhicules environ**, qui circulent quotidiennement dans ces territoires entre le domicile et le lieu de travail de leurs propriétaires. Cela permettrait de réduire de **14% les émissions de GES** des flux domicile-travail (**5 200 tCO_2** par an) et de faire économiser par conducteur près **1 040 euros de carburant et autres frais** de voiture chaque année (**12 millions d'euros** par an à l'échelle du territoire).

Outre ces bénéfices directs, la hausse induite du nombre de personnes faisant du vélo permettrait aussi d'économiser à terme **36 millions d'euros de coûts sociaux de santé** chaque année, grâce à l'amélioration de leur condition physique (recul des maladies chroniques telles que le diabète, le cancer et les pathologies cardiovasculaires).

Or la métropole de Metz n'a toujours pas de Réseau Express Vélo.

Même si la métropole de Metz a inscrit la volonté de réaliser un Réseau Expresse Vélo dans son projet de Schéma Directeur Cyclable présenté en octobre 2026, ce qui est un premier pas, elle n'a toujours de projet concret et ambitieux. Pourtant, la métropole voisine de Strasbourg a déjà son projet de Réseau Express Vélo, ainsi qu'une quinzaine d'autres grandes agglomérations en France. De plus, le **coût est modeste** au regard des enjeux : 80 millions d'euros - dont 30 déjà dépensés en prenant en compte l'existant - d'investissement environ pour le Réseau Express Vélo (110 km), soit **9% du budget d'une rocade urbaine** moyenne (30 km).

Face à l'urgence sociale et écologique, les Réseaux Express Vélo offrent une solution concrète et soutenable pour restaurer l'accès aux emplois et aux services pour une majorité de Français. Le WWF, la FUB et l'association Metz à Vélo appellent donc l'Euro-Métropole de Metz à passer à l'action sans tarder.

Il est temps de transformer l'essai : chaque kilomètre de Réseau Express Vélo construit est un pas vers plus de justice territoriale et de résilience face à la crise énergétique.

1 Seuls les arrêts de transports en commun, considérés par le WWF et la FUB comme significatifs, ont été retenus. Ils sont définis par un niveau de service minimum : une fréquence de passage inférieure à 20 minutes et une amplitude horaire couvrant la plage 8h-21h.

Un Réseaux Express Vélo
est un réseau…

= …de pistes larges, continues et 100% sécurisées…

+ …articulées en corridors, de banlieues à centre…

+ …et en rocades, de banlieues à banlieues…

→ …adopté avec succès dans plusieurs villes européennes

Mettre en place un Réseau Express Vélo dans la métropole de Metz



permettrait

De couvrir
74%
de la population
de ce territoire
Soit **170 000**
personnes desservies

De réduire de
46%
le nombre d'habitants sans alternative à la voiture
Soit **26 000**
personnes désenclavées

De diminuer de
21%
le trafic automobile pour aller au travail
Soit **11 000**
voitures en moins

5 200 tCO_2/an
évitées

Avec à la clé des économies pour le Climat et le conducteur

1 040 €/an
de frais de voiture en moins

Soit 12 millions € par an d'économies au total

De plus
le coût est modeste
au regard des enjeux

40 km de Réseau Express Vélo

= 1 km d'autoroute urbaine

pourtant

La métropole de Metz
n'a toujours pas
de projet de Réseau Express Vélo

Alors que la métropole voisine de
Strasbourg a déjà lancé
son projet

Le WWF, la FUB et l'association Metz à Vélo appellent donc l'Euro-Métropole de Metz à PASSER À L'ACTION

1

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET DU PROJET DE RÉSEAU EXPRESS VÉLO

1.1

UN CONSTAT : LE VÉLO PROGRESSE, LES INFRASTRUCTURES NE SUIVENT PAS ENCORE

Développer le vélo pour tous : entre succès de la pratique et besoins d'aménagements

Le vélo occupe une place de plus en plus importante dans les déplacements quotidiens au sein de l'Euro-Métropole de Metz. Cette évolution est notamment portée par le succès du service de vélos en libre-service Graoulib, lancé en 2026. Avec 55 stations réparties dans sept communes et 385 vélos disponibles, ce dispositif séduit particulièrement les jeunes et poursuit son expansion. L'essor des vélos à assistance électrique, des vélos cargos et des longtails contribue également à rendre la pratique accessible à un public toujours plus diversifié.

Cette dynamique se traduit par une forte augmentation de la fréquentation cyclable. En 2025, les 26 compteurs installés sur le territoire ont enregistré 2,5 millions de passages, soit une hausse de 20 % en un an. Certains axes atteignent désormais une moyenne de 1 000 passages quotidiens (avec des pics proches de 1 500)[2].

L'Euro-Métropole agit aussi en faveur de l'apprentissage du vélo grâce au dispositif Savoir Rouler à Vélo. En 2025, plus d'un enfant sur deux d'une même classe d'âge avait bénéficié de cette formation, un niveau bien supérieur à la moyenne nationale. Cette politique vise à favoriser l'autonomie des jeunes avant leur entrée au collège.

Malgré la progression de la pratique du vélo, le réseau cyclable reste incomplet et marqué par de nombreuses discontinuités. L'espace public demeure principalement conçu pour les véhicules motorisés.

VLS Graoulib à Metz



(JL ToutMetz.com)

Savoir Rouler à Vélo (SRAV)



(Metz à Vélo)

2 Euro-Métropole de Metz, 2026, https://eurometropolemetz.eco-counter.com/

Les habitants attendent donc des aménagements plus continus, sécurisés et confortables, **la sécurité constituant le principal frein au développement du vélo**[3].

L'un des symptômes les plus révélateurs est la faible utilisation du vélo par les collégiens et lycéens pourtant formés au Savoir Rouler à Vélo.

L'Euro-Métropole de Metz, une collectivité déjà engagée

Depuis plusieurs années, l'Euro-Métropole de Metz développe sa politique cyclable. Le Schéma Directeur Cyclable adopté en 2017, actualisé en 2020 et actuellement en révision, a permis la réalisation de nombreux aménagements.

D'autres projets sont déjà engagés, notamment les aménagements le long du Mettis C ou encore la passerelle Wadrineau.

L'offre de services s'est également renforcée avec les locations courte et longue durée proposées par Le Met (800 vélos, dont 600 électriques en 2026) et le déploiement du réseau GRAOULIB.

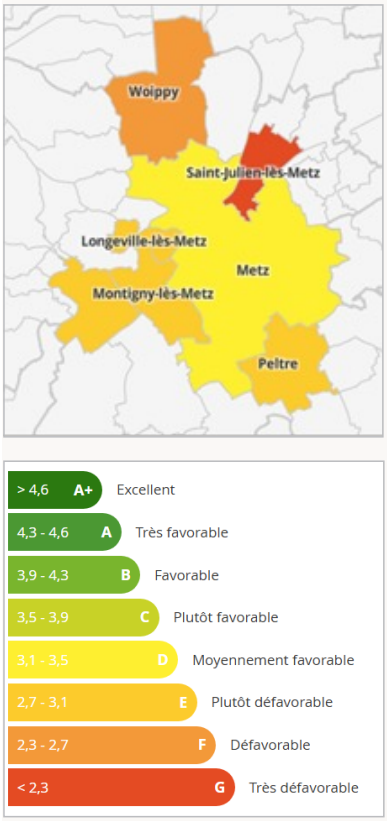
Ces efforts produisent des résultats. Le Baromètre vélo 2025[2] montre une amélioration du climat cyclable sur le territoire, avec une progression particulièrement marquée à Metz (passage de plutôt défavorable à moyennement favorable). Toutefois, les résultats demeurent contrastés selon les communes et restent globalement insuffisants pour permettre une pratique sereine à tous les âges (hors Metz, climat très défavorable à plutôt défavorable).

Il est désormais nécessaire de concevoir un réseau continu, lisible et sécurisé à l'échelle de l'ensemble du territoire.

C'est l'ambition du GRAOUREV : un réseau express vélo (REV) permettant de relier efficacement les principaux pôles de vie, d'emploi, de commerce, d'études et de loisirs. Ce réseau doit offrir aux habitants des itinéraires directs, confortables et attractifs, capables de constituer une alternative crédible à la voiture pour les déplacements du quotidien. En garantissant la continuité des parcours, en supprimant les discontinuités, le GRAOUREV doit devenir l'ossature du développement cyclable métropolitain et accompagner durablement la transition des mobilités.

Comme le Mettis a transformé les déplacements en transport collectif, un réseau vélo à haut niveau de service doit désormais devenir la colonne vertébrale des mobilités cyclables de la métropole.

Le climat vélo en 2025 dans les 7 communes classées de l'Euro-Métropole de Metz en 2025



(FUB, Baromètre 2025)

3 D'après le sondage de plus 1 300 cyclistes sur la métropole de Metz, réalisé dans le cadre du baromètre de la FUB, 2025, https://www.barometre-velo.fr/2025/

1.2

UNE SOLUTION CONCRÈTE : LE GRAOUREV

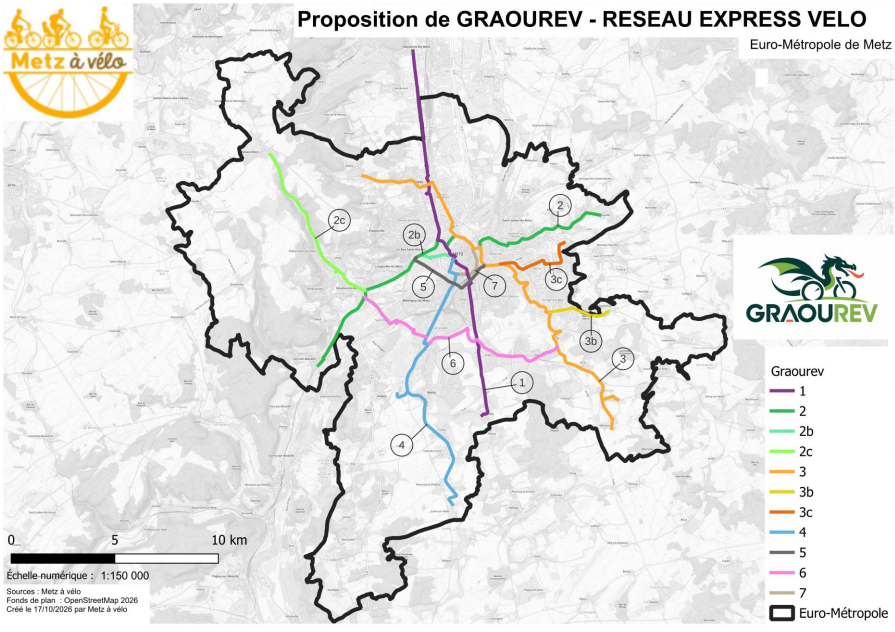
Permettre à la population de la métropole de se déplacer à vélo facilement, rapidement et en sécurité

Le GRAOUREV prévoit un réseau cyclable structurant d'environ 110 km (dont 50 km à créer). Son coût est estimé à 50 millions d'euros, en prenant en compte les infrastructures déjà existantes, en cohérence avec les réalisations observées dans d'autres territoires. Pensé comme un projet de long terme, il serait déployé progressivement sur une quinzaine d'années et représenterait un investissement d'environ 15 € par habitant et par an.

La construction du GRAOUREV : un axe majeur du plaidoyer de Metz à Vélo

Fruit d'une concertation avec les usagers, un premier schéma a été élaboré et diffusé lors des élections municipales 2026. Pour approfondir cette démarche, Metz à Vélo a réalisé un important travail d'analyse combinant observations de terrain, évaluation selon les critères du Cycloscore d'Altis Play[4], cartographie et réunions de travail. Cette méthode a permis de construire des propositions fondées sur des données objectives et l'expérience des usagers.

4 https://altisplay.fr/cyclo-score/



Le GRAOUREV : un investissement stratégique pour l'avenir de la métropole messine

Le GRAOUREV constitue un projet structurant destiné à transformer durablement les déplacements au sein de l'Euro-Métropole de Metz.

Le GRAOUREV devra s'intégrer dans la dynamique du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg. Une des actions fortes de ce projet est la création de 645 kilomètres de réseau express vélo pour rejoindre facilement les pôles de transports en commun[5].

Le GRAOUREV permettra de relier efficacement les établissements scolaires et les gares, les principaux quartiers résidentiels, les zones d'emploi. Il contribuera également à désenclaver certaines communes rurales, et à réduire les effets de coupure créés par certaines infrastructures routières, favorisant ainsi une mobilité plus inclusive et accessible à tous.

Au-delà de son intérêt en matière de déplacements, le projet présente un fort potentiel de rentabilité collective. Le développement de la pratique du vélo engendre en effet de nombreux bénéfices : amélioration de la santé publique grâce à une activité physique régulière, diminution de la pollution atmosphérique et sonore, renforcement du pouvoir d'achat des ménages (économie possible de plusieurs milliers d'euros par an[6]). En comparaison de son coût d'investissement estimé à 50 millions d'euros, en prenant en compte l'existant, les économies générées pourraient permettre d'amortir le projet en moins de deux ans.

Le GRAOUREV est ainsi bien plus qu'un projet cyclable : c'est un projet de santé publique, de pouvoir d'achat, d'aménagement urbain et de transition écologique.

La pertinence du GRAOUREV apparaît également lorsqu'il est comparé à d'autres infrastructures de transport réalisées sur le territoire. Son coût demeure nettement inférieur à celui de projets routiers ou de transport collectif[7].

Le GRAOUREV doit ainsi être considéré comme un investissement d'avenir plutôt qu'une dépense. Réaliste et finançable, il répond aux enjeux climatiques, sanitaires et sociaux actuels tout en renforçant l'attractivité du territoire. Après l'autoroute A4, le TGV et le Mettis, **ce projet pourrait constituer une nouvelle étape majeure du développement de l'Euro-Métropole de Metz et contribuer à faire de Metz la capitale lorraine du vélo.**

5 Société des Grands Projets, 2026, https://www.societedesgrandsprojets.fr/service-express-regional-metropolitain-lorraine-luxembourg.

6 UFC Que choisir, FUB, 2024 "Marche et Vélo: des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement

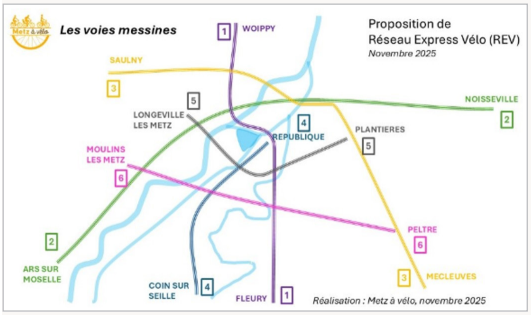
7 230 M€ HT pour 18 kilomètres de lignes Mettis; (sources : https://metz.fr/projets/mettis.php). 75 M€ HT pour 11 km de troisième voie sur l'A4 entre Croix de Hauconcourt et Mey (Source : https://www.autoroutes.sanef.com/fr/actualite/a4-cnem-mise-en-service).

Présentation du plaidoyer de Metz à Vélo, février 2026



(Metz à Vélo)

Premier schéma de REV intégré au plaidoyer Metz à Vélo pour les municipales 2026



(Metz à Vélo)

Boulevard Saint Symphorien aujourd'hui



(Google maps)

Boulevard Saint Symphorien avec le GRAOUREV



(Photo montage Metz à Vélo)

2

POTENTIEL DU RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Pour estimer les bénéfices potentiels du projet de REV porté par Metz à Vélo le WWF France et la FUB ont appliqué la même méthodologie que l'étude nationale sur le potentiel des Réseaux Express Vélo, publiée fin janvier 2026 en partenariat avec l'ADEME[8]. Cela permet d'éprouver le REV proposé par Metz à Vélo selon les mêmes critères objectifs que les 15 projets de REV portés par des métropoles, tout en ayant des points de comparaison.

Deux éléments d'analyse ont toutefois été ajoutés : la desserte des gares[9] et des stations de vélos en libre-service par le REV[10]. La méthodologie consiste simplement à analyser lesquelles de ces gares et stations se trouvent dans la zone tampon à 200m (desserte immédiate) et à 600m (desserte de proximité) autour du REV.



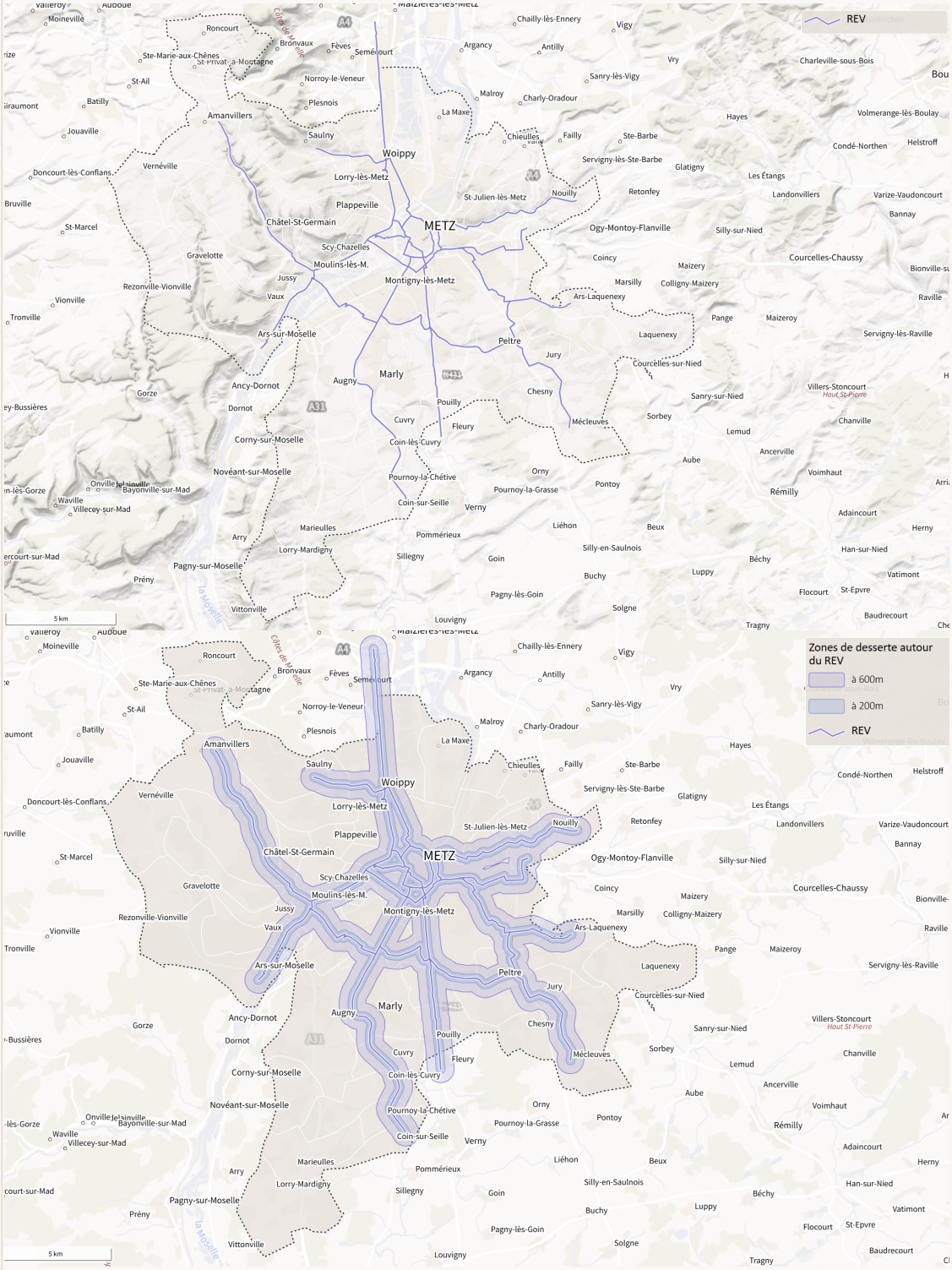
8 WWF, 2026.https://www.wwf.fr/sites/default/files/2026-08/Rapport-2026---Etude-REV.pdf

9 SNCF, 2026. https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/gares-de-voyageurs/information/?disjunctive.segment_drg

10 PAN, 2026. https://transport.data.gouv.fr/datasets?subtype=bicycle&type=vehicles-sharing

Intercalaire 1.

Tracé du Réseau Express Vélo avec relief et zones de desserte


REV
Zones de desserte autour du REV
à 600m
à 200m
REV
METZ
Woippy
Marly
Montigny-lès-Metz
Ars-sur-Moselle
Châtel-St-Germain
Plappeville
Lorry-lès-Metz
Scy-Chazelles
Moulins-lès-M.
Jussy
Vaux
Peltre
Jury
Augny
Ancy-Dornot
Pouilly
Cuvry
Fleury
Mécleuves
Coin-lès-Cuvry
Corny-sur-Moselle
Novéant-sur-Moselle
Pournoy-la-Chétive
Pournoy-la-Grasse
Coin-sur-Seille
Verny
Marieulles
Pommérieux
Arry
Lorry-Mardigny
Sillegny
Goin
Pagny-sur-Moselle
Prény
Vittonville
Pagny-lès-Goin
Buchy
Solgne
Louvigny
Tragny
Ogy-Montoy-Flanville
Coincy
Maizery
Marsilly
Colligny-Maizery
Ars-Laquenexy
Laquenexy
Courcelles-sur-Nied
Sanry-sur-Nied
Sorbey
Lemud
Chesny
Orny
Pontoy
Liéhon
Beux
Silly-en-Saulnois
Luppy
Béchy
Pange
Maizeroy
Courcelles-Chaussy
Retonfey
Nouilly
St-Julien-lès-Metz
Servigny-lès-Ste-Barbe
Glatigny
Les Étangs
Landonvillers
Varize-Vaudoncourt
Bannay
Silly-sur-Nied
Chailly-lès-Ennery
Vigy
Argancy
Antilly
Vry
Sanry-lès-Vigy
Malroy
Charly-Oradour
La Maxe
Chieulles
Failly
Ste-Barbe
Hayes
Volmerange-lès-Boulay
Condé-Northen
Helstroff
Charleville-sous-Bois
Roncourt
Bronvaux
Fèves
Semécourt
Ste-Marie-aux-Chênes
St-Privat-la-Montagne
Norroy-le-Veneur
St-Ail
Plesnois
Amanvillers
Saulny
Batilly
Jouaville
Vernéville
Doncourt-lès-Conflans
Bruville
St-Marcel
Gravelotte
Rezonville-Vionville
Vionville
Tronville
Villers-Stoncourt
Haut St-Pierre
Chanville
Ancerville
Aube
Voimhaut
Rémilly
Adaincourt
Herny
Han-sur-Nied
Vatimont
Flocourt
St-Epvre
Baudrecourt
Varize-Vaudoncourt
Bionville-sur-Nied
Raville
Servigny-lès-Raville
Courcelles-Chaussy
Audoue
Valleroy
Moineville
Onville
Bayonville-sur-Mad
Waville
Villecey-sur-Mad
Arry
Marieulles
Pommérieux
Lorry-Mardigny
Sillegny
Goin
Pagny-sur-Moselle
Prény
Vittonville
Pagny-lès-Goin
Buchy
Solgne
Louvigny
Tragny
Baudrecourt
Flocourt
St-Epvre
Vatimont
Han-sur-Nied
Herny
Adaincourt
Voimhaut
Rémilly
Ancerville
Chanville
Villers-Stoncourt
Haut St-Pierre
Sanry-sur-Nied
Sorbey
Lemud
Chesny
Orny
Pontoy
Liéhon
Beux
Silly-en-Saulnois
Luppy
Béchy
Pange
Maizeroy
Courcelles-Chaussy
Retonfey
Nouilly
St-Julien-lès-Metz
Servigny-lès-Ste-Barbe
Glatigny
Les Étangs
Landonvillers
Varize-Vaudoncourt
Bannay
Silly-sur-Nied
Ogy-Montoy-Flanville
Coincy
Maizery
Marsilly
Colligny-Maizery
Ars-Laquenexy
Laquenexy
Courcelles-sur-Nied
Peltre
Jury
Augny
Marly
Ancy-Dornot
Pouilly
Cuvry
Fleury
Mécleuves
Coin-lès-Cuvry
Corny-sur-Moselle
Novéant-sur-Moselle
Pournoy-la-Chétive
Pournoy-la-Grasse
Coin-sur-Seille
Verny
Marieulles
Pommérieux
Arry

2.1 ANALYSE DE DESSERTE ASSURÉE PAR LE PROJET

La capacité du REV à desservir les lieux où l'on se déplace est d'abord mesurée. Pour cela, on quantifie la population, les emplois et les commerces/services qui se trouvent à moins de 3 min du REV. Cela permet d'évaluer l'aptitude du REV à irriguer les lieux de vie du territoire.

Desserte de la population



Le REV permettrait de couvrir



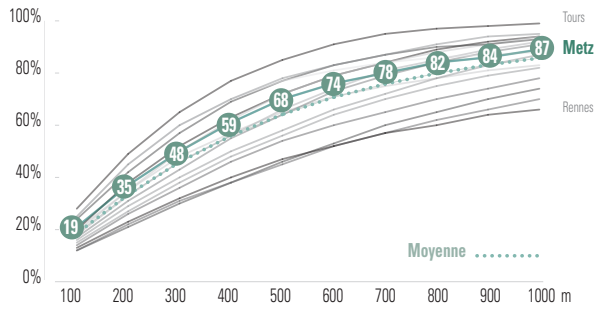
de la population

Le projet de GRAOUREV se situe au-dessus de la moyenne des dessertes assurées par les 15 plus grands projets de REV en France, ce qui confirme sa crédibilité et son réalisme. Le tracé du réseau a bénéficié de l'expérience citoyenne locale et permet de rejoindre rapidement les communes périphériques de Metz. Le tracé résultant compte 108 km.

Ainsi le projet de REV tel que porté par Metz à Vélo une fois abouti permettrait à 74% de la population d'accéder à un réseau cyclable structurant et sécurisé en moins de trois minutes à vélo (600m), soit 170 000 habitants et habitantes.

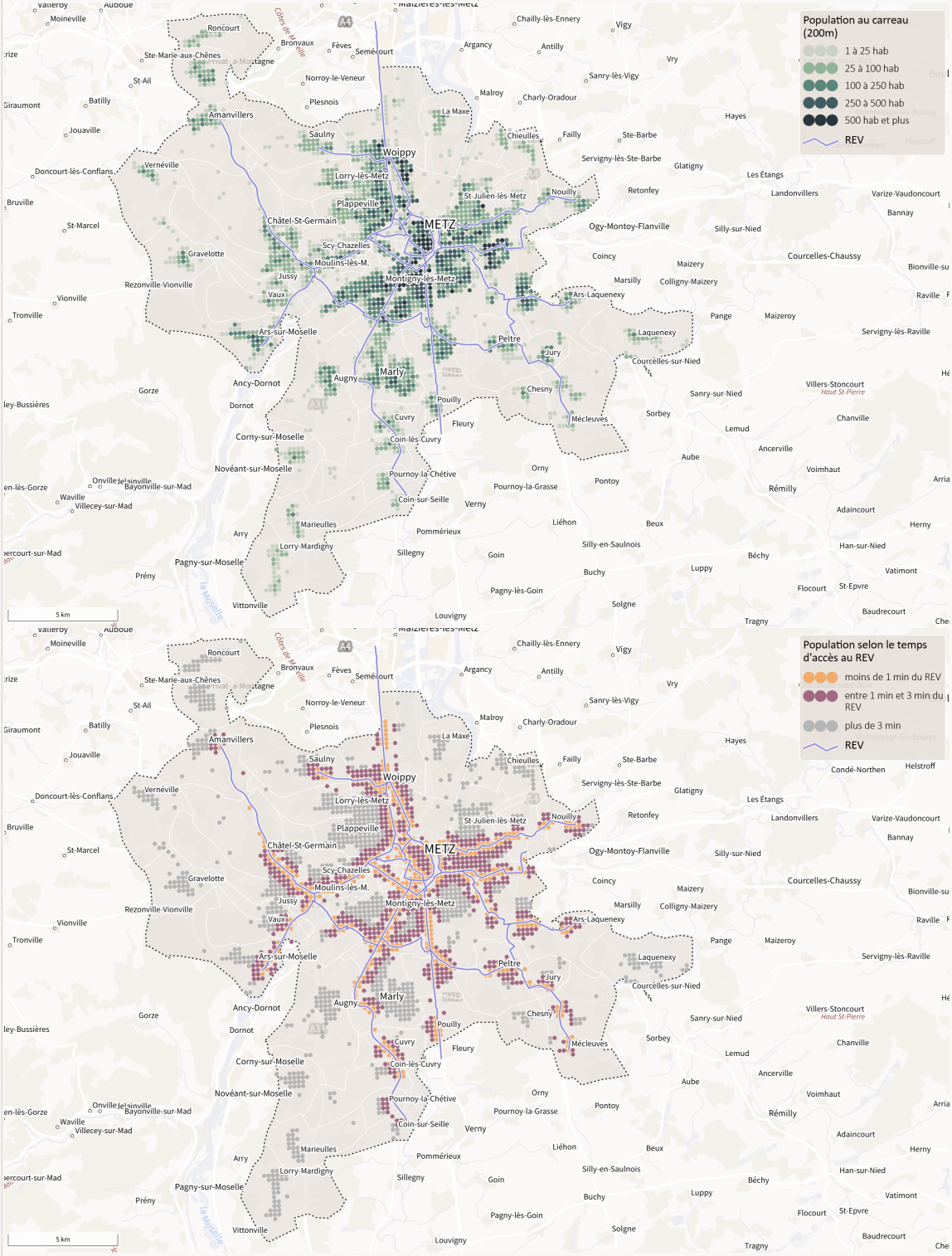
En dehors de la commune centre de Metz, le REV bénéficie également à la population puisque six habitant sur dix y accèdent en moins de trois minutes. Le réseau a ainsi su tirer profit du caractère condensé du tissu résidentiel dans les communes périphériques de Metz.

Part de la population potentiellement desservie à Metz par rapport aux principaux REV de France selon la distance à l'infrastructure



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.

Intercalaire 2.
Densité et desserte de la population



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.

Desserte des publics vulnérables



Le REV permettrait de couvrir



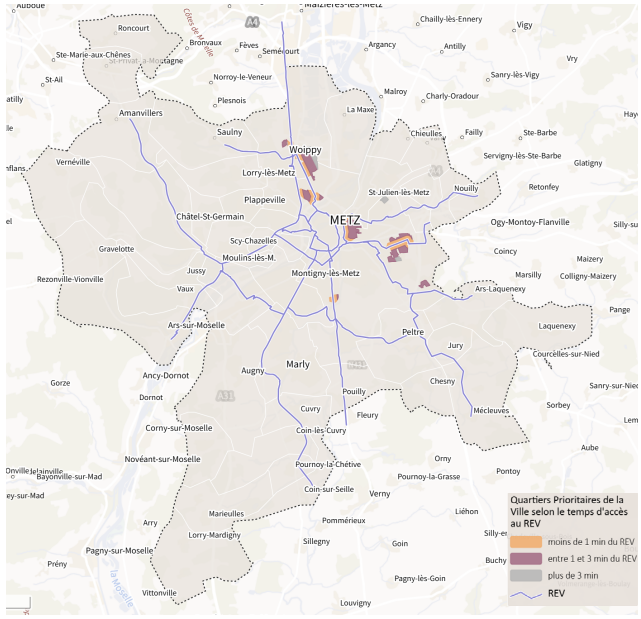
des ménages sous le seuil de pauvreté

En particulier il dessert bien les populations les plus modestes, avec un score supérieur à la moyenne des 15 territoires étudiés :

- 88 % de la population des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) à moins de 3 minutes, soit 27 000 personnes (versus 81 % en moyenne pour les 15 principaux REV français)
- 84 % des ménages sous le seuil de pauvreté à moins de 3 minutes, soit 17 000 ménages pour environ 34 000 habitants (versus 79 % en moyenne pour les autres REV)
- 80 % des logements sociaux à moins de 3 minutes, soit 18 000 logements (versus 76 % en moyenne pour les autres REV)

Une desserte des publics vulnérables globalement meilleure de 12% que l'ensemble de la population.

La desserte des quartiers prioritaires de la ville (QPV)



Desserte des emplois



Le REV permettrait de couvrir

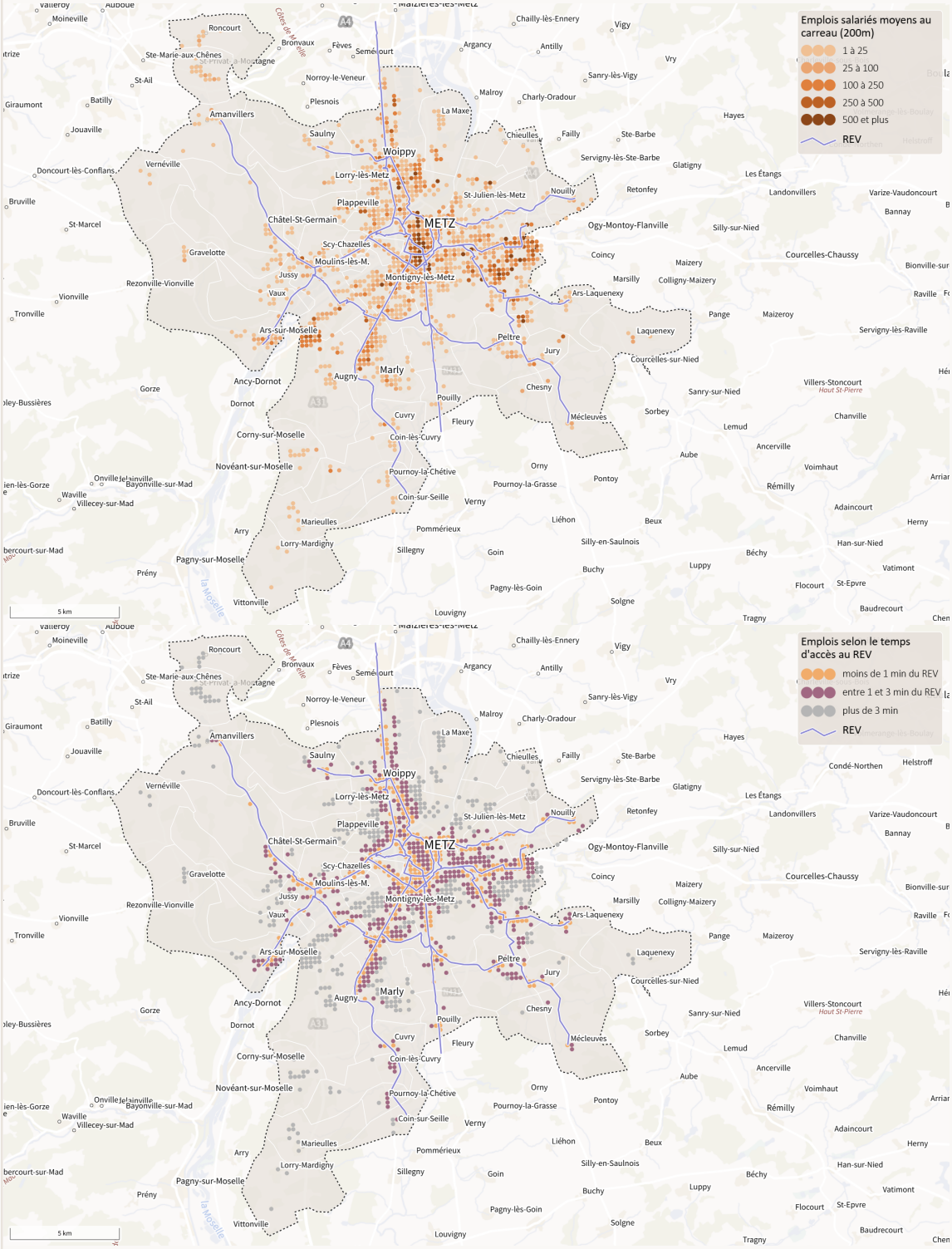


des emplois

Côté emploi, si l'Euro-Métropole de Metz complétait le projet de REV, huit emplois sur dix seraient accessibles à vélo à moins de 600 mètres du réseau, soit près de 87 000 emplois.

Les performances du projet de REV pour couvrir les emplois sont cohérents avec la moyenne des 15 territoires étudiés par le WWF, qui est de 81 %.

Intercalaire 3.
Densité et desserte des emplois



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.

Desserte des équipements

La concentration des équipements dans le centre de la métropole et dans les bourgs denses environnants favorise une bonne desserte : 78% des équipements et services de la vie courante sont à moins de trois minutes du REV ce qui représente 1100 équipements (versus 71% pour la moyenne des autres REV).

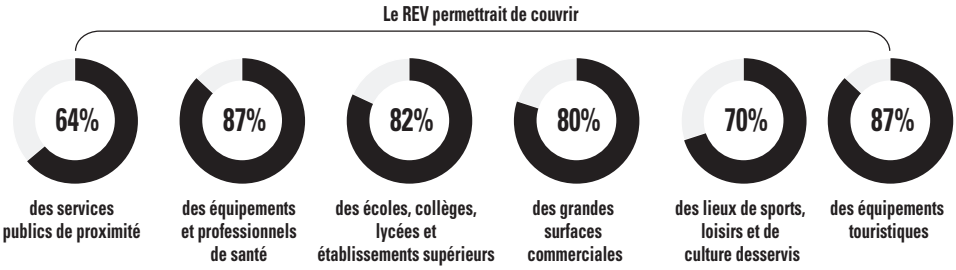
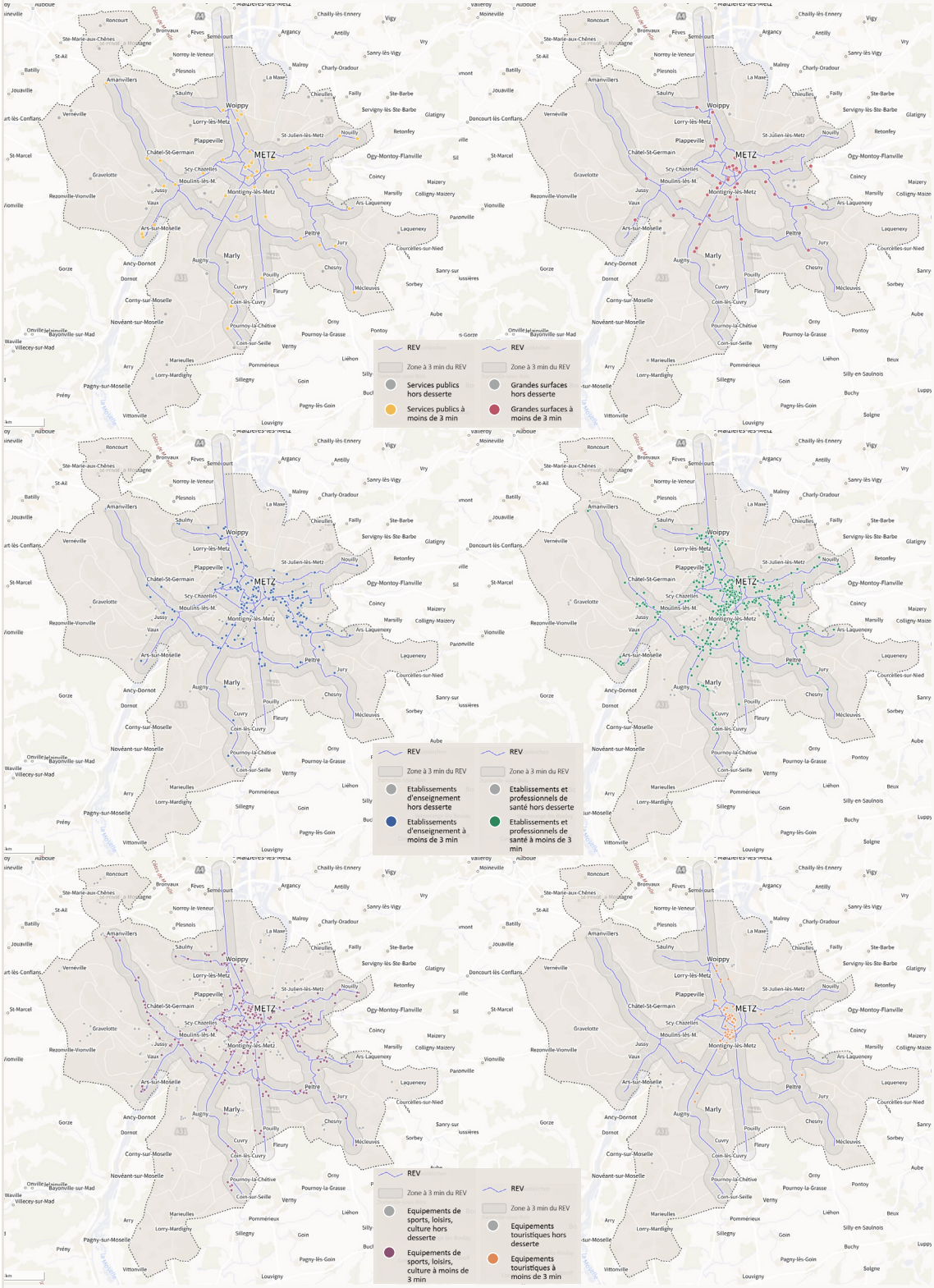


Tableau. Desserte des équipements et comparaison avec la moyenne nationale

	Moyenne des 15 principaux REV de France	***Euro-Métropole de Metz***	
	A moins de 600 m (3 min à vélo) ↓	↓	
Services publics de proximité : mairies, France services, France travail, police, justice…	72%	**64%**	56
Equipements et professionnels de santé : généralistes, spécialistes, hôpitaux, pharmacies, laboratoires d'analyses médicales…	80%	**87%**	126*
Etablissements scolaires : écoles maternelles, primaires, collèges, lycées, enseignement supérieur…	78%	**82%**	255
Grandes surfaces commerciales : magasins alimentaires ou de bricolage de plus de 400 m²	79%	**80%**	52
Équipements sportifs, loisirs et culture : gymnases, stades d'athlétisme, terrains de sports, piscine, cinémas, théâtres,…	67%	**70%**	547
Équipements touristiques : hôtels, campings, hébergements, information touristique…	48%	**87%**	72
		↑	
		Soit, en nombre d'équipements desservis	

* (+ 1527 professionnels)

Intercalaire 4.
Desserte des équipements

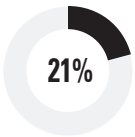


Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.

2.2 POTENTIEL DE REPORT MODAL ET SES BÉNÉFICES



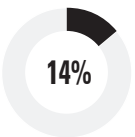
Le REV permettrait de réduire de



les véhicules faisant la navette domicile-travail



Le REV permettrait une réduction de



des émissions de GES des déplacements domicile-travail

Le REV repésenterait une économie de



pour le budget l'automobiliste

Les actifs et actives de l'agglomération messine utilisent largement la voiture pour se rendre au travail. De fait, 85 % de la distance concernée par les trajets domicile-travail qui seraient accessibles par le REV une fois abouti sont aujourd'hui réalisés en voiture. À l'inverse, sur ces mêmes trajets concernés par le projet de REV, le vélo est utilisé pour 1,5 % de la distance, alors que la distance moyenne domicile-travail est de 8 km (1/4 des navettes font moins de 5 km, ¾ moins de 10 km).

Potentiel de report modal

Si l'Euro-Métropole deMetz réalisait complètement le projet de REV, 18% des actifs pourraient bénéficier du REV pour se rendre à leur lieu de travail, soit 14 000 personnes. Parmi elles, ce sont 11 000 automobilistes chaque jour qui pourraient se reporter sur le REV, soit 21% de trafic automobile en moins sur les trajets pendulaires domicile-travail. La part modale kilométrique du vélo passerait alors de 1 % à 13 %.

Bénéfices écologiques

Traduit en émissions de GES, ce report modal de la voiture vers le REV éviterait 100 tCO_2 eq/semaine, soit une réduction de 14 % des émissions de GES liées aux navettes domicile-travail.

Les liens vers les communes de Montigny-lès-Metz, Marly et Woippy présentent notamment un potentiel de report modal important.

Avec des distances plus élevées, l'importance d'avoir l'itinéraire le plus direct et le plus rapide possible est majeure. Le GRAOUREV desenclaverait les communes rurales de la métropole en les rapprochant à vélo de Metz.

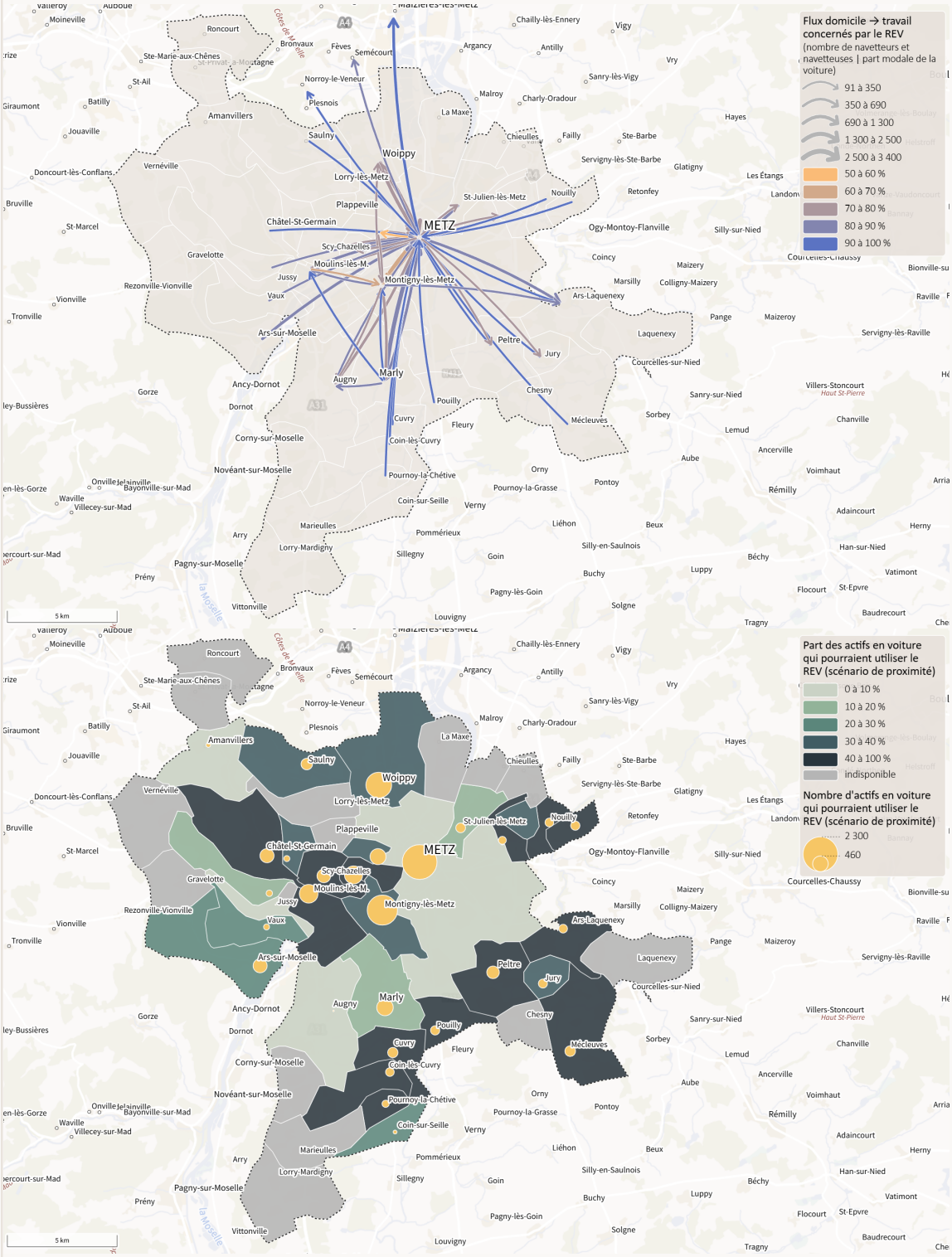
A titre d'exemple, Pouilly, à 10 km de la place de la république à Metz, serait accessible en moins de 30 minutes à vélo de manière totalement sécurisée.

Bénéfices économiques et sociaux

Les gains en carburants et autres frais voiture s'élèveraient à environ 12 millions d'euros par an si les automobilistes faisaient le choix de se reporter sur le GRAOUREV. A titre individuel, cela représenterait une économie moyenne de 1040€/an pour chaque actif qui utiliserait le REV plutôt que la voiture pour se rendre au travail.

L'impact sur les enjeux sociaux est quant à lui estimé à 36 millions d'euros de coûts sociaux de santé évités, grâce à l'activité physique engendrée par la pratique du vélo.

Intercalaire 5.
Flux domicile-travail et potentiel de report moda



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.

2.3 POTENTIEL DE DÉSENCLAVEMENT, D'INTERMODALITÉ ET DE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN

Évolution de l'offre de mobilité

Le REV complète habilement le réseau de transport collectif de l'Euro-Métropole de Metz : parmi les 27 % de la population (56 000 habitants environ) qui ne sont pas aujourd'hui desservies par le réseau de transport en commun[11] (à moins de 600 m), 46 % d'entre elles (soit 26 000 habitants) auraient demain accès à une nouvelle solution de mobilité : le GRAOUREV.

Ainsi, si l'Euro-Métropole de Metz complétait le REV, 85 % des habitants seraient desservis par la combinaison des transports collectifs et du réseau express vélo, contre 73% aujourd'hui desservis seulement par les transports en commun.

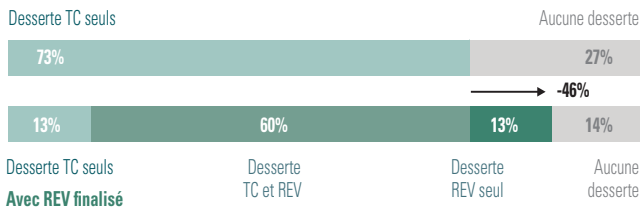
Par ailleurs, 60% de la population aurait accès à moins de 600 mètres, à la fois au réseau de transport local et au REV. Cette double desserte favorise le report modal en élargissant le bouquet de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Le REV permettrait de désenclaver



des habitants sans accès aux transports en commun

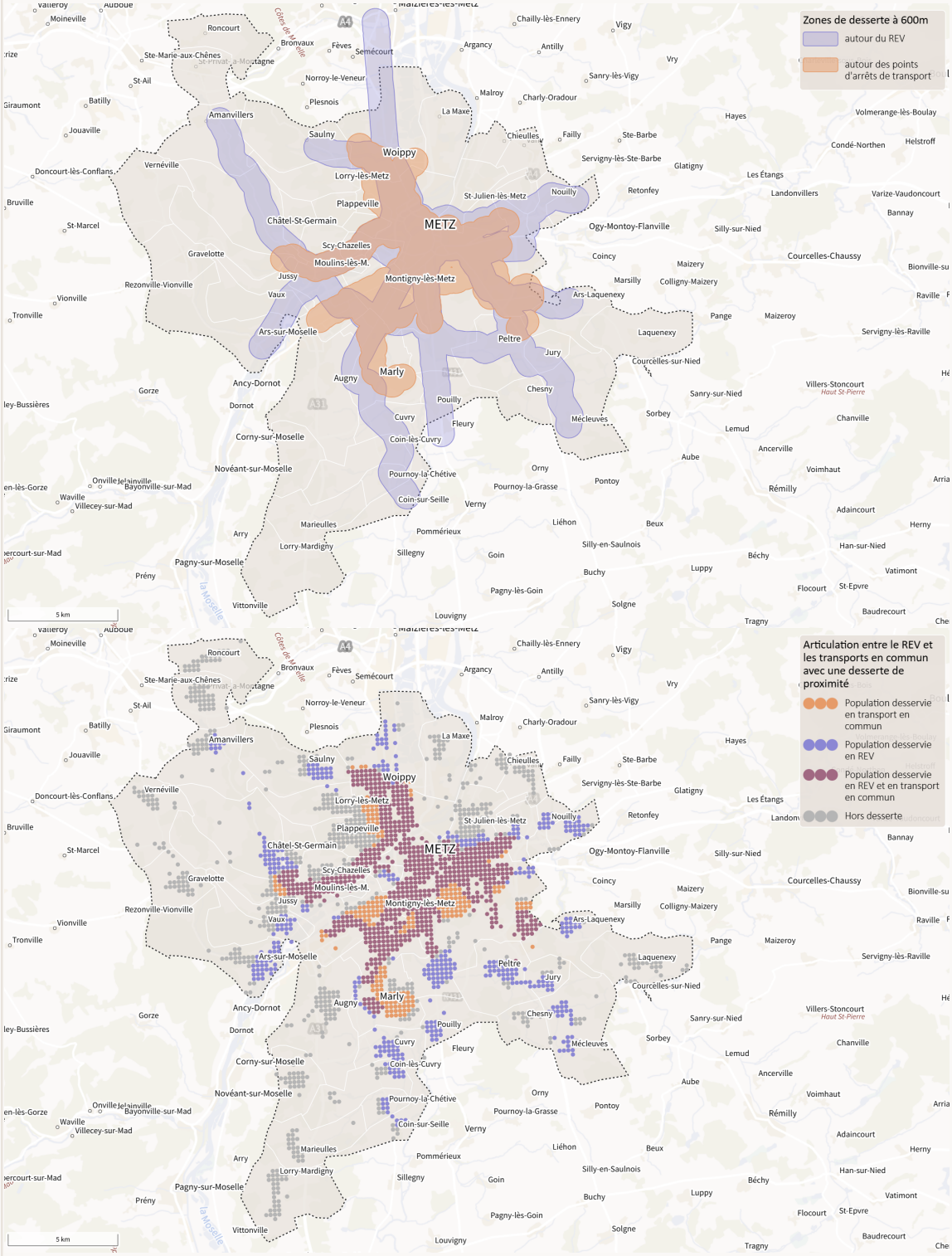
Évolution de la desserte de la population avec ou sans REV



11 Ne sont considérés que les arrêts de transports collectifs avec un niveau de service significatif, c'est-à-dire avec une fréquence inférieure à 20 minutes et une amplitude horaire couvrant la plage 8h-21h

Intercalaire 6.

Superposition et complémentarité des zones de desserte



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.



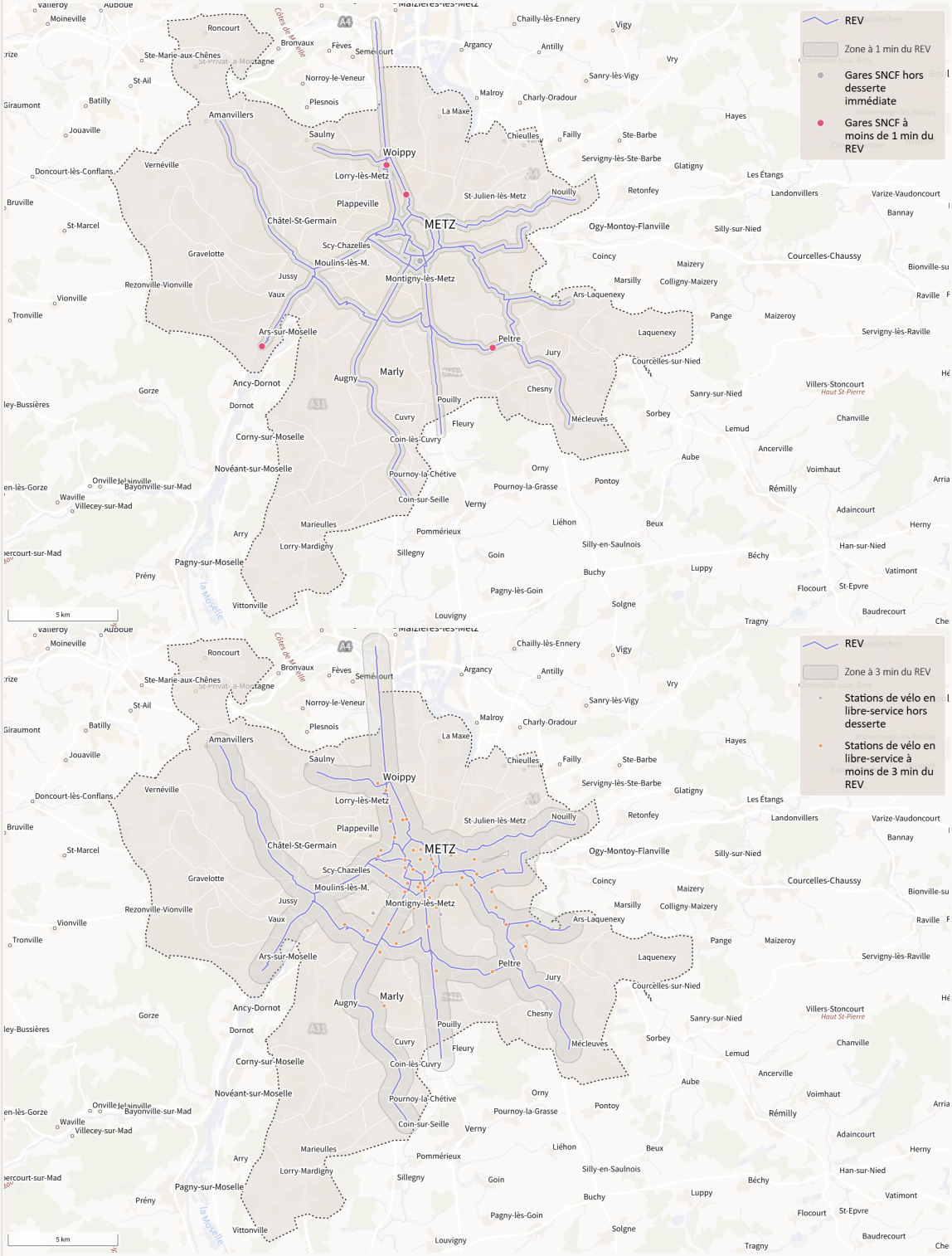
Desserte des gares

Un intérêt majeur du REV est aussi de favoriser et mettre en avant l'intermodalité, en particulier l'articulation du train avec le vélo pour assurer les premiers et derniers kilomètres. Le GRAOUREV est particulièrement bien connecté aux gares de la métropole : la totalité des 5 gares se trouvent à moins de 3 minutes du REV, dont 4 à proximité immédiate (moins d'une minute).

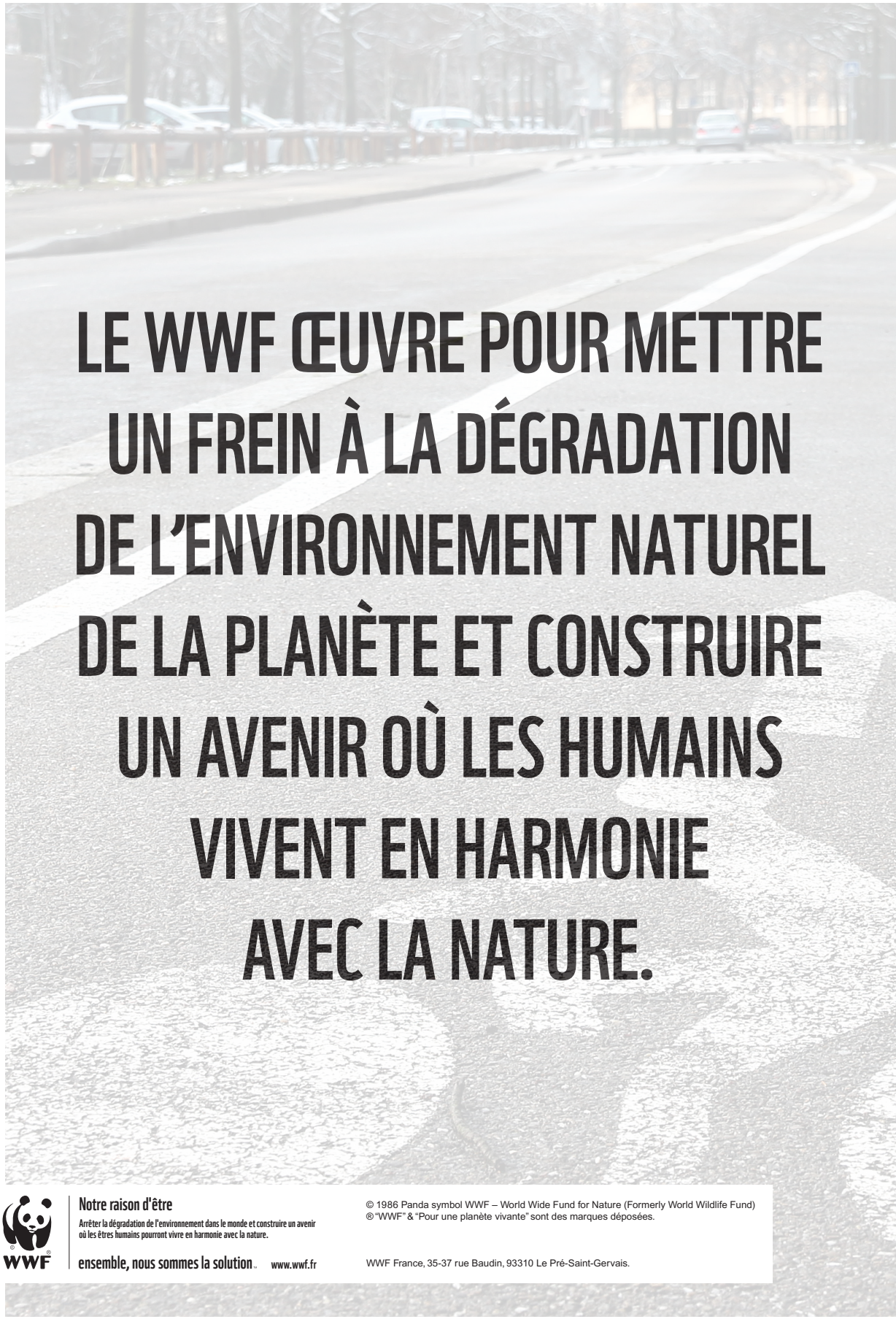
Desserte des vélos en libre-service

Les vélos en libre-service mis en place par la métropole verraient leur intérêt décupler avec le REV. Avec un réseau complet, ce seraient 56% des stations qui se trouveraient à moins d'une minute du REV, et 93% à trois minutes. Ce chiffre témoigne également de la cohérence du tracé de REV au regard de l'implantation actuelle des stations.

Intercalaire 7.
Desserte des équipements de mobilité



Source : données INSEE, collectivités et FUB ; traitement MOBAM/WWF France.



WWF

Notre raison d'être

Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.

ensemble, nous sommes la solution. www.wwf.fr

© 1986 Panda symbol WWF – World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund)
® "WWF" & "Pour une planète vivante" sont des marques déposées.

WWF France, 35-37 rue Baudin, 93310 Le Pré-Saint-Gervais.