

Avis du CODEV sur le projet de Schéma cyclable de Metz Métropole

26 avril 2019

Les membres du Conseil de développement durable de Metz Métropole (CODEV) ont pris connaissance du projet de Schéma cyclable adopté par la Commission Mobilité de Metz Métropole, Schéma devant faire partie du Plan de Déplacement Urbain en cours de révision. Compte-tenu des fortes ambitions affichées par la Métropole de Metz en matière d'écologie urbaine et humaine, notamment au travers de son Projet Métropolitain, le CODEV estime que si les orientations présentées signent des avancées certaines, il reste beaucoup d'incertitudes et de lacunes qui devront être levées pour que ce Schéma cyclable soit véritablement un outil de transformation de notre agglomération.

Extrait du document « Socle métropolitain » de Metz Métropole :

Rêvons un peu ! Et si demain Metz Métropole ...

...devenait la métropole des mobilités intelligentes au service d'une ville fluide ?

...mettait un terme à l'extension des zones commerciales périphériques ?

...encourageait l'appropriation de l'espace public par tout un chacun ?

...devenait la métropole des liaisons douces et des circuits-courts (y compris de déplacement...)?

...devenait un réseau cyclable de 44 communes et se hissait dans le top 10 des métropoles européennes cyclables ?

La place du vélo et de nouvelles ambitions modales doivent être clairement affichées

Petit rappel :

- en ville, la moitié des déplacements fait moins de 3 km
- en ville, la bicyclette est le mode le plus rapide de porte à porte pour des distances inférieures à 5 km
- une politique cyclable est en phase avec la prise de conscience croissante des enjeux climatiques et environnementaux
- un aménagement cyclable reste d'un coût mesuré comparé aux investissements routiers
- la pratique du vélo est un enjeu de santé publique (maladies cardio-vasculaires, obésité...)
- le vélo est un outil important pour l'intermodalité (stationnement sécurisé en gares ou aux P+R)
- Il n'y a pas opposition entre vélos et transports collectifs (TC) : les villes les plus cyclables sont aussi celles qui ont le plus fort usage des TC

Le potentiel est là. Sur Metz Métropole, 46% des ménages disposent d'au moins un vélo et plus de 3 ménages sur 4 disposent d'un lieu de stationnement sécurisé à leurs domiciles. Enfin, 8% des personnes enquêtées dans l'enquête déplacement grand territoire (EDGT) menée par le SCOTAM et Metz Métropole en 2017 déclarent réaliser au moins deux déplacements à vélo par semaine.

Toutefois, la part modale du vélo est faible sur la Métropole : 1% (un peu plus dans la ville centre). A titre comparatif, celle de Nantes est de 3% et celle de l'Eurométropole de Strasbourg de 8% (15% sur la ville centre).

Metz Métropole doit ambitionner de se doter d'un objectif d'accroissement de cette part modale entre 5 et 10% des déplacements, marquant ainsi une "forte volonté politique".

C'est à l'évidence en répondant aux besoins des cyclistes potentiels et réguliers que cette pratique se développera significativement. La connaissance des attentes doit donc être une constante des décideurs pour affiner ce plan vélo, dans la durée et localement.

Un renforcement de la communication est nécessaire pour améliorer l'image du vélo

Malgré des efforts certains pour améliorer l'image du vélo, notre Métropole a encore des marges de progrès certaines. A cet égard le Schéma vélo doit être plus offensif. Le CODEV suggère de :

- a. **Mettre en avant les avantages économiques, écologiques, sociétaux du vélo** (ce qu'on appelle souvent externalités)

Faire un Plan vélo doit faire partie intégrante d'un projet de société, d'un atout territorial, et non pas correspondre à une mode ou une obligation de faire comme toutes les villes du monde.

Comparé à d'autres modes de transport urbain, le vélo offre des avantages évidents pour l'utilisateur et la collectivité en termes notamment de bénéfices sanitaires de coûts d'investissement et de fonctionnement des véhicules ou de consommation énergétique.

Il présente, par ailleurs, des atouts moins apparents mais tout aussi importants en matière de coûts cachés pour la société et d'impacts sur l'environnement.

- Externalités économiques : coûts de construction et d'entretien des infrastructures ainsi que des installations pour le stationnement, coûts pour la Sécurité sociale, budget des familles, dépendance envers les pays producteurs de pétrole...
- Externalités environnementales : émission de gaz à effet de serre et réchauffement climatique
- Externalités en matière de santé : les études ne manquent pas à cet égard.

Au regard de tous ces critères pris séparément, globalement ou combinés et en intégrant l'ensemble du cycle de vie des véhicules et des infrastructures nécessaires à leur déplacement (depuis leur construction jusqu'à leur destruction finale), le vélo présente toujours un avantage très net sur tous les autres modes de transport urbain (automobile, bus, tramway, TER...), à l'exception évidemment de la marche à pied, réservée toutefois à de plus courts trajets.

L'évaluation quantitative des externalités liées à ces différents modes sous la forme d'empreinte écologique, d'empreinte carbone voire, sous une forme entièrement monétarisée, met en évidence des écarts significatifs, parfois même considérables existant entre le vélo et les autres modes déjà évoqués à l'avantage constant du vélo.

Il faut aussi mentionner les bénéfices en matière d'organisation de l'espace public, d'accès à la mobilité des plus démunis.

Le CODEV suggère que Metz Métropole mette à l'étude ces questions sur son périmètre. Les résultats à n'en pas douter conforteront le financement du Plan vélo !

- b. **Développer une signalétique plus efficiente** avec annonces de temps de parcours qui démontreront aux automobilistes les avantages du vélo en termes de rapidité.
- c. **Déployer une démarche d'information et de partenariat renforcée** auprès des entreprises, sociétés privées, établissements publics, scolaires pour qu'ils relaient l'information vers leurs salariés et usagers et s'associent aux efforts de la Collectivité. Les centres commerciaux

pourraient être prioritaires dans cette optique. Le réaménagement d'Actisud sera un test à cet égard.

Un réseau qui desserve tout le territoire

Les membres de l'atelier observent que le réseau structurant prévu à terme ne couvre pas tout le territoire et laisse de côté certains villages dans les secteurs Nord-Ouest et Sud-Est. Ceci va à l'encontre de la volonté métropolitaine de recréer ou renforcer des centralités, des lieux de vie.

De même, la question des dessertes locales dans les villages est éludée. Certes leurs mises en place dépendent des élus locaux et s'inscrivent dans un schéma vélo secondaire mais ignorer ces déplacements porte préjudice à l'ensemble de la politique vélo.

Il convient donc que Metz Métropole appuie les communes pour imaginer un réseau cyclable de proximité bien intégré dans les équipements publics (et dans le PLUI) qui réponde de manière économique aux différents besoins, notamment les trajets domicile-école.

Metz Métropole envisage de mettre en œuvre prochainement l'itinéraire N°9 entre Devant-les-Ponts et le Centre-ville via une passerelle sur ou à proximité de la digue de Wadrineau. A cette occasion le CODEV demande que cette réalisation revête un caractère exemplaire (concertation, qualité des aménagements, entretien mais aussi de financements multiples afin d'éviter de consommer sur plusieurs années les budgets affectés aux vélos).

ON peut d'ailleurs, élargir cette problématique de qualité des aménagements, aux liaisons entre la véloroute et le Centre-ville.

Une intermodalité à construire

Comparativement à d'autres agglomérations proches, force est de constater que le vélo, aujourd'hui, ne joue qu'un très faible rôle dans l'intermodalité. Les membres de l'atelier suggèrent de :

- Donner une priorité aux équipements de rabattement sur les cinq gares SNCF, itinéraires aménagés, stationnement sécurisé
- Redynamiser l'utilisation des parkings vélo en extrémité des lignes METTIS
- Etudier les possibilités de transport de vélos dans les transports en communs urbains
- Imaginer une intermodalité vélo-fluviale entre Moulins et le Centre de Metz

Stationnement des vélos : nécessité d'une refonte totale du dispositif

Le CODEV fait le constat que le Schéma cyclable n'apporte pas de réponse suffisamment concrète au problème très sensible du stationnement que ce soit dans les lieux d'habitation ou de destination. La liste des récriminations des usagers est longue : compétences éclatées, systèmes différents et/ou inadaptés, matériel déficient, sécurité et entretien insuffisant, coût excessif pour l'utilisateur ... Cette situation constitue un frein très important à l'usage du vélo.

La question du stationnement se pose aussi pour les vélos loués. En effet, le développement des vélos en free-floating donne une impression de vélos abandonnés. Cette situation demande une réflexion particulière. Il faudra être imaginatif et se nourrir des offres en cours dans les autres villes pour en tirer la quintessence notamment pour les vélos à assistance électrique (VAE) particulièrement victimes de vols.

Le CODEV demande que ce point fasse l'objet d'une réflexion de fond en lien avec les associations, les commerçants, les comités de quartier et tous les partenaires susceptibles d'être concernés. Des financements devront être prévus pour la mise en place de nouveaux box ou garages sécurisés.

Par ailleurs il conviendra de s'assurer du respect de la législation en matière d'implantation de locaux vélos dans les constructions nouvelles ou rénovations. Le prochain PLUI devra notamment renforcer ces règles.

Permettre le développement du vélo à assistance électrique (VAE)

Oublié du Schéma vélo, pourtant à écouter les usagers actuels, les usagers potentiels, les distributeurs, et à lire les études actuelles, le vélo à assistance électrique n'est pas une mode et ouvre des perspectives très prometteuses. Le VAE ne s'adresse pas seulement aux usagers actuels du vélo mécanique mais à ceux qui ont besoin d'une aide à l'effort ou souhaitent utiliser une alternatives à la voiture.

Le VAE est une évidence pour le territoire de la Métropole, ne serait-ce que du fait de vieillissement de sa population. Il efface les côtes de Moselle, les collines de Metz, double la distance parcourue...

Le VAE a une image valorisante et peut être un moyen de débloquent l'usage du vélo pour une nombreuse population.

Par contre, il exacerbe les contraintes vues par ailleurs: stationnement, risque de vol, entretien auxquelles s'ajoutent le financement et l'assurance.

Une politique VAE doit donc être intégrée au Schéma vélo. Conseils et aides à l'achat, location, stationnement services divers (recharge, entretien, assurances ...), tout reste à imaginer mais l'expérience des autres collectivités peut-être précieuse. On pourrait imaginer des vélos cargo (VAE) pour les livraisons des commerçants du Centre-ville dans le cadre d'une refonte de la logistique urbaine.

Parallèlement, la montée en puissance rapide des trottinettes électriques et des gyropodes conduit à avoir une réflexion technique et réglementaire d'intégration de ces modes dans la politique cyclable de la Métropole. A cet effet, on pourra s'appuyer utilement sur les travaux de la Ville de Paris (charte de bonne conduite, stationnement ...)

Le budget d'investissement et de fonctionnement : une base de départ minimaliste

Il est communément admis que la masse critique à partir de laquelle l'usage du vélo est visible et exerce un effet de sensibilisation et d'entraînement sur la population correspond à une part modale de 10%. Nous estimons que Metz Métropole doit se donner l'objectif ambitieux d'atteindre le plus rapidement possible ce niveau de 10%.

Pour espérer atteindre cet objectif, il est impératif que les budgets proposés soient respectés, à savoir un budget d'investissement de 2M €/an pendant 8 ans et un budget de fonctionnement de 375 000 €/an. Or, le rythme de ces dernières années est très inférieur à cette jauge. Il faut aussi remarquer que ce budget reste modeste par rapport à d'autres villes françaises, puisqu'il représente une moyenne d'investissement de 10,70 €/habitant, alors que Strasbourg s'engage sur 15 €/habitant et Bordeaux sur 23 €/habitant.

Or, nous savons que les processus d'investissement sont souvent longs : recensement des besoins, élaboration d'un plan d'actions priorisées, études et chiffrages des travaux, passation des appels d'offres, attribution des marchés, planification et suivi des travaux... Il ne suffit pas de positionner un budget de 2M € dans le plan annuel, il faut aussi être en mesure de réaliser toutes les opérations préalables à la réalisation de la dépense.

A cet égard, le CODEV souhaite attirer l'attention sur les moyens humains à consacrer pour la réalisation de ce plan. La charge de travail est considérable :

- suivi technique (études et chantiers) : reprise des itinéraires actuels et création de nouveaux itinéraires, intégration du vélo lors de tous les travaux routier (loi LAURE) , de tout projet important d'urbanisation, inspections régulières du réseau, jalonnements, ...
- incitations des habitants à changer de comportement : animations d'événements (challenges, grands événements annuels...), communication, développement des services, **animation de la concertation à laquelle le CODEV attache une importance particulière (charte de la participation), contacts avec les communes.**

C'est pourquoi le CODEV considère que les ressources humaines proposées (deux personnes à temps plein) pour le pilotage, la coordination, la promotion et la communication du plan vélo doivent, là aussi, être impérativement mises en œuvre et doivent être considérées comme un minimum. Les membres du CODEV suggèrent que la Collectivité passe rapidement à trois personnes à plein temps.

Le CODEV préconise de vérifier que les moyens humains techniques et/ou financiers seront disponibles dès 2020 pour assurer le bon déroulement de toutes les opérations citées précédemment ainsi que la sous-traitance, afin d'aboutir à la réalisation concrète des travaux et à la dépense effective de 2M€/an sur une durée de 8 ans.

La mobilisation de fonds européens (FEDER et FEADER) et aussi ceux de la Région Grand Est doit être impérativement recherchée comme cela a été fait pour la nouvelle passerelle vélos/piétons à Thionville.

Les liaisons entre Devant-les Ponts et Metz et entre Moulins-Centre et Moulins St-Pierre semblent devoir être éligibles à ces financements du fait de leurs imbrications avec la Véloroute. Dans le même ordre d'idée, il convient de rechercher des financements dans le cadre du **Plan National Vélo**.

Etre plus ambitieux pour vraiment changer de braquet

Les membres du CODEV estiment que pour déclencher des changements de comportement, il est nécessaire de donner au public le signal d'un changement fort et définitif au niveau de la politique de mobilité.

Des exemples récents le démontrent amplement :

- investissement massif de la Région dans les TER en Lorraine autour de 2010
- investissement massif de Metz Métropole dans les lignes METTIS

C'est pourquoi les membres de l'atelier Mobilité, au vu des ambitions affichées mais aussi des propositions de l'atelier, estime qu'il convient de réfléchir dès maintenant à un Plan vélo 2, mieux assis sur les enjeux et les objectifs à long terme qui restent encore à bien définir, pour une mise en oeuvre dans un délai de quatre ans. Dans les faits, il réajusterait la première phase et anticiperait la deuxième phase du plan actuel.

Le CODEV préconise ainsi le passage le plus rapidement possible d'un investissement de 2M € à 3,4M € par an (14,8 € /an/habitant), quitte à recourir à l'emprunt (à l'instar du réseau METTIS).

Cette ambition placerait Metz Métropole au niveau des métropoles qui font un véritable effort envers l'usage du vélo et aussi les seules agglomérations françaises qui voient un accroissement notable de son usage. Elle s'intégrerait dans la nécessaire anticipation du changement climatique en cours qui nécessite un ajustement de nos comportements.

Une gouvernance solide et dynamique

L'expérience de Plans vélos antérieurs, sur Metz comme dans d'autres Métropoles, montre un essoufflement rapide dans les mises en œuvre (retards, annulation de projets, baisse des investissements...). Une gouvernance solide et pérenne sur le long terme est donc impérative.

Le Schéma vélo présente des pistes intéressantes parmi lesquelles un séminaire annuel des acteurs du vélo, la mise en place d'un outil d'échange (Web) avec les usagers et le réseau associatif ainsi

qu'un dispositif d'association des élus communaux. Ce dernier point nous paraît très important pour que la mise en œuvre du Schéma vélo ne reste pas du seul ressort de Metz Métropole.

En outre, **il est primordial d'intégrer problématique vélo aux autres modes de transport**. On ne peut ignorer que l'incitation à l'usage du vélo est corrélée à la limitation de l'usage de l'automobile. De même, pour des synergies maximales, il est nécessaire d'associer l'accroissement de l'usage du vélo au développement des autres modes alternatifs à la voiture personnelle, marche à pied (Plan piéton, Balades nature,..), autopartage, co-voiturage, TC...

Les changements de comportement étant longs et difficiles, il conviendra de garder constamment à l'esprit que le message à faire passer est que l'automobile n'est plus le moyen de transport adapté à la ville du futur.

On peut lire ceci sur le site Web de Metz Métropole :

Metz Métropole s'engage à promouvoir les nouvelles mobilités et incite aux modes de déplacements alternatifs à la voiture et plus respectueux de l'environnement sur le territoire. Le vélo constitue un axe prioritaire de développement et d'aménagement.

Les membres du CODEV en demandent la concrétisation.

Liste des membres de l'atelier Mobilité

Animateur : Pierre TIERCELIN

Eric BLOCH

Yves BRUNGARD, AGIRR-FNAUT

Élise CAREMIAUX, Mission Locale du Pays Messin

Philippe CARMINATI

Claudine DIDION, Club Vosgien

André FONTAINE, Etap'habitat

Noël GALET-LALANDE

Patrice GRILLOT

Wilfried LEBERT

Robert LOBODA

Alexandre LOCQUET, Georgia Tech Lorraine

Marie-Claude MALHOMME

Michel MARQUEZ, ATMO Grand Est

Pierre MEURANT

Jean-Claude MORETTI

Michel PEYEN, SE-UNSA Moselle

Jean-Marc PRIGNON, Club Vosgien

Hervé RIBON, Metz à Vélo

Michel SANCHEZ

Jacques SICHERMAN

Jean-Marie STOLL

Alain TRINCAL, ATEE

José VELA CUETO

Jean-Luc WINTZ