



Municipales 2020 – Metz Métropole

Pour une métropole 100 % Cyclable

Metz à Vélo – Février 2020

A tous les candidat·e·s aux élections municipales sur Metz Métropole

Tous les élus des 44 communes participent à l'élaboration de la politique métropolitaine et aux différents votes du conseil métropolitain. Ce manifeste ainsi que les listes de propositions en ligne (adresse en fin de document) **s'adressent donc à tous les candidat·e·s de toutes les communes de Metz Métropole.**

A propos des coûts des infrastructures

A vitesse de déplacement équivalent (autour de 15 km/h) en agglomération, le vélo est, de loin, **le moyen de déplacement le moins coûteux à la fois pour l'utilisateur mais aussi pour les collectivités et le plus bénéfique pour la santé.**

Il convient de rappeler que **les métropoles les plus attractives** en France dans le classement du magazine "le Point" sont celles qui ont investi massivement dans le **développement des modes de transport actifs** et en particulier du vélo depuis plusieurs décennies.

Evaluation d'un projet cyclable par rapport à la construction d'une infrastructure routière

Approche de Copenhague

Les coûts de construction de l'infrastructure six fois moins cher pour les infrastructures cyclables

Prise en compte aussi:

- des coûts sociaux des accidents
- des impacts de la pollution sur la santé
- des taux d'émissions de gaz carbonique contribuant au réchauffement climatique

Prise en compte des bénéfices pour la société des mobilités douces :

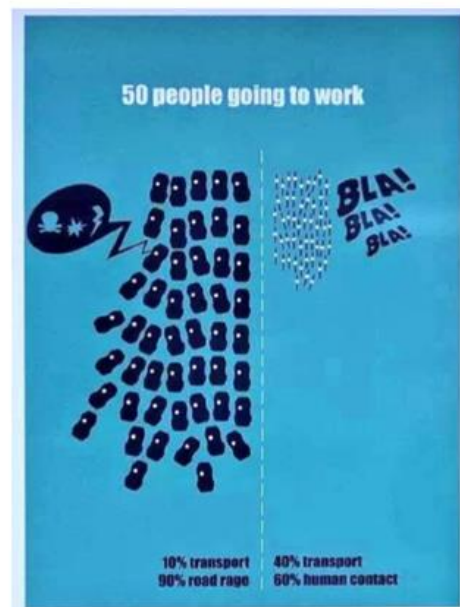
- Lutte contre les effets de la sédentarité,
- Réduction des arrêts maladie
- Réduction des dépenses de santé publique
- Productivité au travail renforcé
- Mixité sociale, Prise de confiance en soi,

A Copenhague en monétarisant les bénéfices

un kilomètre parcouru

en voiture coûte à la société **0,21 \$**

en vélo, rapporte **0,23 \$**



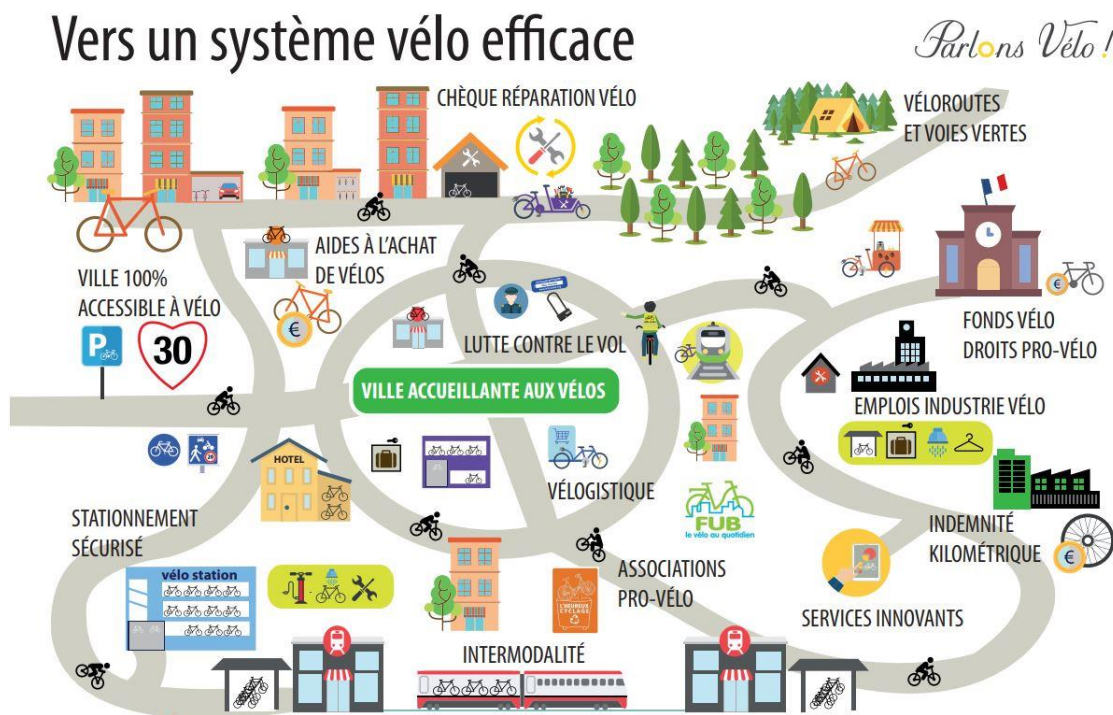
© Marie Juveneau - Belgium

La loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM) reconnaît le vélo comme moyen de déplacement à part entière et, à ce titre, une infrastructure assurant la continuité des itinéraires doit être mise en place.

Un système vélo efficace et cohérent

Les enquêtes montrent que plus de **50 % des personnes sont prêtes à prendre le vélo** dès lors qu'un **"système vélo" cohérent** est en place. L'expérience de Copenhague, Amsterdam, Strasbourg en attestent. La part modale du vélo peut s'accroître beaucoup plus vite que celle observée dans le développement du transport en commun (cas de Paris fin 2019) dès que les infrastructures et les services sont présents et de qualité : les cyclistes doivent s'y sentir en sécurité. Un système vélo cohérent comprend différents éléments à développer en synergie :

- un réseau cyclable continu, étendu, maillé, entretenu, confortable, rapide (sans détour) et suffisamment sécurisé (zones de circulation apaisées, pistes cyclables séparées)
- une communication sur les avantages du vélo et sur l'existence des équipements et services
- une signalisation efficace pour ce réseau, ainsi que des plans, des applications ou autres pour que les usagers puissent s'orienter facilement,
- des stationnements vélo suffisants, bien placés et sécurisés notamment près des gares pour permettre l'intermodalité et pour que les usagers soient sûrs de retrouver leur vélo
- des vélos fiables et abordables, dont l'acquisition est aisée
- la formation et l'apprentissage des cyclistes
- des vélos bien entretenus avec un bon éclairage grâce à des ateliers de réparation
- des règlements permettant une bonne cohabitation avec les autres modes de transports (cédez-le-passage cycliste au feu par exemple) et leur connaissance par les usagers.



Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

Tous ces points doivent être développés de façon coordonnée. A titre d'exemple : un développement important d'aménagements cyclables mais avec des vols de vélos fréquents découragent les cyclistes. Inversement, des cercles vertueux peuvent se mettre en place : des vélos stationnés en sécurité et un plus grand réseau rend ce moyen de transport plus attractif, la présence de plus de cyclistes améliore la prise de conscience par les autres usagers, ce qui améliore la sécurité. De plus, l'augmentation du nombre de cyclistes fait apparaître une offre diversifiée et spécialisée de vélos et d'accessoires, etc. et attire les financements et apporte des bénéfices.

Un objectif de part modale vélo à réviser

Metz Métropole a élaboré un Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui a été soumis à enquête public en novembre 2019. Le **Schéma Directeur Cyclable**, rédigé en 2017, a été inscrit dans le PDU. C'est une base solide pour orienter les investissements. Toutefois la loi d'orientation sur les mobilités (LOM 2019) prévoit une part modale du vélo de 9 % en 2024. **Pour être en conformité avec les ambitions de cette loi**, il serait nécessaire que les ambitions de part modale du vélo dans le PDU soient revues pour passer de 3 % à **au moins 9 % pour 2030**.

Un investissement financier et humain à la hauteur des enjeux

Pour mettre en place rapidement un système vélo cohérent, l'investissement doit être d'au moins **15 euros par habitant et par an** soit pour 220 000 habitants environ **3,5 à 4 millions d'Euros par an**. Ce chiffre est d'ailleurs en-deçà des montants envisagés par bien des métropoles françaises qui souhaitent accompagner le développement du vélo.

En effet jusqu'à présent, **la part du budget vélo pour Metz Métropole est de seulement 1 % du budget investissement transport**. Ces moyens financiers ne sont pas à la hauteur des avantages de l'usage du vélo : efficacité des déplacements, économie pour la collectivité, bénéfique pour la santé, limitation du réchauffement climatique, réduction de la pollution, apaisement des espaces publics, plus grande mixité sociale.

Cette évolution nécessite de **renforcer l'équipe « mobilité active » de Metz Métropole à trois personnes spécialistes en charge du vélo et de former du personnel dédié** sur les particularités des modes actifs et sur les modalités de la collaboration interdisciplinaire et intersectorielle nécessaire en particulier en termes de design (Art & Tech). Ce personnel est également nécessaire pour **mobiliser des financements régionaux, nationaux, européens et privés** notamment pour traiter les ruptures de continuité majeure (rivière, canal, voie ferrée, autoroute, voie rapide etc.) qui mobilisent des investissements importants (voir le Fonds national mobilités actives « Continuités cyclables »).

Vos propositions pour une métropole 100 % cyclable ⁽¹⁾

Chaque candidat·e-s aux élections municipales sur Metz Métropole est invité·e-s à donner sa position par rapport à des propositions concrètes en répondant au questionnaire en ligne pour sa commune de candidature en la sélectionnant sur le site : <https://municipales2020.parlons-velo.fr>

Parmi ces engagements, certaines actions seront à mettre en œuvre au niveau communal et d'autres au niveau métropolitain. Nous demandons pour le niveau communal un engagement de réalisation et pour le niveau métropolitain un engagement de proposition, soutien et défense de l'action au conseil de Metz Métropole.

Voir aussi la présentation de ce site ici : <https://youtu.be/bzPGTBWhOVs>.

Nous sommes également à disposition pour tout renseignement : contact : info@metzavelo.fr

(1) Une métropole 100 % cyclable = une métropole où il est possible de circuler à vélo en sécurité sur tout le territoire