

MOBILISER :

QUELS PARTENAIRES,
OUTILS & BONNES
PRATIQUES POUR UNE
POLITIQUE CYCLABLE
QUI ROULE ?

TOME 4

Juillet 2022

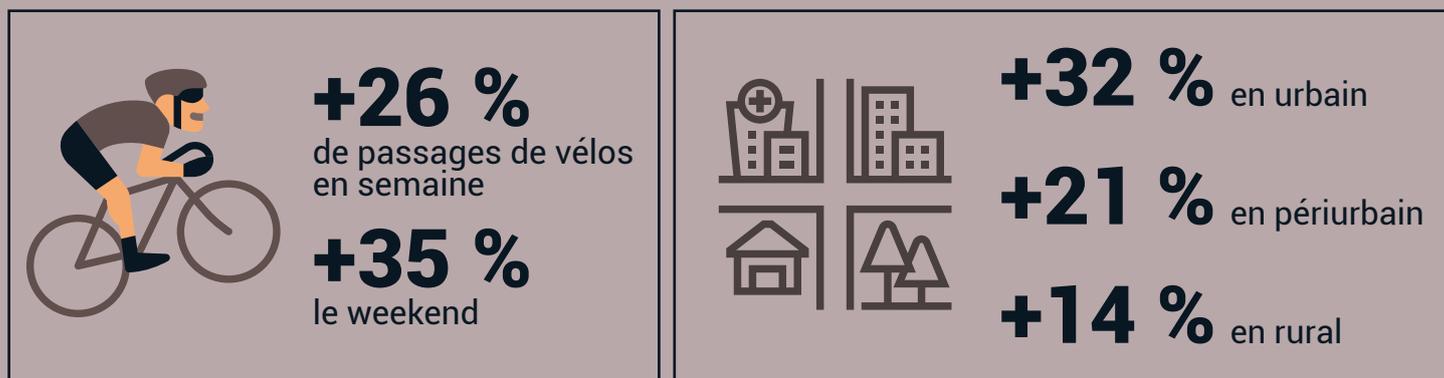
INTRODUCTION

En mai 2020, à la sortie du premier confinement lié à la crise sanitaire de la Covid-19, de nombreux aménagements cyclables temporaires sont apparus sur le territoire français, comme un peu partout dans le monde (les fameuses coronapistes). Leurs objectifs : accompagner et sécuriser le développement des déplacements à vélos, qui se sont multipliés comme solutions immédiates au besoin de distanciation physique, et à l'arrêt temporaire des transports collectifs.

Deux ans après, force est de constater que la crise sanitaire a eu un impact non négligeable, tant dans la considération de la **place du vélo dans l'espace public**, que sur les **choix comportementaux** de mobilité d'une partie des résidents.

Les mobilités individuelles : vélos, engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes, etc.) et automobiles, ont été les grands gagnants de la sortie du confinement.

La pratique cyclable a bondi en France, par rapport à 2019



Source > bit.ly/FreqVelo



Cette hausse de la fréquentation s'explique, en partie, par la crise de confiance des transports publics, mais elle est aussi due à **l'augmentation importante du linéaire d'aménagements cyclables**, notamment expérimentaux/temporaires (+30 % par rapport à 2019 selon Géovélo).

Source > www.amenagements-cyclables.fr

Ces aménagements viennent renforcer et poursuivre les efforts menés par les collectivités depuis plusieurs décennies, d'abord dans les principales agglomérations françaises soumises aux problématiques de congestion et pollution, et plus récemment dans les villes moyennes et milieux périurbains et ruraux.

Pour autant, malgré une dynamique très marquée et visible, les déplacements à vélos ne représentaient encore que **3 % du volume global de déplacement** en 2019.

Source > bit.ly/StatMobilite19

Le vélo a longtemps été appréhendé comme un simple loisir en France. Ce chiffre illustre ce retard pris dans nos territoires par rapport à des pays ayant considéré le vélo comme un mode de déplacement à part entière.

Consciente des nombreux bienfaits et avantages individuels et sociétaux d'investir en faveur du système vélo, **la France s'est fixée pour objectif de tripler ses déplacements à bicyclette dès 2024 pour atteindre une part modale de 9 %, et de 12 % en 2030**. De nombreuses lois, évolutions réglementaires, aides, aménagements et services ont été réalisés afin d'impulser un développement de la pratique.

Le contexte géopolitique mondial fluctuant engendre une inflation du prix des énergies fossiles et du baril pétrolier. Développer l'usage des modes de déplacements actifs, sobres, autonomes et résilients, apparaît comme une nécessité.

À travers cette publication en **4 tomes**, réalisée par l'Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle (AGURAM) pour le Syndicat mixte du SCoTAM, **élus et techniciens du territoire sont invités à s'interroger sur la pratique cyclable actuelle et sur les moyens à mettre en œuvre pour développer un véritable écosystème et une culture vélo**.

- 
1. **Quels sont les intérêts de développer le système vélo ?**
 2. **Quelles sont les nouvelles réglementations à disposition des collectivités pour inciter et convaincre de nouveaux usagers ?**
 3. **Quels états des lieux et perspectives de la pratique cyclable pour les territoires du SCoTAM ?**
 4. **Et enfin, quels partenaires et outils techniques et financiers mobiliser pour développer des aménagements de qualité ?**

C'est ensemble, avec toutes les bonnes volontés et forces vives en synergie, que le vélo parviendra à faire sa place pour devenir un mode de déplacement à part entière.

> **Ce quatrième et dernier tome de la collection établit un panorama des différents partenaires et outils financiers à disposition des collectivités locales pour mettre en œuvre un système vélo efficace.**

En conclusion, un tour d'horizon d'actions ou de projets phares de chaque territoire du SCoTAM a été réalisé afin de susciter l'envie pour donner des idées à des territoires similaires.

LES PRINCIPAUX PARTENAIRES TECHNIQUES D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

Élaborer une politique cyclable nécessite de mobiliser des **compétences** en matière de mobilité et d'urbanisme, mais aussi une **connaissance** du fonctionnement de l'**organisation administrative et territoriale française**.

Plusieurs **acteurs institutionnels et/ou de la société civile** peuvent **accompagner** les collectivités territoriales dans la **définition et la mise en œuvre de leur stratégie cyclable**.

CEREMA



Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est l'établissement public de référence en France pour l'expertise technique, notamment en matière de mobilité.

s'appuyer pour **développer une politique de mobilité globale ou pour réaliser des études opérationnelles d'aménagements cyclables**.

L'antenne locale est mobilisable via la plateforme régionale **France mobilités**, recensant les dispositifs de financements des projets, expérimentations et innovations dans le secteur des mobilités.

Sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, il accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Source > www.cerema.fr

Source > www.francemobilites.fr

Par ses missions, ressources (cf. tome 2) et formations, le **Cerema est un acteur technique majeur** sur lequel les collectivités peuvent

ADEME



L'**Agence de la transition écologique** est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Elle anime, coordonne et accompagne les entreprises, les collectivités ou encore les organismes de recherche dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

L'**Ademe est un partenaire technique et financier des collectivités locales pour mettre en œuvre leur politique** de protection de l'environnement, de maîtrise de l'énergie ou encore **de mobilité**. Elle pilote notamment le programme **Avelo 2** (cf. page 10).

Source > www.ademe.fr

ADMA



L'**Académie des experts en mobilités actives (Adma)** vise à accroître et à diffuser, en France, l'expertise autour des politiques marche et vélos, dans toutes les sphères et à toutes échelles territoriales.

tives), adaptées aux différents territoires (urbains, peu denses). Excepté les frais de défraiement pour les sessions en présentiel, ces formations sont prises en charge intégralement par les certificats d'économies d'énergies (cf. focus page 10).

Les thèmes, dates et contenus de ces formations, à destination d'un large public (collectivités territoriales, élus, membres d'associations, grand public), sont consultables sur leur site internet.

Source > www.mobilites-actives.fr

Elle propose des formations et sensibilisations variées, allant de la planification à des thématiques spécifiques (conflits d'usages entre piétons et cyclistes, accès des femmes aux mobilités ac-

ASSOCIATIONS



Les associations représentent des **acteurs techniques incontournables** des politiques de mobilité, du fait de leurs connaissances du terrain. Parmi elles, les collectivités peuvent notamment s'appuyer sur :

> le réseau d'associations de cyclistes du quotidien, notamment **affilié à la FUB** ;

Source > www.fub.fr



Source > www.metzavelo.fr



> **Vélo & territoires**, rassemblant les 152 collectivités (dont 68 départements et 12 régions) mobilisées pour le développement du vélo en France ;

Source > www.velo-territoires.org



> le **Club des villes & territoires cyclables et marchables**, porte-parole de 221 collectivités adhérentes ;

Source > www.villes-cyclables.org



40
ANS

> **Association Rue de l'avenir**, qui promeut des actions en faveur de l'apaisement des espaces publics, et a créé le collectif « Place aux piétons » avec les associations « 60 millions de piétons » et la « Fédération française de randonnée Paris » ;

Source > www.ruedelavenir.com



> **Vélo et mobilités actives Grand Est**, qui mobilise les acteurs publics locaux et contribue à la promotion des mobilités actives, via de nombreuses actions dont l'organisation du « Défi j'y vais » ou encore la constitution d'un réseau d'acteurs des mobilités actives (RAMAGE).

Source > www.vma-grand-est.fr

AGENCES D'URBANISME

Les agences d'urbanisme sont des outils au service des collectivités territoriales, apportant une **expertise en matière d'urbanisme et de développement territorial** (planification, habitat, mobilités, économie, environnement, foncier, etc.).

Regroupées parmi la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), sous le statut d'associations, elles accompagnent les membres partenaires dans **l'observation, la définition et le partage de stratégies territoriales concertées**. Elles peuvent intervenir sur des **missions de planifications** (plan de mobilité, schéma cyclable, etc.) ou des **missions**

plus opérationnelles (étude de centre-ville, requalification viaire, création d'aménagements cyclables, etc.).

Source > www.fnau.org/fr/accueil



L'AGURAM intervient auprès de différentes collectivités du SCoTAM dans la définition et la mise en œuvre priorisée de leur schéma cyclable, la mise à jour

de base de données SIG cyclables, ou encore l'articulation d'aménagements cyclables en lien avec des projets de transports en commun en site propre.

Source > www.aguram.org

BUREAUX D'ÉTUDES MOBILITÉS

Établissements privés spécialisés sur les thématiques de mobilité et déplacements, les bureaux d'études sont des partenaires courants des collectivités locales.

Ils représentent une aide technique non négligeable pour les collectivités dépourvues de moyens humains dédiés, de temps humain ou de compétences spécifiques (étude trafic, modélisation, signalisation, etc.).

LES PRINCIPAUX PROGRAMMES D'AIDES ET DE FINANCEMENTS POUR SOUTENIR LES ACTIONS EN FAVEUR DU VÉLO

Pour mettre en œuvre une politique cyclable efficace, les EPCI peuvent solliciter différentes aides et subventions de collectivités et partenaires tiers.

Ces programmes ont pour intérêt de créer une **synergie et dynamique entre les acteurs publics et privés**, tant pour l'atteinte d'objectifs en matière de lutte contre le changement climatique, de préservation de la biodiversité et la qualité de l'air, que pour **l'articulation et la cohérence des investissements et politiques locaux**.

Le présent chapitre n'est pas exhaustif. Il vise à **porter à la connaissance des élus et techniciens les principaux dispositifs de soutien financier existants pouvant être sollicités pour des actions en faveur des modes actifs**.

LES PRINCIPAUX FONDS EUROPÉENS



Fonds européen de développement régional (Feder)



Le fonds européen de développement régional (Feder) s'inscrit dans le cadre de la politique de cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union européenne.

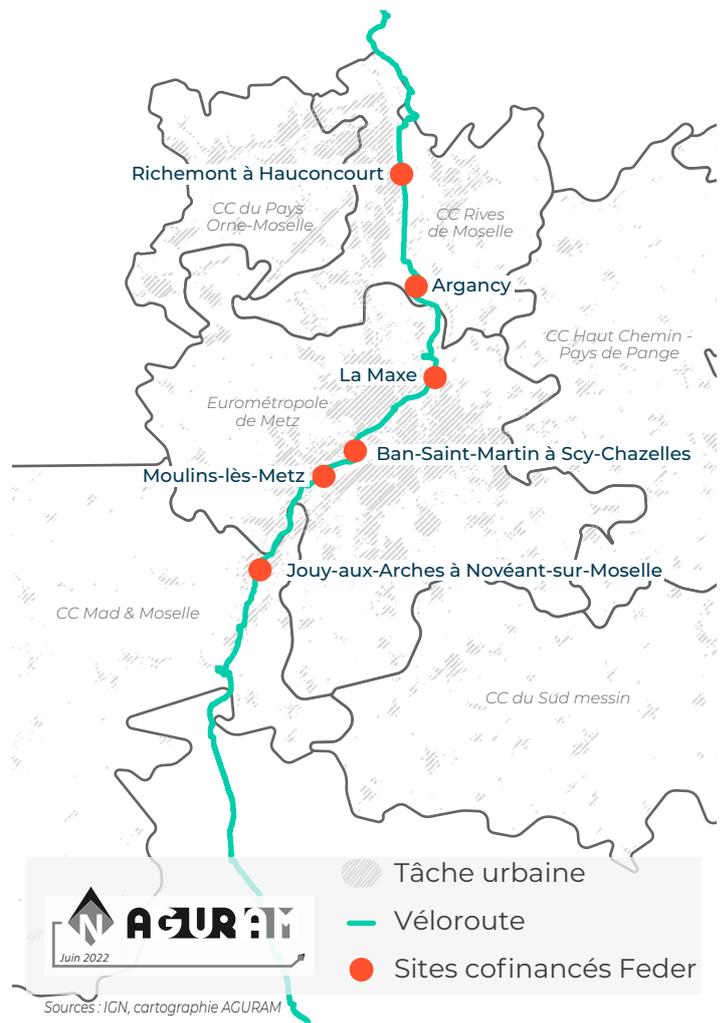
4 grandes thématiques sont ciblées par le Feder dont le « soutien à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone ».

Les **projets d'adaptation au changement climatique**, de **développement de transports propres**, ou encore la **mise en place de stratégies bas carbone** dans les zones urbaines, pour lesquels les **modes actifs** ont toute leur légitimité, **peuvent être cofinancés**.

Les projets de transition énergétique sont **financés à hauteur de 87 % via le fonds Feder et de 12 % par le fonds Feader**.

Source > bit.ly/europevelo

Projets cyclables cofinancés par le Feder



En Moselle, sur 13 projets d'aménagements cyclables cofinancés par le fonds Feder entre 2008 et 2010, 6 projets étaient situés sur le territoire du SCoTAM, tous en lien avec la véloroute La Voie bleue. Depuis, aucun projet n'a bénéficié de subventions à ce titre.

Source > bit.ly/europe-feder



Financé par le Feder, le programme Interreg permet le développement de projets de coopérations transnationales, transfrontalières et interrégionales depuis plus de 25 ans.

À ce titre, différents projets d'aménagements cyclables (infrastructures, points durs, réseaux points-nœuds, équipements, services, création ou valorisation de marques et itinéraires touristiques, etc.) d'institutions publiques ou privées peuvent être financés.

Le programme de coopération Interreg VI Grande Région 2021-2027, incluant les 7 EPCI du SCoTAM, a été **approuvé en mars 2021**. Il doit être validé au premier trimestre 2022 par la Commission européenne.

CE NOUVEAU PLAN CIBLE 4 OBJECTIFS, VISANT À CE QUE LA GRANDE RÉGION DEVIENNE :



+ verte



+ sociale



+ proche
des citoyens



+ lisible
(gouvernance)

Un budget d'environ **181 millions d'€**

de Feder est alloué pour le nouveau programme

Interreg VI Grande Région

(2021-2027)

contre une enveloppe d'environ 140 millions d'€ pour le précédent programme (2014-2020)



Les projets de développement de réseaux dédiés aux modes actifs et de services de mobilités multimodaux alternatifs à la voiture individuelle (objectif 3) peuvent être cofinancés à hauteur de 60 % maximum par le Feder. Les 40 % restants doivent être cofinancés par des fonds propres, des cofinancements institutionnels ou des apports privés, induisant une mobilisation de fonds maximale d'environ 303 millions d'€.

Source > bit.ly/interreg2027

Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader)

Second pilier de la politique agricole commune (PAC), le fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) est l'outil financier de la politique de développement rural visant à **réduire les inégalités territoriales dans l'Union européenne**.

Bien que principalement fléchés pour les projets en lien avec l'agriculture des territoires ruraux, **les aménagements de type véloroutes et voies vertes, services ou équipements cyclables contribuant au développement local et à l'attractivité touristique des zones rurales, peuvent être éligibles aux subventions**.

Source > bit.ly/europe-grandest

La Voie bleue, véloroute 50, à Jouy-aux-Arches (CC Mad & Moselle) a été cofinancée par des fonds européens (programme Feder)

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) est un dispositif de soutien permanent, créé en 2016, et éligible à toutes les communes et EPCI à fiscalité propre.

Elle vise à financer :

- > les projets d'investissement, classés en 6 grandes priorités d'investissements, dont **l'axe 3 finançant le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité** ;
- > les **opérations visant au développement des territoires ruraux inscrites dans un contrat signé par l'État** (pactes territoriaux de relance et de transition écologique (PTRTE), redynamisation des centres des villes moyennes inscrits dans les conventions « Action cœur de Ville » et programme « Petites villes de demain »).

Les **financements sont cumulables avec les autres dispositifs de droit commun de l'État, dont l'appel à projets « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables »**. Les opérations ne doivent pas être engagées avant l'accusé de réception de l'attribution de l'aide.

Le taux de financement varie selon le projet. La participation minimale du maître d'ouvrage est de 30 % du montant total du projet, ou de 20 % si le projet ne concerne pas une compétence de chef de file, telle que définie par l'article L 1111-9 du Code général des collectivités territoriales.

La sous-préfecture d'arrondissement de la Moselle demeure le point d'entrée unique des dossiers de demande sur le territoire du SCoTAM. Les demandes sont à transmettre avant le 31 décembre de l'année n, pour une programmation des crédits de l'année n+1.

Source > bit.ly/moselle-DSIL

Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)

La Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) est un **dispositif de soutien permanent**, créé en 2011, **éligible à certaines communes et EPCI**, au regard de certaines **conditions démographiques et richesse fiscale**.



Sur les 7 EPCI du SCoTAM, **seules l'Eurométropole de Metz et la Communauté de Communes de Mad & Moselle ne sont pas éligibles à cette aide**. En revanche, certaines communes de ces 2 ressorts peuvent être éligibles à cette aide.

8 grandes catégories d'opérations, dont le cadre de vie, sont éligibles à un financement.

Le taux d'intervention varie selon le montant de l'opération :

Montant du projet	Taux de financement DETR
Coût HT de l'opération inférieur à 150 000 €	De 20 % à 60 %
Coût HT de l'opération compris entre 150 000 € et 500 000 €	De 20 % à 40 %
Coût HT de l'opération supérieur à 500 000 €	De 20 % à 35 %

La sous-préfecture d'arrondissement de la Moselle reste le point d'entrée unique des dossiers de demande.

Source > bit.ly/moselle-DETR



FOCUS

APPEL À PROJETS COMMUN DETR/DSIL 2021/2022 ET AMBITION MOSELLE

Dans un souci de faciliter aux collectivités les procédures de demandes de subventions et de soutien financier dans le cadre du plan France Relance, une harmonisation des demandes de subventions a été opérée entre l'État et le département.



Les dossiers d'aide à l'investissement, au titre de la DETR/DSIL et du dispositif Ambition Moselle, doivent désormais faire l'objet d'une demande unique.

Contrat de plan État-Région (CPER)

Les contrats de plan signés entre l'État et les conseils régionaux sont des **outils de développement au service de l'égalité des territoires**. Par effet levier sur l'investissement local de financements publics partagés, les CPER visent à soutenir et développer **la mise en œuvre de projets d'aménagements structurants**.

Le 30 mars 2021, le premier **Contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027**, a été signé à l'échelle de la nouvelle région, en concomitance avec l'accord régional de Relance Grand Est 2021-2022.



Déclinaison du plan France Relance, **1,25 milliard d'€ ont été mobilisés, dans le cadre de l'accord régional de Relance Grand Est 2021-2022**, pour accompagner les collectivités locales dans la mise en œuvre d'actions durables, notamment de mobilité (cf. aides régionales PTRTE).

À compter de 2023, un **nouveau document de programmation spécialement dédié aux infrastructures de mobilités sera adopté** en application de la Loi d'orientation des mobilités. Les grandes orientations, moyens financiers et opérationnels constitueront la feuille de route pour la **période 2023-2027**.

Le **contrat de déclinaison du CPER Grand Est 2021-2027** a été signé le 22 février 2022. 4,8 milliards d'€, financés à part égale entre l'État et la Région, seront accordés pour répondre aux enjeux de relance et de développement durable, reposant sur 4 piliers :

- > **la transition écologique (1,044 milliard)**
dont « l'axe 3 : Adapter la Région aux enjeux de la transition énergétique, de la production d'énergies renouvelables et de la sobriété énergétique » porte sur **le changement des pratiques de mobilité, le développement des énergies non fossiles et décarbonées**, etc. ;
- > **la compétitivité et l'attractivité des territoires (1,632 milliard)**
à travers « l'axe 8 : Identifier, renforcer et promouvoir les atouts du Grand Est » promouvant le **développement du tourisme « doux »**, de l'offre numérique, etc. ;
- > **la cohésion sociale et territoriale (2,180 milliards)**
notamment par « l'axe 12 : Améliorer la connectivité des territoires par une politique de développement multimodal des infrastructures de transport et des équipements » (réseau de mobilités actives, intermodalité, santé, redynamisation des territoires, etc.) ;

> la coopération transfrontalière

via « l'axe 13 : Effacer progressivement les frontières en termes de transport, d'aménagement et d'accès aux services publics en apportant des réponses aux problèmes du quotidien des citoyens » (**mobilité du quotidien, infrastructures**, etc.).

Pour être éligibles à un **financement dans le cadre du CPER**, les projets doivent être matures et structurants à l'échelle régionale. Ils doivent respecter des critères, détaillés **pour chaque pilier dans l'annexe 6**, visant à **éviter ou réduire les incidences néfastes sur l'environnement** ou encore prenant en compte **la sobriété énergétique, la lutte et l'adaptation face au changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air**, etc.

Ils seront financés dans le cadre de l'élaboration des PTRTE et des contractualisations départementales ou par le biais d'appels à projets (AAP) successifs. Tout projet soutenu appelle une part d'autofinancement.

Source > bit.ly/grandest-CPER

Source > bit.ly/grandest-CPER-cadre

Tout projet du quotidien ou de tourisme impliquant un changement de mobilité peut être financé au titre du CPER



Appels à projets Avelo/Avelo2

Portés par l'Ademe, ils visent à **soutenir les collectivités locales** par le financement de démarches **d'élaboration de schéma cyclable, de réalisation d'études pré-opérationnelles**, ou encore de **création de postes de chargé de mission vélo**.

Financé via les dispositifs Certificats d'économies d'énergies (cf. focus CEE), l'appel à projet Avelo, ouvert en 2018, a récompensé 227 territoires pour un montant de 13 millions d'€, tandis que **Avelo2**, courant sur la **période 2021-2024, vise à accompagner 400 territoires pour un montant alloué de 25 millions d'€**.

Le montant d'aide maximal par porteur de projet est plafonné à 200 000 € (hors recrutement de chargé de missions et plafonné à 100 000 € par axes) pour « **Avelo 2** », avec un **taux maximal d'aide pour les AOM à hauteur de 60 %**.

Le recrutement d'un chargé d'études est forfaitaire : 30 000 €/an sur 3 ans par équivalent temps plein travaillé (ETP).

Source > bit.ly/avelo-2



FOCUS

LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIES (CEE), UN IMPORTANT LEVIER POUR LE CHANGEMENT DE MOBILITÉ

De nombreuses actions de mobilité mises en œuvre par des collectivités ou entreprises peuvent être financées par des certificats d'économies d'énergies.

Cette source de financement provient des fournisseurs d'énergies qui ont pour obligation de réaliser et de promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients et consommateurs d'énergie (articles 14 à 17 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005).

32 programmes CEE favorisant les mobilités économes en énergie ont été soutenus. L'ensemble des programmes est consultable ici :

Source > bit.ly/programmes-CEE

Parmi les programmes les plus connus à destination des collectivités, peuvent être cités :

- > **Alveole** (clôturé), ayant permis de financer, à hauteur de 60 % du montant total, près de 30 000 places de stationnements et d'accompagner 18 650 usagers à la remise en selle en 2 ans ;
- > **Avelo** (clôturé), ayant favorisé le développement de politiques cyclables en milieu rural en 2018, et ayant conduit à la création du programme **Avelo2** (en vigueur) pour poursuivre le soutien à l'ingénierie territoriale des collectivités locales par l'État ;
- > **Adma** (en vigueur), dispensant notamment des formations visant à doter la France d'une expertise en matière d'intégration des sujets vélos et piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées ;
- > **O'vélo !** (en vigueur), visant à promouvoir les déplacements domicile-travail à Vélo à assistance électrique (VAE) auprès d'environ 130 000 salariés et agents de la fonction publique sur le territoire français ;
- > **Interlud** (en vigueur), prévoyant la création de chartes de logistique urbaine en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie ;
- > **Moby** (en vigueur), ayant pour objectif de favoriser l'accès aux modes de déplacements actifs et alternatifs des établissements scolaires, pris en charge à 75 % par les CEE ;
- > **Génération vélo** (en vigueur), soutenant le déploiement du Savoir rouler à vélo auprès des collectivités, via l'accompagnement à la démarche et la formation des intervenants pris à 100 % ou encore le cofinancement des interventions auprès des enfants à 50 %.

Fonds mobilités actives « continuités cyclables »

Confié au **ministère de la Transition écologique**, ce dispositif est pourvu d'un budget de 350 millions d'€ sur 7 ans, pour le volet travaux des aménagements cyclables.

Il vise à **résorber les discontinuités cyclables, jusqu'à 10 kilomètres**, par la création d'aménagements cyclables sécurisés.

Une enveloppe supplémentaire de 100 millions d'€ a été allouée pour le **soutien aux aménagements cyclables et piétons utilitaires**, et une enveloppe de 50 millions d'€ a également été mobilisée afin de financer la création de 48 000 places de stationnements sécurisées aux abords des 1 133 gares du territoire, dans le cadre du plan **France relance**.

Les projets d'aménagements cyclables seront pilotés par les Dreal et devront être attribués avant la fin de l'année 2022, tandis que des conventions entre les Dreal, conseils régionaux et SNCF Gares & connexions seront signées avant juin 2022.

Le seuil minimum de subvention est d'un million d'€ pour chaque projet, « entendu comme une unité de programme ou d'itinéraire, de coût et de planning ».

Le taux de financement est de 40 % pour les projets situés dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants, contre 20 % pour les projets situés dans une unité urbaine supérieure à ce seuil. Un bonus de 10 % pouvait être attribué en cas d'engagement de la collectivité à la démarche « Savoir rouler à vélo ».

Un projet d'infrastructure bénéficiant de financements issus du Fonds mobilités actives – Continuités cyclables **peut bénéficier également de subvention du Fonds européen de développement régional (Feder) ou du Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader)**.

Source > bit.ly/mobilites-actives

La nouvelle piste cyclable permettant de relier Rombas (CC Pays-Orne Moselle) à Hagondange (CC Rives de Moselle), cofinancée par l'État au titre du Fonds mobilités actives

Pactes territoriaux de relance et de transition écologique (PTRTE)

Déclinaison opérationnelle locale du CPER Grand-Est, le PTRTE est un **outil de stratégie territoriale** visant à **accélérer la relance et à accompagner les projets** de transition écologique, démographique, numérique et économique **des EPCI ou des territoires de projets (PETR/Pays), et de leurs communes.**

Global et évolutif sur une durée de mandat (6 ans), ce **document unique** regroupe le Contrat de relance et de transition écologique – (CRTE), porté par l'État, le projet de Pacte territorial, porté par la Région Grand Est, ainsi que les différentes contractualisations existantes avec les territoires.

3 orientations stratégiques sont identifiées pour élaborer les PTRTE :

- > la **transition énergétique et écologique** ;
- > **l'ancrage territorial d'une économie plurielle** (de proximité, productive et de relocalisation, etc.) ;
- > **la cohésion territoriale et sociale** (maillage territorial, équipements, services, santé, sport, loisirs, culture, etc.).

L'élaboration des pactes nécessite un travail d'identification puis de mise en œuvre conjointe des projets territoriaux définis.

 L'ensemble des 7 AOM du SCoTAM ont identifié le financement d'actions cyclables et pédestres dans leur nouveau PTRTE, signé en 2021.

Le PTRTE étant évolutif, la priorisation des projets peut être réévaluée chaque année.

Source > bit.ly/grandest-PTRTE

Dispositif de soutien à la réalisation d'études de mobilités par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

En tant que chef de file de la compétence mobilité, la Région Grand Est a décidé **d'accompagner les AOM, et leurs groupements, dans la réalisation de leurs études de mobilité.**

Inauguré en septembre 2021, le dispositif de soutien financier de la Région vise à articuler et favoriser le développement des politiques locales de mobilité sur le territoire, à hauteur de :

- > **10 000 € par Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) concernée par l'étude**, portés à 15 000 € si l'AOM comprend plus de 40 communes, portés à 0 € si l'AOM est soumise à l'obligation de réaliser un plan de mobilité ;
- > si l'étude est réalisée entre **plusieurs AOM**, une **bonification de 15 000 €** est apportée ;
- > si l'étude **conclut sur un plan de mobilité simplifié**, une **bonification de 15 000 €** est apportée

Les AOM peuvent solliciter cette subvention en déposant un dossier de demande par courriel. Les demandes reçues sont examinées une fois par trimestre.

Seuls les dossiers recueillants au moins 25 points (sur 40) sont sélectionnés et soumis à programmation, dans la limite des fonds disponibles et dans l'ordre de meilleure notation.

Source > bit.ly/grandest-AOM

Source > bit.ly/reglement-etudes-mobilites

Exemple d'aménagement cyclable entre Vigy et Antilly, ayant bénéficié de l'aide technique et financière du Département de la Moselle et éligible à des aides régionales



Ambition Moselle

Le Conseil départemental de la Moselle a mis en place un programme technique et financier pour accompagner les projets des 23 EPCI et 725 communes de son ressort territorial.

125 millions d'€ sont budgétés par le Département sur la période 2020-2025, soit 25 millions par an.

Ce dispositif, basé sur 10 volets d'actions, dont la mobilité, la transition écologique et énergétique ou encore la qualité de vie, vise à **soutenir les projets d'équipements et de services répondant aux besoins de développement des collectivités locales.**

Avant dépose d'un dossier de demande de subventions, les projets inscrits au titre du projet de contrat Ambition Moselle sont discutés

entre le président de l'EPCI et le président du CD57. Les dossiers font ensuite l'objet d'une instruction avant passage en Comité départemental Ambition Moselle (Codam). Les dossiers sont ensuite présentés et adoptés en commission permanente.

Seuls les projets matures, présentant notamment une **programmation et un plan de financement prévisionnel**, et répondant à minima à 3 critères (définis parmi les thématiques insertion, économie, énergie et environnement, inclusion) **sont éligibles** à la subvention.

Les travaux doivent commencer un an après l'attribution de la subvention et s'achever avant l'échéance de la durée de validité de 3 ans. 2 projets par contrat peuvent être inscrits, voire 3 pour les communes de moins de 2 000 habitants.

Source > bit.ly/ambition-moselle

LES PRINCIPALES AIDES AUX ENTREPRISES/CITOYENS

Savoir rouler à vélo (SRAV)

Le programme Savoir rouler à vélo a été adopté le 9 janvier 2018 par le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR), présidé par le Premier ministre.



Instauré dans les établissements scolaires, il vise à la généralisation de **l'apprentissage de la pratique à vélo** afin que chaque enfant **de 11 ans ait la capacité de se déplacer à vélo en pleine autonomie** avant l'entrée au collège.

Programmé sur **10 heures de formation**, le « Savoir rouler à vélo » se compose de 3 blocs :

- > savoir pédaler ;
- > savoir circuler ;
- > savoir rouler à vélo.

Les collectivités locales sont amenées à mettre en œuvre ce programme permettant de répondre aux **enjeux de mobilité écologique et économique de demain**, ainsi que de **lutte contre les méfaits de la sédentarité** par la **pratique quotidienne d'une activité physique.**

La formation peut être dispensée par des professionnels, dont des clubs ou associations agréés et recensés sur le site internet dédié.

Source > sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo

Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE)

Une aide de l'État, appelée **bonus vélo**, est éligible pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, sous réserve de conditions (être neuf, ne pas utiliser de batterie en plomb, répondre à la définition de cycle à pédalage assisté, etc.)



Les personnes éligibles doivent être majeures, domiciliées en France, avoir un **revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 €** et surtout avoir **bénéficié d'une aide complémentaire, attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales.**

Ces 2 aides sont cumulables et le montant de l'aide de l'État est identique à celui versé par la collectivité territoriale dans la limite du plafond de 200 €. L'aide est versée une seule fois par personne.

Source > bit.ly/bonusvelo

Aide à l'achat d'un vélo cargo

Depuis juillet 2021 et l'adoption de la Loi climat et résilience, **les administrés peuvent bénéficier du bonus vélo pour financer l'achat d'un vélo cargo.**

Le bonus vélo peut couvrir **jusqu'à 40 % du coût d'acquisition de ce type de véhicule, en respectant un plafond de 1 000 €.**



Les demandes sont à effectuer sur la plateforme gouvernementale proposant un service d'estimation de la prime à la conversion et un espace de dépôt des pièces justificatives.

Source > bit.ly/gouv-prime-conversion

Autres aides mobilisables

D'autres programmes à destination des ménages ou entreprises peuvent être mobilisés, notamment par le biais des CEE (cf. focus page 10).

Les professionnels de la livraison peuvent, par exemple, bénéficier de subventions pour l'expérimentation à échelle réelle d'un **mode de livraison de colis à vélo sur les derniers kilomètres** (programme **Colis Activ'**).

LES DIFFÉRENTES ACTIONS DES TERRITOIRES DU SCoTAM

UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS ET AU MAILLAGE TERRITORIAL DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ

Entretien avec Monsieur Christophe Prévost, conseiller délégué au Plan vélo

Doté d'un schéma directeur cyclable depuis 2017, l'Eurométropole de Metz souhaite renforcer son investissement pour développer la **pratique** cyclable sur son territoire (44 communes, 230 000 habitants).

L'arrivée de nouveaux élus locaux a fait naître de nouvelles attentes en matière d'aménagements cyclables. Une vingtaine de maires de la métropole ont sollicité la collectivité pour exprimer leurs besoins de réaliser des infrastructures sécurisées.

Conscients du besoin de **disposer de moyens financiers et humains adéquats pour mettre en œuvre rapidement les ambitions affichées du schéma cyclable**, les élus métropolitains ont **adopté un nouveau plan pluriannuel d'investissement pour 2022-2026**, en conseil métropolitain du 28 février 2022, et décidé de **recruter un second chargé de mission vélo**.

Le montant de l'enveloppe budgétaire vélo a été **augmenté significativement**. **14 millions d'€ en moyenne seront alloués sur 5 ans**, afin de **réaliser des aménagements cyclables structurants**, mais également de **poursuivre le développement de services et d'une véritable culture vélo** auprès des habitants.

En sus, en tant que gestionnaire de voirie, elle **programme la mise à double-sens cyclable des zones 30 existantes**, à minima d'un quartier par an.

« La collectivité s'est fixée pour objectif de lutter contre les discontinuités, par la réalisation, à minima, de 2 projets d'aménagements cyclables sécurisés, un à Metz et un hors Metz, par an. »

Ces projets se veulent structurants et ambitieux afin de « **répondre aux attentes des nouveaux usagers à convaincre de se déplacer à bicyclette**, par des **aménagements sécurisés, lisibles, capacitaires et agréables**. Le **renforcement de l'aspect environnemental** au sein de ces projets de requalification de l'espace public est également un objectif recherché par la métropole ».

Deux projets structurants réalisés en 2021 : le réaménagement de la rue Pasteur et de la voie verte Marly-Pournoy-la-Chétive.

- Les **rues Pasteur et Charlemagne**, situées dans le secteur de la gare de Metz, étaient en 2018, pourvues de 2 voies de circulation à sens unique, pour rejoindre avenue Foch, ceinturant le centre-ville.

Après une **expérimentation de coronapistes**, sous le régime de bandes cyclables, lors du déconfinement de 2020, la métropole a décidé de **pérenniser l'aménagement temporaire par la suppression d'une voie de circulation au profit de la création d'une bande cyclable dans le sens de circulation et d'une piste cyclable en double-sens cyclable**.

Photos avant/après : requalification de la rue Pasteur avec bandes cyclable provisoires puis aménagements définitifs d'une bande et d'une piste cyclable. Des arceaux et de la végétalisation ont été installés aux abords des passages piétons



© Eurométropole de Metz



© AGURAM - Bastien Ferretti

« Il s'agit du premier aménagement cyclable porté par l'Eurométropole ayant fait l'objet d'une attention particulière sur des points de détail, non sans importance pour les usagers. »

La **séparation** entre la piste et le trottoir a fait l'**objet d'une bordure chanfreinée**, et la piste a été réalisée en béton brossé gris afin de **marquer visuellement la séparation entre piétons et cyclistes**. Les raccords à la chaussée ont également été traités par la création de **seuils abaissés au niveau « A0 »**.

- > La métropole a inauguré le 13 juin 2022 l'aménagement d'une **voie verte, reliant Marly, au sud de Metz, à l'entrée de Coin-sur-Seille, en 2021.**

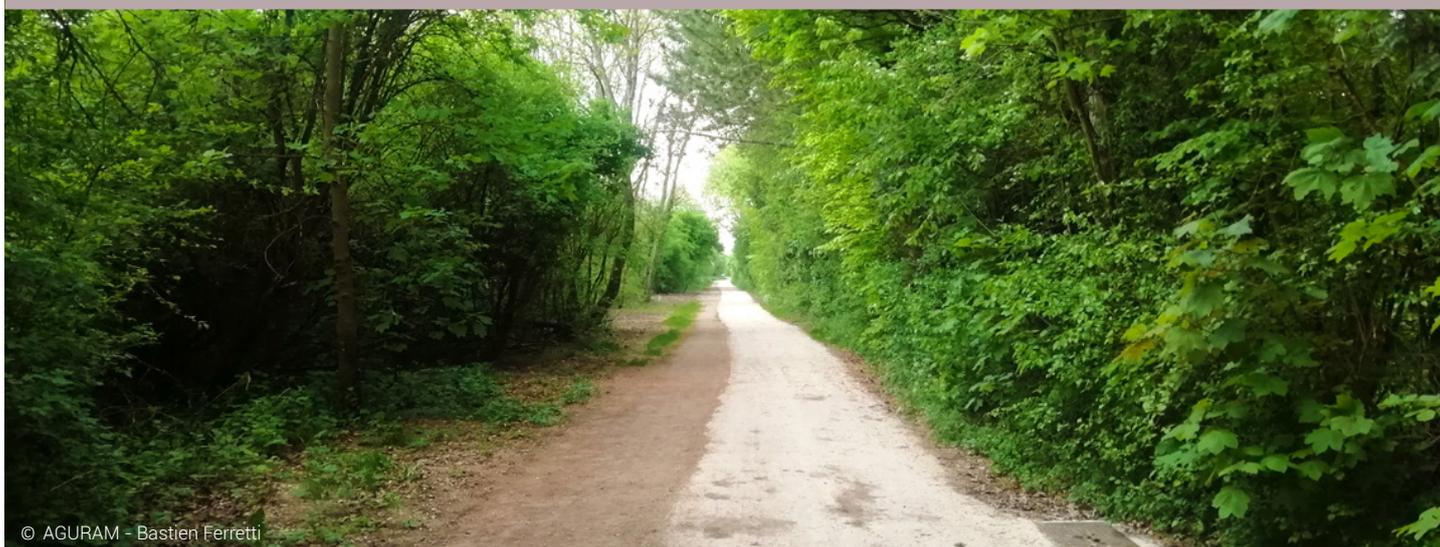
Après une visite sur site, du **marquage au sol au droit des intersections** a été rajouté pour affirmer la continuité et la visibilité de l'aménagement par la matérialisation de la trajectoire des cyclistes.

Sur près de 5 kilomètres, la surface de l'ancienne voie ferrée a été remplacée par un **revêtement de type éco-stable drainant pour limiter l'imperméabilisation du sol**. D'une largeur étendue à 3 mètres, sauf contraintes ponctuelles, cet aménagement permet dorénavant aux **différents usagers (joggeurs, cavaliers, cyclistes du quotidien, cyclistes sportifs, promeneurs, etc.) de se côtoyer**.

À la livraison définitive de l'aménagement, **une inauguration du projet sera réalisée** afin de communiquer sur les investissements portés par l'Eurométropole, s'élevant à 940 000 € HT pour ce projet, qui a été **subventionné à hauteur de 50 %, dans le cadre de la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)**.

Par l'amélioration des conditions de circulation, la collectivité espère permettre « **l'essor de la pratique utilitaire** minoritaire, bien qu'une dizaine de vélotaffeurs à destination de Metz empruntaient déjà ce tronçon ». Ce projet d'un montant global de 710 000 € HT a été lauréat de l'appel à projet « **continuités cyclables** », permettant une prise en charge financière par l'État à hauteur de 30 %.

La voie verte ombragée permet désormais de répondre à des usages mixtes et interurbains entre Marly et Pournoy-la-Chêtive



© AGURAM - Bastien Ferretti

Traitement sécurisé de la voie verte avec un chemin rural à faible trafic à Cuvry



© AGURAM - Bastien Ferretti

De nombreux services et actions déployés pour créer une culture vélo

En sus de ses investissements d'infrastructures, la métropole met en œuvre, depuis plusieurs années, un **programme d'actions pour développer l'offre de services et une culture vélo.**

Un partenariat a notamment été signé avec l'association Metz à vélo pour le **déploiement du Savoir rouler à vélo (SRAV)**. Face à la demande croissante des établissements scolaires, élèves et parents d'élèves, le nombre de classes formées annuellement est passé de 23 à 50, en 2021.

« La formation des plus jeunes est un enjeu pour le changement comportemental de demain en faveur des modes actifs. Ces actions ont également un impact auprès de certains parents, non-initiés aux enjeux de mobilité, qui décident de changer leurs pratiques de déplacements pour accompagner leurs enfants. »

La promotion et communication autour de ce changement de mobilité est également opérée par le soutien et portage du **défi J'y vais à Vélo**, organisé en mai par l'Ademe, l'agence de la transition écologique. « Malgré la crise sanitaire, le nombre de participants au défi est resté stable, tandis que le nombre d'établissements scolaires et d'entreprises participants a augmenté ».



La métropole a également conclu un **partenariat avec l'entreprise Géovélo**, développeur de l'application spécialisée dans les déplacements à vélos utilitaires.

Plusieurs fonctionnalités sont permises par l'outil, comme **la remontée des besoins et problèmes rencontrés sur le territoire des usagers à vélo, la suggestion de plusieurs itinéraires** (utilitaires, de loisirs, sécurisés, etc.) par trajet pour les utilisateurs, **ou encore la mise à disposition d'informations sur la pratique existante** (communauté d'utilisateurs, nombre de kilomètres d'aménagements cyclables, etc.).

La base de données de Géovélo a notamment été enrichie par les données de la base SIG des aménagements cyclables existants sur le territoire de la métropole. Ce travail de mise à jour, réalisé par l'AGURAM en 2021, s'inscrit dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités, où les autorités organisatrices de la mobilité ont pour obligation de reverser les données mobilités à leur disposition.

« Par ces actions, nous souhaitons améliorer la connaissance et la diffusion de l'offre de mobilité cyclable sur le territoire. »

« Découverte des abords du lieu de travail à vélo », dispensée par Metz à vélo auprès des agents de l'AGURAM, dans le cadre du « Défi j'y vais autrement »



© Metz à vélo

L'ARTICULATION DES RÉSEAUX VÉLOS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PAYS ORNE-MOSELLE (CCPOM)

Entretien avec Vincent Matélic, 3^e vice-président, délégué à la planification et mobilités

En cours d'élaboration d'une politique cyclable globale, les élus de la CC du Pays Orne-Moselle souhaitent se doter d'un schéma de planification afin de **structurer leurs actions et investissements en faveur du vélo**.

Cette ambition s'inscrit dans la continuité des actions menées depuis une quinzaine d'années. La collectivité a notamment été à l'initiative de projets d'infrastructures cyclables structurants sur son territoire et articulés avec les collectivités voisines.

Le Fil bleu, dorsale vélo structurante de la vallée de l'Orne

Le Fil bleu est l'axe structurant de **23 kilomètres d'aménagements continus et séparés du trafic** (régime de voie verte), longeant la rivière de l'Orne. Initié dans les années 2000, les derniers aménagements ont été réalisés par la CCPOM en 2017 (passerelle) et par la communauté de communes Rives de Moselle (CCRDM), en 2021, afin d'assurer une **articulation avec la Voie bleue (V50)**, itinéraire national reliant le Luxembourg à Lyon.

Bien qu'à vocation de loisirs, son usage peut également être utilitaire puisqu'il permet de rejoindre la gare de Rombas depuis les communes de Moyeuve, Rosselange ou encore Vitry-sur-Orne.

L'aménagement de la liaison utilitaire Rombas-Hagondange

« Des travaux de création d'une piste cyclable sont en cours, le long de la D47, pour prolonger ce maillage sécurisé, de la gare de Rombas à la gare d'Hagondange, située sur le territoire de Rives de Moselle. »

Cette dernière est la 2^e gare du territoire du SCotAM en termes de fréquentation (après Metz) et présente une aire d'attraction s'étendant au-delà des limites administratives de la CCRDM, notamment sur partie nord de la CCPOM.

Subventionnée, dans le cadre de l'appel à projets Fonds mo-

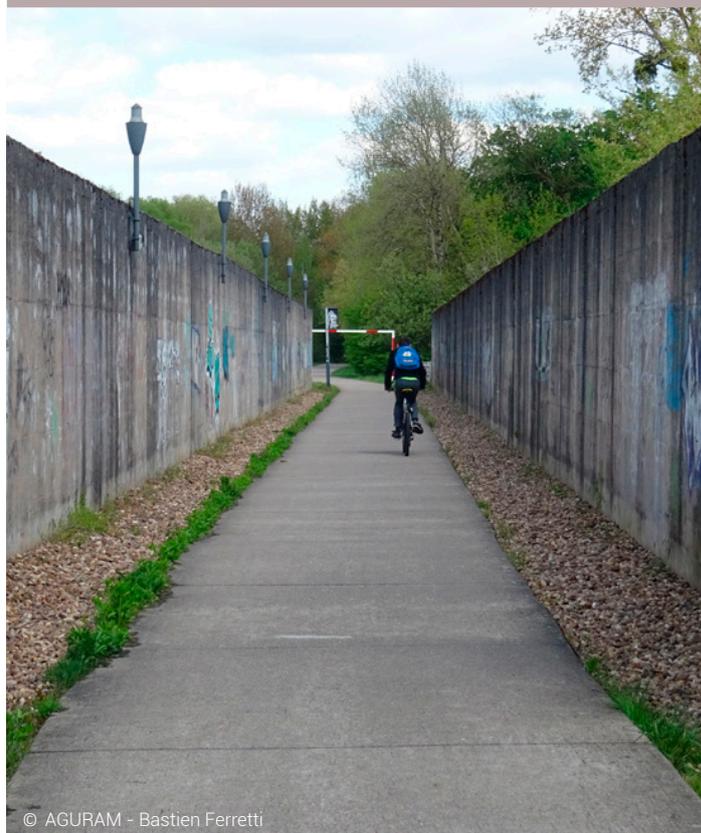
bilités actives, par la dépose d'un projet commun avec la CCRDM, la première phase de travaux à Rombas, d'un montant de 1,4 millions d'€ pour la CCPOM, vient de s'achever en 2021.

La seconde phase sur la RD47, représentant un investissement local de 270 000 €, sera finalisée en 2022. La continuité de l'itinéraire jusqu'à la gare et au-delà est d'ores et déjà planifiée par la CCRDM (cf. point suivant).

Cet aménagement est également pensé pour servir de **dorsale aux futurs déplacements des modes actifs de la friche des Portes de l'Orne**, véritable projet de reconversion urbaine d'un ancien site industriel, porté par la CCPOM.

« Ce projet permettra de répondre aux besoins de déplacements utilitaires, entre Rombas et Hagondange, inférieurs à 15 minutes à vélo. »

Le Fil Bleu, un aménagement aux usages mixtes selon l'environnement traversé, ici à Rombas



© AGURAM - Bastien Ferretti

La nouvelle piste cyclable permettant de relier Rombas (CC Pays-Orne Moselle) à Hagondange (CC Rives de Moselle), cofinancée par l'État au titre du Fonds mobilités actives



© AGURAM - Marie Georges

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES RIVES DE MOSELLE : D'UN RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT À VOCATION DE BALADES ET LOISIRS VERS UN RÉSEAU UTILITAIRE INSCRIT DANS UN SCHÉMA GLOBAL ET STRUCTURÉ

Entretien avec Patrick Abate, 3^e vice-président, chargé des mobilités et Cyril Chun-Hung Kee, chargé de mission mobilité

Située au nord de l'Eurométropole de Metz dans le Sillon lorrain, la communauté de communes de Rives de Moselle (RDM) dispose d'un réseau d'aménagements cyclables existants conséquent comparé à celui des intercommunalités de taille similaire sur le territoire.

« Ce réseau est l'héritage historique d'une volonté politique de développer des itinéraires vélo de loisirs et tourisme entre les différentes communes du territoire. »

Patrick Abate.

Principalement localisées dans sa partie est, ce réseau, composé de voies vertes et de voies à faible trafic, assure principalement la connexion entre des communes à forte dominante rurale.

La pratique utilitaire demeure minoritaire aujourd'hui, faute de desserte fine des zones urbanisées les plus denses (rive ouest de la Moselle et l'A31) et des principaux pôles générateurs (hypercentre, gares, établissements scolaires supérieurs, zones d'activités, etc.).

« Majoritairement plébiscitées pour un usage de loisirs et de balades le weekend, ces aménagements forment une armature à valoriser pour favoriser les déplacements à vélo interurbains et développer la pratique utilitaire de demain sur le territoire. »

En élaborant un nouveau schéma cyclable, les élus ont pour objectifs prioritaires :

- > de compléter le maillage cyclable existant pour répondre au besoin des déplacements domicile-travail/études/services, internes et externes au territoire, en offrant une alternative sécurisée d'accès aux principaux générateurs de trafic, dont les gares d'Hagondange et de Maizières-lès-Metz ;
- > d'améliorer les aménagements existants ne répondant plus aux nouvelles normes, en conventionnant avec les gestionnaires de voiries pour faciliter l'entretien (y compris des espaces verts) et la pérennité de ces infrastructures.

Pour mettre en œuvre ce schéma, la collectivité envisage de mobiliser un budget annuel prévisionnel de 400 000 €.

Il s'articulera avec le plan de mobilité simplifié, définissant une politique globale, en cours d'élaboration avec le Cerema (projet lauréat d'un appel à projet volontaire).

De nombreux projets d'aménagements cyclables utilitaires visant à traiter les discontinuités de réseaux

- > Plusieurs projets d'aménagements cyclables sont déjà en cours de réalisation, à l'instar du projet d'aménagement cyclable entre les gares d'Hagondange et celle de Rombas, dont le dernier kilomètre concerne la CCRDM. Ce projet porté conjointement avec la CCPOM (cf. entretien page 17) a bénéficié de financements distincts pour les 2 collectivités dans le cadre de l'appel à projets Fonds mobilités actives.

Voie verte, située à Richemont et réalisée en 2021, permettant d'assurer la jonction entre la Voie bleue, véloroute 50 longeant la Moselle et le Fil bleu de l'Orne



Les travaux seront réalisés fin 2022. Ils permettront **d'assurer la continuité sécurisée de l'itinéraire cyclable pour faciliter et développer l'intermodalité en gare**, notamment des actifs et scolaires à destination du Luxembourg et de Metz.

- > La communauté de communes a également achevé en mai 2021 **la création d'une voie verte de 6,5 kilomètres de Gan-drange à Richemont, permettant d'assurer la continuité entre la véloroute nationale 50 La Voie bleue, longeant la Moselle, avec la voie verte Le Fil bleu, longeant l'Orne.** 2,6 millions d'€ ont été investis pour créer cette jonction « permettant de conjuguer les usages loisirs, utilitaires et sportifs. La poursuite de ce maillage par la création d'un accès sécurisé à destination de la gare d'Uckange, située à moins de 3 kilomètres sur la communauté de communes voisine, est en réflexion ».
- > Une portion de **voie verte de 3 kilomètres entre Hagondange et Maizières-lès-Metz vient également d'être inaugurée** au printemps 2022. Longeant la D112F (voie Romaine), elle permet pour l'instant de relier Marange-Silvange à Amnéville et Hagondange. Un itinéraire jalonné permettra de rejoindre le pôle de loisirs Destination Amnéville.
- > En parallèle, une **étude de faisabilité pour la réalisation d'un aménagement cyclable longeant les voies ferrées entre les gares d'Hagondange et de Maizières-lès-Metz est en cours.**

Cet itinéraire permettrait de concilier à la fois les enjeux de rabattement en gare et ceux de desserte des espaces urbanisés (3 communes dont Talange), faiblement pourvus en aménagements cyclables structurants.

Création d'une prime à l'achat de vélo, complémentaire au bonus de l'Etat

Afin d'impulser une dynamique autour de la pratique cyclable, la collectivité a instauré en **2021, une prime à l'achat de tous types de vélo (neuf, occasion, vélo pliant, vélo cargo, vélo classique, vélo à assistance électrique), à destination de ses habitants et sans conditions de ressources.**

L'aide financière est plafonnée à 200 € pour un vélo à assistance électrique (100 € pour les vélos classiques) et à 300 € pour un vélo à assistance électrique fabriqué en France (150 € pour les vélos classiques) et ne peut excéder 20 % du montant total du vélo. Cette subvention est cumulable avec le bonus vélo de l'État.

« Victime de son succès, le budget initial de 15 000 € a été réévalué à 40 000 € fin 2021. 300 subventions ont déjà été accordées et une centaine de dossiers sont en cours de traitement. L'opération sera renouvelée en 2022. »

Cyril Chun-Hung Kee

Nouvel aménagement de type voie verte, longeant la RD112F, en contrebas du site Destination Amnéville



UN SCHÉMA CYCLABLE POUR DÉVELOPPER LA PRATIQUE UTILITAIRE AU SEIN DE LA HOUVE ET DU PAYS BOULAGEOIS

Entretien avec **Thierry Ujma**, 5^e vice-président, délégué à la transition écologique et au Plan climat air énergie territorial (PCAET), et **Clément Pahin**, directeur général adjoint

Lauréate de l'appel à projet « Avelo2 », la communauté de communes de la Houve et du Pays boulognois (CCHPB), territoire rural de 23 500 habitants pour 37 communes, s'est lancée dans l'élaboration d'un schéma cyclable, confiée au bureau d'études Vizea.

Récemment autorité organisatrice des mobilités, les élus de la CCHPB sont convaincus que le vélo peut être une réponse aux besoins de déplacements, y compris en milieu rural, sous réserve de création d'un maillage d'aménagements cohérents et sécurisés.

« Au-delà du seul intérêt de planifier une stratégie cyclable, cette démarche vise à s'articuler et à enrichir les documents réglementaires en cours de réalisation (emplacements réservés dans le PLUi ou encore les fiches actions du PCAET). »

Thierry Ujma

Une concertation en ligne ayant récolté plus de 860 réponses !

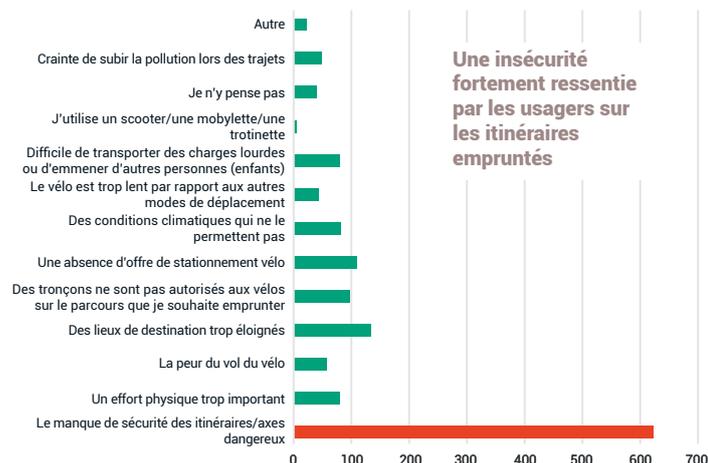
Afin de comprendre les attentes et besoins du territoire, une concertation des administrés via une enquête en ligne, a été organisée en juin et juillet 2021. La participation a été au rendez-vous. Pas moins de 862 personnes ont répondu à l'enquête en ligne.

Les résultats de l'enquête ont notamment démontré que la pratique cyclable existante était occasionnelle (54 % des réponses) et majoritairement à dominante loisirs et sportive. Ce constat s'explique par l'absence d'infrastructures sécurisées dans les centres-bourgs, et corrobore les enquêtes nationales, en témoigne la réponse à la question sur les motifs de non-utilisation du vélo, où le manque de sécurité a été plébiscité (plus de 600 répondants sur 752 à cette question).

Répartition des motifs de non-utilisation du vélo

Question : si vous ne pratiquez peu ou jamais le vélo, quel en est le motif ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 752



Source : enquête en ligne effectuée en juin et juillet 2021, traitement et analyse des données par Vizea

L'enquête a également permis aux sondés d'identifier les itinéraires qu'ils jugeaient prioritaires, ce qui a fait ressortir l'intérêt d'interconnecter les communes et notamment l'importance de Boulay dans l'organisation territoriale.

Les priorités en termes d'aménagements d'itinéraires vélo selon les répondants

Question : Pouvez-vous identifier des tronçons d'itinéraire à aménager en priorité en lien avec des déplacements en vélo ?

Nombre de répondants à la question : 486



Source : enquête en ligne effectuée en juin et juillet 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Les itinéraires proposés auront pour objectifs de répondre aux différents usages, notamment utilitaires, pour permettre l'accès aux villages et le réaménagement de centre-bourg, la desserte des établissements scolaires (3 000 scolaires concernés) ou encore les sentiers à prédominance loisirs et tourisme. Le développement d'équipements et de services vélo (parkings, intermodalité, réparations, etc.) est également prévu dans l'étude.

« Les conclusions de l'étude, attendues pour l'été 2022, devront permettre d'identifier la capacité financière et technique de la collectivité, à mobiliser un budget d'investissement dédié pour le schéma cyclable, au regard des projets engagés, et à mettre en œuvre les itinéraires, en l'absence de compétence voirie. »

Clément Pahin

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MAD ET MOSELLE : DES INVESTISSEMENTS VÉLO, VARIÉS ET CONSÉQUENTS, POUR RÉPONDRE RAPIDEMENT AUX BESOINS DU TERRITOIRE

Entretien avec Gérard André, 1^{er} vice-président, délégué à la transition écologique et Céline Philppot, responsable du pôle développement durable.

Le 17 décembre 2020, la CC Mad & Moselle (48 communes – 20 660 habitants) a adopté son plan de développement des mobilités 2020-2026. Ce document de planification synthétise les réflexions d'une **stratégie de mobilité globale**, déclinée en 15 axes, visant à réduire l'utilisation de la voiture individuelle et permettre le déploiement de différentes solutions alternatives.

« Le vélo a été identifié comme une réponse pertinente, concrète et rapide à mettre en œuvre au regard des besoins et attentes des communes du territoire. »

Gérard André

Instauration d'une aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique

Parmi ces mesures, la collectivité a notamment décidé **d'accompagner financièrement ses administrés par la mise en place d'une aide à l'acquisition d'un Vélo à assistance électrique (VAE)** pour dynamiser la pratique cyclable.

Pas moins de 11 fiches-actions sur 15 concernent les mobilités actives, notamment cyclables. Plusieurs ont d'ores et déjà été lancées et mises en œuvre.

Lancée en 2021, 86 dossiers ont bénéficié de cette aide (1 projet éligible par foyer), allant jusqu'à 300 € maximum par dossier.

Une centaine de dossiers seront finalement subventionnés par rapport à l'enveloppe budgétaire allouée (30 000 €), financée à parts égales par la collectivité et par le Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) Cœur de Lorraine.

Le traitement des points de ruptures de la Voie Bleue, véloroute 50

L'EPCI porte également la **résorption de 2 points noirs de franchissement de la Moselle**, situés sur l'itinéraire de la véloroute 50, la Voie bleue. Une **passerelle de 3,5 mètres de largeur**, uniquement **dédiée aux modes actifs**, va être réalisée en parallèle du pont de la D66, axe de circulation majeur du territoire (7 000 véhicules/jour), permettant de relier Corny-sur-Moselle à la **gare ferroviaire de Novéant-sur-Moselle**. Reconstitué après la Seconde Guerre mondiale, cet ouvrage routier dispose d'un gabarit très étroit (5,5 mètres pour une chaussée à 2 voies), ne permettant pas un croisement aisé et sécurisé des véhicules, ni des piétons, les trottoirs étant non réglementaires (0,75 mètres).

« Les bénéficiaires étaient plutôt des actifs dans la vallée de la Moselle, au regard du type de vélo acheté (vélo-pliant, vélo de ville électrique). Dans le sud du territoire, plus rural, les vélos étaient plutôt à vocation de loisirs et sports (VTT) et les bénéficiaires retraités. »

Céline Philppot

Véritable point dur de la Véloroute 50 la Voie bleue, le franchissement du Pont de Corny-sur-Moselle sera prochainement traité par la création d'une passerelle modes actifs



La concrétisation de ce projet, d'un **montant global estimé à 5,140 millions d'€ HT, est permise par la sollicitation de différents financeurs**. L'État participe financièrement à hauteur de 47 % du projet, au travers l'appel à projets Fonds mobilités actives « continuités cyclables » et les fonds permanents (DSIL, DETR), la Région (via le PTRTE) et le Conseil départemental (via Ambition Moselle) à hauteur de 14 % chacun, permettant de réduire **l'investissement local à 21 % d'autofinancement**.

Prévus initialement pour 2022, les travaux seront finalement livrés pour 2023. La CC Mad & Moselle s'est appuyée sur l'expertise technique de partenaires (PETR, services du Département de la Moselle, agence technique Matec) et a signé une convention de **partenariat avec le département de Moselle pour un appui technique à la maîtrise d'œuvre** pendant toute la durée du projet.

Ce retard des travaux est dû à la hausse des coûts des matières premières (+ 21 % par rapport au montant initial) ce qui a nécessité une consolidation du plan de financement. »

Céline Philippot

Un **compteur de fréquentation** sera installé sur l'ouvrage créé afin de recenser le flux de cyclistes et piétons empruntant l'infrastructure. Il viendra compléter et enrichir la connaissance du territoire, en complément des 4 compteurs existants, mis à disposition par le PETR.

Le traitement de ce point dur permettra de **sécuriser l'intégralité de l'itinéraire de la V50** sur le territoire, puisque la 2^e discontinuité, située au droit du pont canal d'Arnaville pour franchir le Rupt-de-Mad, vient de s'achever en 2022.

Projet de création d'une maison du vélo

Sa création au sein de l'ancienne maison éclusière est en cours, avec une **livraison attendue pour 2023-2024**. Le rachat du bâtiment, auprès de Voies navigables de France, vient d'être effectué et une association vélo a été retenue, après appel à projets de la CC Mad-et-Moselle, pour participer à la transformation du bâtiment, au regard des besoins d'agencement intérieur.

Elle constituera le **point d'articulation entre La Voie bleue et la nouvelle véloroute 56**, longeant cette rivière. Les études sont déjà menées par la collectivité, notamment pour l'identification du foncier disponible et pour la définition du coût global du projet sur son territoire (20 kilomètres).

Projet de reconversion de la maison éclusière en maison du vélo à Arnaville, le long de la V50, la Voie bleue



© Bastien Ferretti

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SUD MESSIN : VERS UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PDMS) POUR METTRE EN ŒUVRE SA NOUVELLE COMPÉTENCE D'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

Entretien avec Victorien Nicolas, 2^e vice-président, délégué à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme et aux transports

En devenant autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en 2021, la Communauté de communes du Sud messin (CCSM), plus petite intercommunalité de Moselle, souhaite **développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de son territoire.**

Malgré un fort dynamisme démographique et économique pour ce territoire rural de 16 300 habitants, polarisé autour de Metz, les services de mobilité sont peu développés. D'importants leviers d'opportunité restent à mobiliser pour « **optimiser les flux de déplacements, quotidiens ou occasionnels**, allant vers la ville-centre de Metz, ou encore ceux polarisés par les centres-bourgs de Rémilly et Verny ».

« Par sa position au contact direct de l'Eurométropole de Metz et la présence et proximité d'infrastructures de transports structurantes (gares TER de Rémilly et TGV de Louvigny, l'Aéroport Régional de Lorraine, l'A31, la RN431 ou encore les routes départementales 913, 955), notre territoire dispose d'un fort potentiel de développement multimodal . »

Afin de coordonner ses actions et leur financement, les élus du Sud messin ont décidé de **réaliser un plan de mobilité simplifié (PDMS) pour concevoir une stratégie globale et concertée avec les partenaires territoriaux** : Région, Département, collectivités voisines (Eurométropole de Metz, bassin de Pont-à-Mousson, CC Seille et Grand Couronné, CC Haut-Chemin-Pays de Pange).

Cette réflexion permettra de **définir une feuille de route opérationnelle portant sur différents champs de la mobilité pré-identifiés** (service de mobilité solidaire, plateformes intermodales, aires de covoiturage, transport à la demande, politique cyclable, etc.).

Pour la stratégie cyclable, la CC Sud messin souhaite **déployer son action au-delà des déplacements de loisirs**. Aujourd'hui, il n'existe pas de véritable axe structurant sur le territoire, hormis des boucles de randonnées à vocation touristique.

« Le cyclotourisme et le tourisme vert sont des axes à développer pour assoir le développement économique et l'attractivité locale du territoire (site de l'église Saint-Maurice de Cheminot, fort Wagner, Sixtine de la Seille, etc.) mais la priorité reste de travailler sur le déplacement pendulaire et utilitaire . »

Les itinéraires devront être sécurisés, directs et rapides pour desservir les principaux bourgs et pôles générateurs de rabattement, vers la ville-centre de Metz. **L'ancienne ligne de chemin de fer Metz-Château-Salins**, dont la partie entre Marly et Coin-sur-Seille vient d'être réaménagée par l'Eurométropole (cf. entretien page 14), **pourrait répondre à ce besoin utilitaire sous réserve d'améliorer sa praticabilité** (reprise de la structure et du revêtement).

La **recherche de subventions partenariales pour réduire et rationaliser les dépenses locales** constitue à la fois l'un des principaux enjeux et frein à la mise en œuvre de ces projets.

L'ancienne voie ferrée de Metz-Château-Salins est utilisable uniquement en VTT aujourd'hui entre Verny et Coin-sur-Seille



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAUT-CHEMIN - PAYS DE PANGE : UNE NOUVELLE COMPÉTENCE À STRUCTURER ET À CONCEVOIR MALGRÉ UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE CONTRAINT

Entretien avec Étienne Lognon, 2^e vice-président, délégué à l'urbanisme et à l'habitat

La Communauté de communes du Haut-Chemin-Pays de Pange (CCHCPP) est la 2^e plus petite intercommunalité du SCoTAM. Issue de la fusion de 2 EPCI en 2017, elle est marquée par son caractère rural et sa polarité vers la métropole de Metz. 90 % des déplacements sont réalisés en voiture.

Récemment autorité organisatrice de la mobilité (AOM), la collectivité souhaite **saisir sa nouvelle compétence pour mettre en œuvre des solutions de mobilité** adaptées aux besoins de son territoire.

« **Les enjeux de mobilité sur le territoire sont prégnants. Les ménages ruraux sont fortement dépendants aux énergies carbonées et sont exposés à la précarité énergétique.** »

Afin de structurer une ligne directrice d'actions, **l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié a été jugée comme une priorité à initier dès 2022.**

La volonté est de mener des **réflexions globales et transversales** sur l'ensemble des champs de la mobilité, en concertation et partenariat avec les différents acteurs territoriaux, publics et privés, dont les gestionnaires de voiries.

« **La compétence AOM ne s'étant pas accompagnée d'un transfert de moyens financiers et humains, l'accompagnement et la recherche de partenaires financiers sont des éléments déterminants pour la mise en œuvre d'actions mobilité de la collectivité.** »

Si le modèle économique d'un service de transports collectifs urbains ne semble pas adapté au territoire peu dense, le développement de solutions de covoiturage ou en faveur du vélo sont des moyens d'actions sur lesquelles la collectivité souhaite mener des réflexions. Les différents outils numériques ou dispositifs d'aides financiers (soutien aux plateformes de covoiturage de courtes distances) peuvent constituer une réponse pour **inciter au changement comportemental de mobilité.**

Le développement de l'usage du vélo utilitaire passera par la **création d'infrastructures cyclables sécurisées**. Bien qu'essentiellement plébiscitée pour un usage de loisirs et balades, la fréquentation de la **voie verte aménagée, de Courcelles-Chaussy à Courcelles-sur-Nied, témoigne de l'appropriation des aménagements par les habitants.**

La réalisation de tels aménagements, nécessaires pour lever les freins à la pratique, ne **pourra être effective sans l'articulation et la rationalisation des investissements locaux.**

La voie verte, la dorsale du territoire entre Landonvillers et Courcelles-sur-Nied



© Sébastien Fricquet



OUVERTURE : RÉALISER UN RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL À HAUT NIVEAU DE SERVICE SANS COMPÉTENCE VOIRIE

Comme évoqué dans le tome 2, le statut d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) facilite l'action des EPCI en faveur du vélo. Ces dernières sont majoritairement dépourvues de **compétence voirie** (hors zones d'activités économiques), qui relève de la **responsabilité des gestionnaires de voirie** (commune, département, métropole, État, etc.).

La mise en œuvre des itinéraires des schémas cyclables peut alors s'avérer longue et complexe, faute de moyens humains, financiers, ou encore d'entente sur le projet d'aménagement de l'espace public.

Grace à ce statut, elles disposent désormais d'un cadre pour **financer les aménagements cyclables** inscrits dans leur schéma cyclable. **La participation financière ou encore l'accompagnement technique des gestionnaires de voiries** peuvent constituer de bonnes solutions pour **faciliter la traduction opérationnelle** de leur schéma directeur, ou pour **coordonner et rationaliser les dépenses des différents acteurs institutionnels**.

L'EXEMPLE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE ROYAN ATLANTIQUE

Sécurisation de la RD733 à Saint-Sulpice-de-Royan (17) par la création d'une voie verte, séparée de la chaussée, axe principal d'accès à Royan accueillant plus de 15 000 véhicules par jour



Entretien avec David Guibert, responsable du bureau d'études aménagement et voirie et Gilles Guiral, responsable du service Activités de pleine nature et équipements sportifs

Le 24 janvier 2020, les élus de la Communauté d'agglomération Royan Atlantique (Cara) ont adopté leur nouveau schéma cyclable.

Malgré un climat et relief propices, la pratique du vélo ne représentait que 3 % des déplacements du territoire, d'après l'enquête déplacements villes moyennes, standard Cerema, réalisé en 2013.

Conscient du potentiel et du besoin **d'appréhender le vélo comme un moyen de déplacement**, le nouveau document de planification est venu cadrer et diversifier les actions menées en faveur du vélo loisir et tourisme, depuis le premier schéma cyclable datant de 2006 (balisage et signalétique d'itinéraires locaux, nationaux et européens, installation de compteurs, organisation de la Fête du Vélo, etc.).

Cette démarche a été réalisée en régie et portée en **mode projet** par 3 services (mobilité, pilotant la démarche ; activités de pleine nature, en charge du volet loisirs et tourisme ; et le service bureau d'études aménagement, en charge du suivi des travaux). **Les différentes collectivités locales et gestionnaires de voirie** (Département de la Charente-Maritime) ont été associées à la démarche d'élaboration (4 Copil et 2 Cotech).

L'adoption du schéma cyclable s'est accompagnée de **3 documents-cadres**, à savoir, une **cartographie des tronçons relevant du réseau intercommunal**, une **charte des aménagements et équipements de ce réseau** et le **règlement relatif à la création d'un fonds de concours dédiés aux aménagements cyclables intercommunaux**.

« Une première enveloppe de 7 millions d'euros a été votée pour les six premières années du schéma. »

David Guibert

Une charte fixant les critères d'aménagements attendus pour le réseau cyclable intercommunal

Conscients des principaux freins (absence de maillage, d'aménagements séparés des voies motorisées, sentiment d'insécurité, etc.) à la pratique cyclable sur le territoire, élus et techniciens ont décidés de **créer un réseau cyclable intercommunal sécurisé et structurant**.

« **Constitué, suivant le contexte ou les opportunités, uniquement de voies vertes, de pistes cyclables ou de voies tranquilles (voie de dessertes à trafic inférieur à 300 véhicules/jour), le futur réseau de près 400 km se veut attractif, continu, qualitatif (fonctionnalité et confort) et efficace (accessibilité à tous les quartiers ou parties du territoire, rapidité de déplacement, etc.).** »

David Guibert

Le tracé de ce réseau, réalisé en interne, a été le fruit d'un important et méthodique travail de co-construction avec les communes de l'agglomération et le département avec plus d'une trentaine d'ateliers réalisés sur 6 mois.

Les **prescriptions des aménagements et des équipements cyclables attendus sont fixées dans le détail par une charte**.

Document de référence, elle compile les textes réglementaires et les recommandations officielles relatifs aux aménagements cyclables ainsi que les préconisations particulières liées au territoire et aux objectifs que la collectivité souhaite atteindre.

Rédigé également en interne par le bureau d'études aménagement, cette charte a été soumise et partagée avec les services des communes et du département de la Charente-Maritime, principaux gestionnaires des voiries du territoire. Elle a ensuite **fait l'objet d'une relecture et validation par le Cerema Sud-ouest pour s'assurer de la conformité des aménagements attendus**.

Un fonds de concours pour accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable

En l'absence de compétence voirie (hors ZAE), la Cara a décidé de **créer un fonds de concours dédié aux aménagements cyclables** afin de permettre la réalisation de ce réseau intercommunal. Par ce fonds, l'intercommunalité joue le **rôle d'effet de levier en accompagnant techniquement et financièrement les communes les plus dynamiques et volontaristes** en matière de mobilité cyclable.

Par **délégation temporaire de maîtrise d'ouvrage**, la Cara peut **réaliser les travaux d'aménagements de ces infrastructures**, notamment pour **coordonner la temporalité entre 2 communes et rationaliser les dépenses afférentes aux différents marchés**.

Les différentes prestations éligibles et modalités de sollicitation du fonds ont été décrites dans le règlement du fonds de concours, annexé au schéma cyclable adopté.

« **Avec 150 km de site propre existant et un rythme actuel de création de 12 km/ans, le schéma cyclable de la Cara s'inscrit dans la durée pour réaliser les 250 km en projet.** »

Gilles Guiral

Création d'une voie verte sur un chemin rural entre les communes d'Etaules et de Les Mathes/La Palmyre, permettant d'offrir une jonction directe et sécurisée pour les déplacements à pied et à vélo, car séparée du trafic automobile très dense en période estivale





COLLECTION

LE PRÉSENT DOCUMENT FAIT PARTIE D'UNE COLLECTION DE 4 TOMES.



Pour consulter les documents :

<http://www.scotam.fr/thematiques/mobilite>



www.scotam.fr

1 Place du Parlement de Metz,
57011 Metz

www.aguram.org

27 Place Saint-Thiébauld,
57000 Metz



AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

Directeur de la publication : Béatrice GILET, Patricia GOUT

Réalisation : Bastien FERRETTI, Marie GEORGES

Relecture : Emmanuel AMI, Valérie D'AT DE SAINT-FOULC SIMONIN, Fanny GEOFFROY,
Emmanuel VIAU

Conception graphique & mise en page : Jérémy HOFFMANN

Cartographie : Jérémy HOFFMANN

Photo de couverture : Eurométropole de Metz