LANCEMENT DU PLAN VELO

La Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud s'est dotée d'un Plan Vélo afin de conforter la politique de mobilité durable en lien avec les enjeux climatiques en facilitant les déplacements du quotidien à vélo.

En effet, le vélo est un mode de transport **extrêmement efficace pour les trajets courts du quotidien** (déplacements de moins de 5 km). De plus, la voiture est devenue le 2ème budget des ménages devant l'alimentation. En plus de cela, le vélo a un impact positif sur la santé de la population (diminution des risques cardio-vasculaire, obésité, diabète…) et c'est un mode de déplacement non émetteur de gaz à effet de serre.

Le Plan Vélo de la CCSMS est financé et soutenu par les certificats d'économie d'énergie et l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets « AVELO ».

POURQUOI REALISER UN PLAN VELO ?

La Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud (CCSMS) mène depuis plusieurs années une politique cyclable visant à développer le tourisme et la pratique de loisirs autour d'un réseau structuré et maillé. Celui-ci repose en partie sur deux itinéraires cyclables importants : L'Eurovéloroute 5[1] et la véloroute 52.

La CCSMS souhaite aujourd'hui homogénéiser la pratique sur son territoire en mettant en œuvre une politique qui vise au développement de la pratique utilitaire en proposant à la population une alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle (trajets domicile – travail et enseignement, intermodalité achats, sport, démarches administratives…).

1 L'Euroveloroute 5 (EV 5), est un axe cyclable à l'échelle européenne d'une longueur de 3 200 km. Elle relie Canterbury en Angleterre à Brindisi en Italie en passant par la Moselle Sud.

A l'échelle communautaire, plusieurs enjeux ont motivé le lancement de cette démarche :

- Etablir un réseau maillé, sécurisé et hiérarchisé d'itinéraires (Résorber notamment les discontinuités actuelles d'aménagements) ;
- Faciliter et sécuriser les déplacements cyclables en réduisant les effets de coupure urbaine ;
- Améliorer l'accès cyclable vers les principaux équipements des communes ;
- Faciliter les déplacements multimodaux et assurer la complémentarité entre les différents modes de transports existants ;
- Améliorer la qualité de vie urbaine en apaisant la circulation sur le réseau de voirie ;
- Fédérer les partenaires autour de la dynamique vélo ;

COMMENT A ETE REALISE LE PLAN VELO ?

L'étude amenant au Plan Vélo s'est déroulée en 3 étapes :

1) L'état des lieux

Un état des lieux précis de la situation a été réalisé : avec près de 180km d'étude de terrain. Pendant lesquels chaque tronçon cohérent de rue a été analysé finement. L'ensemble de ce travail a été synthétisé par un retour cartographique mettant en évidence les tracés à privilégier et les points durs à traiter pour obtenir une liaison cyclable cohérente.

En complément une **vidéo d'immersion** a été réalisée sur deux itinéraires emblématiques (Buhl-Lorraine Gare et Imling Gare), pour permettre aux élus, techniques et usagers de s'approprier les qualités et imperfections du réseau actuel du point de vue du cycliste.

2) Le constat et les premières propositions

Le constat fait par le bureau d'études est que les aménagements existants sont globalement de très bonne qualité et sont pour la plupart des voies vertes (le long des canaux, anciennes fiches ferroviaires…).

Cependant, celles-ci s'arrêtent à l'entrée du cœur aggloméré et que la circulation à vélo devient plus délicate. Ce constant a été partagé lors d'une réunion de concertation avec les associations cyclables ainsi que par les citoyens ayant répondu à l'enquête en ligne en juin 2021 (625 répondants)

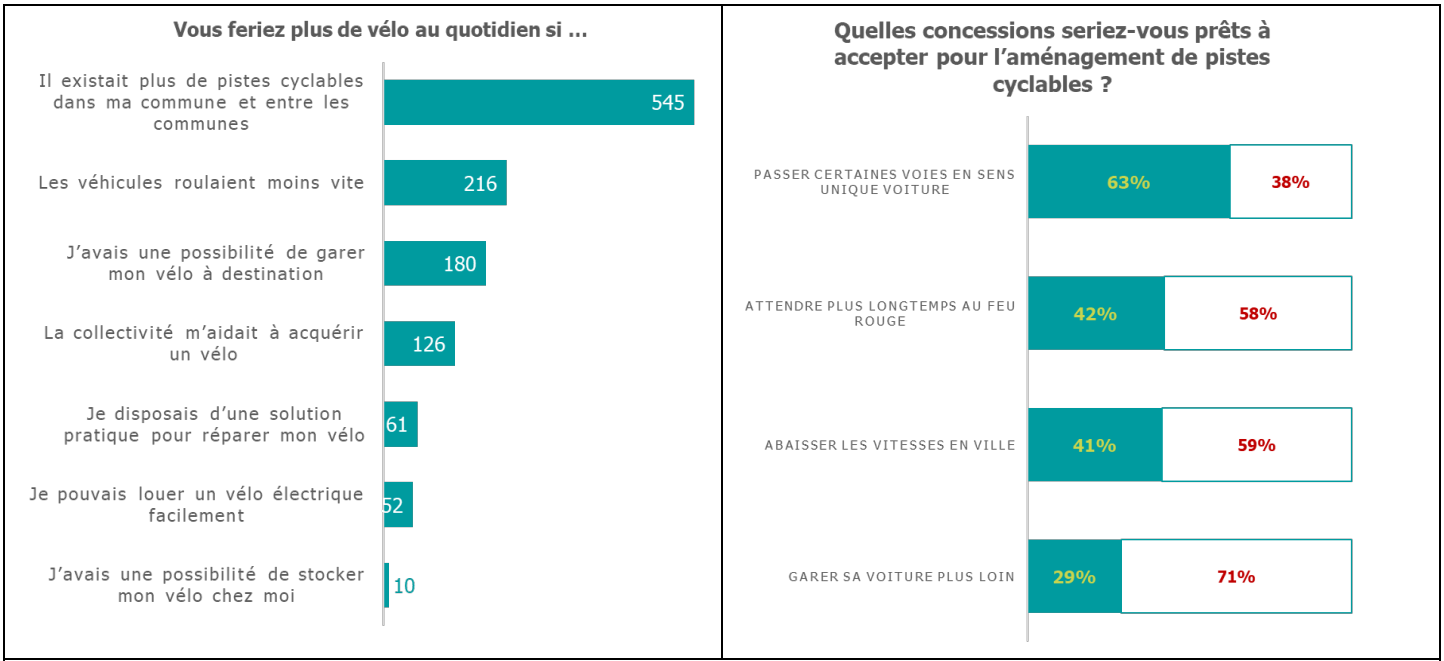


Figure 1 : retours de l'enquête usagers de juin 2021. La vitesse des véhicules constitue le second frein cité au développement de la pratique du vélo vélo (à gauche) . 41% des répondants se disent prêts à modrer la vitesse en ville, et 63% à revoir le système circulatoire.

Au total, 70km d'itinéraire cyclable pour développer une pratique au quotidien du vélo ont été identifiés. Afin de favoriser la mise en œuvre du plan et de rendre l'investissement soutenable, il a été décidé de hiérarchiser ces liaisons.

Cette hiérarchisation a dégagé trois itinéraires prioritaires à l'échelle de la Communauté de Communes. Le choix de ces itinéraires prioritaires s'est basé sur leur capacité à connecter ensemble les zones d'attractivité du pôle urbain central (zones d'étude, d'emploi de commerce gares…) et de les relier au réseau cyclable existant.

3) Les approfondissements des liaisons cyclables

Sur la base des 3 liaisons prioritaires, un travail de terrain complémentaire a été effectué afin de réaliser des esquisses et de proposer des aménagements qui apportent plus de sécurité pour les cyclistes.

Le Plan Vélo a identifié treize axes cyclables pour développer la pratique du vélo au quotidien. Parmi ceux-ci, trois axes sont considérés comme prioritaires :

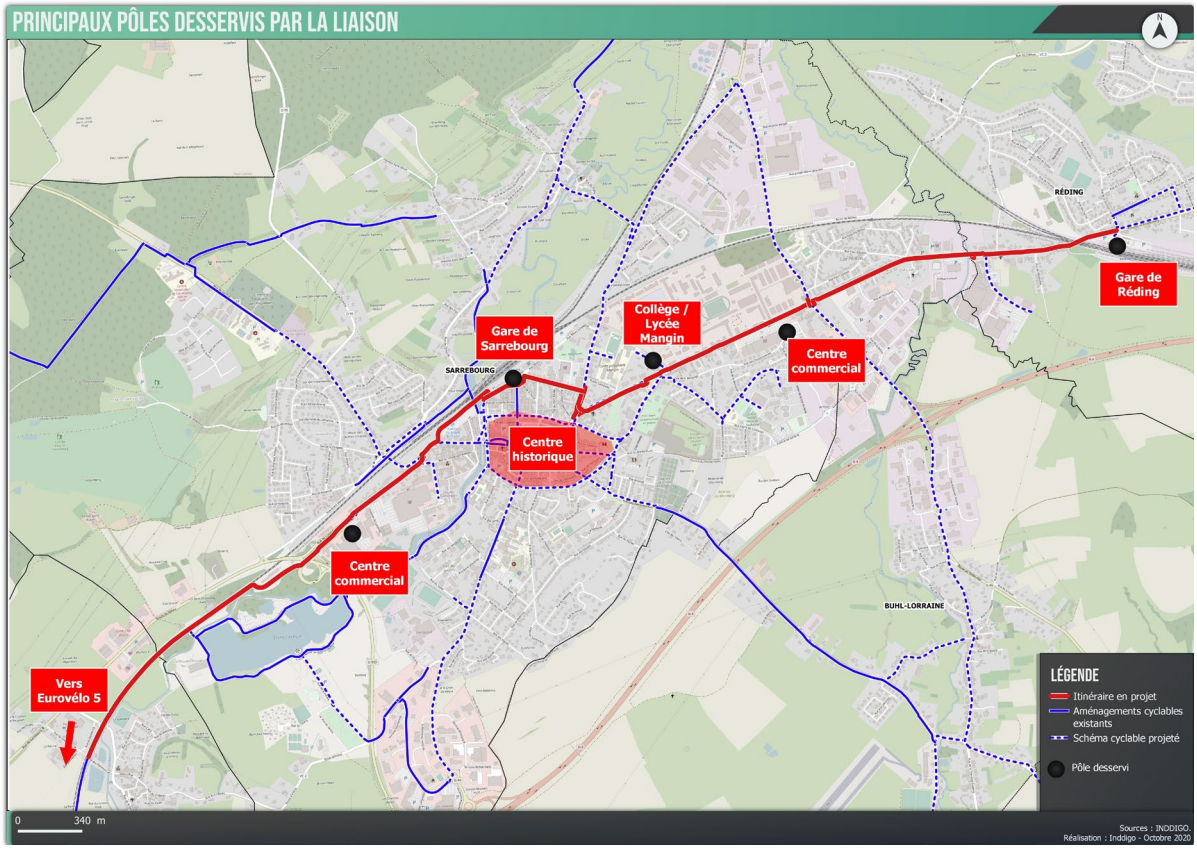
- Liaison cyclable LORQUIN – HATTIGNY : 2022-2023 ;
- Liaison cyclable IMLING – SARREBOURG – REDING : 2024 ;
- Liaison cyclable NIDERVILLER – BUHL-LORRAINE – SARREBOURG : 2025-2027.

LES AXES PRIORITAIRES

« Réding – Sarrebourg – Imling »

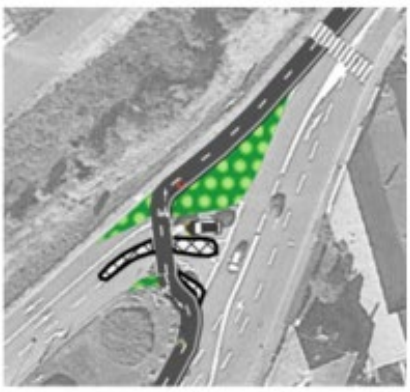
Cette liaison de 10 km permet de desservir les gares de Réding et Sarrebourg, le centre historique de Sarrebourg la zone du Cora, la zone du Leclerc et la cité scolaire Mangin. Elle permet également de connecter Sarrebourg et Réding à l'Eurovéloroute 5.

Une étude de circulation réalisée en 2022 permettra de conforter les aménagements proposés et d'identifier les adaptations circulatoires à réaliser.

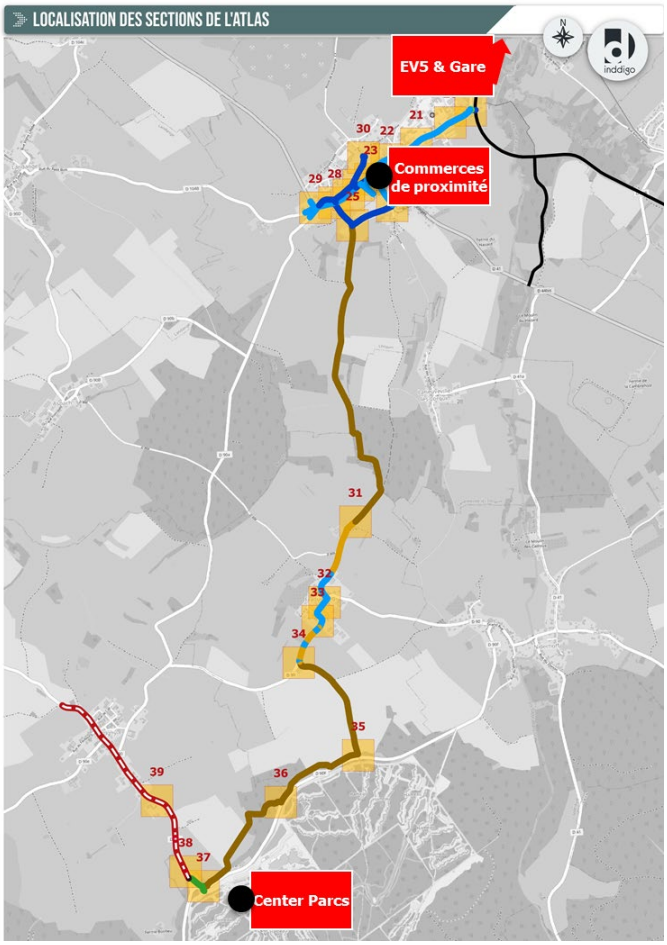


Exemple d'aménagement envisageable :

Réding – Sarrebourg Gare – Imling – rue de Phalsbourg

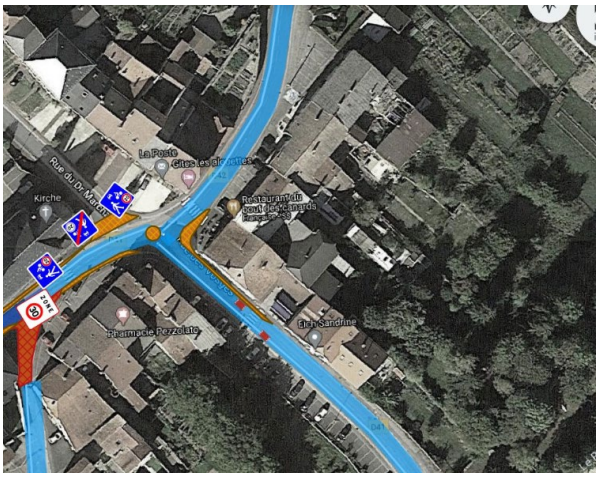


« Lorquin-Hattigny »



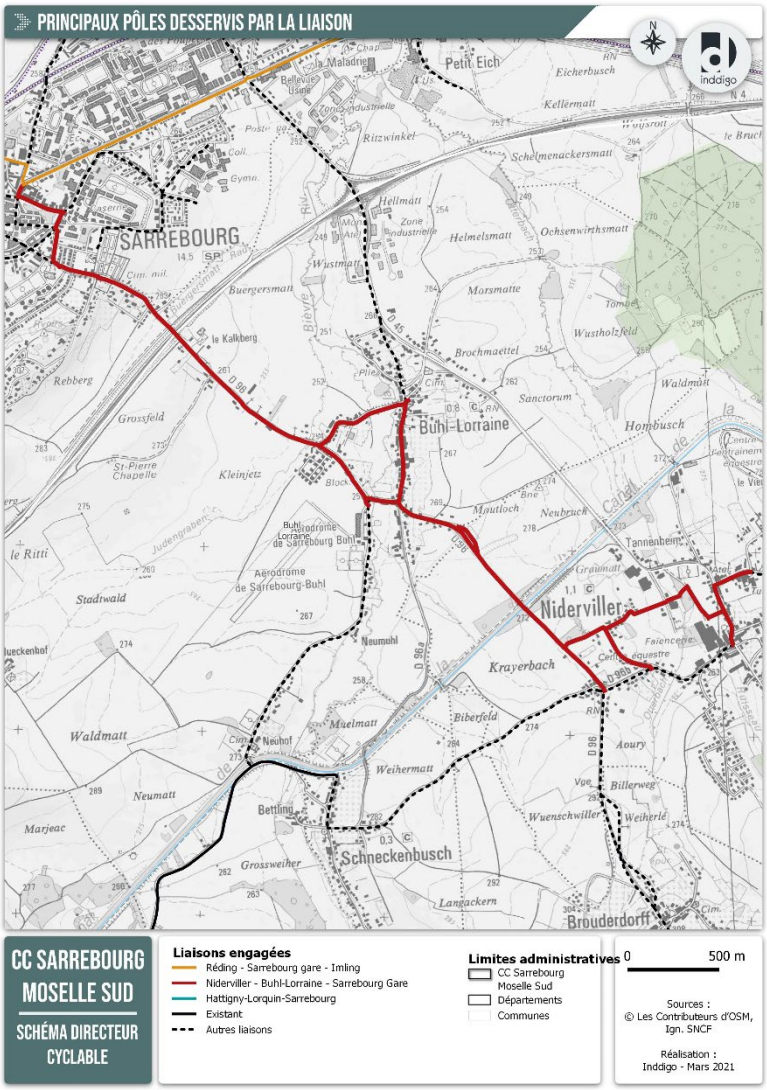
Cette liaison revêt un intérêt plus touristique en permettant de connecter le Center Parcs au pôle de service de Lorquin et au reste du réseau cyclable, créant ainsi une liaison complète et continue. Ce projet verra le jour en 2022-2023.

Elle permet de favoriser les déplacements quotidiens à vélo puisque le centre de Lorquin sera aménagé pour faciliter le passage de cycliste en toute sécurité et aux commerces locaux de profiter des retombées économiques grâce au flux de touristes.



« Niderviller – Buhl-Lorraine – Sarrebourg »

Cette liaison de 8,7 km permet de relier la gare de Sarrebourg à l'Eurovelo 5, en desservant le centre historique de Sarrebourg depuis le sud et en connectant les communes de Buhl-Lorraine et Niderviller qui représentent un bassin de vie important.



Un approfondissement sur le terrain est nécessaire afin d'identifier finement le tracé de l'aménagement. Cependant, il pourrait s'appuyer sur un système en partage de voirie mais cela nécessite de repenser le système circulatoire automobile.

LES EQUIPEMENTS ET ANIMATIONS

Dans le cadre du Plan Vélo, des équipements ont étés acquis afin de favoriser, sécuriser et connaitre les déplacements à vélo :

- Les bornes de réparation vélos : 8 bornes ont été déployées sur le territoire intercommunal permettant la réparation de tous types d'avaries pouvant arriver lors des déplacements à vélo grâce à une large palette d'outils
- Compteurs de cyclistes : 6 compteurs ont été installés (3 permanents et 3 déplaçables) afin de d'analyser le flux de cycliste, d'optimiser l'entretien des pistes cyclables et de développer des projets là où le flux de cycliste est le plus dense.

Des animations ont également été lancées et financés par la CCSMS en 2021 afin de développer une culture de la pratique cyclable dès le plus jeune âge :

- Le Savoir Rouler à Vélo : formation de 10 à 15 heures par élèves pour autonomiser leurs déplacements à vélo avant leur entrée au collège. Cette formation a été proposée dans 8 classes de CM1/CM2 soit près de 200 élèves.
- Les ateliers de réparations vélos : ces interventions menées par un professionnel agréé ont appris aux élèves à effectuer une série de points de contrôle pour vérifier s'ils peuvent utiliser leur vélo en toute sécurité, à l'entretenir au quotidien et à faire les réparations courantes (changer un pneu, patin de frein…). Au total 160 élèves ont été formés (de l'école élémentaire au lycée).