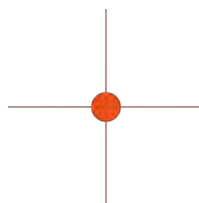


Syndicat Mixte des Transports Urbains
de Thionville-Fensch

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable du territoire du SMiTU

Phase 3 – Schéma directeur cyclable et
plan pluriannuel d'investissement

Octobre 2021





SOMMAIRE

1. RAPPEL DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC	5
Réseau cyclable existant.....	5
Potentiel de développement du vélo	11
Atouts et faiblesses du territoire pour la pratique du vélo	16
Principaux enjeux identifiés	17
2. DOCUMENTS DE CADRAGE DE LA POLITIQUE CYCLABLE	18
3. RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030.....	26
Axes cyclables à développer sur le territoire	26
Conception des itinéraires	28
Statut des itinéraires cyclables.....	30
Réseau cyclable armature à l'horizon 2030	31
Réseau cyclable complémentaire à l'horizon 2030	46
Les points durs pour les vélos	48
4. PRESENTATION DETAILLEE DES LIAISONS DU RESEAU ARMATURE	55
Liaison A : Cattenom – Thionville – Fontoy – Algrange	55
Liaison B : Guénange – Thionville – Roussy le Village	59
Liaison C : Hayange - Neufchef.....	63
Liaison D : Thionville – Fameck – Gandrange.....	66
Liaison E : Thionville – Uckange	71
Liaison F : Thionville – Cattenom	74
Liaison G : Hettange-Grande – Volmerange-les-Mines	78
Liaison H : Yutz – Kuntzig – Stuckange	82
Liaison I : Uckange – Nilvange	87
Liaison J : Guénange – Fameck.....	91
5. PROGRAMMATION DE LA DEMARCHE.....	96
Estimation financière détaillée	96
Estimation financière synthétique	98
Localisation des aménagements	99
Maîtrise d'ouvrage des aménagements.....	101
Modalités de financement.....	104
Priorisation des itinéraires cyclables	107



Planning d'investissement	109
---------------------------------	-----

6. STRATEGIE D'INTERMODALITE ET DE STATIONNEMENT 110

Développer et créer des aires de mobilité facilitant l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement	110
---	-----

Assurer les besoins en stationnement vélo pour répondre à la demande potentielle d'intermodalité vélo / transports en commun	113
--	-----

7. ACTIONS COMPLEMENTAIRES POUR FAVORISER DE LA PRATIQUE DU VELO.....118

Faire émerger de nouveaux services vélo.....	118
--	-----

Aider et les actifs et les jeunes à faire le choix du vélo	119
--	-----

Informier et sensibiliser le grand public	122
---	-----



1. RAPPEL DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC

Réseau cyclable existant

Itinéraires cyclables

Le territoire dispose de nombreux itinéraires cyclables, majoritairement concentrés dans le périmètre du SMiTu, en particulier à Thionville et dans le secteur Est du territoire (à l'est de l'agglomération de Thionville et dans la vallée de la Fensch).

L'itinéraire cyclable le plus structurant du territoire est la Voie Bleue Charles le Téméraire. Longeant la Moselle. Cette voie-verte passe notamment par les communes de Cattenom, Basse-Ham, Manom, Yutz, Thionville, Illange, Uckange et Guénange. Au-delà du territoire, cette véloroute s'étend sur plus de 700 km, de Trêves (Allemagne) à Lyon. Elle joue par conséquent un rôle touristique à l'échelle locale, mais aussi régionale et au-delà. De plus, desservant Thionville et plusieurs communes proches, il peut aussi répondre à certains déplacements utilitaires sur le territoire. Si la Voie Bleue est plutôt à vocation de loisir, plusieurs itinéraires cyclables ont une vocation utilitaire.

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville (CAPFT), l'axe reliant Thionville à Fontoy (à l'ouest) et à Basse-Ham (à l'est) assure un rôle structurant pour les déplacements utilitaires. Cet axe est continu entre Thionville et Fontoy, mais il souffre de discontinuités à l'est du territoire, notamment en traversée de Yutz. Des points durs sont également à mentionner, par exemple en traversée de la RD 152 E (à l'ouest de Thionville). Certains itinéraires complémentaires viennent se brancher à cet structurant, assurant des liaisons vers Tressange ou vers le nord de Thionville. Toutefois, on constate aussi des discontinuités en direction des communes de la Communauté d'Agglomération du Val de Fensch (CAVF).

De plus, il existe un itinéraire structurant entre Illange et Manom, via Thionville, permettant aussi un accès à Hettange-Grande. Il souffre d'une discontinuité au nord de Thionville, mais elle est en cours de résorption.

Sur le territoire de la CAVF, le réseau cyclable existant reste à consolider mais offre déjà des possibilités de déplacement à vélo privilégiées pour certains parcours, notamment entre Neufchef et Uckange. A ce jour, le réseau cyclable de la CAVF dispose de deux itinéraires structurants est-ouest. Le premier relie Nilvange à Uckange, via Knutange, Hayange, Serémange-Erzange et Florange (en suivant la vallée de la Fensch). Cet itinéraire emprunte exclusivement la RD 952. Quelques tronçons sont aménagés à Hayange et Florange, mais cet itinéraire se caractérise surtout par ses nombreuses discontinuités. La CAPFT prévoit de créer un itinéraire cyclable continu sur tout le linéaire de la RD 952. La section en traversée du secteur urbanisé est déjà programmée (dans le cadre du projet « Cœur de Ville, Cœur de Fensch »), mais la section située à l'est de Florange et à Uckange reste à programmer. Cette section fera l'objet de propositions d'aménagements dans le cadre du présent schéma cyclable.

Le deuxième itinéraire structurant sur la CAVF relie Neufchef à Uckange. Cet axe est en grande partie déjà aménagé. Seules les traversées des secteurs urbanisés (Neufchef, Ranguenau, Fameck) restent à réaliser. Elles pourront faire l'objet de préconisations dans le cadre de la présente étude.

Par ailleurs, un troisième itinéraire est prévu au nord du territoire de la CAVF, entre Nilvange et Florange, permettant également des connexions vers Tervilly et Thionville.

Il existe également un itinéraire cyclable sur la RD 1, connecté à celui de la RD 653. Il permet donc une liaison entre le centre-ville de Thionville et le secteur de Garche, mais il reste à prolonger vers Cattenom.

Le territoire de la Communauté de Communes de Cattenom et Environs (CCCE) compte un itinéraire cyclable utilitaire reliant Escherange à Volmerange-les-Mines. Il existe également un circuit en boucle, le circuit de la Boler, constitué de tronçons pouvant accueillir des usagers réguliers et d'autres davantage



destinées aux loisirs. Ce circuit, reliant plusieurs villages et desservant plusieurs lieux d'intérêt touristique, pourrait, à terme, répondre à certains besoins utilitaires. En outre, la CCCE a réfléchi à la mise en place d'un maillage cyclable desservant les principales destinations du territoire. Ce travail, déjà entamé par les services de la CCCE, sera poursuivi et complété dans le cadre du présent schéma.

Concernant le territoire de la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan (CCAM), seuls quelques tronçons ont été aménagés dans le périmètre du SMiTU. Ils sont situés à Guénange. Toutefois, le réseau de la CCAM va se développer dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable (en cours d'élaboration). La présente étude devra aussi contribuer à améliorer les liaisons cyclables entre les communes de la CCAM et le reste du SMiTU.

La ville de Thionville dispose d'un réseau cyclable local, défini dans son plan vélo (2019). Ce réseau est composé de 8 itinéraires cyclables (linaire de 57 km), reliant les différents secteurs de la commune et desservant les principaux équipements. Il emprunte en grande partie des aménagements existants, qui seront rénovés et sécurisés. De plus, un jalonnement innovant a été mis en place, permettant d'identifier des lignes cyclables (associées à des lettres et des couleurs). L'enjeu du schéma cyclable sera de garantir la connexion de ces itinéraires locaux avec les itinéraires structurants et de mettre en place un jalonnement harmonisée à l'échelle du territoire du SMiTU.

En outre, la carte met aussi en valeur l'absence d'itinéraire cyclable entre le SMiTU (et notamment son pôle urbain principal) et la CCCE. Aucun itinéraire ne relie en effet les communes du SMiTU à la partie nord-est du territoire d'étude.

Itinéraires cyclables

smitu
THIONVILLE FENSCHE

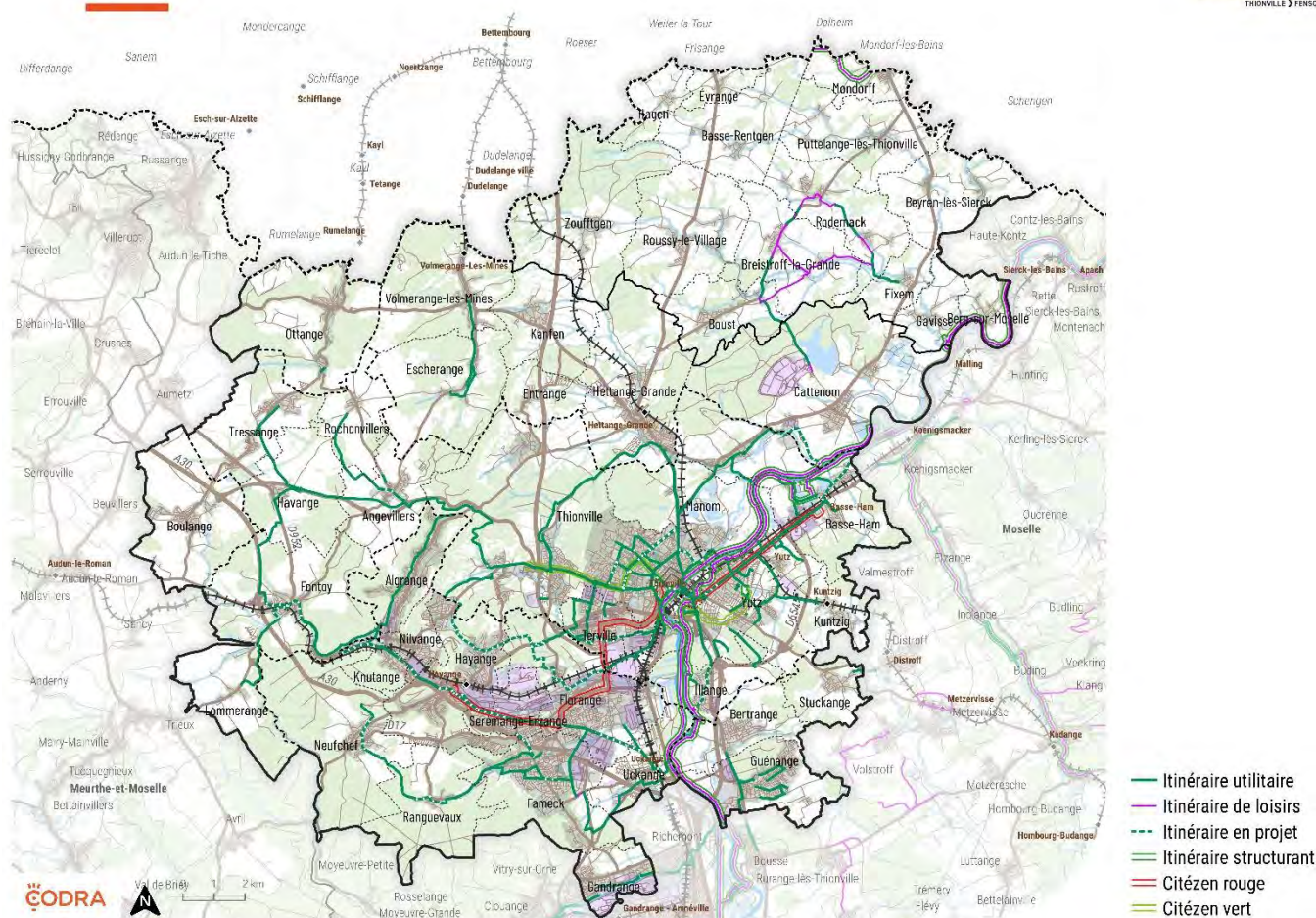


Figure 1 : Itinéraires cyclables existants

Typologie des aménagements cyclables

Entièrement aménagée en voie verte, la Voie Bleue Charles le Téméraire offre de bonnes conditions de confort et de sécurité pour les cyclistes. De plus, cet axe longeant la Moselle, son cadre est très agréable.

Les itinéraires cyclables structurants disposent en règles générales d'aménagements cyclables en site propre, assurant aux cyclistes de bonnes conditions de confort et de sécurité. L'itinéraire entre Thionville et Hayange, le plus structurant de la CAPFT, se caractérise par la présence de pistes cyclables le long de la RD 14, permettant d'accueillir les cyclistes en toute sécurité. Cet itinéraire présente aussi quelques aménagements partagés (zones 30), notamment dans le centre-bourg et la forêt de Metzange, mais cela ne pénalise pas la circulation des vélos, au regard de la faible circulation. De plus, un tronçon est aménagé en trottoir partagé vélos / piétons à Thionville (au niveau du Linkling). Cette situation n'est pas réglementaire, mais elle reste acceptable, du fait du nombre limité de piétons dans le secteur. Globalement, cet itinéraire offre de très bonnes conditions de déplacements aux cyclistes.

L'itinéraire cyclable entre Thionville et Basse-Ham souffre de discontinuités sur l'avenue des Nations. De plus, plusieurs tronçons de cette avenue sont aménagés en trottoirs partagés, ce qui est très pénalisant pour les cyclistes sur un axe de cette nature, avec des activités riveraines, des arrêts de bus et un grand nombre de piétons. Le tronçon situé à l'est de Yutz et à Basse-Ham dispose d'une piste cyclable, ce qui est satisfaisant pour les cyclistes.

Quant à l'itinéraire entre Thionville et Hettange-Grande, sur la RD 653, il bénéficie aussi d'une piste cyclable (en cours de finalisation). Toutefois, cette piste s'arrête en entrée à Hettange-Grande. Il existe également une piste cyclable le long de la RD 1, qui se prolonge par une zone 30 sur des rues locales (desservant le secteur de Garche). Toutefois, cet aménagement s'arrête en entrée à Cattenom. Globalement, les aménagements sur la RD 653 et sur la RD 1 sont de bonne qualité, mais ils restent assez courts et ils souffrent de problèmes de lisibilité (par exemple en entrée au bourg de Garche), ce qui limite leur intérêt pour les déplacements de moyenne / longue distance sur le territoire.

L'itinéraire cyclable sur la RD 952, suivant la vallée de la Fensch, est aménagé en bande cyclable, mais cet aménagement reste très discontinu. Il sera finalisé dans les années à venir, avec le projet « Cœur de Ville, Cœur de Fensch » et l'arrivée du Citézen. Au regard du trafic existant sur cet axe, les bandes cyclables remplissent bien leur rôle. Toutefois, sur certains tronçons (ex : en traversée de Hayange), les bandes cyclables sont positionnées directement à côté des véhicules en stationnement, ce qui représente un risque pour les cyclistes (avec les ouvertures des portières). Dans les préconisations réalisées dans le présent schéma, ce genre de configurations seront évitées, dans la mesure du possible. La section de la RD 952 située à l'est de Florange et à Uckange présente une configuration plus routière et des vitesses plus élevées, ce qui pourrait rendre nécessaire la réalisation de pistes cyclables.

L'itinéraire cyclable entre Neufchef et Uckange est aménagé en grande partie en voie verte, empruntant des espaces naturels ou des voies fermées à la circulation automobile. A Fameck, dans plusieurs secteurs résidentiels, cette voie verte se transforme en voie routière balisée vélo, ce qui ne pose aucune difficulté pour les cyclistes (au regard du faible trafic). Toutefois, dans cette même commune, on constate aussi la présence de trottoirs partagés piétons / vélos, en particulier sur l'avenue Jeanne d'Arc et sur l'avenue Descartes. Ces aménagements ne sont pas satisfaisants pour les vélos, au regard des conflits potentiels avec les piétons. Par ailleurs, les aménagements cyclables s'interrompent en traversée des centres-bourgs de Neufchef et Ranguieux. Il convient donc de mettre en place des aménagements cyclables dans ces deux secteurs.

Les itinéraires cyclables connectés à l'itinéraire structurant Thionville – Algrange (vers Tressange, Rochonvillers, le nord de Thionville...) sont en grande partie aménagés en voie verte. Quant à l'itinéraire desservant Algrange, il est aménagé en partie en voie verte et en partie en zone 30 sur une rue peu circulée.

Dans la CCCE, l'itinéraire entre Escherange et Volmerange-les-Mines est aménagé en voie verte et en zone 30, ce qui reste suffisamment qualitatif, au regard des rues empruntées. Quant au circuit de la Boler, il



emprunte aussi bien des voies vertes que des véloroutes (sur des axes à faible circulation). Le jalonnement cyclable assure la continuité de ces itinéraires, malgré la diversité d'aménagements.

Le réseau cyclable de Thionville dispose de pistes cyclables sur les itinéraires les plus structurants, notamment sur l'allée Raymond Poincaré, sur l'allée de la Libération, sur l'avenue de Guise, sur l'avenue Merlin, sur la Chaussée d'Asie et sur l'avenue Comte de Bertier. De plus, la Ville prévoit d'aménager un itinéraire de contournement sous forme de piste cyclable sur les Chaussées d'Amérique, d'Océanie, d'Asie et d'Afrique. Ces itinéraires sont complétés par des bandes cyclables sur des rues plus locales (ex : avenue Albert 1^{er}, rue de Briqueterie, rue de Guénange...). A l'horizon du plan vélo (horizon 2025), Thionville disposera donc d'un réseau cyclable maillant le territoire et desservant les principales destinations. Ce réseau bénéficiera de plusieurs itinéraires structurants en site propre et d'un jalonnement performant. D'autres villes du territoire, notamment Terville, Yutz et Guénange, disposent également d'un premier maillage cyclable, mais il reste discontinu et hétérogène. Terville et Yutz se caractérisent par quelques aménagements en voie verte, mais restant assez courts et peu connectés avec le réseau cyclable structurant. De plus, ces villes disposent de trottoirs partagés, que ne sont pas satisfaisants pour les cyclistes. Quant à Guénange, elle dispose de quelques bandes cyclables et pistes cyclables, qui ne se connectent pas au reste du territoire du SMiTu.

Itinéraires cyclables par type d'aménagement



Figure 2 : Itinéraires cyclables existants par aménagement

Qualité des aménagements cyclables

L'analyse du niveau de confort cyclable fait ressortir une bonne cyclabilité sur la Voie Bleu et sur tous les axes bénéficiant de voie vertes ou pistes cyclables (RD14, RD1, RD653, RD654...). L'itinéraire entre Thionville et Havange présente un bon confort cyclable sur tout son linéaire. Celui en direction de Basse-Ham est en revanche plus faible sur l'avenue des Nations, en raison de l'absence d'aménagements ou de la présence de trottoirs partagés. L'itinéraire Thionville - Hettange-Grande se caractérise par une bonne cyclabilité, grâce à la piste cyclable sur la RD 653, tout comme l'itinéraire vers Cattenom, à travers la piste cyclable sur la RD 1. Toutefois, ces deux itinéraires n'offrent pas une bonne continuité vers les polarités concernées.

Sur la vallée de la Fensch, l'itinéraire cyclable sur la RD 952 présente un niveau de confort cyclable hétérogène, en fonction de la présence ou pas d'une bande cyclable. Les tronçons non aménagés sont en niveau 3 (en raison du trafic élevé). La création d'une bande cyclable sur tout son linéaire permettra de faire passer la cyclabilité au niveau 2. L'itinéraire entre Neufchef et Uckange se caractérise par une bonne qualité cyclable sur la plupart des tronçons, à l'exception des tronçons en traversée des espaces urbanisés, qui souffrent d'aménagements absents ou peu adaptés (ex : trottoirs partagés).

Sur le territoire de la CCCE, la voie verte entre Escherange et Volmerange-les-Mines présente une très bonne cyclabilité, tout comme le circuit de la Boler, empruntant des voies vertes et des routes à fiable circulation. Toutefois, certains tronçons du circuit de la Boler (par exemple à Breistroff-la-Grande), présentent un confort légèrement plus faible, en raison du partage de la voirie avec les véhicules (sans pour autant constituer une gêne importante pour les cyclistes).

Sur les axes routiers non aménagés, la cyclabilité dépend du niveau de trafic et de la vitesse autorisée. Les axes les plus fréquentés par des véhicules (ex : RD953 à Uckange, RD654 à Yutz, RD15 entre Volmerange-les-Mines et Hettange-Grande, RD13 à Hayange), le confort cyclable est faible (niveau 4). Sur certains axes (notamment sur la RD14B à Volrange et sur la RD 58 à Volmerange-les-Mines), la cyclabilité est même très faible (niveau 5), au regard du niveau de trafic très élevé. Sur ces axes, la mise en place d'un itinéraire cyclable implique forcément de créer un aménagement en site propre, permettant d'attirer toutes les catégories de cyclistes.

Il existe aussi des axes routiers non aménagés qui présentent une cyclabilité intermédiaire (niveau 3), par exemple la RD 57 entre Algrange et Hettange-Grande, ou elle est plus correcte (niveau 2), par exemple la RD 58, reliant Fontoy, Angevillers, Escherange et Volmerange-les-Mines. Ces axes se caractérisent par des niveaux de trafic relativement légers, ce qui pourrait permettre un meilleur partage de la voirie entre les vélos et les voitures (ex : bande cyclable, voie partagée...) en fonction du contexte local.

Par ailleurs, la carte montre que la grande majorité des rues locales (centres-villes, secteurs résidentiels) se caractérisent par une bonne cyclabilité, car elles présentent un faible trafic automobile. Le territoire dispose aussi de nombreux chemins ruraux présentant de meilleures conditions de circulation à vélo, en lien avec le faible trafic. Certaines de ces rues ou chemins sont d'ores et déjà utilisés par les piétons et cyclistes. Ils pourraient être valorisés pour certains itinéraires cyclables futurs.

De manière plus globale, le territoire dispose de quelques grands itinéraires cyclables présentant une bonne cyclabilité, notamment entre Thionville et les communes à l'ouest. Toutefois, la plupart des itinéraires se caractérisent par des tronçons à forte qualité cyclable, interrompus par d'autres tronçons beaucoup moins qualitatifs (aménagements absents ou peu satisfaisants). Le linéaire cyclable présentant un bon niveau de confort reste souvent très court, ce qui limite fortement l'attractivité des itinéraires existants, notamment pour les cyclistes peu expérimentés. D'un autre côté, il existe un maillage de rues locales ou de chemins ruraux, parfois parallèles aux grands axes routiers, qu'il serait possible de valoriser pour les itinéraires cyclables futurs.

Le réseau cyclable futur devra emprunter soit des itinéraires présentant d'ores et déjà des niveaux 1 ou 2, soit des itinéraires de niveau 3, mais impliquant la sécurisation de ces aménagements. En synthèse, il



s'appuiera donc sur les axes « verts » ou sur une amélioration des axes « oranges ». De cette manière, ce réseau cyclable pourra attirer l'ensemble des publics, notamment les usagers les moins expérimentés.

Niveau de confort cyclable



Figure 3 : Niveau de confort cyclable

Potentiel de développement du vélo

Les axes de demande cyclable identifiés

Sur la base des données concernant les déplacements domicile-travail et domicile-études (INSEE, 2017), ainsi que des enseignements issus des démarches participatives, 15 axes majeurs, correspondant à une demande très élevée, se distinguent, dont 8 convergeant vers Thionville :

- Entre Thionville et Hettange-Grande
- Entre Thionville et Cattenom
- Entre Thionville et Basse-Ham
- Entre Thionville et Yutz
- Entre Thionville et Guénange
- Entre Thionville et Florange
- Entre Thionville et Hayange
- Entre Thionville et Algrange
- Entre Basse-Ham et Yutz
- Entre Yutz et Kuntzig
- Entre Yutz et Florange
- Entre Florange et Fameck
- Entre Hayange et Florange
- Entre Hayange et Fameck
- Entre Hayange et Nilvange

On observe aussi 16 axes présentant une demande élevée, notamment à l'ouest du territoire (ex : Fontoy – Knutange – Hayange), à l'ouest de la CAVF (ex : Fameck – Uckange – Guénange) et au sud de la CCCE (ex : Volmerange-les-Mines – Kanfen - Hettange-Grande).

Le diagnostic a aussi permis d'identifier de nombreux axes pour lesquels la demande est plus faible mais présentant un potentiel non négligeable, comme Rodemack – Cattenom, Angevillers – Thionville ou Ranguenau – Fameck.



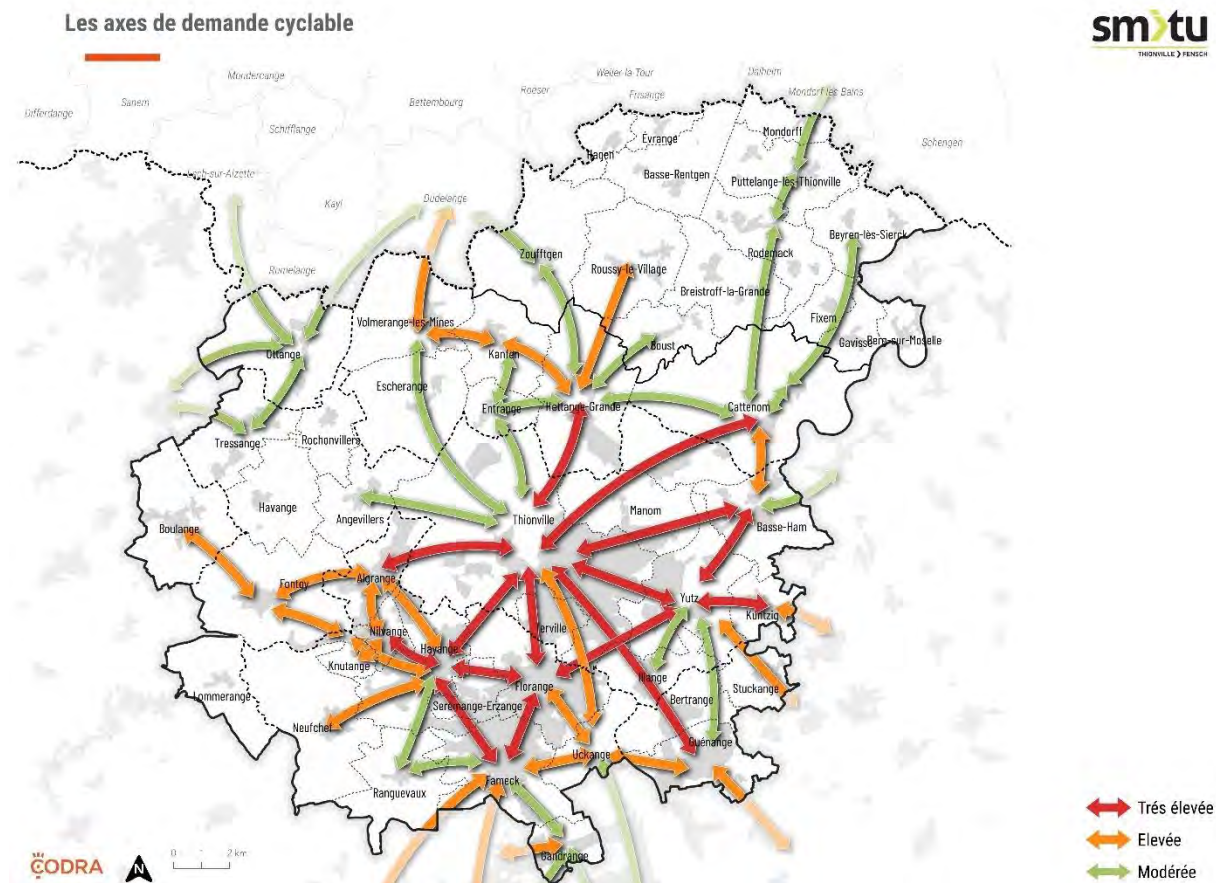


Figure 4 : Axes de demande cyclable

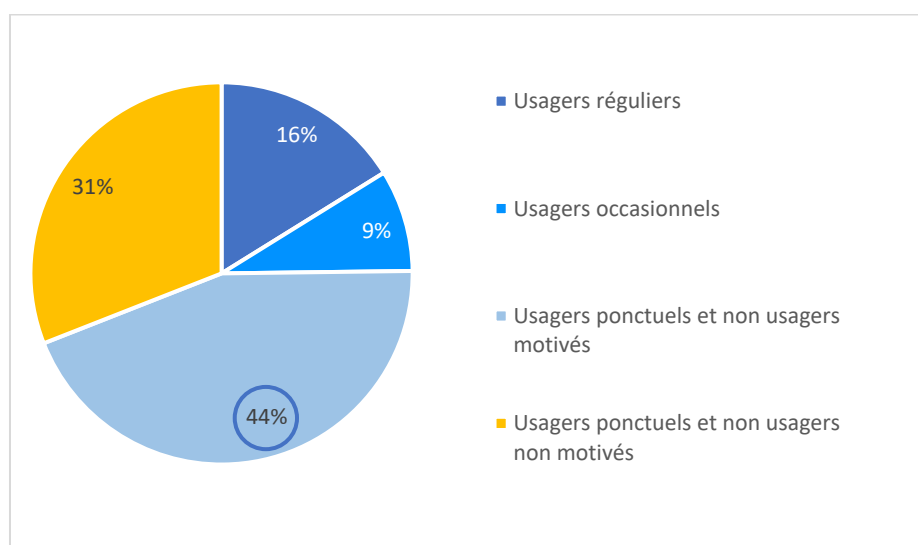
Profil des utilisateurs du vélo

Dans le cadre de l'enquête de mobilité réalisée en phase de diagnostic à l'échelle du territoire du SMiTu, les personnes ont été interrogées au sujet de leur prédisposition à utiliser davantage le vélo : 67% des personnes affirment être disposées à utiliser davantage le vélo, si les conditions de déplacements s'améliorent. Le croisement de cette information avec celle de la fréquence des déplacements à vélo permet d'obtenir une bonne image de l'attitude des usagers face au vélo. Il s'agit d'une information très importante pour identifier la proportion de la population susceptible de pratiquer davantage le vélo dans le futur.

Les résultats de l'enquête montrent qu'un quart des personnes pratiquent déjà le vélo de manière régulière ou occasionnelle. De plus, 31% des personnes sont des usagers ponctuels ou des non-usagers et se déclarent non intéressés par le vélo.

Par ailleurs, **44% des personnes pratiquent peu le vélo ou ne l'utilisent pas du tout mais se disent prêtes à le pratiquer davantage**. Ces personnes pourraient utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens si toutes les conditions étaient réunies et si tous les freins étaient levés. Elles représentent le profil cible du schéma directeur cyclable. Répondre aux besoins exprimés par ces personnes conduirait vraisemblablement à un fort développement de la pratique du vélo sur le territoire.

Figure 5 : Intérêt à la pratique du vélo



Evolution des parts modales

Il existe au sein du territoire un potentiel réel de développement de la pratique du vélo. Ce potentiel est lié au grand nombre de déplacements de courte distance, pour lesquels le vélo peut être une solution de mobilité attractive, à la part relativement faible du vélo dans ces déplacements aujourd'hui et à l'appétence notable des usagers du territoire pour la pratique du vélo. L'importance des déplacements vers les centralités urbaines et vers le Luxembourg, ainsi que le potentiel de multimodalité offert par la desserte ferroviaire et l'arrivée du Citézen, permettent d'envisager une augmentation de la part modale du vélo dans le cadre d'une politique globale de développement de l'offre de mobilité.

Afin de déterminer le potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire, nous nous concentrons sur les déplacements domicile-travail, pour lesquels les modes utilisés sont connus grâce aux données du recensement de l'INSEE (2017) :

	Total	Moins de 10 km
Déplacements domicile-travail réalisés par les habitants	81 056	31 693
Part correspondante	100 %	39 %

Parmi les personnes résidant sur le territoire et possédant un emploi, une partie importante (39%) effectue un trajet de moins de 10 km pour se rendre sur son lieu de travail.

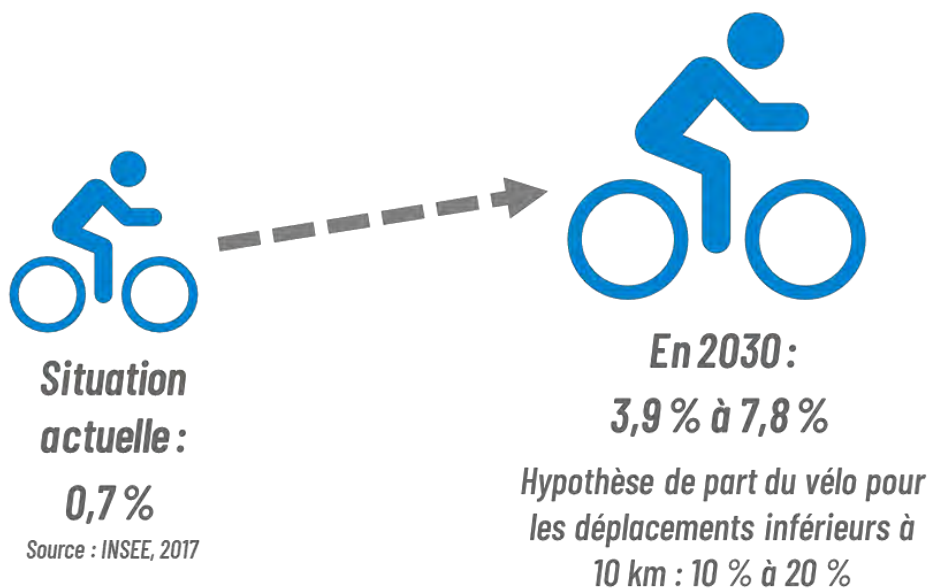
Deux hypothèses sont établies pour le report modal des déplacements de courte distance vers le vélo :

- Hypothèse basse : 10% des déplacements de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo
- Hypothèse haute : 20% des déplacements de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo

	Nombre de déplacements réalisés à vélo selon l'hypothèse retenue	
Hypothèses établies pour la part de déplacements de courte distance réalisés à vélo	10 %	20 %
Nombre de déplacements domicile-travail à vélo	3 169	6 338
Part modale pour l'ensemble des déplacements domicile-travail	3,9 %	7,8 %

A l'horizon du schéma cyclable, la part modale du vélo pourrait atteindre de **3,9% à 7,8%** des déplacements, selon l'ambition établie et les moyens déployés par les collectivités. Afin de mettre ces chiffres en perspective, il est rappelé que le PDU du SMiTu visait une part modale de 2% des déplacements à l'intérieur du territoire, tandis que le plan vélo national vise une part modale de 9% à l'échelle nationale.





La concrétisation du potentiel de développement est fortement dépendante des moyens mis en œuvre pour favoriser la pratique du vélo et répondre aux attentes des usagers. Il s'agit, en premier lieu, de mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables, mais aussi d'engager des actions d'accompagnement (jalonnement, communication sensibilisation) pour renforcer l'usage de cette infrastructure cyclable.

Atouts et faiblesses du territoire pour la pratique du vélo

Atouts

Présence d'une polarité structurante et de plusieurs polarités complémentaires rayonnant sur l'ensemble du territoire

Les vallées (Moselle, Fensch...), axes d'intensité urbaine et couloirs de mobilités quotidiennes

La Voie Bleue (Charles Le Téméraire), une voie verte structurante, fortement tournée vers le tourisme et les loisirs

Un réseau cyclable continu et jalonné qui s'est développé progressivement dans la CAPFT

Présence de plusieurs gares, pôles d'échanges et aires de covoiturage, pouvant représenter des lieux d'intermodalité pour les cyclistes

Faiblesses

Un territoire vaste avec un relief marqué, en particulier à l'ouest, présentant des « zones blanches » pour le développement du vélo

Les vallées, des ruptures pour les parcours cyclables

En dehors de la CAPFT, une absence de maillage par des itinéraires cyclables pour les déplacements utilitaires

Des aménagements parfois inadaptés aux contextes desservis et de nombreux points durs pour les vélos

Une pratique très faible du vélo pour les motifs quotidiens (part modale de 0,7% dans le SMITU, 1,1% à Thionville)

Opportunités

Une densité importante et une concentration d'équipements dans la polarité urbaine principale, bien desservie depuis les autres secteurs

La Voie Bleue, un axe restant à valoriser pour les déplacements du quotidien

Une offre touristique considérable et un paysage remarquable, pouvant participer d'un renforcement de la culture et de la pratique du vélo sur le territoire

Des schémas cyclables et des projets d'itinéraires cyclables dans les EPCI du territoire, une convergence des volontés autour du vélo

L'arrivée du Citézen, pouvant renforcer l'intermodalité avec le vélo, notamment à l'ouest du territoire

Une forte appétence pour le vélo (enquête de mobilité)

Menaces

Un développement urbain et une extension des zones d'activités à l'écart des polarités urbaines sans tenir compte des impacts sur la mobilité

Une hausse de la fréquentation de la Voie Bleue par des usagers multiples (vélos, VAE, trottinettes électriques, piétons...) pouvant être source de conflits

Une faible culture du vélo pour les déplacements, une identité qui reste encore trop tournée vers les loisirs

Une faible articulation des politiques et des projets de mobilités à l'échelle inter-EPCI

Un faible sentiment de sécurité sur les routes du territoire

Suite à l'épidémie du covid-19, une montée en puissance de la mobilité automobile



Principaux enjeux identifiés

Les analyses menées dans le cadre de cette première phase de l'étude offrent une image complète du territoire en termes de mobilité cyclable. A travers la synthèse des qualités et inconvénients du territoire, le diagnostic permet d'identifier les premiers enjeux relatifs à cette thématique :

- **Développer des itinéraires cyclables entre les villes principales du territoire**, y compris entre EPCI voisins, dans le prolongement des mesures déjà engagées
- **Connecter les itinéraires et mettre en cohérence les aménagements** proposés par les EPCI
- S'appuyer sur les itinéraires cyclables existants et projetés pour **développer la pratique du vélo au quotidien**, exploiter au maximum ces aménagements existants,
- Tirer profit de l'arrivée du Citézen pour **développer une politique d'intermodalité vers les principaux pôles d'échanges**, notamment à l'ouest du territoire,
- **Mettre en place une culture vélo** pour les déplacements du quotidien,
- **Concilier la circulation automobile et l'utilisation du vélo** (ex : RD 952, RD 953 A...),
- **Résorber les discontinuités, coupures et points durs** pour l'usage du vélo,
- **Répondre aux freins identifiés par les usagers** (enquête de mobilité),
- **Mettre en place un « système vélo » sur le territoire**, intégrant tous les aménagements, services et solutions de communication.



2. DOCUMENTS DE CADRAGE DE LA POLITIQUE CYCLABLE

Schémas Cyclables de la Région Grand Est

La Région Grand Est n'a pas encore élaboré de schéma cyclable, en revanche, l'ancienne Région Lorraine avait élaboré son schéma en 2003. Avec l'évolution des périmètres des régions, la mise en œuvre de ce schéma a été reprise par la région Grand Est. Le schéma cyclable de l'ancienne région Lorraine est toujours en cours de mise en œuvre. A l'heure actuelle, à l'échelle de la Région Grand Est, 65 % des itinéraires prévus dans les schémas cyclables des anciennes régions ont été réalisés, soit 3 459 kilomètres.

Le territoire du SMiTU est concerné par un itinéraire figurant dans le schéma régional, la Voie Bleue (V50), desservant Epinal, Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg, le long de la Moselle. Plus au sud, cet itinéraire se prolonge jusqu'à Lyon, le long de la Saône. Cet itinéraire a été entièrement mis en œuvre sur le territoire du SMiTU, mais certains tronçons restent à aménager dans d'autres secteurs de la région. A moyen terme, il n'existe aucun itinéraire cyclable porté par la Région dans le territoire du SMiTU. Le Schéma Directeur Cyclable du SMiTU pourra s'appuyer sur la Voie Bleue pour développer la pratique cyclable quotidienne, mais aussi proposer des itinéraires complémentaires, permettant une desserte des secteurs urbanisés vers / depuis la Voie Bleue.

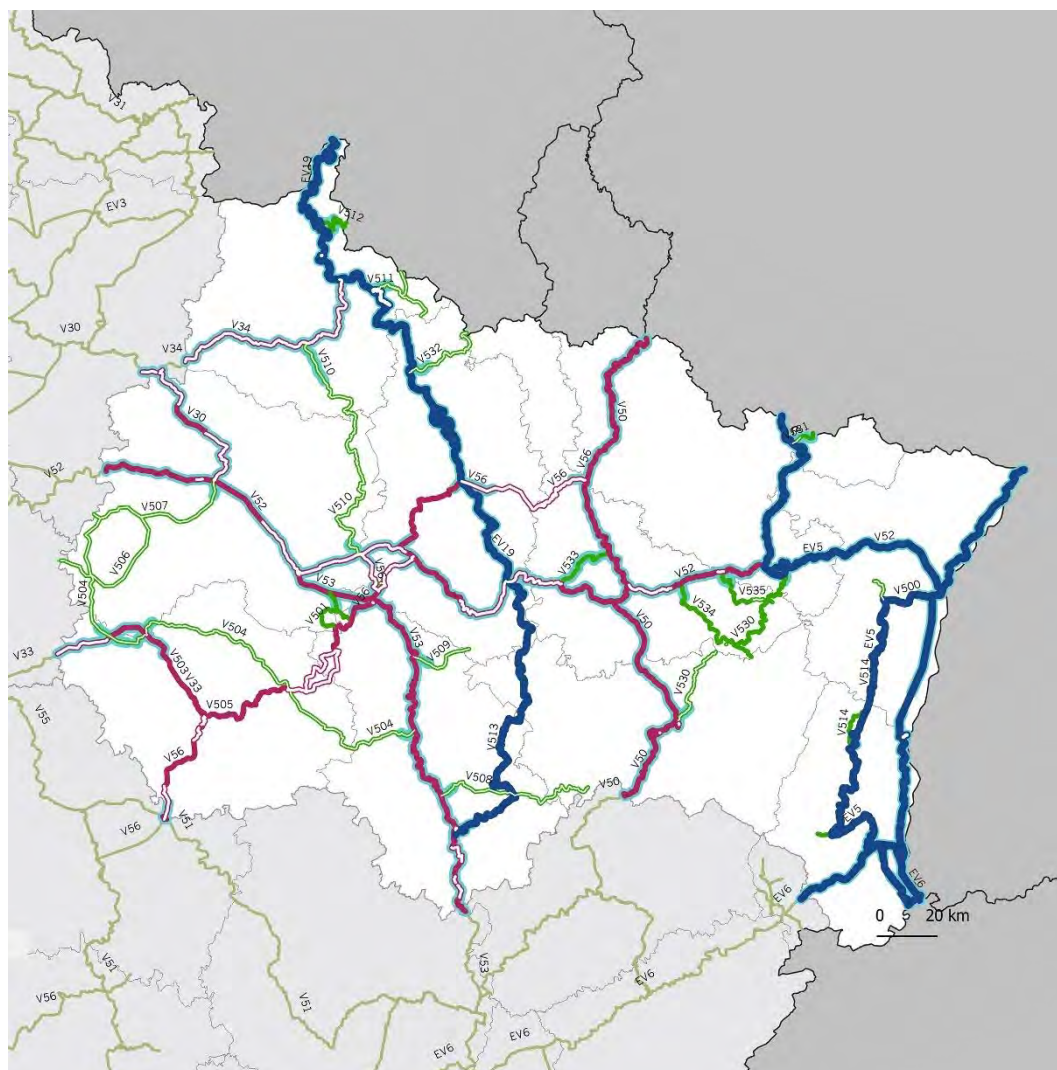


Figure 6 : Avancement du schéma régional des véloroutes Grand Est au 1^{er} janvier 2021 (source : Vélo & Territoires, 2021)

Schéma Cyclable du Département de Moselle

Le Département de Moselle élabore actuellement un schéma cyclable sur le secteur Nord-Mosellan, basé sur un recensement des aménagements actuels et des projets portés par les EPCI du territoire. Le travail technique est réalisé par le MATEC (Moselle Agence Technique), en collaboration avec les collectivités locales.

Au sein du SMiTU, les projets les plus structurants concernent des itinéraires cyclables est-ouest dans le Val de Fensch. En premier lieu, la CAVF prévoit d'aménager l'intégralité de la RD952 (tronçons manquants) entre Nilvange et Uckange. Cet axe routier est la colonne vertébrale du Val de Fensch et accueillera notamment le TCSP Citézen. De plus, la CAVF prévoit de mettre en place un itinéraire continu entre Neufchef et Uckange (déjà largement aménagé), ainsi qu'un itinéraire entre Algrange et Uckange (restant à aménager).

Un aménagement cyclable en site propre est également prévu sur la RD 653 (Thionville, Manom), permettant une liaison cyclable continue vers Hettange-Grande et Cattenom.

De plus, ce schéma projette la réalisation d'aménagements cyclables dans la CCCE, et notamment des liaisons entre Hettange-Grande et les communes au Nord. Kanfen sera également reliée à Roussy-le-Village. Cattenom bénéficiera d'une liaison créée en rive gauche de la Moselle, en direction de Haute-Kontz, car la Voie Bleue n'emprunte plus que la rive droite à partir de Kœnigsmacker.

La Communauté de Communes de l'Arc Mosellan fait également l'objet de nombreux projets d'itinéraires cyclables, pour relier notamment Kuntzig et Stuckange aux communes plus au Sud.

La stratégie du schéma départemental consiste donc à proposer un maillage cyclable à l'échelle du Nord Mosellan, à travers des itinéraires entre les grandes polarités urbaines, mais aussi entre les villages et ces polarités, en connexion avec les itinéraires structurants.

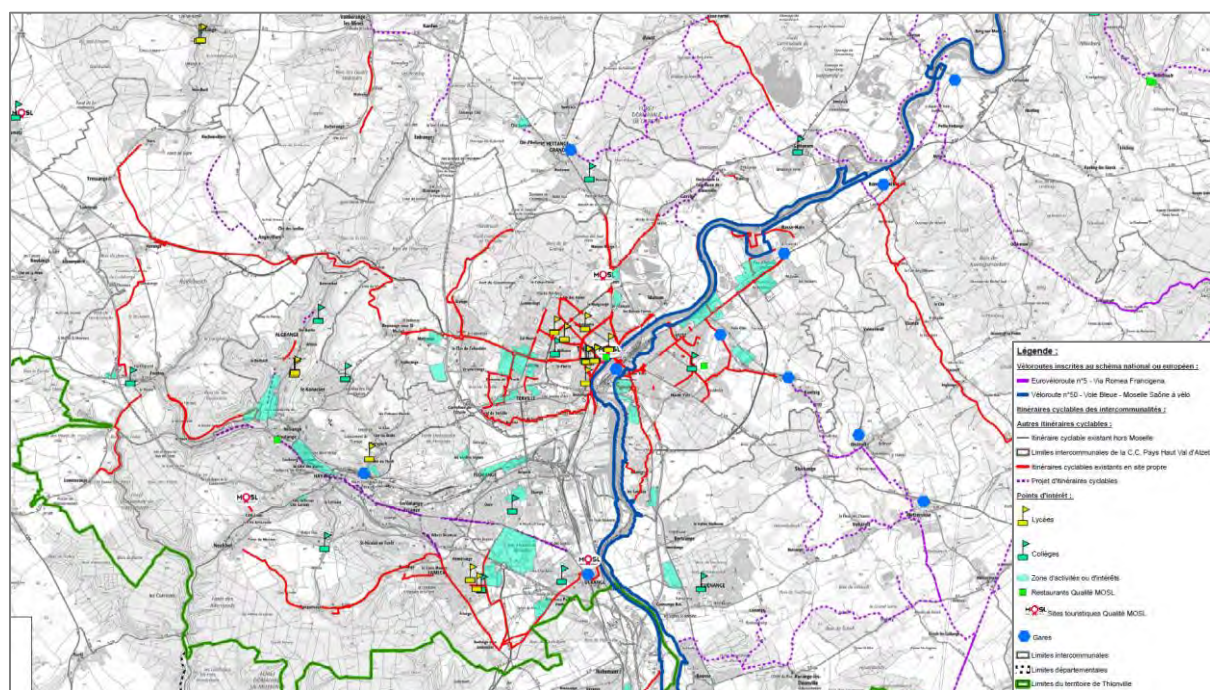


Figure 7 : Schéma cyclable du Département de Moselle – Secteur Nord-Mosellan (source : Département de Moselle, 2021)

Schéma cyclable de la CAPFT (2011)

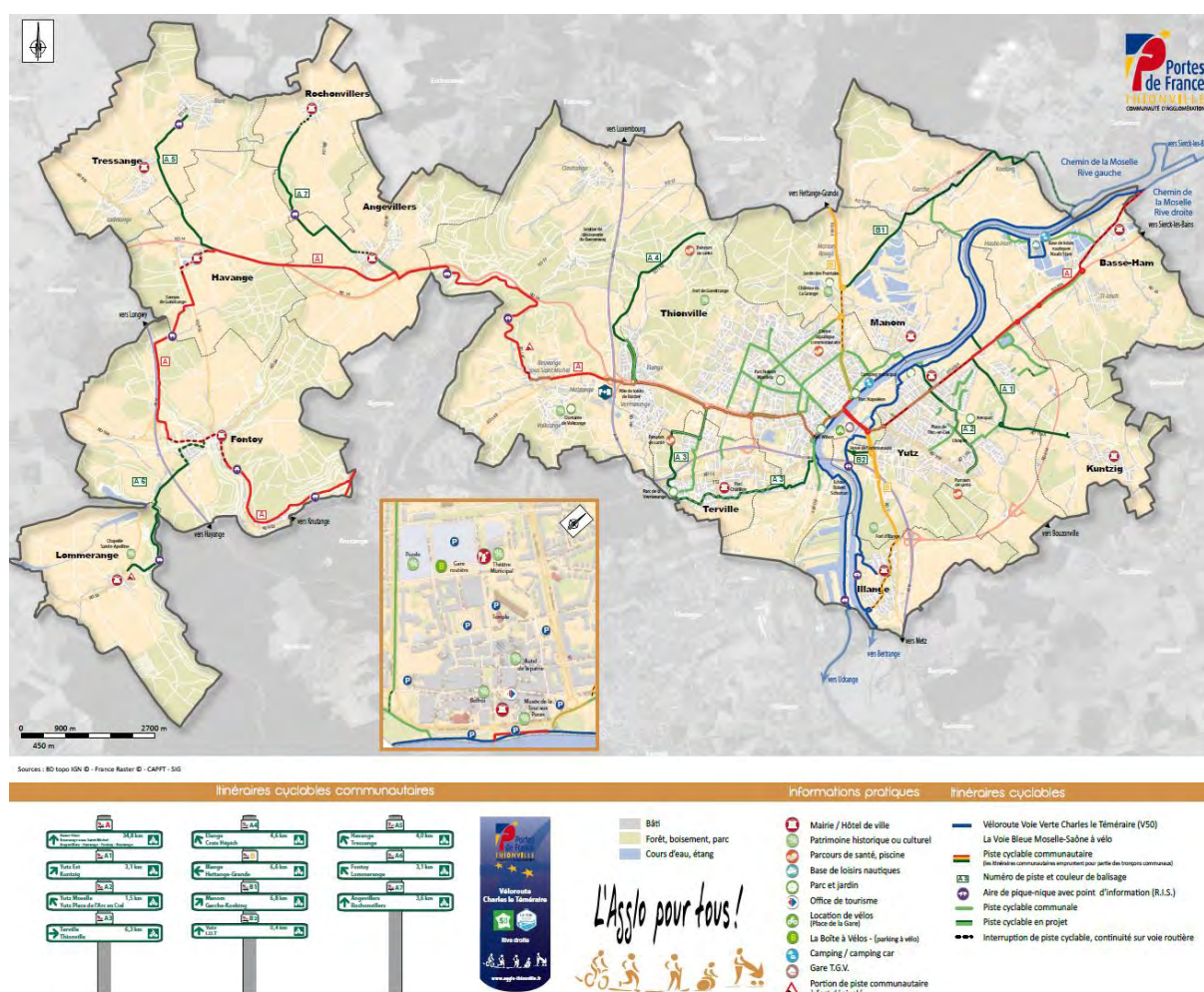


Figure 8 : Schéma cyclable de la CAPFT (source : CAPFT, 2020)

La Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville a réalisé un schéma vélo en 2011, définissant un réseau d'itinéraires cyclables structurants sur le territoire. Ce schéma, toujours en vigueur, a été largement mis en œuvre au cours de la dernière décennie.

Le principal itinéraire cyclable du territoire est l'itinéraire A, véritable épine dorsale du réseau cyclable intercommunal, reliant une grande partie des communes du territoire. Il s'agit d'un axe est-ouest avec un long linéaire (une trentaine de km), reliant Basse-Ham et à Fontoy, en passant par Yutz, Thionville et Havange. Cet itinéraire est aménagé en grande partie en site propre (voies vertes, pistes cyclables), avec quelques tronçons en voirie partagée, notamment à Metzange (Thionville). A l'est, l'itinéraire A rejoint La Voie Bleue (V50) en rive droite de la Moselle, à la sortie de Basse-Ham en direction de Kœnigsmacker (hors du périmètre du SMITU). De plus, la CAPFT a aménagé plusieurs itinéraires cyclables complémentaires, reliant l'itinéraire A aux secteurs urbanisés à proximité (Lommerange, Tressange, Rochonvillers, Terville, Yutz, etc...). Ces itinéraires portent les noms de A1 à A7.

Le deuxième itinéraire cyclable structurant du territoire est l'itinéraire B, axe nord-sud desservant Illange, Yutz, Thionville, Manom et Hettange-Grande (sur le territoire de la CCCE). Cet itinéraire est plus court que l'itinéraire A, mais il rend possible des parcours plus longs, par exemple vers Hettange-Grande ou vers Cattenom (en dehors du territoire de la CAPFT). Il souffre d'une discontinuité dans le centre-ville d'Illange et sur la RD 653 à Thionville et Manom. Cette dernière discontinuité est en cours de résorption, à travers une piste cyclable le long de la RD 653. L'itinéraire A rejoint la Voie Bleue à Illange, en rive droite. L'itinéraire A bénéficie de la présence de deux liaisons complémentaires, desservant la Voie Bleue et le secteur de Garche (au nord de Thionville).

La ville de Thionville est située au croisement des deux itinéraires cyclables communautaires principaux. Elle bénéficie donc d'une bonne accessibilité cyclable vers les autres communes de l'agglomération.

A l'échelle communautaire, un jalonnement a été installé le long des aménagements cyclables, et le plan des aménagements existants est disponible sous forme de dépliant, montrant également quelques informations pratiques (location de vélos, parkings à vélos) et touristiques. De plus, des aires de services (bancs, tables, plans...) ont été installés le long des deux itinéraires cyclables structurants.

Schéma cyclable de la CAVF (2015)

La Communauté de Communes du Val de Fensch (CAVF) a élaboré un schéma cyclable en 2015. Celui-ci comportait 3 itinéraires cyclables, dont deux liaisons est-ouest, l'une au sud (de Neufchef à Uckange) et l'autre au centre du territoire (de Hayange à Florange). La troisième se situe à Algrange, et se dirige vers le nord de la commune et vers le territoire de la CAPFT (même s'il ne se connecte pas directement aux itinéraires de ce territoire). L'objectif de ce schéma était de relier entre elles les communes du Val de Fesch, en connexion avec la Voie Bleue, mais les liaisons sont plus limitées vers les agglomérations voisines, notamment vers Thionville.

Lors de la mise à jour du schéma cyclable, en 2021, la CAVF a ajouté un quatrième itinéraire cyclable au nord du territoire, reliant Nilvange, Hayange, Serémange-Erzange et Florange. Cet itinéraire permet aussi une liaison vers le territoire de la CAPFT.

L'axe routier le plus structurant du territoire, la RD 952, a fait l'objet de la création de bandes cyclables dans les centres-villes d'Hayange, Serémange-Erzange et Florange, mais celles-ci restent discontinues à l'échelle du Val de Fensch. Cet aménagement va être finalisé dans le cadre du projet Cœur de Ville Cœur de Fensch, en lien avec les travaux du futur Citézen (ligne de BHNS).

De plus, l'itinéraire cyclable entre Neufchef et Uckange a été en grande partie aménagé, hormis quelques tronçons en traversée des espaces urbanisés, ainsi que long tronçon à Uckange. A terme, cet itinéraire devrait permettre une connexion directe avec la Voie Bleue. Les aménagements correspondants devraient être réalisés dans les années à venir.

Quant à l'itinéraire entre le centre d'Algrange et le nord de cette commune, il a été largement aménagé, mais la connexion vers le territoire de la CAPFT reste à réaliser.

Enfin, l'itinéraire entre Nilvange et Florange, programmé très récemment (en 2021) reste à aménager entièrement. L'aménagement envisagé est une piste cyclable sur tout le linéaire, mais ceci pourra être définir plus précisément dans le cadre du schéma cyclable du SMiTU.



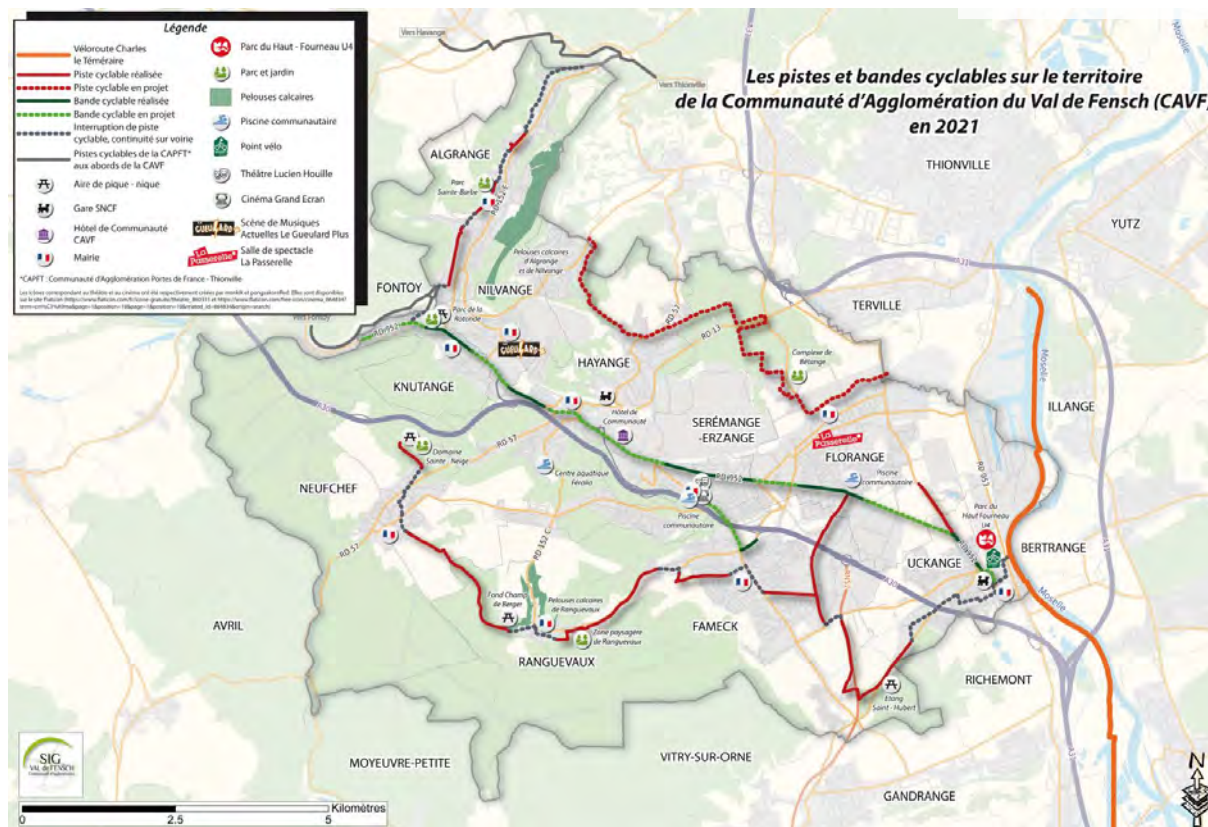


Figure 9 : Schéma cyclable de la CA du Val de Fensch (source : CAVF, 2021)

Schéma cyclable de la CCCE (2018)

La Communauté de Communes de Cattenom et Environs a réalisé une étude sur le vélo en 2018 (étude produite par le CEREMA). Cette étude a conduit un recensement exhaustif des itinéraires cyclables existants sur le territoire, notamment la Voie Bleue, en limite Sud du territoire, ainsi que le circuit de la Boler, reliant les villages de Basse-Parthe, Boler, Evrange, Faulbach, Rodemack, et Breistroff-la-Grande. De plus, il existe deux itinéraires cyclables complémentaires sur le territoire, entre Escherange et Molvange, et entre Molvange et Volmerange-les-Mines.

De plus, cette étude a défini un maillage d'itinéraires cyclables structurants sur le territoire, desservant tous les équipements de statut intercommunal. Toutefois, cette étude traite uniquement les équipements et les tronçons d'itinéraires situés hors agglomération. Ceux situés à l'intérieur des secteurs urbanisés, considérés comme appartenant à la maîtrise d'ouvrage communale, n'ont pas fait l'objet de préconisations. De plus, ce réseau cyclable est resté au stade de la réflexion. Il n'a pas été validé par les élus de la CCCE.

Depuis cette démarche, la CCCE mène des réflexions quant au développement de son réseau cyclable. Elle a identifié un maillage cyclable sur son territoire, en concertation avec l'ensemble des communes, intégrant les enseignements d'une enquête auprès des habitants (sur les pratiques et les attentes en termes de mobilité). Les itinéraires identifiés visent prioritairement à relier les communes entre elles, plutôt qu'à desservir l'intérieur des communes. En outre, la CCCE privilégie les aménagements légers, en particulier la mise en place de jalonnement et de signalétique, plutôt que des aménagements de voirie.

Ces réflexions ont débuté avant le démarrage de la présente étude. A présent, le schéma cyclable du SMiTU représente une opportunité pour poursuivre cette réflexion, en planifiant des itinéraires cyclables à l'échelle du territoire de la CCCE, en connexion avec les itinéraires sur le territoire du SMiTU. Les élus de la CCCE ont donc décidé de rejoindre la démarche portée par le SMiTU, en y intégrant la totalité du territoire de la CCCE (y compris le secteur qui ne fait pas partie du périmètre du SMiTU).

Communauté de communes de Cattenom et environs

Réseau cyclable communautaire
Proposition de schéma

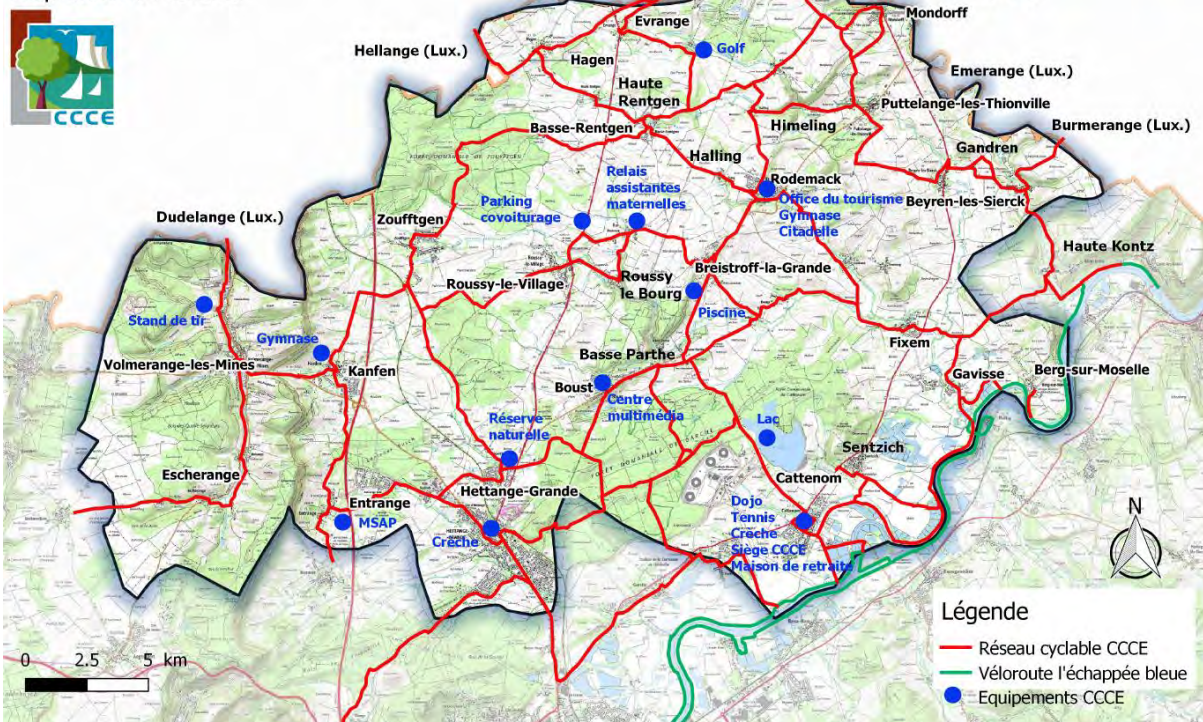


Figure 10 : Schéma cyclable de la C.C. de Cattenom et Environs (source : CAVF, 2018)

Schéma cyclable de la CCAM (en cours)

Seules trois communes de la CCAM font partie du périmètre du SMiTu : Guénange, Bertrange et Stuckange. Ce territoire dispose d'un itinéraire cyclable structurant, une voie verte le long de la Canner. Cet itinéraire ne dessert pas le territoire du SMiTu, mais il se connecte à la Voie Bleue au niveau de Cattenom. Elle pourrait donc devenir le support de déplacements en lien avec le territoire du SMiTu.

La CCAM élabore actuellement son schéma directeur cyclable. Elle a défini un schéma d'intentions, composé d'un itinéraire est-ouest, reliant Bousse à Budling, ainsi qu'un itinéraire nord-sud, reliant Luttange à Distroff. Aucun de ces itinéraires ne dessert directement une commune faisant partie du SMiTu, mais certains itinéraires pourraient être concernés par des liaisons plus longues, en lien avec le territoire du SMiTu. En premier lieu, l'itinéraire Est-Ouest (axe bleu) est connecté à la Voie Bleue, desservant le territoire du SMiTu, notamment Thionville. Un itinéraire complémentaire entre Guénange et cet axe bleu permettrait donc une liaison vers Thionville. Par ailleurs, l'itinéraire Nord-Sud (axe vert) pourrait être prolongé vers Kuntzig, permettant donc une liaison vers Yutz et le reste du SMiTu, en connexion avec la Voie Bleue.

Les itinéraires entre le territoire de la CCAM et le reste du SMiTu, notamment ceux desservant Guénange, Bertrange et Stuckange, seront étudiés dans le cadre du schéma cyclable du SMiTu, en concertation avec les représentants de la CCAM.



Schéma cyclable de la Ville de Thionville (2019)

La Ville de Thionville a approuvé son Plan Vélo en 2019, à l'horizon 2025 (6 ans). Il propose un réseau composé de 8 itinéraires cyclables reliant les différents secteurs de la ville et desservant les principaux équipements. L'itinéraire 3, reliant la gare à l'hôpital Bel Air, est déjà aménagé. Il emprunte la nouvelle passerelle dédiée aux modes actifs devant la gare. Les itinéraires 1, 2, 5, 6 et 8 sont également en grande partie aménagés. Seul l'itinéraire 7, empruntant les Chaussées d'Océanie, d'Asie et d'Afrique, reste en grande partie à aménager.

La mise en œuvre du Plan Vélo de Thionville consiste donc en grande partie à valoriser les aménagements existants (linéaire total de 57 km). Les itinéraires existants vont être rénovés en optimisant le marquage au sol et la signalisation verticale. De plus, les carrefours sont sécurisés. Certains de ces itinéraires concernent des pistes cyclables, tandis que d'autres font l'objet d'un apaisement de la circulation automobile (zones 30).

Un jalonnement innovant a été mis en place, identifiant des lignes cyclables, associées à des couleurs et des numéros, ainsi que des arrêts (comme pour un réseau de métro). Sur chaque arrêt cyclable, un panneau montre la localisation de l'arrêt dans l'ensemble de la ligne concernée. Un plan a également été produit, affichant les lignes vélo.

Le schéma cyclable du SMiTU pourra s'appuyer sur ces itinéraires existants ou programmés, pour implanter des liaisons structurantes à l'échelle élargie, le cas échéant. De plus, il sera important de garantir des connexions entre les itinéraires cyclables de Thionville et ceux planifiés à l'échelle du SMiTU. L'harmonisation des systèmes de jalonnement cyclable devra également être recherchée à l'échelle du SMiTU, sans pour autant venir modifier les systèmes déjà opérationnels à Thionville et dans la CAPFT.

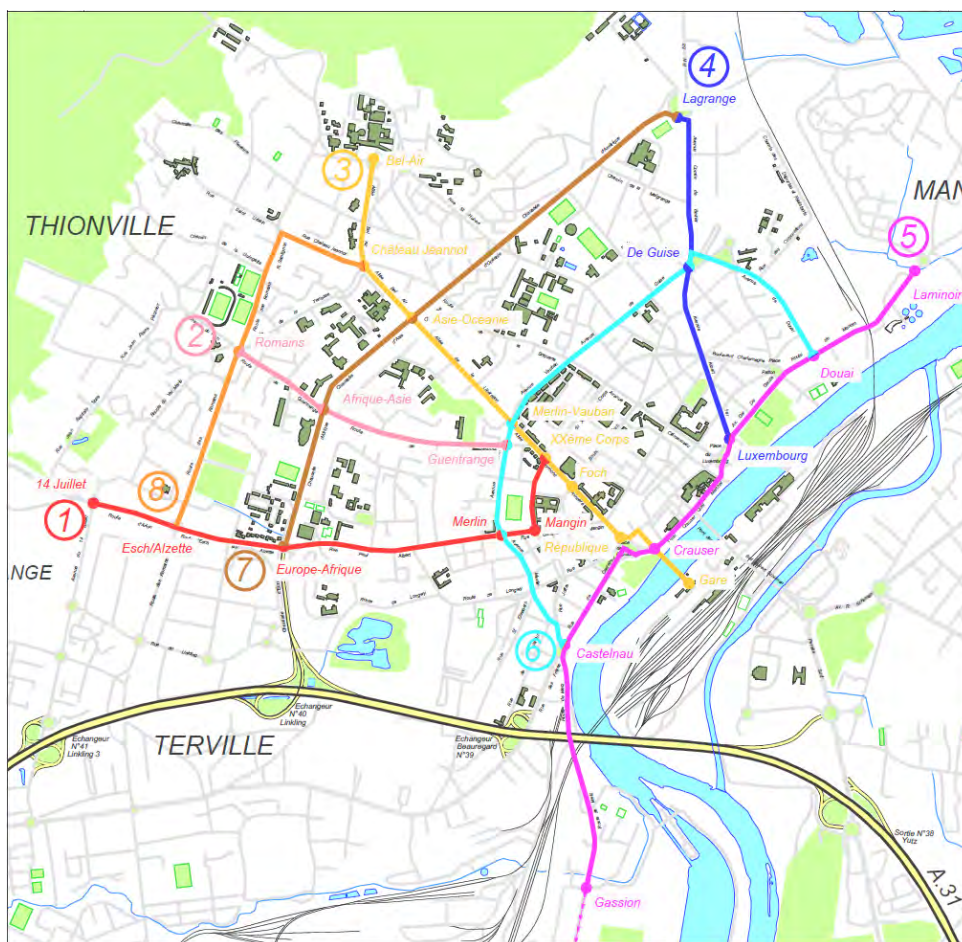


Figure 11 : Plan Vélo de Thionville (source : Ville de Thionville, 2021)

3. RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030

Axes cyclables à développer sur le territoire

Afin de répondre aux principaux axes de demande en mobilité cyclable identifiés sur le territoire, actuels et à venir, un schéma de principe du réseau cyclable, représenté ci-dessous, a été retenu. Ce schéma est issu des analyses de la demande cyclable réalisées dans le cadre du diagnostic et des résultats des ateliers de mobilité cyclable réalisés avec les élus, habitants et acteurs du territoire. Il permet d'identifier les axes qui correspondent aux stratégies urbaines à l'horizon 2030.

Ce schéma de principe se compose de 10 axes cyclables, interreliés les uns aux autres ; pour lesquels l'aménagement d'un itinéraire cyclable continu, sécuritaire et confortable est nécessaire afin de permettre aux usagers d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Les 10 axes cyclables ainsi définis constituent le réseau armature du territoire :

- **Liaison A. Cattenom – Thionville – Fontoy – Algrange** : créer un grand itinéraire structurant d'est en ouest du territoire, offrant une liaison directe entre communes et une solution de rabattement vers Thionville (notamment Cattenom, Basse-Ham, Yutz et Havange),
- **Liaison B. Guénange – Thionville – Roussy-le-Village** : créer un grand itinéraire structurant nord-sud du territoire, offrant une liaison directe entre communes et une solution de rabattement vers Thionville (notamment Roussy-le-Village, Hettange-Grande, et Illange),
- **Liaison C. Hayange – Neufchef** : offrir un itinéraire direct vers Thionville depuis Hayange et Neufchef (via le raccrochage à un autre itinéraire structurant),
- **Liaison D. Thionville – Fameck – Gandrange** : permettre un accès direct à Thionville depuis Florange, Fameck et Gandrange,
- **Liaison E. Thionville – Uckange** : créer un itinéraire direct entre Uckange et Thionville, répondant à une forte demande,
- **Liaison F. Thionville – Cattenom** : relier Cattenom et Manom à Thionville, à travers un itinéraire direct et sécurisé
- **Liaison G. Hettange-Grande – Volmerange-les-Mines** : relier Hettange-Grande à Volmerange-les-Mines et offrir des possibilités de déplacement au nord du territoire,
- **Liaison H. Yutz – Kuntzig – Stuckange** : relier Yutz à Kuntzig et à Stuckange et offrir des possibilités de déplacement vers l'Est du territoire,
- **Liaison I. Uckange – Nilvange** : relier entre-elles les communes de la Vallée de la Fensch,
- **Liaison J. Guénange – Fameck** : offrir une liaison entre Guénange, Uckange et Fameck, permettant notamment de franchir la Moselle



Liaisons cyclables

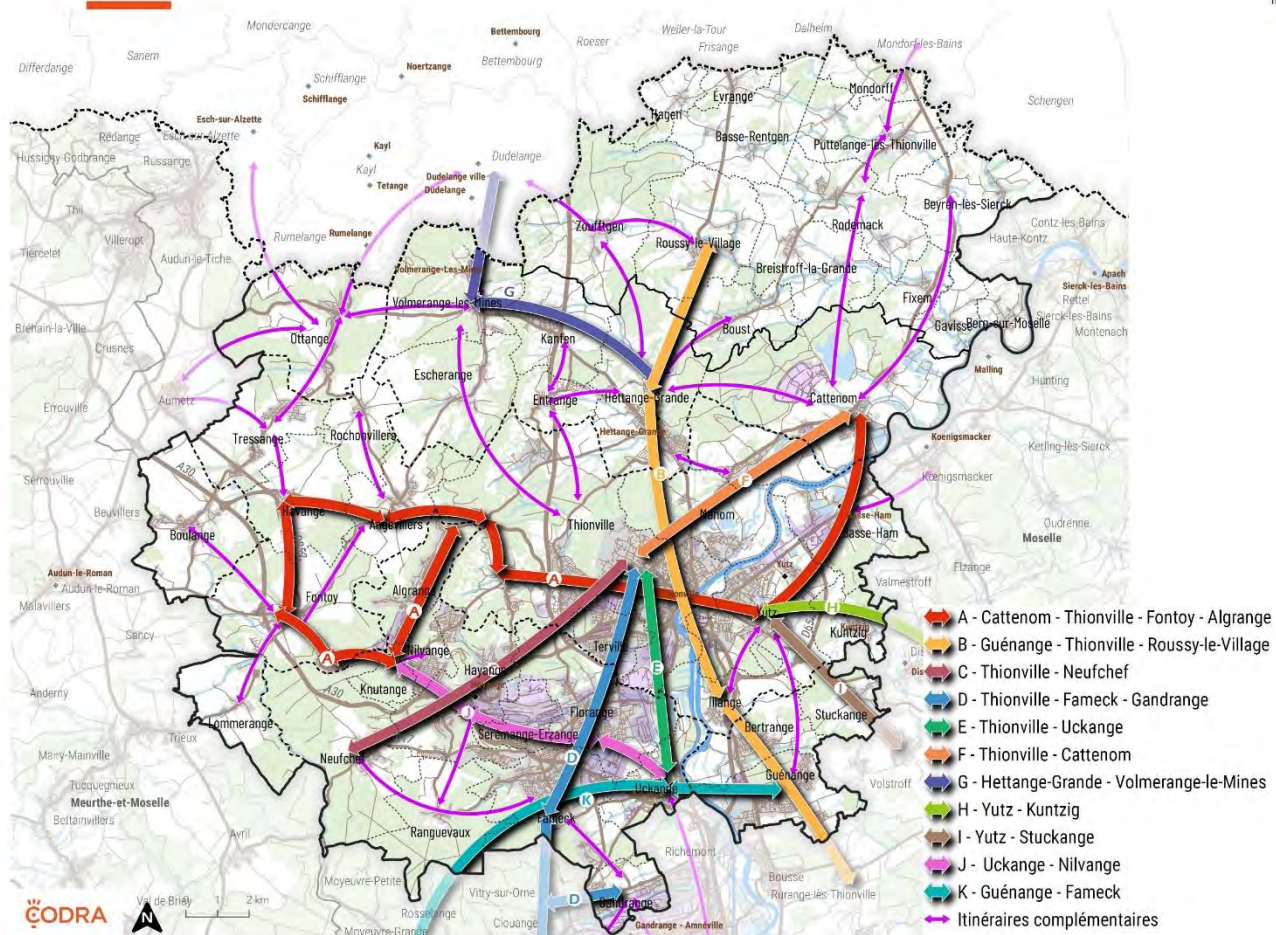


Figure 12 : Grandes liaisons cyclables

Conception des itinéraires

La prise en compte des itinéraires existants et projetés

Il est important de rappeler qu'il existe d'ores et déjà un réseau cyclable sur le territoire, notamment sur la CAPFT et la CAVF. Sur le territoire de la CAPFT, les liaisons concernées bénéficient même d'un nom et d'un code couleur, repris dans les plans et dans le jalonnement des itinéraires. Il s'agit des itinéraires A (couleur rouge) et B (couleur jaune). Le premier offre une liaison entre Basse-Ham et Fontoy et le deuxième offre une liaison entre Illange et Thionville. Dans le cadre du présent schéma, cette identité graphique est conservée, afin de ne pas venir bouleverser les itinéraires structurants déjà existants et bien identifiés sur le territoire. Toutefois, dans le cadre du présent schéma, ces deux itinéraires sont prolongés en dehors des limites administratives de la CAPFT, afin d'apporter une réponse aux besoins identifiés, dans le cadre d'une stratégie cohérente à l'échelle du SMiTU. De cette manière, la première liaison proposée dans le cadre du schéma cyclable (à part entière) et la liaison C, car les liaisons A et B sont considérés comme préexistantes à la mise en place du schéma.

De plus, la CAVF a aussi développé ou projeté des liaisons cyclables sur son territoire, par exemple la liaison entre Neufchef et Fameck. Elle a aussi prévu de réaménager la RD 952, dans le cadre de son projet « Cœur de Ville, Cœur de Fensch » et de l'arrivée du Citézen. Ces itinéraires existants ou en projet sont également intégrés dans le schéma cyclable du SMiTU, lorsqu'ils répondent à une demande identifiée sur le territoire. Dans ce cadre, ils se voient attribuer un nom et une couleur). Cela est réalisé de manière cohérente et continue à l'échelle du SMiTU.

La CCCE a engagé une réflexion sur la mise en place d'un réseau cyclable sur le territoire, en concertation avec l'ensemble des communes. Cette réflexion est prise en compte dans la définition du réseau cyclable armature proposé dans ce territoire. Par ailleurs, la CCAM élabore actuellement son schéma directeur cyclable. Les propositions réalisées au sud-est du territoire tiennent compte de l'interconnexion avec ces itinéraires projetés sur le territoire de la CCAM.

La construction du réseau cyclable du SMiTU

Afin de concrétiser le schéma de principe présenté précédemment, un travail d'identification des itinéraires potentiels a été effectué. Il vise à déterminer les voiries ou les emprises à même de devenir le support des liaisons du réseau armature. Au cours de ce travail, les conditions de circulation automobile, les aménagements cyclables existants, les principales coupures et points durs du territoire, ainsi que la localisation des principaux générateurs de déplacements du territoire, ont été pris en compte. De plus, les préconisations prennent en compte les enseignements des ateliers réalisés avec les acteurs du territoire.

Le réseau armature ainsi défini vise en priorité à répondre aux besoins utilitaires des usagers du territoire en leur permettant d'effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo dans des conditions de circulation adaptées. Il apporte une cohérence d'ensemble et il donne plus de lisibilité au réseau cyclable à l'échelle du SMiTU et de la CCCE.

Bien que leur vocation première soit de permettre les déplacements utilitaires, certains itinéraires s'inscrivent dans le cadre d'aménagements existants ou futurs dont le rôle est davantage touristique ou de loisir. Il s'agit en particulier des itinéraires empruntant la Voie Bleue ou les voies vertes de la CAPFT. Ces itinéraires ont de fait une vocation mixte (liaisons A, B, E...).

Ainsi, les aménagements existants et en projet desservant le territoire sont intégrés au réseau cyclable lorsqu'ils permettent de répondre à la demande en déplacements utilitaires. De plus, une attention particulière a également été portée à l'interconnexion entre les liaisons du réseau cyclable et les itinéraires existants ou projetés par les EPCI, pour générer un effet de synergie, profitant tant aux pratiques de loisirs qu'aux déplacements utilitaires réalisés à vélo. Toutefois, le schéma directeur cyclable s'attache en premier lieu à répondre aux besoins en déplacement à vélo plutôt qu'à suivre systématiquement le tracé projeté des aménagements existants.



Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins des habitants, deux variantes de réseaux cyclables ont été étudiées dans cette démarche. Chacune d'entre elles propose un réseau complet pour relier les communes identifiées par les grands axes de demande. Ils empruntent toutefois des itinéraires en tout ou partie différents, offrant une alternative de tracé et d'itinéraire emprunté (lorsque cela s'avérerait nécessaire).

Les variantes de réseaux cyclables ont été étudiées dans le détail par les élus du territoire, dans le cadre d'un atelier participatif (juillet 2021), du comité de pilotage de phase 2 (octobre 2021). De plus, une consultation a aussi été organisée auprès de l'ensemble des communes du territoire, via une transmission par mail des cartes provisoires de la phase 3. Plusieurs communes ont souhaité apporter leur remarques ou compléments au itinéraires proposés, permettant notamment de choisir entre la variante 1 ou la variante 2 (voir présentation des variantes ci-dessous).

À la suite de ces échanges, un scénario hybride, retenant des propositions des variantes 1 et 2, a été présenté aux élus et validé en Bureau Syndical (fin octobre 2021).

Par la suite, le scénario retenu a été approfondi et des actions d'accompagnement ont été définies (stationnement, services...). Un plan d'actions et une programmation financière sont établis. Ces éléments sont présentés dans le présent rapport de phase 3.

Statut des itinéraires cyclables

Le réseau armature

Le réseau armature est composé par les grands itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire et vers les grands pôles urbains extérieurs. Ces grands itinéraires, majoritairement organisés en étoile autour de Thionville, offrent de bonnes conditions de rabattement à vélo vers cette polarité urbaine, mais aussi entre les autres polarités du territoire, par exemple dans la vallée de la Fensch ou entre Hettange-Grande et Volmerange-les-Mines...

Ces liaisons armature offrent une nouvelle possibilité de déplacement entre les communes fortement génératrices de flux, notamment en termes de déplacements pendulaires.

Le tracé des itinéraires du réseau armature, tel que présenté dans les cartes des variantes, a été étudié de manière à dissocier tant que possible la circulation des vélos de celle des voitures, tout en privilégiant les trajets directs et sans détour.

Le réseau complémentaire

Les itinéraires du réseau complémentaire viennent s'ajouter à ceux du réseau armature. Leurs itinéraires, dont le tracé a été élaboré avec la même attention que ceux des liaisons structurantes, offrent des possibilités de déplacement sur des liaisons moins génératrices de flux que les itinéraires structurants. Ils desservent les secteurs urbanisés et les équipements locaux, en connexion avec les itinéraires du réseau armature.

Réseau cyclable armature à l'horizon 2030

Variante 1

Ce réseau offre une première solution d'itinéraire pour chacun des axes identifiés. **Il s'appuie notamment sur les grands axes routiers existants**, à condition que des aménagements cyclables puissent y être réalisés, soit sur voirie (bandes cyclables), soit en bordure de celle-ci (pistes cyclables). Dans cette variante, l'itinéraire A emprunte par exemple la RD 952 entre Havange et Fontoy, l'itinéraire B emprunte la RD 653 en traversée de Hettange-Grande et l'itinéraire F emprunte la RD 1 en direction de Cattenom.

Hors tronçons déjà aménagés, ce réseau nécessite donc des investissements importants pour la création d'aménagements cyclables sécurisés, notamment sous la forme de pistes cyclables. En revanche, les itinéraires proposés dans cette variante sont souvent le chemin le plus direct entre les centralités urbaines et les équipements qu'ils desservent.

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont connectés.

Dans cette variante, le réseau cyclable armature représente 171,2 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 72,1 km sont déjà aménagés, soit 42% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 99,1km de liaisons cyclables, soit 58% du réseau armature.

Le territoire étant déjà pourvu en aménagements cyclables, certaines liaisons du réseau armature sont déjà en partie aménagées. A titre d'exemple, la liaison B s'appuie sur la RD 653, déjà aménagée entre Thionville et Hettange-Grande, tandis que la liaison F prend appui sur la RD 1, bénéficiant d'une piste cyclable entre Manom et Garche. Le schéma cherche à valoriser les aménagements existants, notamment sous forme de pistes cyclables. Sur ces tronçons, les deux variantes proposées sont donc identiques (il ne semble pas pertinent de proposer une variante à ces itinéraires déjà existants).

Les aménagements existants restent toutefois discontinus et couvrent partiellement la plupart des itinéraires. Il est donc proposé de prolonger ces itinéraires existants. Dans la variante 1, ces nouveaux itinéraires empruntent notamment le réseau routier structurant (contrairement à la variante 2).

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Linéaire existant (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Linéaire total (en km)
A	34,7	15,1	49,8
B	12,6	13,2	25,8
C	1,0	12,0	13,0
D	0,7	11,5	12,2
E	3,6	4,5	8,1
F	4,2	2,3	6,5
G	0	9,7	9,7
H	3,5	4,3	7,8
I	1,3	4,5	5,8
J	9,1	13,0	22,1
K	1,2	8,9	10,1
Total	72,1	99,1	171,2

Le réseau armature - Variante 1

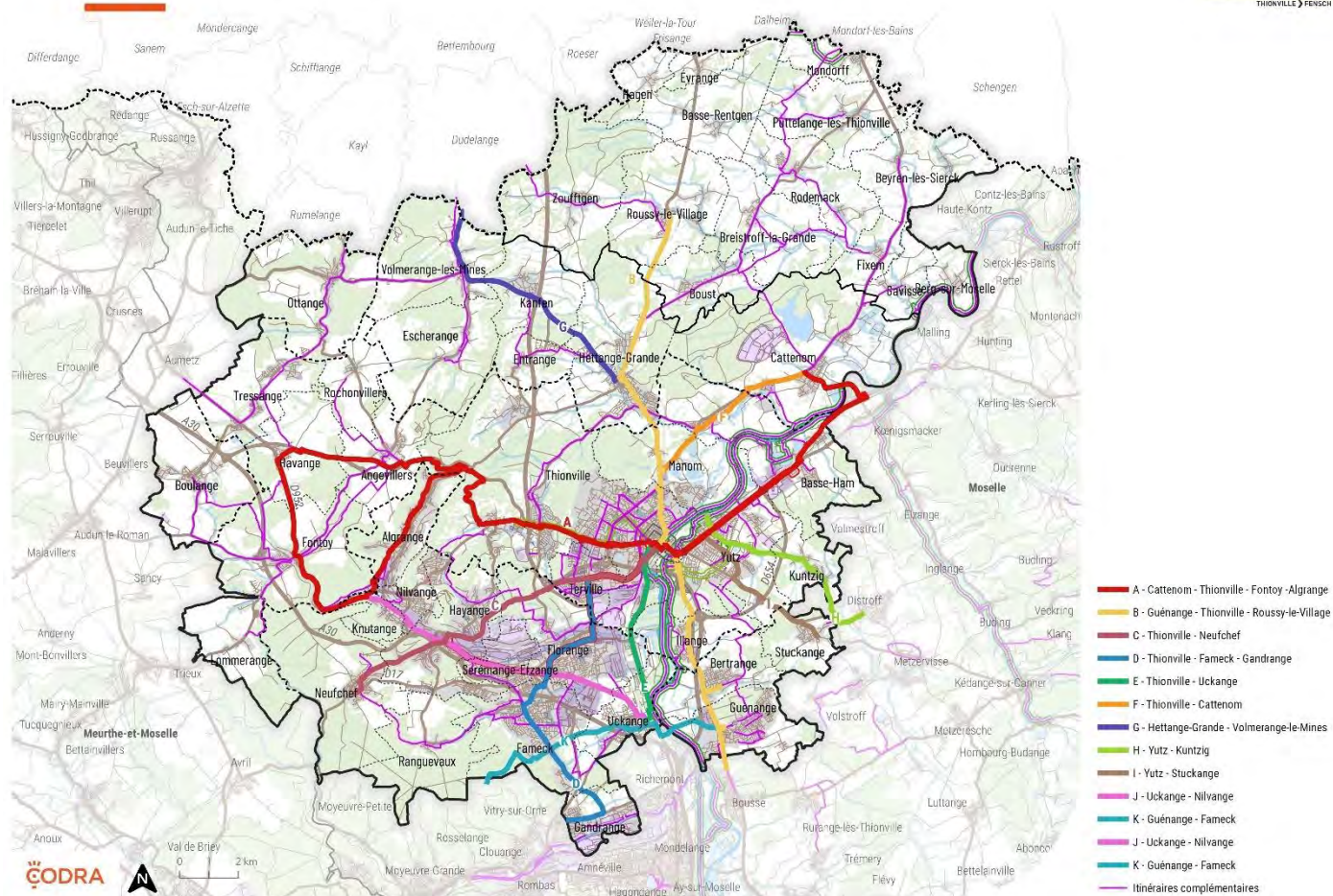


Figure 13 : Réseau cyclable - Variante 1

Variante 2

Cette variante offre une deuxième solution d'itinéraire pour la majorité des axes identifiés, qui conservent tous la même vocation, ainsi que les mêmes communes d'origine et de destination. **Cette variante s'appuie davantage sur les routes secondaires et chemins ruraux, carrossables ou non, et dont le degré d'aménagement est variable.**

Dans cette seconde variante, la plupart des itinéraires présentent des tracés alternatifs à ceux de la variante 1. Toutefois, ce principe ne s'applique pas aux aménagements déjà existants le long des axes routiers, qui ne font pas l'objet de variantes dans ce scénario. En effet, il semble plus pertinent de s'appuyer sur ces tronçons existants, même s'ils empruntent une route structurante.

En règle générale, cette variante emprunte des chemins ruraux ou des axes routiers à faible trafic, ce qui implique des aménagements plus légers et des coûts d'investissements plus faibles que dans la variante 1. Les tracés proposés dans cette variante sont aussi généralement moins directs que ceux présentés dans la première variante.

A titre d'exemple, dans cette variante 2, l'itinéraire A emprunte un chemin secondaire entre Havange et Fontoy (au lieu de la RD 952), l'itinéraire B emprunte la rue des Eglantines en traversée de Hettange-Grande (au lieu de la RD 653) et l'itinéraire F emprunte la rue de Meilbourg direction de Cattenom (au lieu de la RD 1).

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

Le réseau cyclable armature représente 171,8 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 78,3 km sont déjà aménagés, soit 46% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 93,8 km de liaisons cyclables, soit 54% du réseau armature.

Le territoire étant déjà pourvu en aménagements cyclables, certaines liaisons du réseau armature sont déjà en partie aménagées. A titre d'exemple, la liaison A s'appuie sur plusieurs voies vertes existantes (ex : à l'est de Thionville, et à Fontoy), tandis que les liaisons E et B prennent appui sur la Voie Bleue. Le schéma cherche à valoriser les aménagements existants, notamment sous forme de voies vertes ou de zones apaisées. Sur ces tronçons, les deux variantes proposées sont donc identiques (il ne semble pas pertinent de proposer une variante à ces itinéraires déjà existants).

Les aménagements existants restent toutefois discontinus et couvrent partiellement la plupart des itinéraires. Il est donc proposé de prolonger ces itinéraires existants. Dans la variante 2, ces nouveaux itinéraires empruntent notamment les chemins et les rues locales (contrairement à la variante 1).

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Linéaire existant (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Linéaire total (en km)
A	35,2	15,7	50,9
B	12,8	15,2	28,0
C	0	4,1	4,1
D	7,2	9,9	17,1
E	7,5	0	7,5
F	2,5	7,3	9,8
G	0,5	10,7	11,2
H	4,1	4,3	8,4
I	0	4,2	4,2
J	7,3	11,9	19,2
K	1,3	10,2	11,5
Total	78,3	93,5	171,8



Le réseau armature - Variante 2

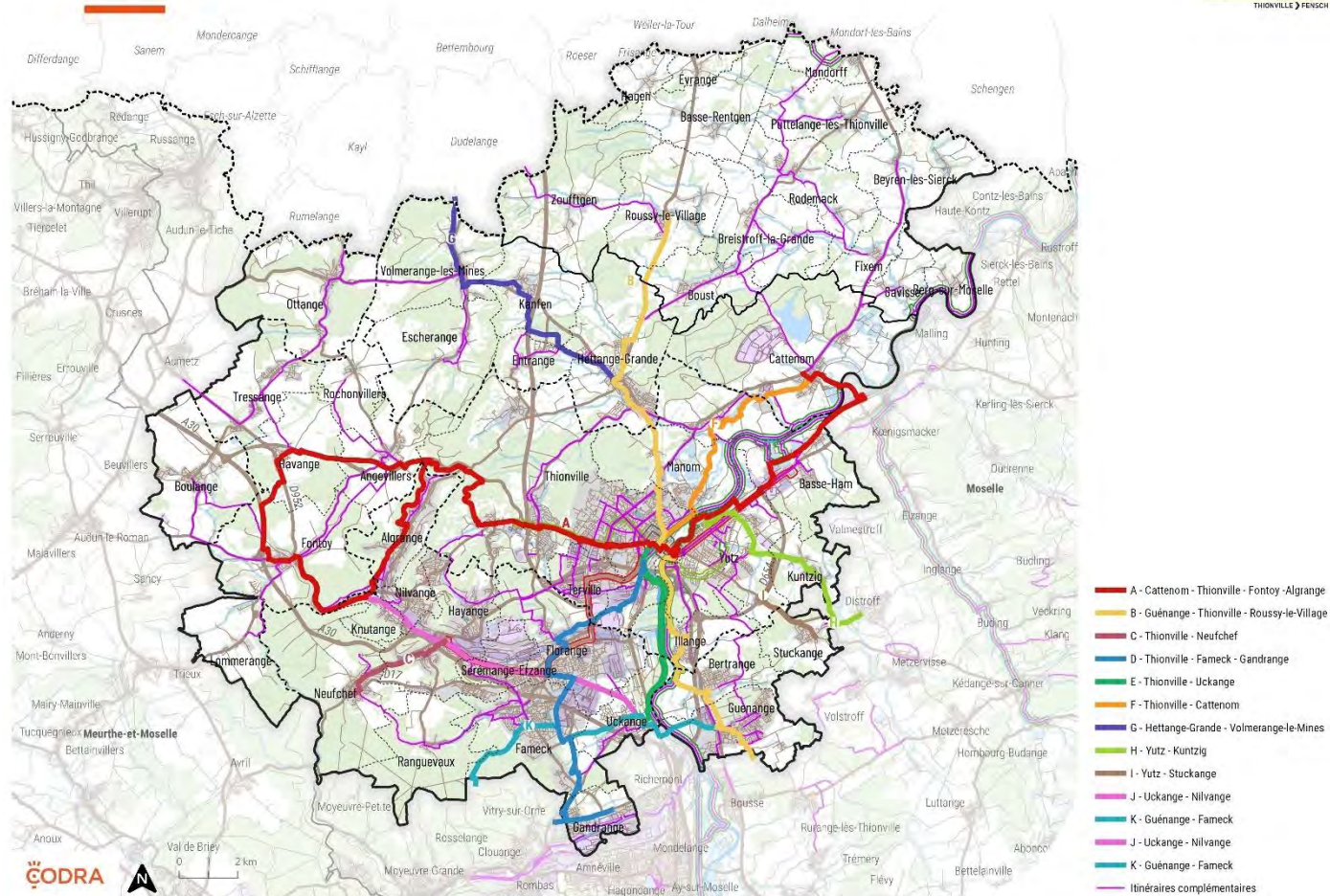


Figure 14 : Réseau cyclable - Variante 2

Mise à jour des axes cyclables

Les échanges menés avec les élus dans le cadre des réunions de phases 2 ont conduit à optimiser la structure du réseau cyclable, avec notamment la convergence de l'itinéraire H (Yutz – Kuntzig) et I (Yutz-Stuckange) sur un seul et même itinéraire, accueillant les deux besoins. Cela a donc conduit à une restructuration du réseau cyclable proposé, avec une réaffectation des noms des itinéraires.

Il convient donc de mettre à jour la carte des axes cyclables, représentant la feuille de route stratégique de développement du vélo sur le territoire. Le réseau cyclable retenu répond donc à cette feuille de route actualisée.

Liaisons cyclables

smtu
THIONVILLE FENSCH

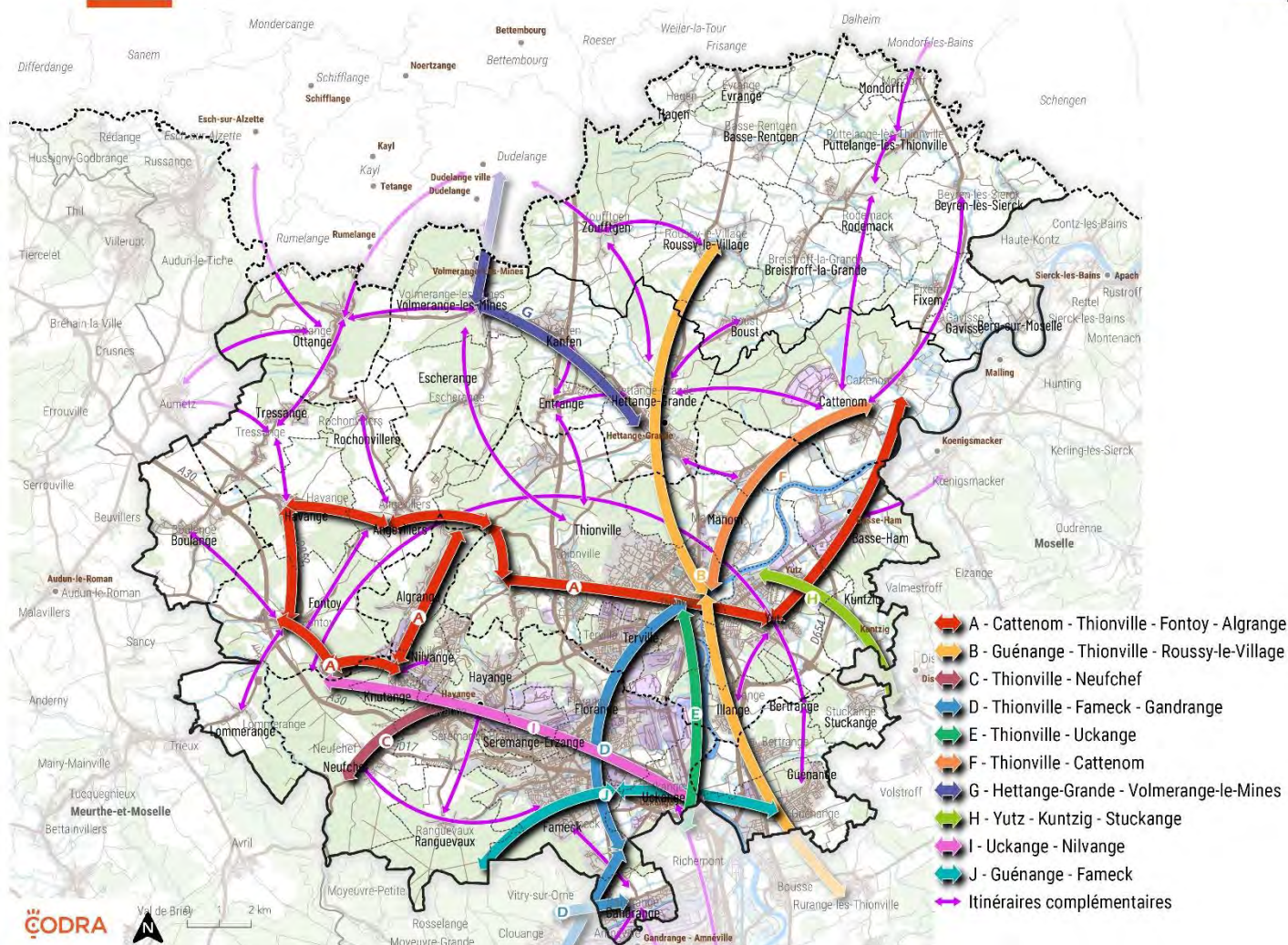


Figure 15 : Réseau cyclable retenu

Présentation du réseau cyclable retenu

Le réseau cyclable armature offre une solution d'itinéraire pour chacun des axes identifiés. Il représente une solution hybride, s'appuyant aussi bien sur les grands axes routiers (variante 1), à condition que des aménagements en site propre puissent y être réalisés, que sur les voies vertes chemins ou zones apaisées (variante 2), notamment lorsque la création d'aménagements en site propre sur les axes routiers semble difficile à court terme.

Ce scénario s'appuie aussi, autant que possible, sur la Voie Bleue et sur les autres itinéraires existants ou en projet, afin de favoriser une synergie des besoins et une optimisation des investissements des collectivités.

A titre d'exemple, l'itinéraire A emprunte la rue des Castors et la rue de Rochonvillers au nord d'Algrange permettant de profiter d'un axe déjà jalonné et d'éviter la RD 152 E, à forte circulation. De plus, l'itinéraire B emprunte les rues locales dans les parties urbanisées de Hettange-Grande, car la Commune considère qu'il sera difficile de réaménager la RD 653 à moyen terme (cet axe a été requalifié récemment). Cette solution offre de meilleures conditions de déplacements aux cyclistes en traversée de Hettange-Grande. Sur la liaison G, il a été décidé d'emprunter la rue de la Mine et une voie verte à Volmerange-les-Mines, au lieu de la RD 58, au regard de la forte circulation sur cet axe, notamment vers le Luxembourg. Enfin, l'itinéraire F emprunte le tronçon de la RD 1 déjà aménagé à Manom, puis il emprunte des rues locales dans le bourg de Garche, ce qui évite de réaliser un aménagement lourd sur la RD1 et apporte une meilleure desserte des secteurs urbanisés.

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le maillage, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.



Le réseau armature

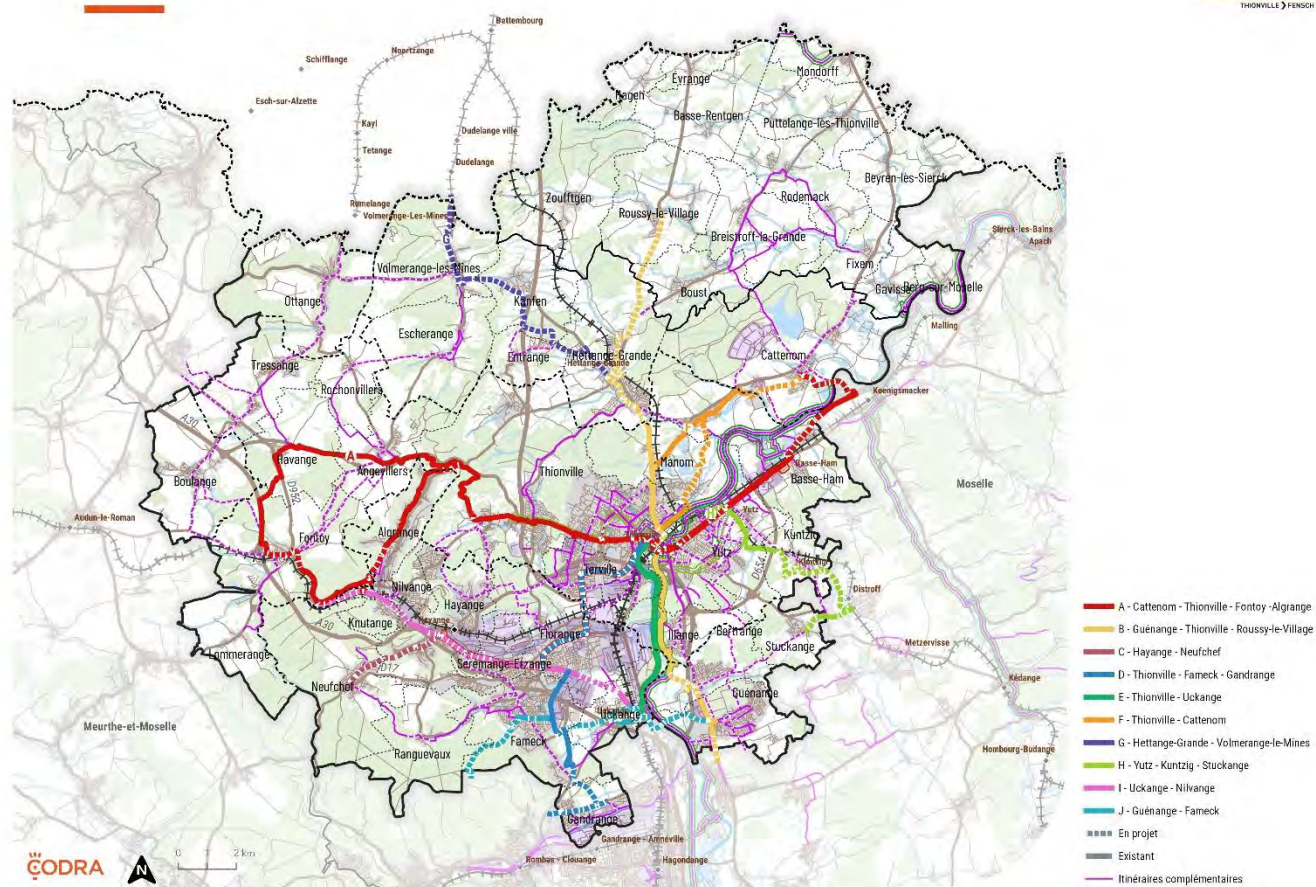


Figure 16 : Réseau cyclable retenu

Itinéraires à aménager

Le réseau cyclable armature représente près de 170 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 86 km sont déjà aménagés, soit 51% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 81 km de liaisons cyclables, soit 49 % du réseau armature.

Il est important de souligner que plus de la moitié du linéaire cyclable proposé dans le schéma cyclable est déjà existant. Toutefois, des écarts importants sont observés entre les itinéraires. En effet, certains d'entre eux restent entièrement à aménager, tels que la liaison C (Hayange – Neufchef) et la liaison G (Hettange-Grande – Volmerange-les-Mines). De plus, certains itinéraires sont partiellement aménagés, tels que l'itinéraire B (Guénange - Thionville – Roussy-le-Village) ou l'itinéraire D (Thionville – Fameck – Gandrange). Par ailleurs, certains itinéraires sont en grande partie déjà aménagés, tels que l'itinéraire A (Cattenom – Thionville – Fontoy – Algrange) et l'itinéraire F (Thionville – Cattenom).

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau suivant :

Réseau cyclable armature			
Liaison	Linéaire existant	Linéaire à réaliser	Linéaire total
A	37,6 km	10,0 km	47,6 km
B	14,8 km	12,7 km	27,5 km
C	0,0 km	4,0 km	4,0 km
D	5,5 km	10,4 km	15,6 km
E	7,1 km	0,6 km	7,7 km
F	6,7 km	5,1 km	11,8 km
G	0,0 km	11,1 km	11,1 km
H	3,3 km	4,4 km	7,6 km
I	8,9 km	11,1 km	20,0 km
J	2,0 km	11,4 km	13,4 km
TOTAL	85,8 km	80,5 km	166,3 km



Les typologies d'aménagement

Les principes des aménagements cyclables

Pour chaque liaison, une typologie d'aménagement est proposée. Elle est définie à partir des trois variables suivantes :

- **Le niveau de trafic** sur l'axe concerné : plus il est important, plus la séparation de l'aménagement cyclable sera nécessaire,
- **La vitesse** sur l'axe concerné : plus elle est élevée, plus la séparation sera nécessaire,
- **L'emprise de voirie** disponible : plus elle est large, plus la proposition d'un site propre pour les vélos sera faisable.

Ensemble, **ces facteurs contribuent à définir le degré de cohabitation entre le trafic automobile et les vélos**. Un axe routier structurant à fort trafic et à vitesse élevée nécessite l'implantation d'une piste cyclable afin de sécuriser les déplacements à vélo (ex : RD 15 entre Kanfen et Volmerange-les-Mines, RD 952 entre Florange et Uckange), tandis qu'un axe à faible trafic et à vitesse limitée autorise la création d'une bande cyclable ou l'insertion des vélos sur la chaussée générale (ex : RD 952 en traversée de Florange, rue de Verdun à Terville). Notons par ailleurs que dans le cas d'une cohabitation difficile dans les conditions actuelles, il est également possible de proposer une modification de la réglementation de la voirie (ex : création d'une zone 30), en agissant sur la circulation automobile et pas seulement sur l'implantation d'aménagements cyclables (ex : avenue de Lorraine à Florange, rue des Eglantines à Hettange-Grande).

De manière générale, **les aménagements proposés dans cette démarche sont les suivants** :

- **Pistes cyclables** : voiries présentant un statut structurant pour la circulation automobile, ainsi qu'une circulation ou une vitesse importante, dont la vocation pour les véhicules n'a pas vocation à évoluer radicalement dans les années à venir, mais dont le statut multimodal pourra être renforcé,
- **Bandes cyclables** : voiries de liaison communale, situées en générale en zone urbanisée ou présentant une largeur contrainte, ne permettant pas la création d'aménagements dédiées, nécessitant parfois une réduction de la circulation automobile à terme,
- **Voies vertes** : aménagements réservés aux modes actifs (piétons, vélos), à l'écart de la circulation automobile, disposant d'une largeur importante (de 3 à 5 mètres minimum) et d'un revêtement très qualitatif (ex : enrobé), assurant une continuité des itinéraires sur le territoire,
- **Voies routières balisées vélos** : voies sans aménagement spécifique pour les cyclistes mais disposant d'un jalonnement leur étant destiné (signalisation verticale et/ou au sol indiquant par exemple les directions et les temps de trajet),
- **Zone 30** : voies situées en zone urbaine dense, souvent dans des secteurs résidentiels, avec une faible largeur, pouvant se prêter à une réduction de la vitesse pour favoriser l'usage du vélo,
- **Chemins agricoles partagés** : chemin réservé aux cyclistes et aux agriculteurs, aménagé de manière à permettre la circulation et la cohabitation des vélos et des engins agricoles dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

La carte suivante présente les typologies d'aménagements cyclables proposées pour chaque liaison du réseau armature.

Itinéraires cyclables par type d'aménagement



Figure 17 : Itinéraires cyclables par type d'aménagement

Présentation détaillée des typologies d'aménagement

Le tableau ci-dessous indique, pour chaque liaison du réseau armature, le linéaire existant et restant à aménager, selon les typologies d'aménagements concernées :

Liaison	Type d'aménagement	Linéaire (en km)			Linéaire total
		Déjà aménagé	Restant à aménager	Total par type	
A	Piste Cyclable	13,1	3,3	16,4	47,7 km
	Bande Cyclable	1,2	2,3	3,5	
	Voie verte/TP	16,3	0	16,3	
	Zone 30/ZDR	6,3	2,4	8,8	
	Chemin balisé vélo	0,8	1,9	2,7	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
B	Piste Cyclable	13	6,2	19,2	27,4 km
	Bande Cyclable	1,7	0,6	2,3	
	Voie verte/TP	0	0,2	0,2	
	Zone 30/ZDR	0	3,7	3,7	
	Chemin balisé vélo	0	2	2	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
C	Piste Cyclable	0		0	4 km
	Bande Cyclable	0	0,2	0,2	
	Voie verte/TP	0	1,8	1,8	
	Zone 30/ZDR	0	1,5	1,5	
	Chemin balisé vélo	0	0	0	
	Chemin agricole partagé	0	0,5	0,5	
D	Piste Cyclable	1,8	0,9	2,6	17,2 km
	Bande Cyclable	2,3	5,7	8,1	
	Voie verte/TP	3	0,3	3,2	
	Zone 30/ZDR	0	3,3	3,3	
	Chemin balisé vélo	0	0	0	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
E	Piste Cyclable	4,4	0,6	5	7,6 km
	Bande Cyclable	0	0	0	
	Voie verte/TP	2	0	2	
	Zone 30/ZDR	0	0	0	

	Chemin balisé vélo	0,6	0	0,6	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
F	Piste Cyclable	4,5	0,2	4,6	11,8 km
	Bande Cyclable	0		0	
	Voie verte/TP	0		0	
	Zone 30/ZDR	2,2	1,6	3,8	
	Chemin balisé vélo	0	2,1	2,1	
	Chemin agricole partagé	0	1,3	1,3	
G	Piste Cyclable	0	2,2	2,2	11,1 km
	Bande Cyclable	0	0,8	0,8	
	Voie verte/TP	0	1,7	1,7	
	Zone 30/ZDR	0	3,1	3,1	
	Chemin balisé vélo	0	0,7	0,7	
	Chemin agricole partagé	0	2,6	2,6	
H	Piste Cyclable	1,8	0	1,9	7,8 km
	Bande Cyclable	0		0	
	Voie verte/TP	1,6	0,5	2	
	Zone 30/ZDR	0	1,6	1,6	
	Chemin balisé vélo	0	1,3	1,3	
	Chemin agricole partagé	0	1	1	
I	Piste Cyclable	0	4	4	20,2 km
	Bande Cyclable	9,1	5,6	14,6	
	Voie verte/TP	0	0	0	
	Zone 30/ZDR	0	1,6	1,6	
	Chemin balisé vélo	0	0	0	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
J	Piste Cyclable	0,2	5,2	5,4	13,7 km
	Bande Cyclable	0,2	1,3	1,5	
	Voie verte/TP	1	3,1	4,1	
	Zone 30/ZDR	0	1,7	1,7	
	Chemin balisé vélo	0,8	0,2	1	
	Chemin agricole partagé	0	0	0	
TOTAL		87,9	80,8	168,5	168,5 km



Présentation synthétique des typologies d'aménagement

Le tableau ci-dessous résume, pour chaque liaison du réseau armature, le linéaire à aménager, selon les typologies d'aménagement concernées.

Liaison	Piste Cyclable	Linéaire à réaliser (en km)					Total
		Bande Cyclable	Voie verte	Zone 30	Chemin balisé vélo	Chemin agricole partagé	
A	3,3	2,3		2,4	1,9		10,0
B	6,2	0,6	0,2	3,7	2,0		12,7
C		0,2	1,8	1,5		0,5	4,0
D	0,9	5,7	0,3	3,3			10,1
E	0,6						0,6
F	0,2			1,6	2,1	1,3	5,1
G	2,2	0,8	1,7	3,1	0,7	2,6	11,1
H	0,0		0,5	1,6	1,3	1,0	4,4
I	4,0	5,6		1,6			11,1
J	5,2	1,3	3,1	1,7	0,2		11,4
Total	22,5	16,5	7,4	20,5	8,2	5,3	80,5

Réseau cyclable complémentaire à l'horizon 2030

Les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature pour former le réseau cyclable du territoire. Elles présentent une vocation de desserte locale vers les secteurs résidentiels, les équipements et les entreprises, ainsi qu'une vocation de rabattement vers le réseau armature, auquel elles sont systématiquement connectées. Une part des liaisons du réseau complémentaire vise, en outre, à résorber les discontinuités existantes, contribuant à la mise en place d'un maillage complet, y compris en accès au réseau armature.

Le réseau complémentaire s'appuie en partie sur les aménagements existants au sein de chaque commune.

Parmi les principales liaisons du réseau complémentaire proposé, se trouvent notamment :

- Un itinéraire reliant Boulange, Tressange et Ottange
- Un itinéraire entre Volmerange-les-Mines et Ottange
- Un itinéraire entre Fontoy et Angevillers
- Un itinéraire reliant Angevillers, Rochonvillers, Escherange et Volmerange-les-Mines
- Un itinéraire reliant Nilvange, Hayange, Florange et Terville
- Un itinéraire reliant Serémange-Erzange, Fameck et Uckange
- Un itinéraire entre Stuckange et Guénange

Ces itinéraires secondaires s'affranchissent souvent des limites intercommunales, permettant d'offrir un réseau d'itinéraires complet à l'échelle du SMiTu, en réponse aux axes présentant une demande relativement faible, ainsi qu'aux déplacements de loisirs. Ils empruntent des routes secondaires ou des rues locales, ne nécessitant pas d'aménagements en site propre. Il s'agit donc de « véloroutes », qui pourront faire l'objet d'un jalonnement spécifique dans le schéma directeur cyclable.

Il est important de souligner que **le réseau complémentaire est en cours de définition sur la partie de la CCCE située à l'extérieur du SMiTu** (des réunions sont en cours avec les élus municipaux). Ce réseau n'est donc pas encore présenté dans ce rapport. Ce travail sera réalisé dans un second temps, permettant l'approbation de ce schéma par le Conseil Communautaire de la CCCE.

Actuellement long de 14,5 km, le réseau complémentaire projeté à l'horizon 2030 atteint une longueur totale de 135 km à l'échelle du territoire, nécessitant le réaménagement ou le jalonnement de 120 km de voiries sur l'ensemble du territoire.



Le tableau ci-dessus détaille le linéaire du réseau complémentaire pour chaque commune du territoire :

Commune	Linéaire existant (en km)	Linéaire à réaliser (en km)	Linéaire total (en km)
Algrange	3,7	1,2	4,9
Angevillers	3,2		3,2
Basse-Ham	3,5	1,6	5,2
Bertrange	0,7	1,8	2,6
Boust		0,5	0,5
Cattenom	0,1	3,0	3,1
Entrange		0,6	0,6
Fameck	4,8	4,9	9,7
Florange	2,6	6,8	9,4
Fontoy	7,4	2,8	10,2
Gandrang		2,8	2,8
Guénange	1,7	2,4	4,1
Havange	3,9		3,9
Hayange	1,4	4,0	5,4
Hettange-Grande	0,9	8,8	9,7
Illange	4,3		4,3
Kanfen		4,7	4,7
Knutange	2,0	1,6	3,6
Kuntzig	0,5	3,0	3,5
Manom	6,0	2,5	8,5
Neufchef		1,6	1,6
Nilvange		0,4	0,4
Roussy-le-Village		2,0	2,0
Serémange-Erzange	2,2	1,9	4,1
Stuckange	0,3	0,6	1,0
Terville		2,3	2,3
Thionville	24,4	5,5	29,9
Uckange	5,2	6,8	12,0
Volmerange-les-Mines		3,8	3,8
Yutz	6,9	2,5	9,5
Total	85,8	80,5	166,4

En plus de l'aménagement d'environ 80 kilomètres de voiries, la mise en œuvre du réseau armature nécessite un traitement particulier de 115 points durs, correspondant en règles générales à des intersections entre les itinéraires cyclables et le réseau routier, à l'origine un sentiment d'insécurité pour les cyclistes. A titre d'exemple, on peut citer l'intersection entre la voie verte et la RD 152 E, à l'ouest de Thionville (souffrant d'une absence d'aménagements et d'une faible lisibilité), le giratoire entre la rue de Verdun et la RD 653, au nord de Florange (giratoire de grandes dimensions et très routier), la RD en entrée au secteur de Garce (souffrant d'une absence de lisibilité et de jalonnement), ou encore le pont Richemont (à forte circulation et anxiogène pour les cyclistes).

Les points durs sont parfois complexes et coûteux à aménager, mais le soin de leur aménagement, quel qu'il soit, conditionne l'attractivité de l'ensemble de la liaison sur lesquels ils se trouvent. La levée d'un point dur permettra ainsi de rendre pleinement opérants les aménagements de tronçons existants ou à réaliser, de part et d'autre du point dur. La carte à la suite représente la localisation de chaque point dur.

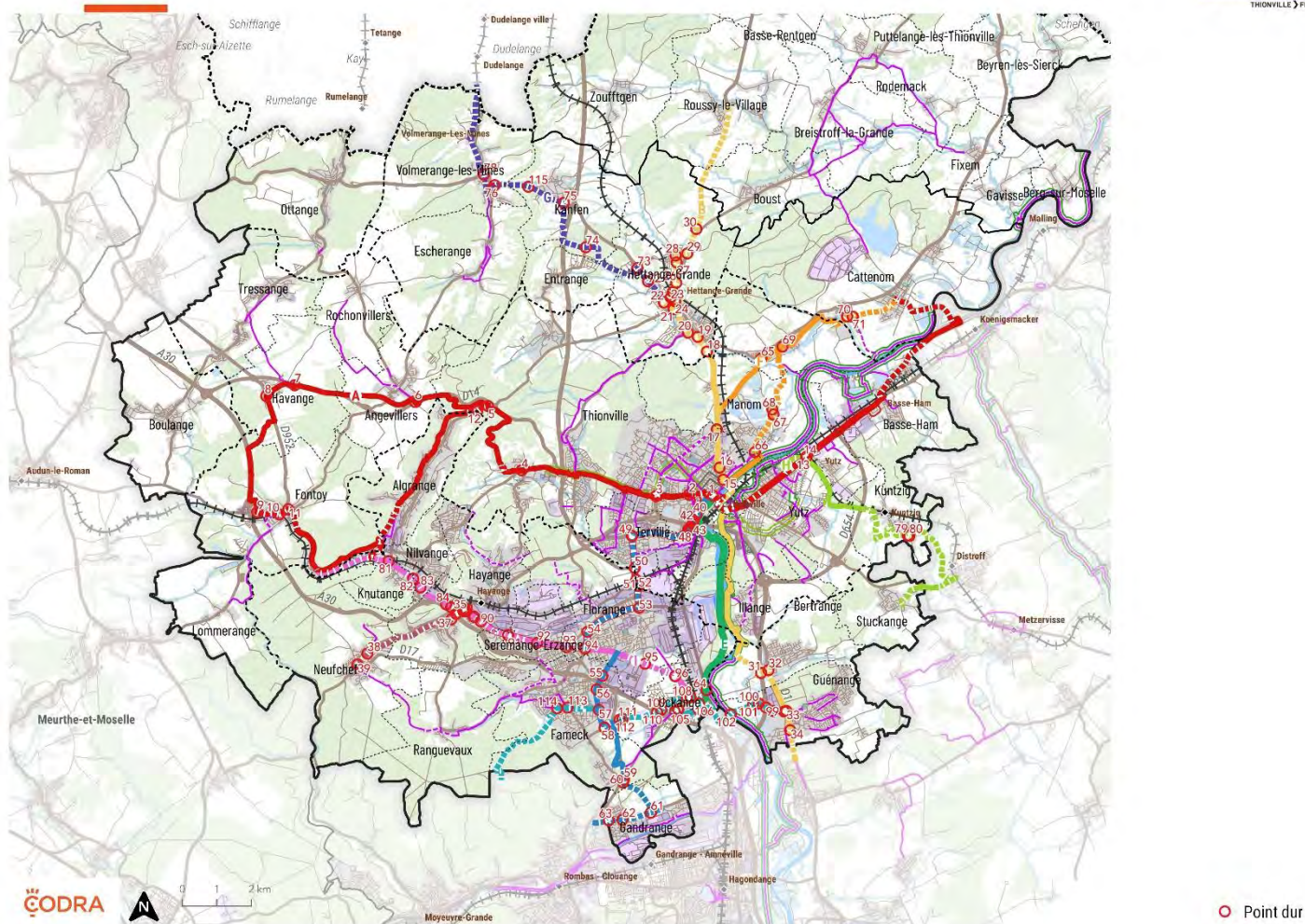


Figure 18 : Points durs

Liaison	Point dur	Lieu	Commune	Description du traitement	Coût estimé
A	1	RN 53 / rue de la Poterne	Thionville	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	2	Général Mangin / Merlin	Thionville	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
A	3	Paul Albert / Afrique	Thionville	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
A	4	Volkrange / Angevillers	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	5	Voie verte / RD 152E	Thionville	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	6	Tunnel sous la RD 14	Angevillers	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
A	7	Tunnel sous la RD 14	Havange	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
A	8	Mairie / RD 952	Havange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	9	RD 59 A / Scierie	Fontoy	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	10	RD 59 A / RD 58	Fontoy	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	11	RD 58 / RD 952	Fontoy	Intersection urbaine de grande dimension - Reconfiguration complète	100 000 €
A	12	Rochonvillers / RD 152 E	Thionville	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	13	Nations / Poitiers	Yutz	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	14	Voie ferrée	Yutz	Jalonnement, signalétique	5 000 €
B	15	Traversée Albert 1er	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	16	Albert 1er / Charlemagne	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	17	Compte de Bertier / Amérique	Thionville	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
B	18	RD 653 / Frênes	Hettange-Grande	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
B	19	RD 653 / RD 14 A	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	20	RD 14 A / Daudet	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €



B	21	Maréchal Ney / Charles de Gaulle	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	22	Charles de Gaulle / Liberté	NULLHettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	23	Liberté / RD 653	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	24	RD 653 / Gare	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	25	Pont de la RD 653 sur la voie ferrée	Hettange-Grande	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
B	26	RD 653 / Eglantines	Hettange-Grande	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
B	27	Eglantines / Pavée	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	28	Jonquilles / Chapelle	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	29	Solein / RD 653	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	30	RD 653 / RD 57	Hettange-Grande	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
B	31	Pont de la route de Vourles sur l'A31	Hettange-Grande	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
B	32	Vourles / Metz	Bertrange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
B	33	Traversée du boulevard du Pont	Guénange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	34	RD 1 / RD 60	Guénange	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
C	35	Souvenir Français / Fontaine	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	36	Fontaine / Clémenceau	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	37	Clémenceau / Mine	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	38	Hayange / Notre Dame des Neiges	Neufchef	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	39	Hayange / Rousseau	Neufchef	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	40	Traversée de la rue de Verdun	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €



D	41	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	42	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	43	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	44	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	45	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	46	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	47	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	48	RD 13 / Echangeur A 31	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	49	Verdun / Kem	Terville	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
D	50	Verdun / RD 653	Florange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
D	51	Tunnel de la RD 653 sous la voie ferrée	Terville	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
D	52	Verdun / RD 14 A	Terville	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
D	53	RD 152 A / Lorraine	Florange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
D	54	Lorraine / RD 653	Florange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
D	55	Descartes / Dinandiers	Fameck	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
D	56	Descartes / Metz	Fameck	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
D	57	Miterrand / Mermoz	Fameck	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	58	Miterrand / Uckange	Fameck	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	59	Traversée de la RD 9	Fameck	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
D	60	Voie verte / RD 10	Fameck	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	61	RD 10 / Louis Jost	Gandrange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
D	62	Louis Jost / Ecoles	Gandrange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €



D	63	Louis Jost / Justemon	Gandrange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
E	64	Voie verte / RD 953	Uckange	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
F	65	RD 1 / Meilbourg	Thionville	Jalonnement, signalétique	5 000 €
F	66	Voie verte Grande rue	Manom	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	67	Cimetière / RD 153 F	Manom	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	68	RD 153 F / Chemin	Manom	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	69	Kiesel / Meilbourg	Thionville	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	70	Husange / Scierie	Cattenom	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
F	71	Koecking / Port	Cattenom	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
G	72	RD 15 / Camille Claudel	Entrange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
G	73	RD 15 / Charles Ferdinand	Hettange-Grande	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	74	Voie verte / RD 57 A	Kanfen	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
G	75	Entrange / RD 15	Kanfen	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
G	76	RD 15 / RD 58	Volmerange-les-Mines	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	77	RD 58 / Molvange	Volmerange-les-Mines	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	78	Ecoles / Ottange	Volmerange-les-Mines	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
H	79	Rouges Goerges / Distroff	Kuntzig	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
H	80	Distroff / Bibiche	Kuntzig	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	81	République / Algrange	Knutange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
I	82	République / Maréchal Foch	Knutange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
I	83	Tunnel de la rue Saint-Jacques	Nilvange	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
I	84	Maréchal Foch / RD 952	Hayange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
I	85	Maréchal Foch / RD 57	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	86	Maréchal Foch / Maréchal Molitor	Hayange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
I	87	Wendel / Fontaine	Hayange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €

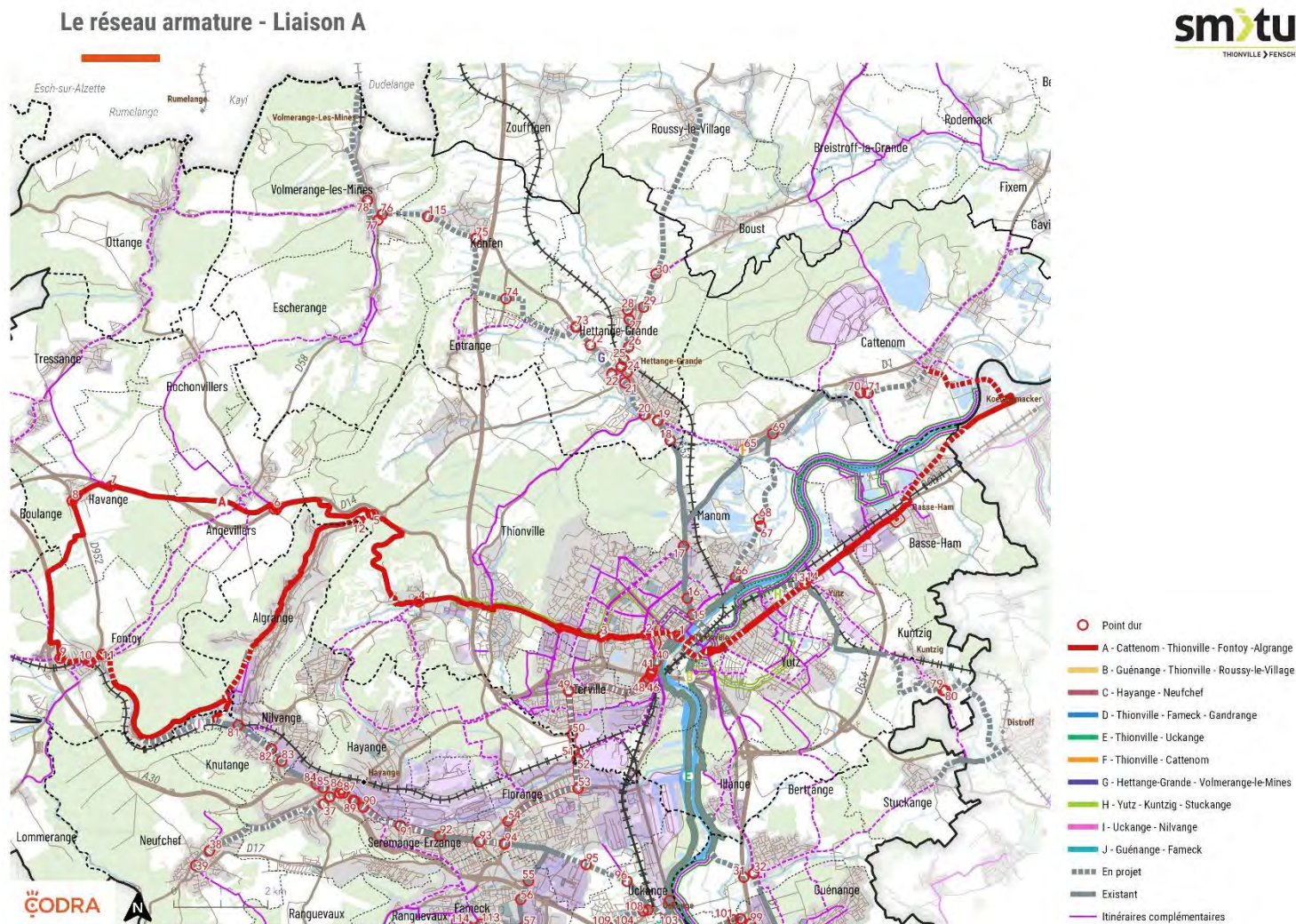
I	88	Wendel / Bretelle A30	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	89	Wendel / Bretelle A30	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	90	Wendel / Bretelle A30	Hayange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	91	Charles de Gaulle / Fameck	Serémange-Erzange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	92	Charles de Gaulle / Saint-Nicolas	Serémange-Erzange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
I	93	Giratoire Kleinberg	Florange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	94	Longwy / Fameck	Florange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
I	95	Rue Nationale / Saint-Pierre	Florange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
I	96	Longwy / Ebange	Uckange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	97	RD1 / RD 60	Guénange	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
J	98	RD 60 / Bretelle A 31	Guénange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	99	Pont de la RD 60 sur l'A31	Guénange	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	100	RD 60 / Bretelle A 31	Guénange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	101	RD 60 / RD 61	Bertrange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	102	Pont de Richemont (RD 60)	Guénange	Création d'un franchissement de la Moselle (encorbellement du pont existant)	2 000 000 €
J	103	Tunnel sous la voie ferrée	Uckange	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	104	Tilleuls / Budange	Uckange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	105	Traversée de la rue Budange	Uckange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	106	Abattoirs / Ancienne Gare	Uckange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	107	Sainte-Barbe / Hauange	Uckange	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	108	Sainte-Barbe / Alliés	Uckange	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
J	109	Fameck / Petite Fontaine	Uckange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	110	Tunnel de la rue de Fameck sous l'A30	Uckange	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	111	Uckange / Chemin	Fontoy	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	112	Uckange / Chemin	Uckange	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	113	Mermoz / Jeanne d'Arc	Fameck	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	114	Rousseau / Voltaire	Fameck	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

G	115	RD 15 / RD 56	Kanfen	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
---	-----	---------------	--------	--	----------



4. PRESENTATION DETAILLEE DES LIAISONS DU RESEAU ARMATURE

Liaison A : Cattenom - Thionville - Fontoy - Algrange



Rôle	Points d'intérêt desservis
Un itinéraire d'accès et de circulation entre les communes de Thionville, Cattenom, Havange (...), et de traversé est-ouest de l'agglomération de Thionville, répondant à de nombreux axes de demande	Centres-villes de Cattenom, de Basse-Ham, de Yutz, de Thionville, centres-bourgs d'Angevillers, d'Havange, de Fontoy, d'Algrange, gare de Thionville, gare de Basse-Ham, pôle d'échanges de Metzange, pôle d'échanges local de Fontoy

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Rue du Général de Gaulle, rue de l'écluse, voie bleue, Avenue de Nieppe, RD654, avenue des nations, boulevard Schuman, esplanade Jean Moulin, nouvelle passerelle, rue de Paris, rue Général Mangin, rue Paul Albert, route d'Arion, route de Volkrange, route d'Angevillers, chemins ruraux, RD14, Grand rue, rue de la mairie, RD952, ferme de Gondrange, voie verte, chemins ruraux, rue de Verdun, rue de Longwy, rue de Metz, rue du Haut-Pont, rue de Metz, Chemin de l'Eperon Barre, chemin rural, Clos les Bouleaux, rue des américains, voie verte, rue des Alliés, rue des peupliers, rue de Londres, rue des Castors, route d'Algrange.	Cattenom, Basse-Ham, Yutz, Thionville, Angevillers, Havange, Fontoy, Algrange, CAPFT

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	47,6 km
Linéaire déjà aménagé	38,7 km
Linéaire restant à aménager	10 km
Points durs	14
Temps de parcours	206 min

Aménagements à réaliser		
Piste cyclable	3,3 km	1 496 500 €
Bande cyclable	2,3 km	87 469 €
Zone 30	2,4 km	328 861 €
Voie routière balisée vélo	1,9 km	4 253 €
Points durs	14	461 000 €
TOTAL	10 km	2 378 000 €



Exemples d'aménagements

Figure 20 : Voie verte le long de la RD 14 - Thionville



Figure 21 : Voie verte – Metzange, Thionville



Figure 22 : Rue de Verdun (Fontoy)

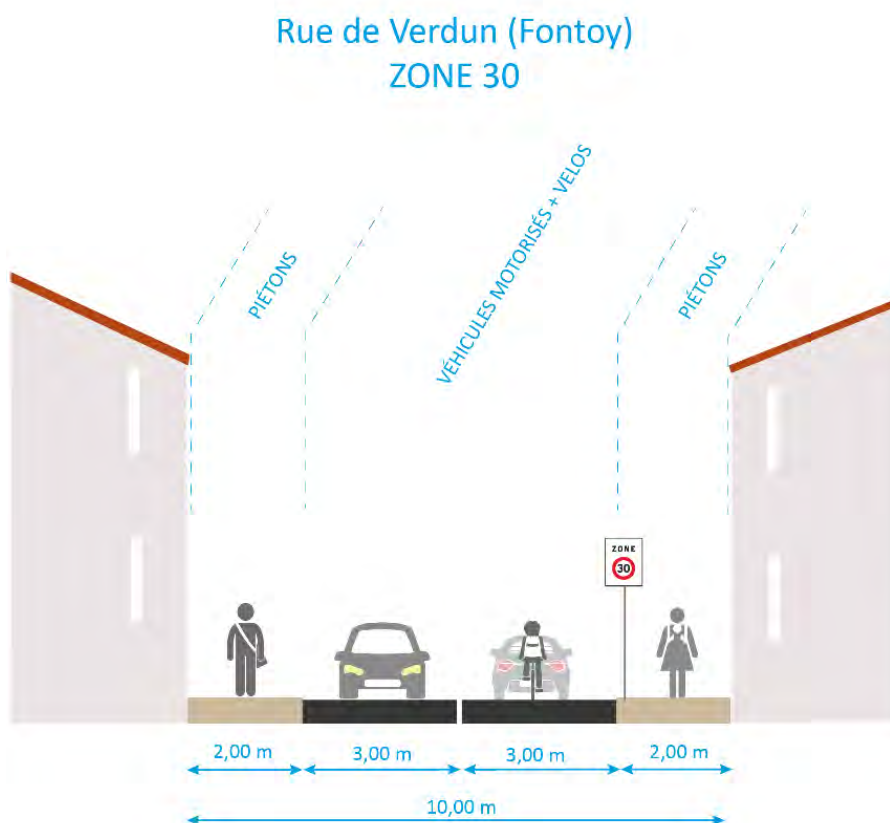
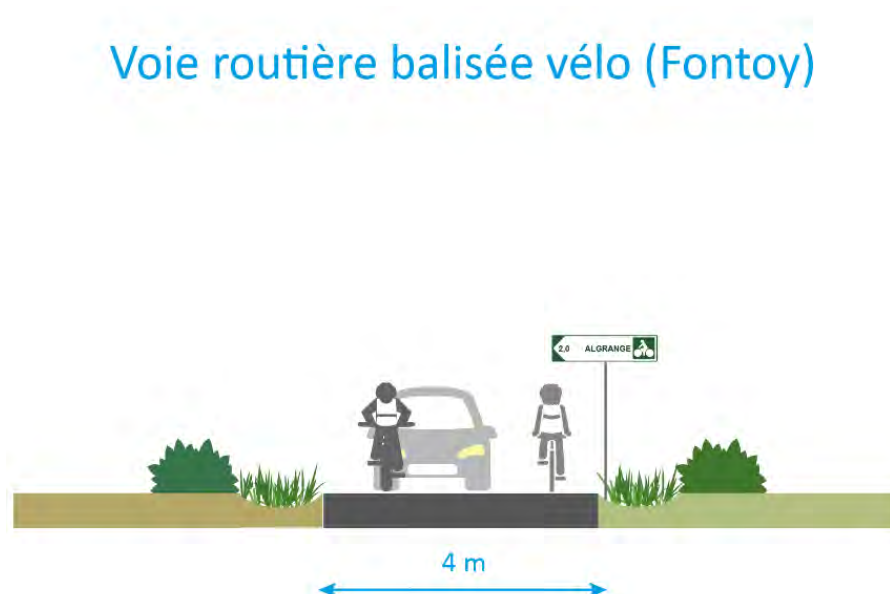


Figure 23 : Voie routière valisée vélo (Fontoy)



Liaison B : Guénange – Thionville – Roussy le Village

Le réseau armature - Liaison B

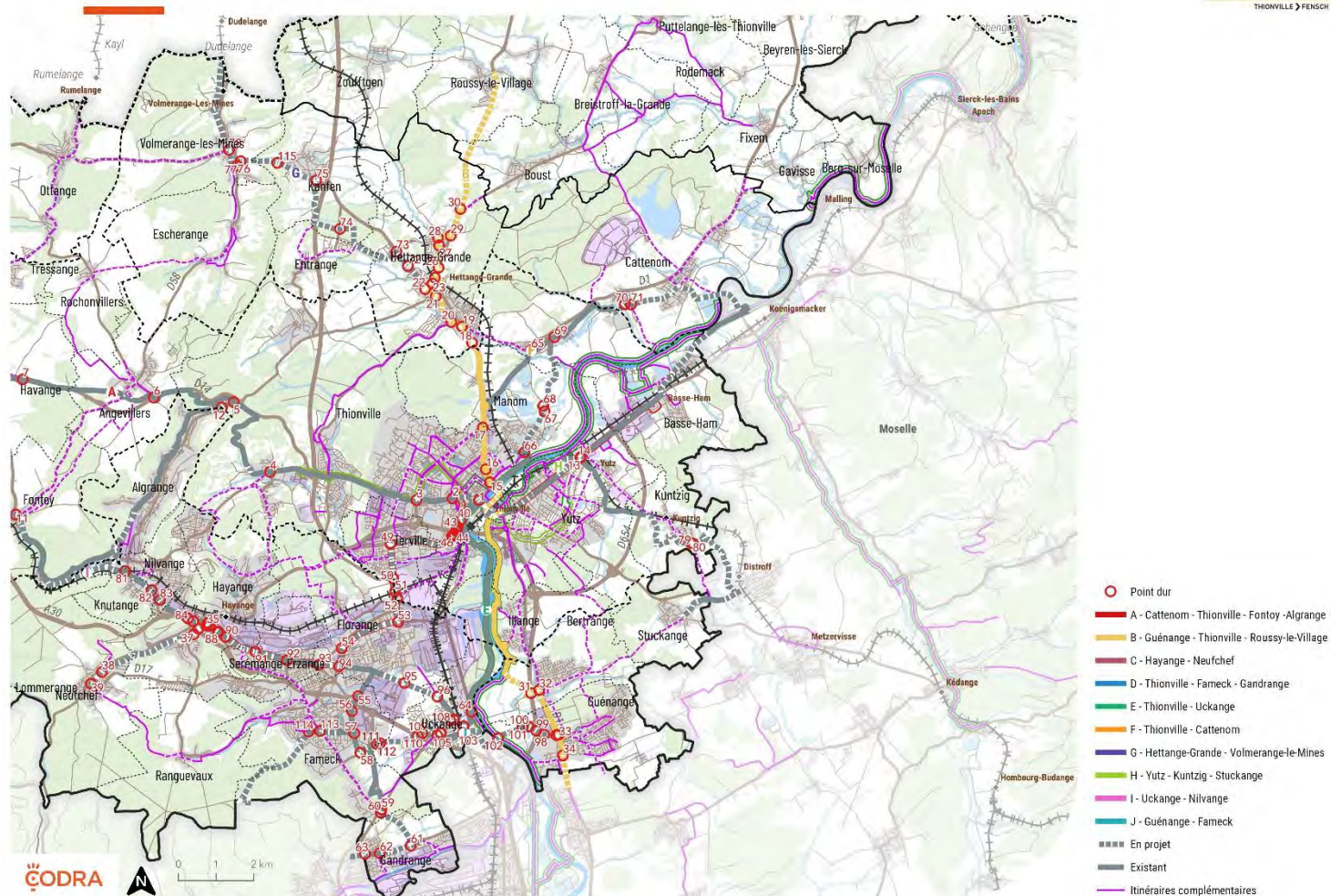


Figure 24 : Liaison B



Rôle	Points d'intérêt desservis
Un itinéraire d'accès et de circulation entre les communes de Roussy-le-Village, Hettange-Grande, Manom, Thionville, Illange, Bertrange et Guénange, et de traversé nord-sud de l'agglomération de Thionville	Centres-villes des communes, gare de Thionville, P+R de Roussy le Village, gare d'Hettange-Grande

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Voie de la liberté, route de Thionville, route du Bénélux, rue du soleil, rue des Jonquilles, rue des Eglantines, route du Bénélux, rue de la Liberté, rue Charles de Gaulle, rue du Maréchal Ney, rue Paul Arène, rue Alphonse Daudet, rue Chateaubriand, route de Thionville, route du Luxembourg, avenue Compte de Bertier, Avenue Albert 1er, voie bleue, boulevard Robert Schuman, route d'Illange, route de Thionville, route de Metz, route de Thionville, Grand rue, rue du stade, boulevard du pont.	Guénange, Bertrange, Illange, Thionville, Manom, Hettange-Grande, Roussy-le-Village, CAPFT, Département de Moselle

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	27,5 km
Linéaire déjà aménagé	14,9 km
Linéaire restant à aménager	12,7 km
Points durs	20
Temps de parcours	117 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	0,3 km	63 583 €
Piste cyclable	6,3 km	2 855 448 €
Bande cyclable	0,6 km	21 397 €
Zone 30	3,7 km	505 570 €
Voie routière balisée vélo	1,5 km	4 388 €
Points durs	20	452 000 €
TOTAL	12,4 km	3 873 559 €



Exemples d'aménagements

Figure 25 : Bandes cyclables – RD653 à Manom



Figure 26 : Voie verte – Voie bleue à Illange



Figure 27 : Rue des Jonquilles (Hettange-Grande)

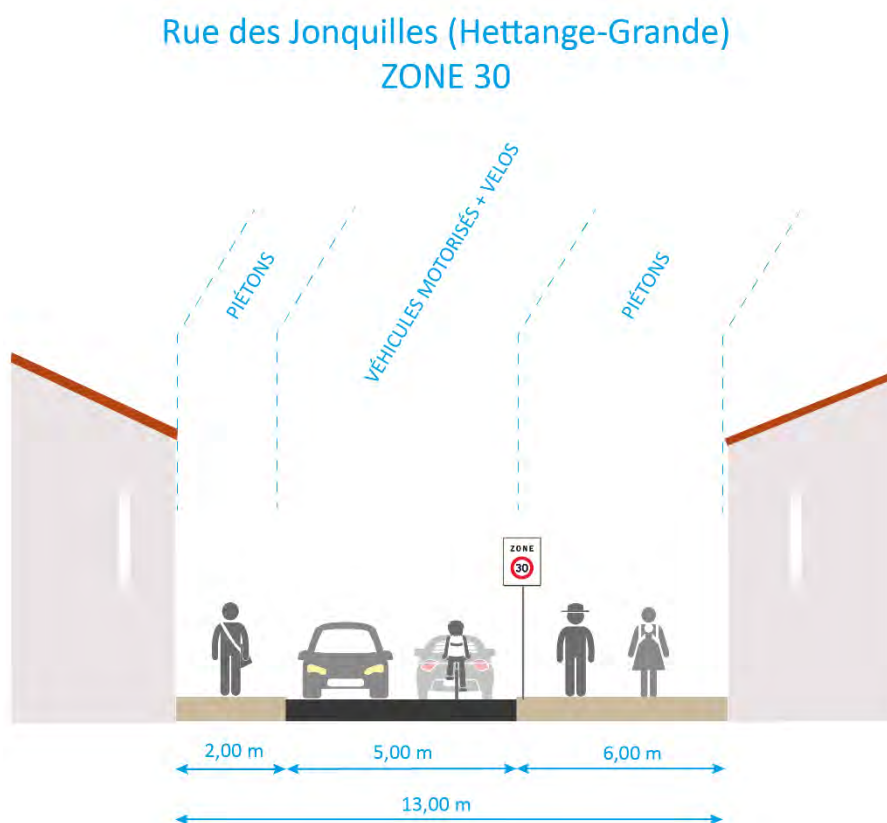
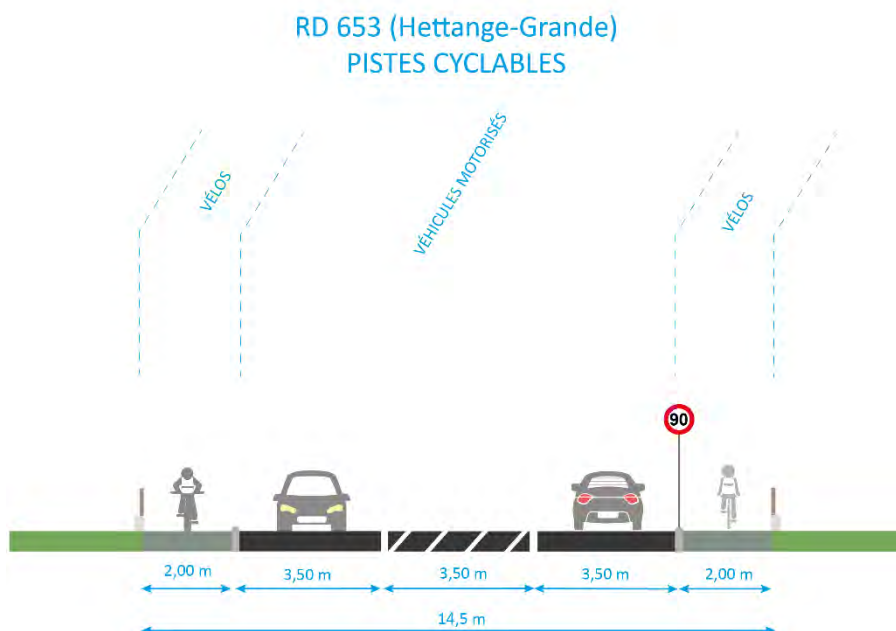


Figure 28 : RD 653 (Hettange-Grande)



Liaison C : Hayange - Neufchef

Le réseau armature - Liaison C

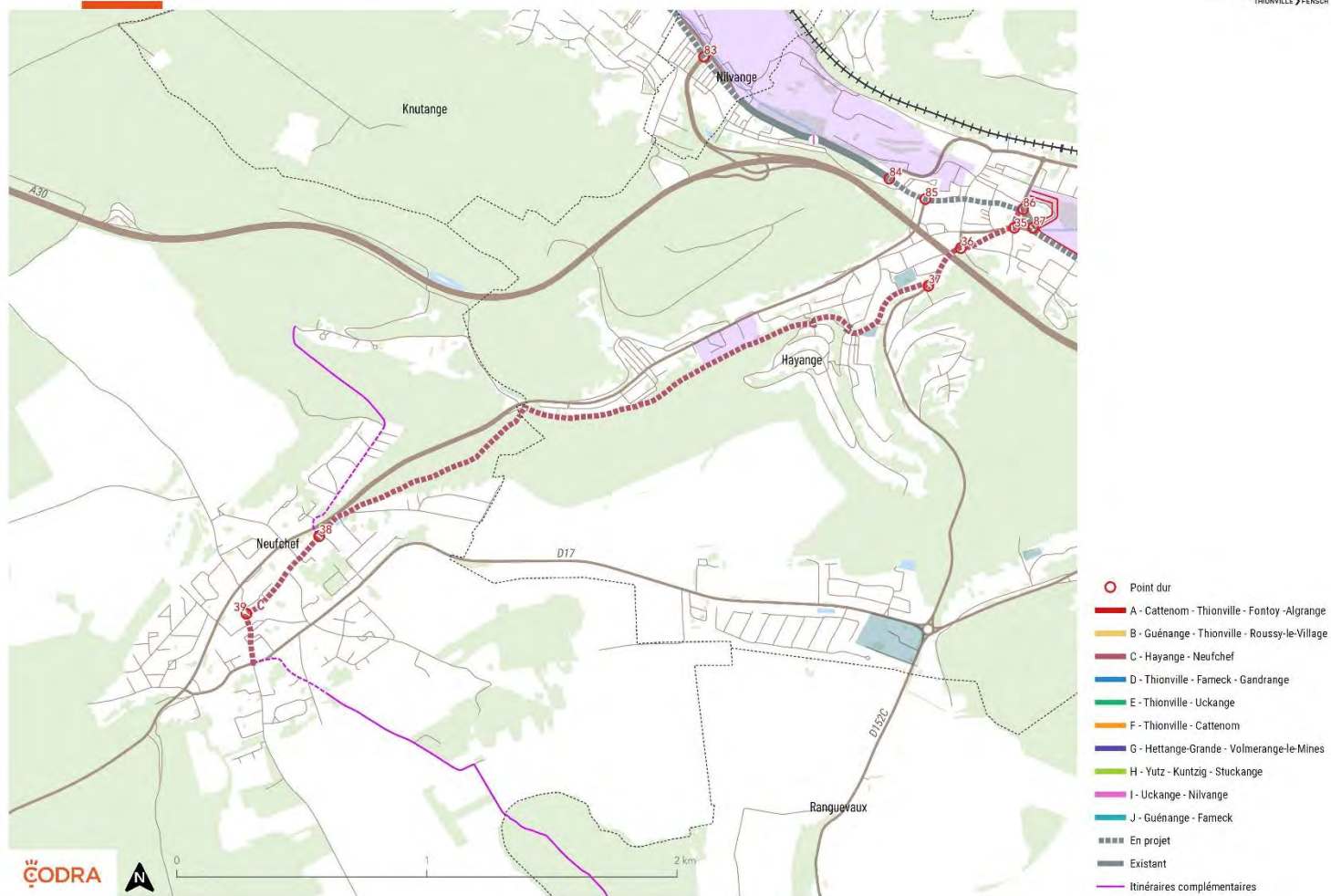


Figure 29 : Liaison C



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Neufchef et Hayange entre elles et à Thionville	Centres-villes des communes, gare de Thionville, gare d'Hayange

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Rue de la Fontaine, rue de la mine, chemin rural, rue de Hayange, rue de Ranguevaux	Hayange, Neufchef,

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	4 km
Linéaire déjà aménagé	0 km
Linéaire restant à aménager	4 km
Points durs	5
Temps de parcours	17 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	1,8 km	613 592 €
Bande cyclable	0,2 km	8 121 €
Zone 30	1,5 km	207 473 €
Chemin agricole partagé	0,5 km	1 101 €
Points durs	5	50 000 €
TOTAL	4 km	880 286 €



Exemples d'aménagements

Figure 30 : Rue de Hayange (Neufchef)

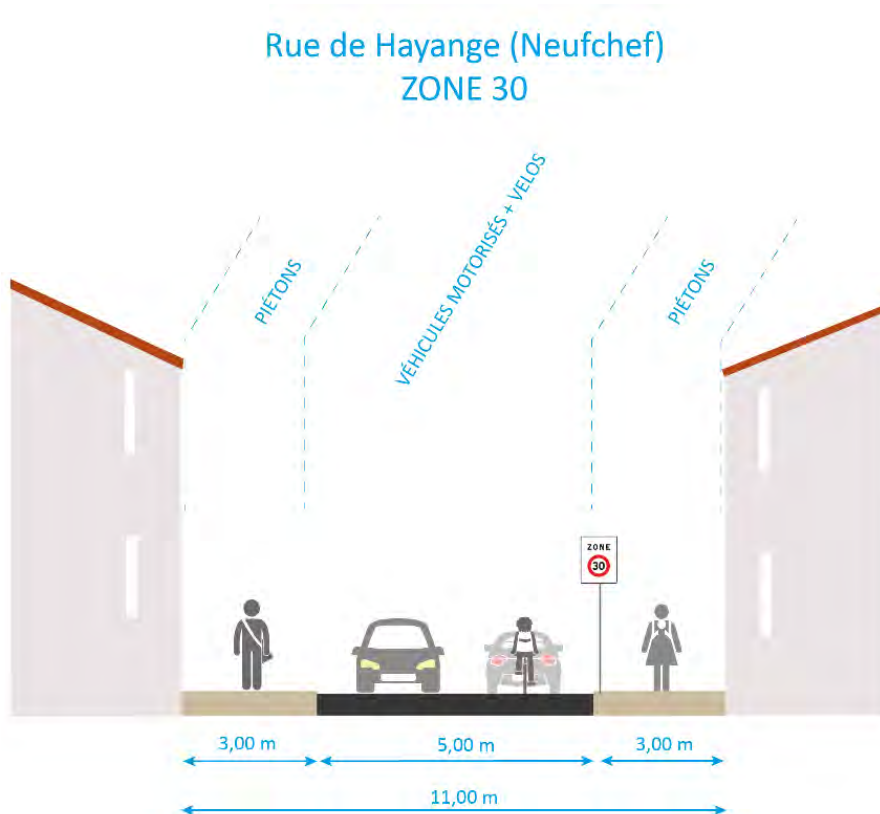


Figure 31 : Voie verte (Neufchef)



Liaison D : Thionville – Fameck – Gandrange

Le réseau armature - Liaison D

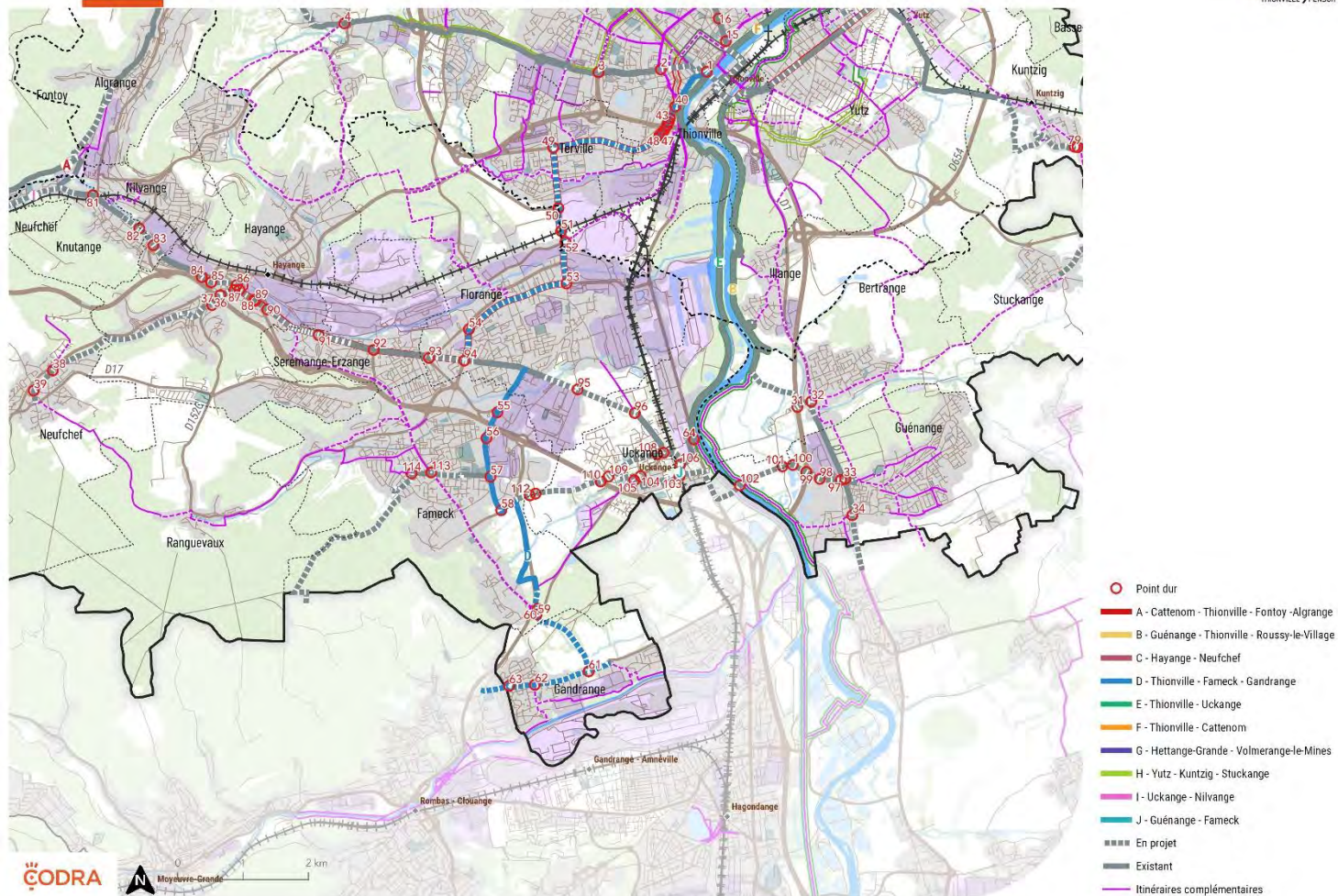


Figure 32 : Liaison D



Rôle	Points d'intérêt desservis
Itinéraire de rabattement de Gandrange, Fameck et Florange vers Thionville, permettant un accès aux zones d'activités et à la gare de Thionville	Centres-villes des communes, zones d'activités, équipements, arrêts du Citézen

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Rue de Verdun, route de Verdun, rue des Romains, avenue de Lorraine, rue de la centrale, rue nationale, rue Descartes, avenue Jean Mermoz, avenue Jeanne D'Arc, rue Louis Jost	Gandrange, Fameck, Florange, Terville, Département

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	17,5 km
Linéaire déjà aménagé	7,1 km
Linéaire restant à aménager	10,4 km
Points durs	24
Temps de parcours	75 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	0,3 km	91 887 €
Piste cyclable	0,9 km	388 895 €
Bande cyclable	6 km	213 865 €
Zone 30	3,3 km	445 877 €
Points durs	24	720 000 €
TOTAL	10,4 km	1 860 523 €

Exemples d'aménagements

Figure 33 : Piste cyclable - RN 52 à Fameck

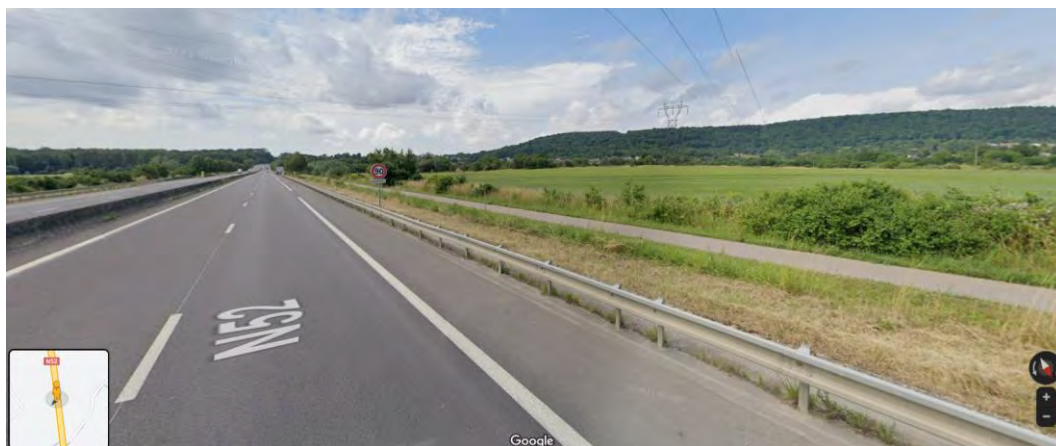


Figure 34 : Piste cyclable – Rues Descartes à Fameck



Figure 35 : Piste cyclable - Avenue François Mitterrand à Fameck



Figure 36 : Rue de Verdun (Terville)

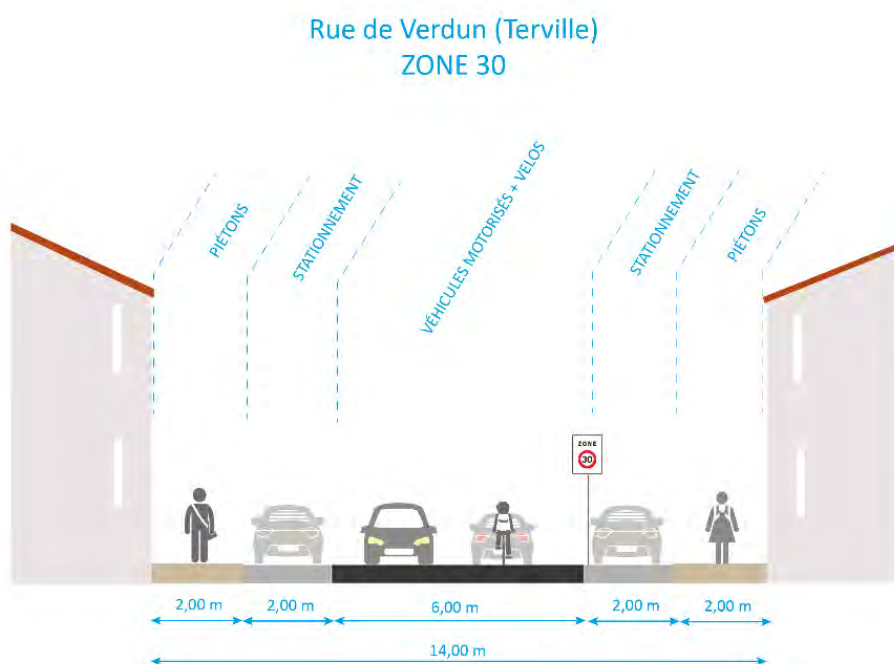
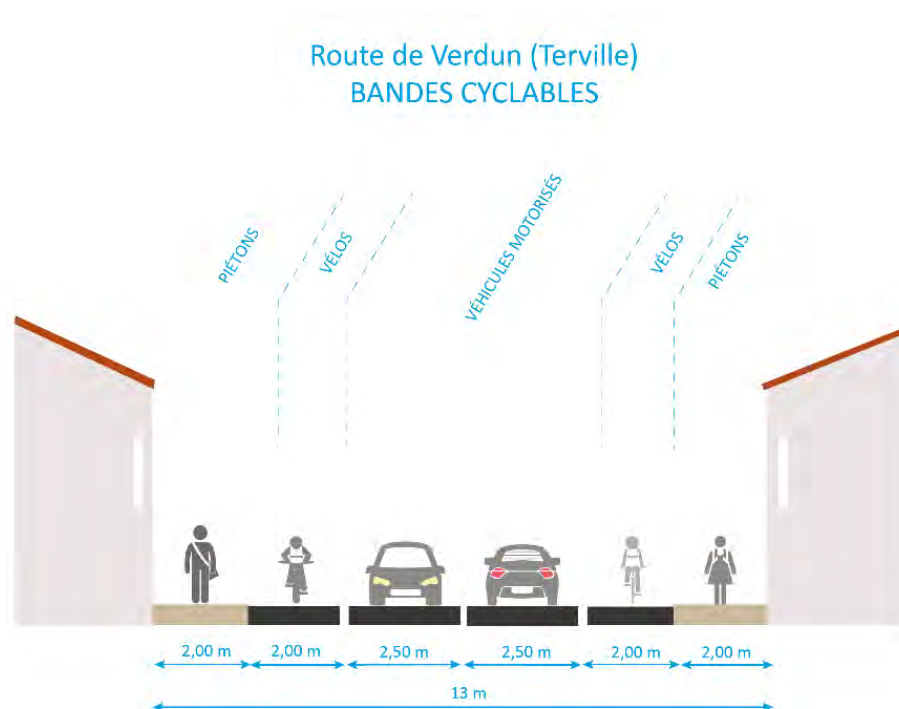


Figure 37 : Route de Verdun (Terville)



Liaison E : Thionville – Uckange

Le réseau armature - Liaison E

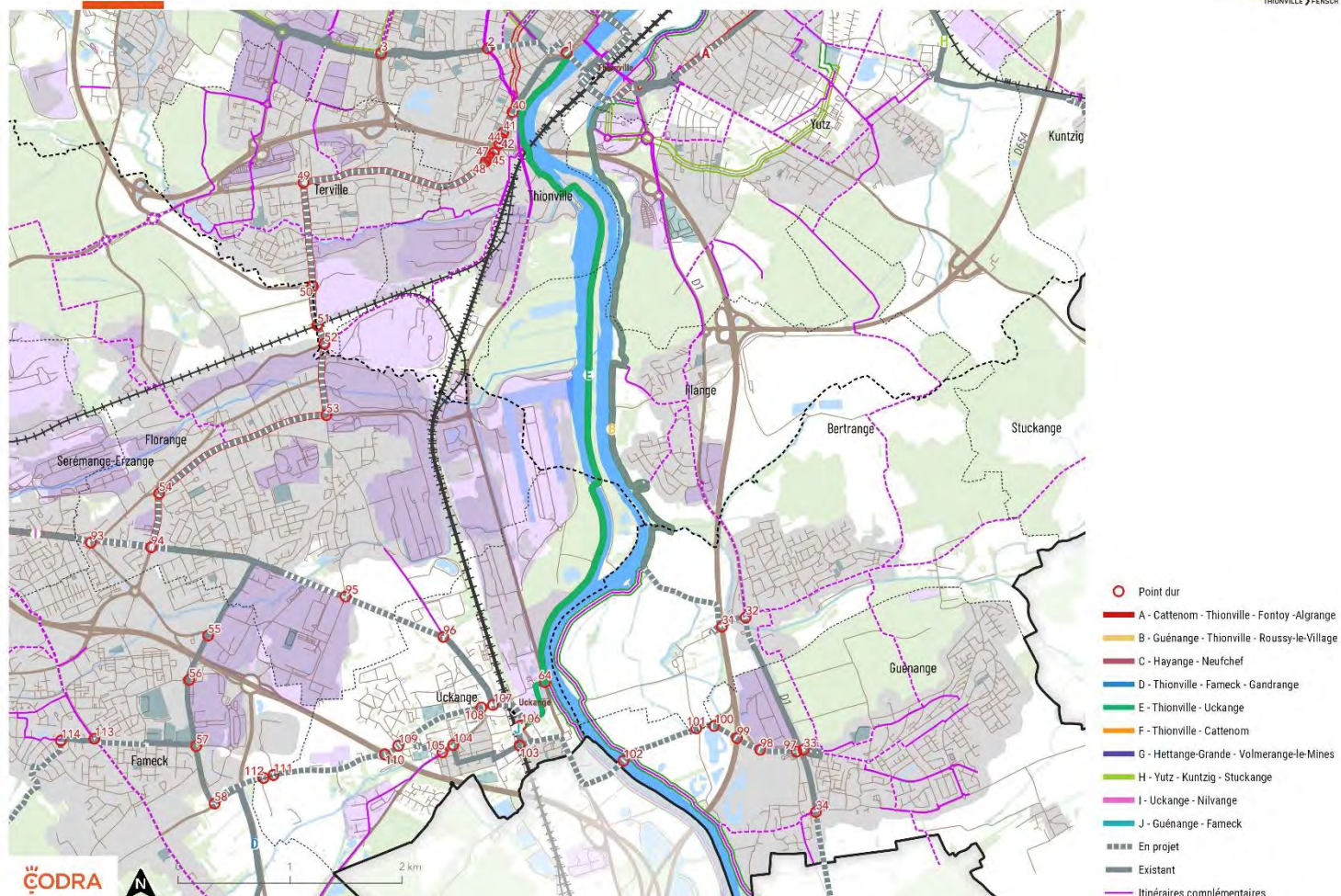


Figure 38 : Liaison E

Rôle	Points d'intérêt desservis
Itinéraire de rabattement d'Uckange vers Thionville	Aire de covoiturage d'Uckange, zones d'activités, centre-ville d'Uckange

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Voie bleue, rue de l'usine, rue de l'ancienne poste	Uckange, Illange, Thionville, CAPFT, Département

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	7,7 km
Linéaire déjà aménagé	7,1 km
Linéaire restant à aménager	0,6 km
Points durs	1
Temps de parcours	33 min

Aménagements à réaliser		
Piste cyclable	0,6 km	281 196 €
Points durs	1	40 000 €
TOTAL	0,6 km	321 196 €



Exemples d'aménagements

Figure 39 : Voie verte - Voie bleue à Uckange



Figure 40 : Voie verte - Voie bleue à Illange



Liaison F : Thionville – Cattenom

Le réseau armature - Liaison F

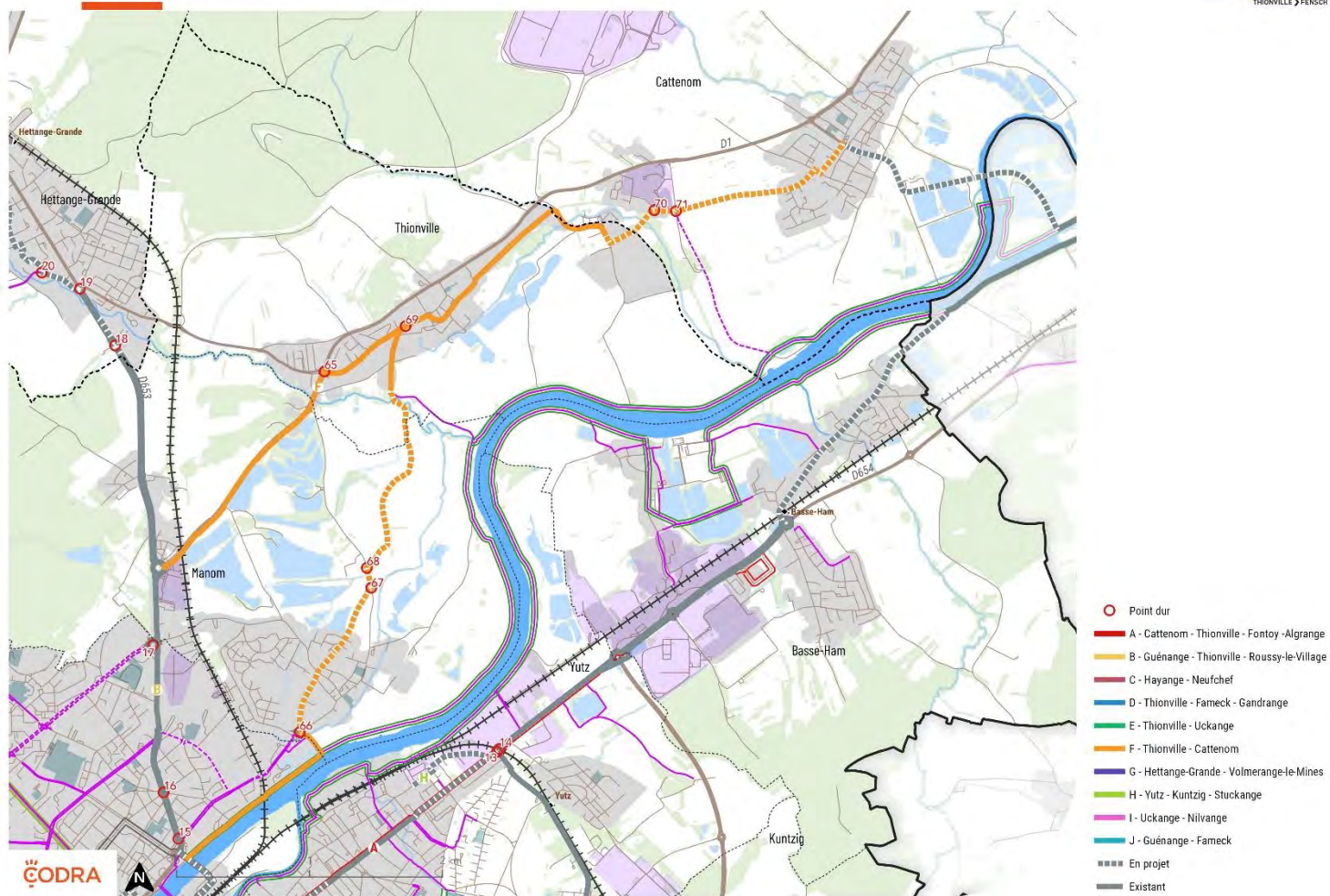


Figure 41 : Liaison F



Rôle	Points d'intérêt desservis
Itinéraire de rabattement de Cattenom vers Thionville	Centre-ville de Cattenom, de Manom, de Thionville

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
RD1, voie verte, chemin de la Moselle, rue des Tilleuls, rue du cimetière, chemin rural, route de Garche, chemin rural, rue des peupliers, rue Résidence Champêtre	Manom, Thionville, Cattenom, Département de la Moselle

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	11,8 km
Linéaire déjà aménagé	6,7 km
Linéaire restant à aménager	5,1 km
Points durs	7
Temps de parcours	51 min

Aménagements à réaliser		
Piste cyclable	0,2 km	69 896 €
Zone 30	1,6 km	212 726 €
Voie routière balisée vélo	2,1 km	4 565 €
Chemin agricole partagé	1,3 km	2 798 €
Points durs	7	65 000 €
TOTAL	5,1 km	354 985 €



Exemples d'aménagements

Figure 42 : Piste cyclable - RD1 à Manom



Figure 43 : Zone 30 – Rue de Meilbourg à Thionville



Figure 44 : Voie verte (Manom)

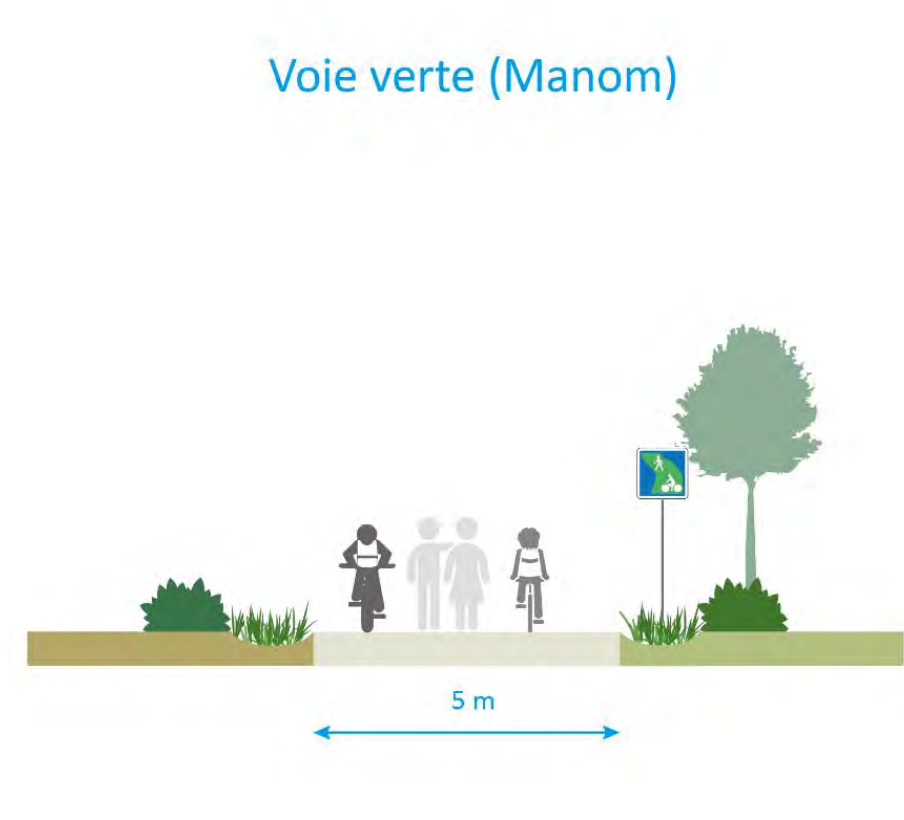
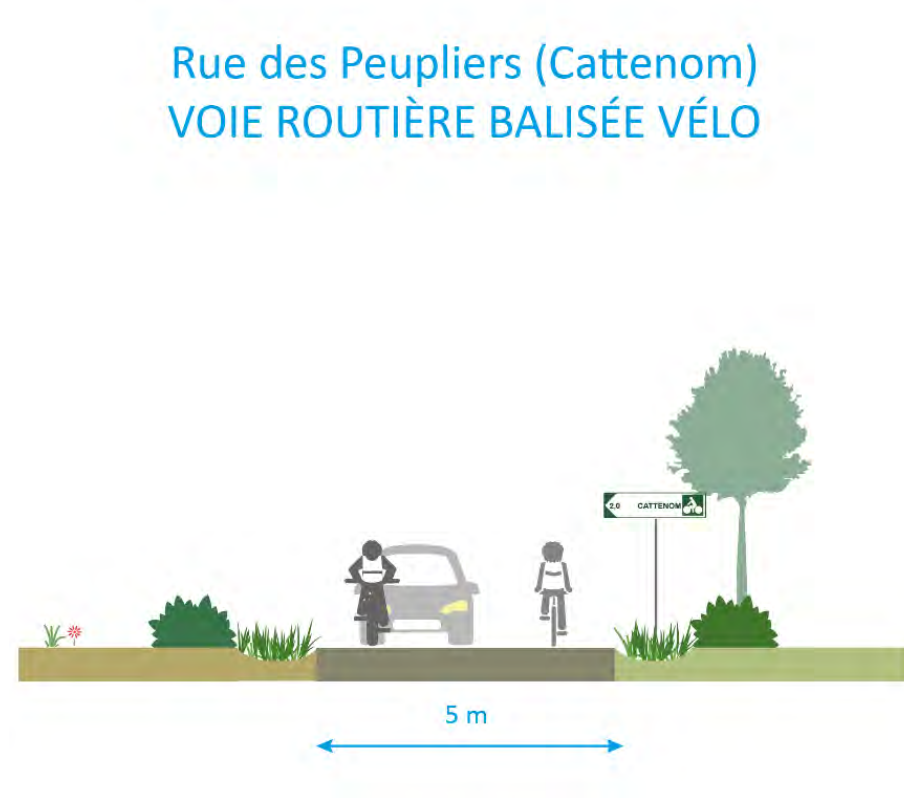


Figure 45 : Rue des Peupliers (Cattenom)



Liaison G : Hettange-Grande - Volmerange-les-Mines

Le réseau armature - Liaison G



Figure 46 : Liaison G



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier entre elles les communes de Volmerange-les-Mines – Kanfen et Hettange-Grande, et proposer une solution de rabattement depuis ces communes vers Thionville et le Luxembourg.	Centres-villes des communes, aire de covoiturage de Kanfen, pôle d'échange de Volmerange-les-Mines

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Avenue de la Liberté (RD 58), rue de Dudelange, rue de la Mine, rue du Cimetière, rue de Volmerange (RD 15), rue de Volmerange (RD 56), rue Jeanne d'Arc, rue Robert Schuman, rue de Hettange, chemin rural, RD 57 A, rue du Silo, rue de la Mone, rue Charles Ferdinand, route de Kanfen (RD 15), rue du Général de Gaulle (RD 15)	Volmerange-les-Mines, Kanfen, Hettange-Grande, Département de la Moselle

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	11,1 km
Linéaire déjà aménagé	0 km
Linéaire restant à aménager	11,1 km
Points durs	8
Temps de parcours	48 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	1,7 km	582 662 €
Piste cyclable	2,2 km	1 015 301 €
Bande cyclable	0,8 km	30 988 €
Zone 30	3,1 km	413 680 €
Voie routière balisée vélo	0,7 km	1 589 €
Chemin agricole partagé	2,6 km	5 762 €
Points durs	8	312 000 €
TOTAL	11,1 km	2 361 981 €

Exemples d'aménagements

Figure 47 : RD 15 (Kanfén)

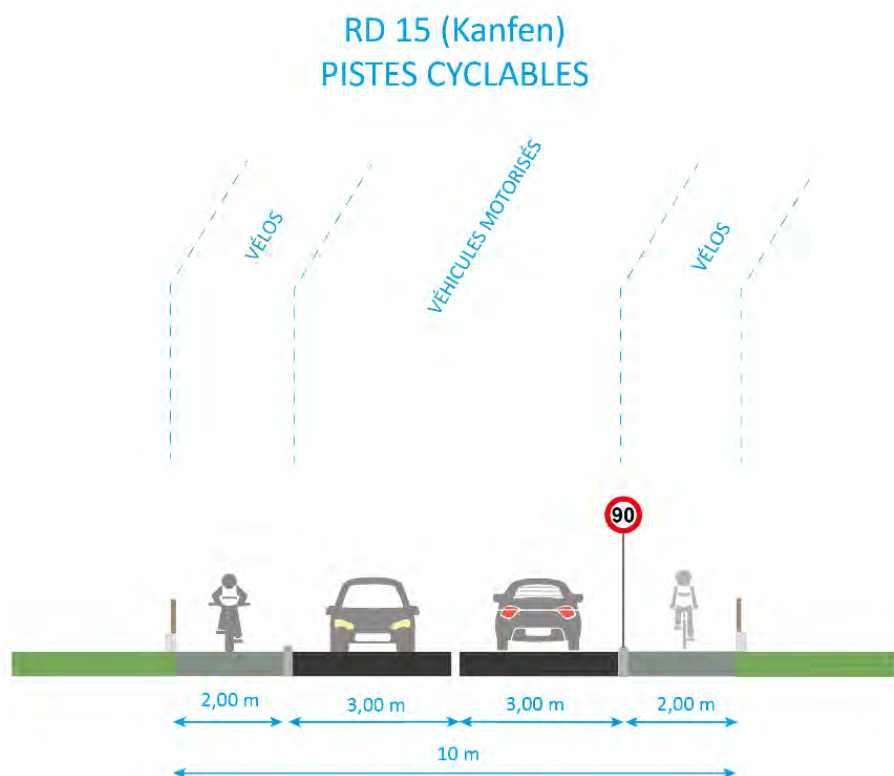
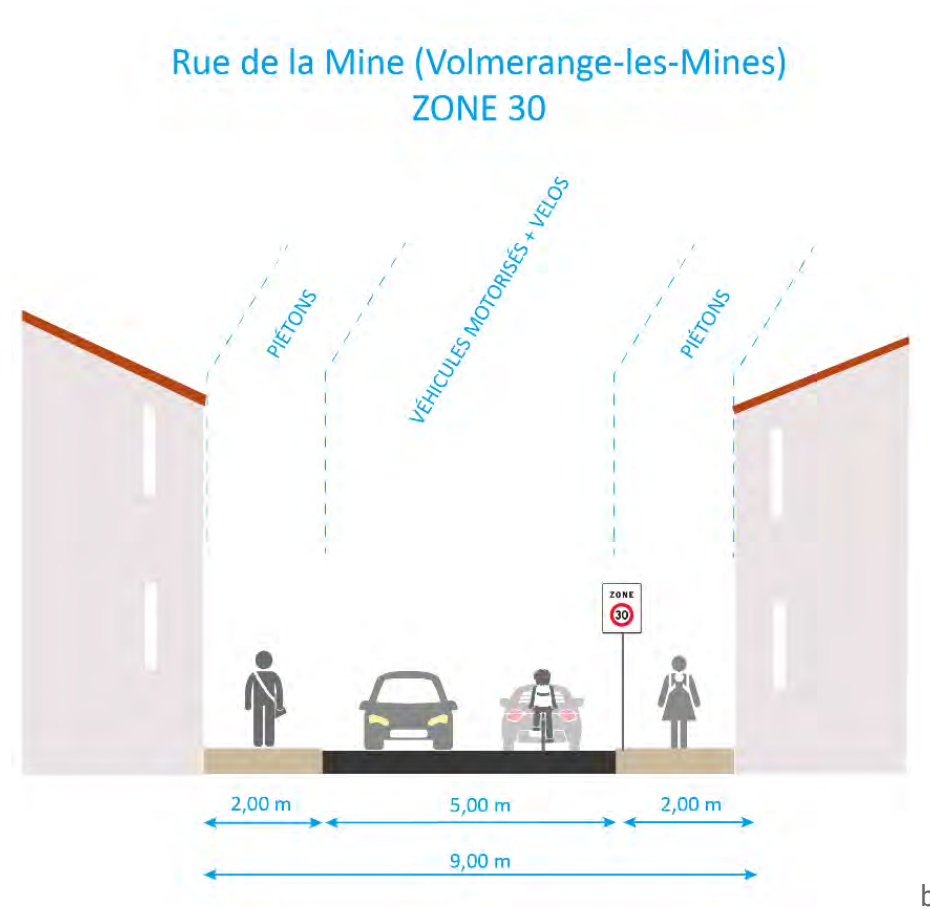


Figure 48 : Rue de la Mine (Volmerange-les-Mines)



Liaison H : Yutz – Kuntzig – Stuckange

Le réseau armature - Liaison H

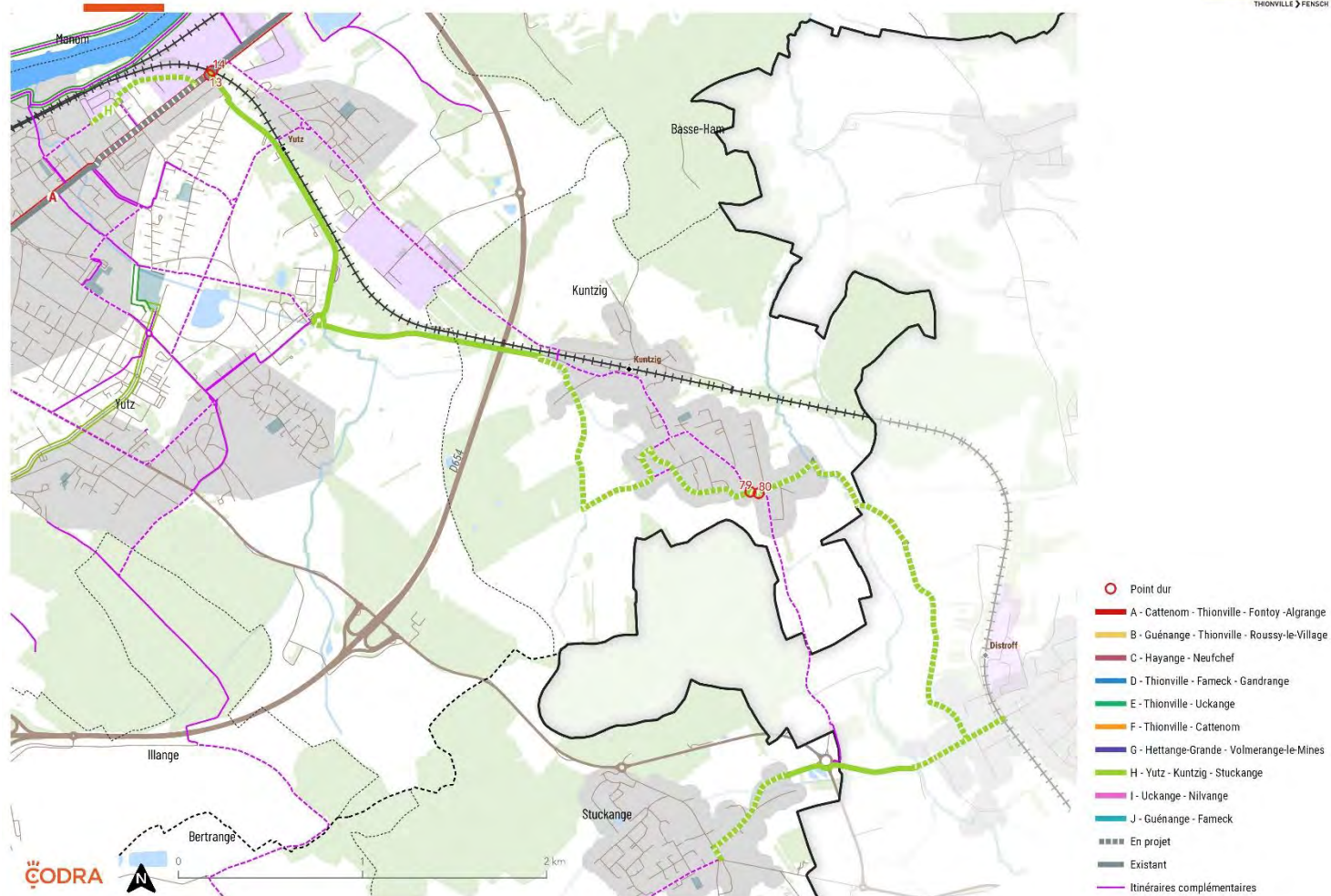


Figure 49 : Liaison H



Rôle	Points d'intérêt desservis
Offrir une solution de rabattement depuis Kuntzig vers Yutz et Thionville, ainsi qu'un accès vers l'Arc Mosellan	Centre-bourg de Kuntzig, centre-ville de Yutz, pôles d'échanges de Yutz et de Kuntzig

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Grande rue, voie verte, rue de Poitiers, rue de Kuntzig, rue du vieux château, chemin rural, rue des jardins, rue des rouges gorges, rue de la Bibiche, chemin rural, RD61	Yutz, Kuntzig, Stuckange, Distroff, Département

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	7,8 km
Linéaire déjà aménagé	3,4 km
Linéaire restant à aménager	4,4 km
Points durs	2
Temps de parcours	34 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	0,5 km	163 325 €
Piste cyclable		
Zone 30	1,6 km	213 057 €
Voie routière balisée vélo	1,3 km	2 926 €
Chemin agricole partagé	1 km	2 091 €
Points durs	2	20 000 €
TOTAL	4,4 km	419 621 €

Exemples d'aménagements

Figure 50 : Piste cyclable - Rue de Poitiers à Yutz



Figure 51 : Piste cyclable - Rue de Kuntzig à Yutz



Figure 52 : Voie verte (Kuntzig)

Voie verte (Kuntzig)

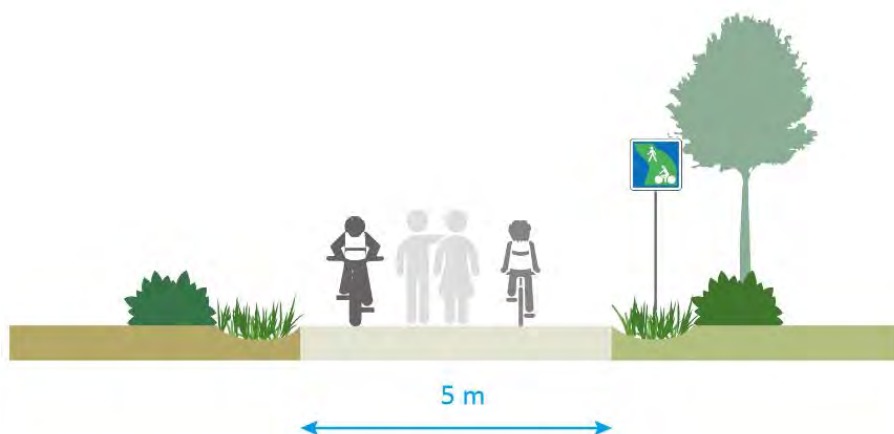
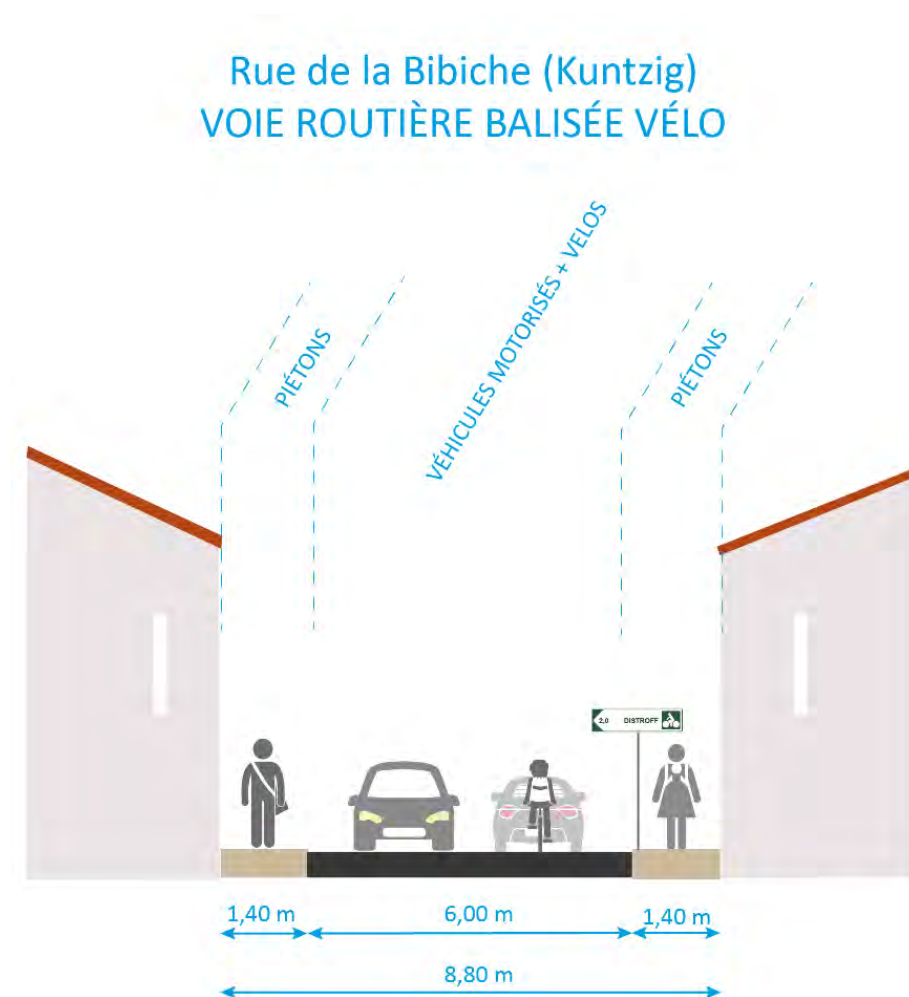


Figure 53 : Rue de la Bibiche (Kuntzig)



Liaison I : Uckange - Nilvange

Le réseau armature - Liaison I

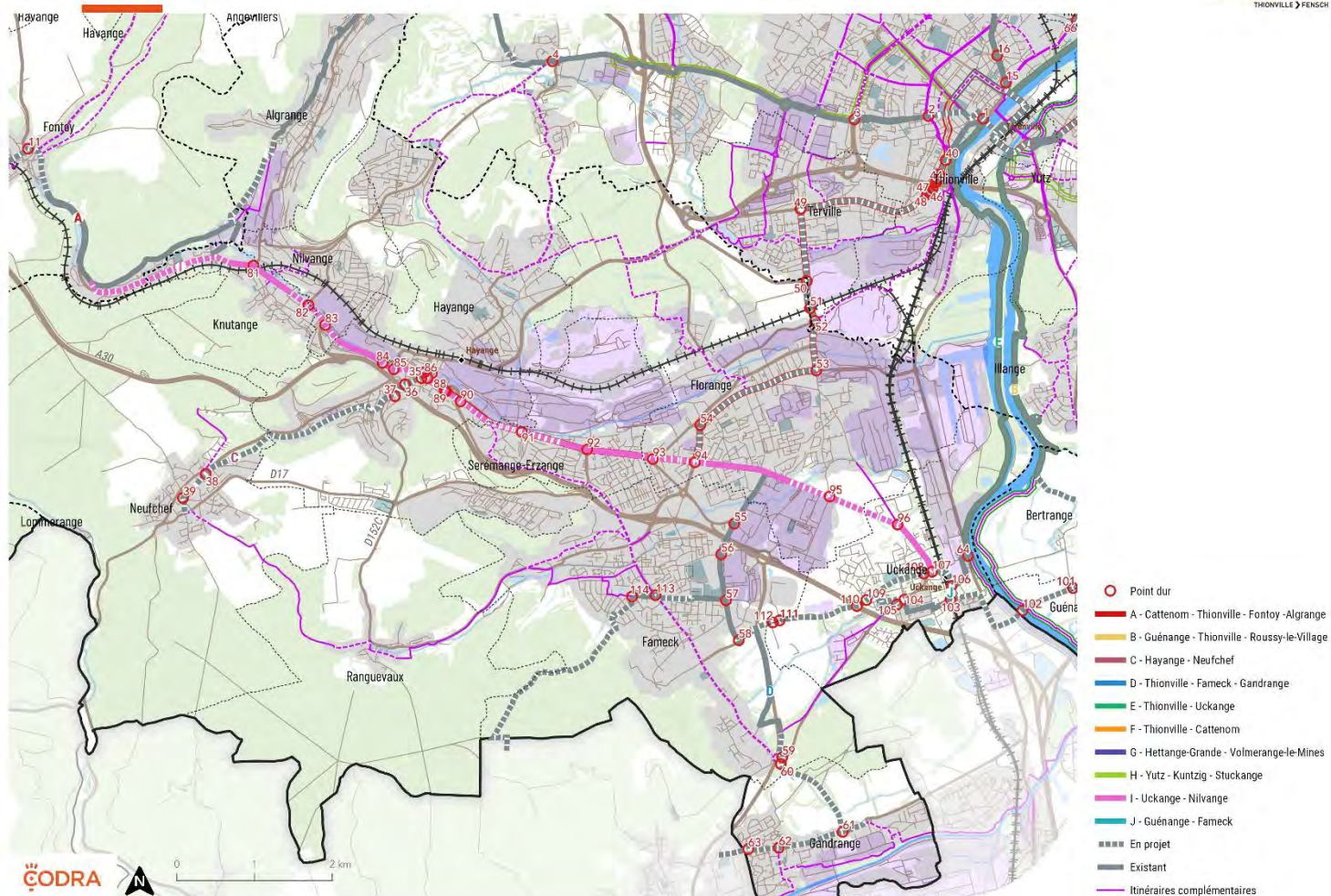


Figure 54 : Liaison I



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier à Uckange les communes de Fameck et Guénange, et offrir une liaison vers l'Orne et l'Arc Mosellan	Centres-villes des communes, nombreux équipements, aire de covoiturage d'Uckange, voie verte de l'Orne

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
RD 60, pont de Richemont, rue de Metz, rue Jeanne d'Arc, rue de la Gare, rue de Fameck (RD 112 D), rue d'Uckange (RD 112 D), avenue François Mitterrand, avenue Jean Mermoz, avenue Jean Jacques Rousseau, voie verte	Fameck, Uckange, Guénange, Département de la Moselle

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	20,2 km
Linéaire déjà aménagé	9,1 km
Linéaire restant à aménager	11,1 km
Points durs	16
Temps de parcours	91 min

Aménagements à réaliser		
Piste cyclable	4,0 km	1 805 702 €
Bande cyclable	5,6 km	208 213 €
Zone 30	1,6 km	218 136 €
Points durs	16	436 000 €
TOTAL	12,2 km	2 668 050 €



Exemples d'aménagements

Figure 55 : Bande cyclable - RD952 à Hayange



Figure 56: Rue du Maréchal Foch - RD 952 (Hayange)

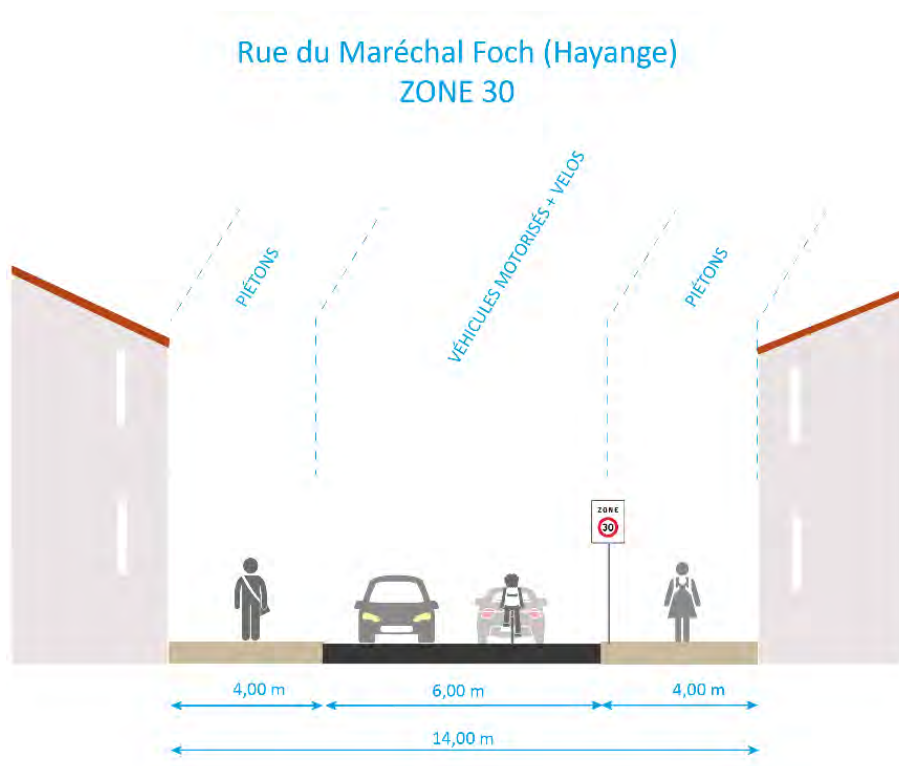
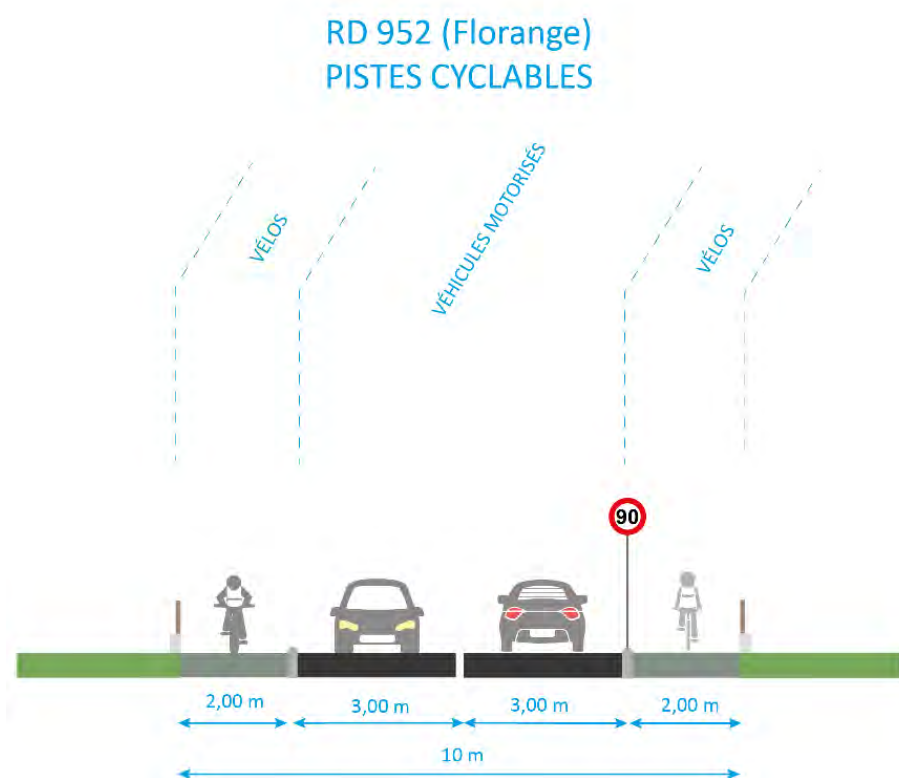


Figure 57: RD 952 (Florange)



Liaison J : Guénange – Fameck

Le réseau armature - Liaison J

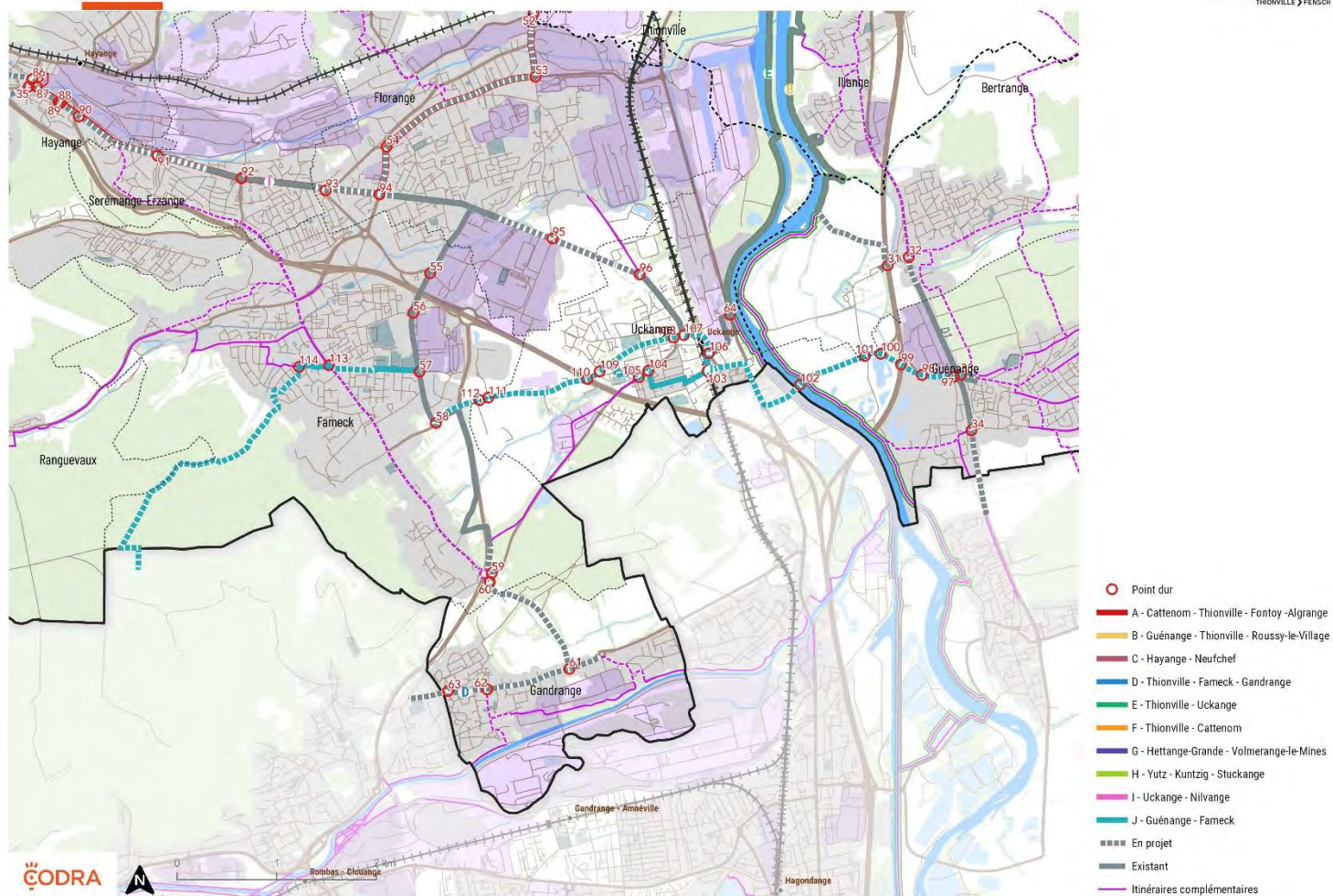


Figure 58 : Liaison J

Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier les communes sud et créer un itinéraire de rabattement vers la voie bleue	Bois de Fameck, centre-ville de Fameck, d'Uckange, de Guénange,

Itinéraire	Gestionnaire de voirie
Chemin forestier, rue Guy de Maupassant, rue Jean-Jacques Rousseau, avenue Jean Mermoz, avenue François Mitterrand, rue d'Uckange, rue de Fameck, route de Fameck, rue de la Gare, rue de l'Hôtel de ville, rue Jeanne d'Arc, rue de Metz, rue du Marabout, RD60	Fameck, Uckange, Guénange, Département de la Moselle

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total	13,7 km
Linéaire déjà aménagé	2,2 km
Linéaire restant à aménager	11,4 km
Points durs	18
Temps de parcours	58 min

Aménagements à réaliser		
Voie verte	3,1 km	1 080 041 €
Piste cyclable	5,2 km	2 349 618 €
Bande cyclable	1,3 km	47 575 €
Zone 30	1,7 km	231 196 €
Voie routière balisée vélo	0,2 km	400 €
Points durs	18	2 286 000 €
TOTAL	11,2 km	5 994 830 €

La création de cette liaison implique la construction d'une passerelle sur la Moselle, en encorbellement du pont de Richemont (entre Guénange et Uckange). Le coût de cet ouvrage, intégré dans les « points durs », est estimé à 2 000 000 €.

Exemples d'aménagements

Figure 59 : Trottoir partagé piétons/vélos - Avenue Jean Jacques Rousseau à Fameck



Figure 60 : Rue de Fameck (Uckange)

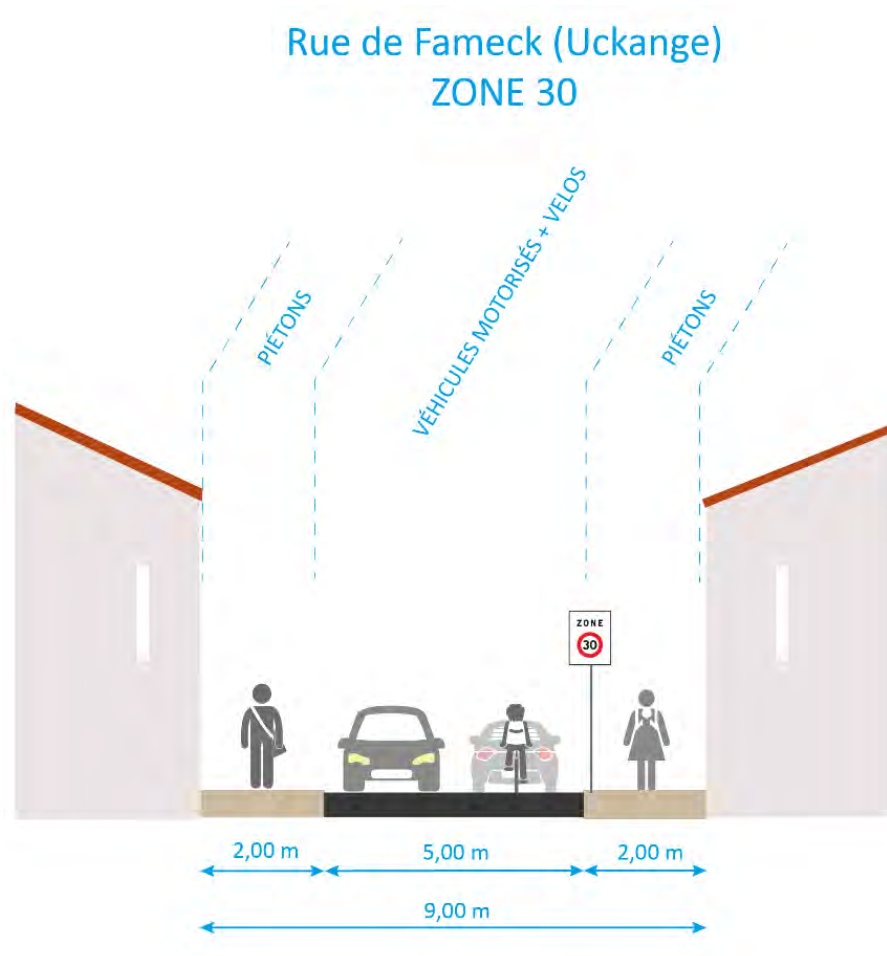
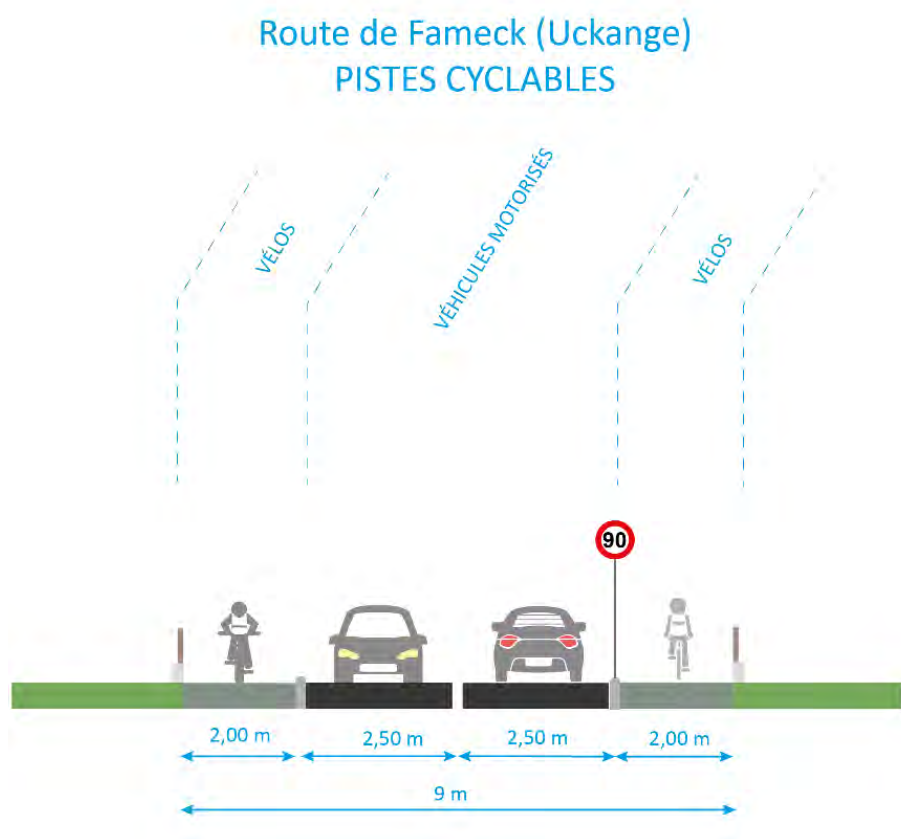


Figure 61 : Route de Fameck (Uckange)



5. PROGRAMMATION DE LA DEMARCHE

Estimation financière détaillée

Les aménagements à réaliser ont été définis précédemment selon les liaisons et les tronçons proposés. Des ratios de coûts linéaires par type d'aménagement ont été utilisés pour estimer le coût d'aménagement de chaque liaison du réseau armature. Les coûts de résorption des points durs présents dans ces liaisons sont également intégrés au chiffrage présenté ci-dessous.

Liaison	Typologie d'aménagement	Linéaire à aménager	Coût associé au linéaire	Coût total
A	Piste Cyclable	3,3	1 496 500 €	2 378 082 €
	Bande Cyclable	2,3	87 469 €	
	Voie verte	0,0	0 €	
	Zone 30	2,4	328 861 €	
	Chemin balisé vélo	1,9	4 253 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		461 000 €	
B	Piste Cyclable	6,2	2 826 620 €	3 873 559 €
	Bande Cyclable	0,6	21 397 €	
	Voie verte	0,2	63 583 €	
	Zone 30	3,7	505 570 €	
	Chemin balisé vélo	2,0	4 388 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		452 000 €	
C	Piste Cyclable	0,0	0 €	880 286 €
	Bande Cyclable	0,2	8 121 €	
	Voie verte	1,8	613 592 €	
	Zone 30	1,5	207 473 €	
	Chemin balisé vélo	0,0	0 €	
	Chemin agricole partagé	0,5	1 101 €	
	Points durs		50 000 €	
D	Piste Cyclable	0,9	388 895 €	1 860 523 €
	Bande Cyclable	5,7	213 865 €	
	Voie verte	0,3	91 887 €	
	Zone 30	3,3	445 877 €	
	Chemin balisé vélo	0,0	0 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		720 000 €	
E	Piste Cyclable	0,6	281 196 €	321 196 €
	Bande Cyclable	0,0	0 €	
	Voie verte	0,0	0 €	
	Zone 30	0,0	0 €	



	Chemin balisé vélo	0,0	0 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		40 000 €	
F	Piste Cyclable	0,2	69 896 €	354 985 €
	Bande Cyclable	0,0	0 €	
	Voie verte	0,0	0 €	
	Zone 30	1,6	212 726 €	
	Chemin balisé vélo	2,1	4 565 €	
	Chemin agricole partagé	1,3	2 798 €	
	Points durs		65 000 €	
G	Piste Cyclable	2,2	1 015 301 €	2 361 981 €
	Bande Cyclable	0,8	30 988 €	
	Voie verte	1,7	582 662 €	
	Zone 30	3,1	413 680 €	
	Chemin balisé vélo	0,7	1 589 €	
	Chemin agricole partagé	2,6	5 762 €	
	Points durs		312 000 €	
H	Piste Cyclable	0,0	18 222 €	419 621 €
	Bande Cyclable	0,0	0 €	
	Voie verte	0,5	163 325 €	
	Zone 30	1,6	213 057 €	
	Chemin balisé vélo	1,3	2 926 €	
	Chemin agricole partagé	1,0	2 091 €	
	Points durs		20 000 €	
I	Piste Cyclable	4,0	1 805 702 €	2 668 050 €
	Bande Cyclable	5,6	208 213 €	
	Voie verte	0,0	0 €	
	Zone 30	1,6	218 136 €	
	Chemin balisé vélo	0,0	0 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		436 000 €	
J	Piste Cyclable	5,2	2 349 618 €	5 994 830 €
	Bande Cyclable	1,3	47 575 €	
	Voie verte	3,1	1 080 041 €	
	Zone 30	1,7	231 196 €	
	Chemin balisé vélo	0,2	400 €	
	Chemin agricole partagé	0,0	0 €	
	Points durs		2 286 000 €	
TOTAL		80,5 km		21 113 114 €



Estimation financière synthétique

Le tableau ci-dessous indique le coût de chaque liaison cyclable :

Liaison	Linéaire existant (en km)	Linéaire à réaliser (en km)	Linéaire total (en km)	Coût total
A	37,6	10,0	47,6	2 378 082 €
B	14,8	12,7	27,5	3 873 559 €
C	0,0	4,0	4,0	880 286 €
D	5,5	10,1	15,6	1 860 523 €
E	7,1	0,6	7,7	321 196 €
F	6,7	5,1	11,8	354 985 €
G	0,0	11,1	11,1	2 361 981 €
H	3,3	4,4	7,7	419 621 €
I	8,9	11,1	20,0	2 668 050 €
J	2,0	11,4	13,4	5 994 830 €
Total	85,8	80,5	166,3	21 113 114 €



Localisation des aménagements

Le tableau présenté ci-dessous détaille les coûts des aménagements **des itinéraires structurants** selon leur commune et leur EPCI de localisation. La colonne de gauche présente les coûts à assumer par les communes dans le pire des cas, sans participation financière des partenaires (cette hypothèse est fortement improbable, au regard des subventions disponibles).

De plus, ce tableau présente trois hypothèses quant à la participation financière des communes, en fonction des subventions mobilisées (voir modalités de financement dans la partie suivante). La somme apportée par les communes se situera sans-doute entre l'hypothèse intermédiaire (50% de subventions) et l'hypothèse optimiste (70% de subventions). Cela tient compte de la participation financière de l'Etat (DREAL, ADEME) et des partenaires (notamment le Département).

Territoire	Linéaire à réaliser (en km)	Points durs (en nombre)	Coût total estimé	Hypothèse pessimiste	Hypothèse intermédiaire	Hypothèse optimiste
CAPFT	20,2	36,0	3 747 746 €	2 623 422 €	1 873 873 €	1 124 324 €
Angevillers		1	10 000 €	7 000 €	5 000 €	3 000 €
Basse-Ham	1,6		180 572 €	126 400 €	90 286 €	54 172 €
Fontoy	2,8	3	643 786 €	450 650 €	321 893 €	193 136 €
Havange		2	20 000 €	14 000 €	10 000 €	6 000 €
Illange			- €	- €	- €	- €
Kuntzig	3,0	2	122 329 €	85 630 €	61 164 €	36 699 €
Manom	2,5	3	198 008 €	138 606 €	99 004 €	59 402 €
Terville	2,3	3	375 692 €	262 984 €	187 846 €	112 708 €
Thionville	5,5	20	1 338 756 €	937 129 €	669 378 €	401 627 €
Yutz	2,5	2	858 604 €	601 023 €	429 302 €	257 581 €
CAVF	29,2	43	7 529 125 €	5 270 388 €	3 764 563 €	2 258 738 €
Algrange	1,2		47 746 €	33 422 €	23 873 €	14 324 €
Fameck	4,9	9	1 994 324 €	1 396 027 €	997 162 €	598 297 €
Florange	6,8	6	1 760 348 €	1 232 244 €	880 174 €	528 105 €
Hayange	4,0	10	766 112 €	536 278 €	383 056 €	229 834 €
Knutange	1,6	2	178 627 €	125 039 €	89 313 €	53 588 €
Neufchef	1,6	2	442 310 €	309 617 €	221 155 €	132 693 €
Nilvange	0,4	1	25 326 €	17 728 €	12 663 €	7 598 €
Serémange-Erzange	1,9	2	131 378 €	91 964 €	65 689 €	39 413 €
Uckange	6,8	11	2 182 954 €	1 528 068 €	1 091 477 €	654 886 €
CCAM	4,8	9	3 496 875 €	2 447 813 €	1 748 438 €	1 049 063 €
Bertrange	1,8	2	174 687 €	122 281 €	87 343 €	52 406 €
Guénange	2,4	7	3 236 418 €	2 265 493 €	1 618 209 €	970 926 €
Stuckange	0,6		85 770 €	60 039 €	42 885 €	25 731 €
CCCE	23,5	24	6 008 594 €	4 206 016 €	3 004 297 €	1 802 578 €
Boust ¹	0,5		224 520 €	157 164 €	112 260 €	67 356 €

¹ Commune de la CCCE hors SMiTu



Cattenom	3,0	2	505 046 €	353 532 €	252 523 €	151 514 €
Entrange	0,6	1	87 417 €	61 192 €	43 709 €	26 225 €
Hettange-Grande	8,8	15	2 322 254 €	1 625 578 €	1 161 127 €	696 676 €
Kanfen	4,7	3	1 063 006 €	744 104 €	531 503 €	318 902 €
Roussy-le-Village ²	2,0		808 624 €	566 037 €	404 312 €	242 587 €
Volmerange-les-Mines	3,8	3	997 726 €	698 409 €	498 863 €	299 318 €
CCRM	2,8	3	330 774 €	231 541 €	165 387 €	99 232 €
Gandrange	2,8	3	330 774 €	231 541 €	165 387 €	99 232 €
Total général	80,5	115	21 113 114 €	14 779 180 €	10 556 557 €	6 333 934 €

De manière globale, à l'échelle intercommunale, les collectivités locales devront mobiliser les montants suivants (selon les hypothèses) :

- **Hypothèse pessimiste (30 % de subvention) : 14 779 180 €**
- **Hypothèse intermédiaire (50 % de subvention) : 10 556 557 €**
- **Hypothèse optimiste (70% de subvention) : 6 333 934 €**

² Commune de la CCCE hors SMiTu

Maitrise d'ouvrage des aménagements

Le tableau ci-dessous résume la maîtrise d'ouvrage des liaisons du réseau armature du schéma directeur cyclable du SMiTu :

Liaisons pré-existantes et prioritaires (A et B)

>> **EPCI** : CAPFT, CAVF, CCAM, et CCCE

Liaisons appartenant au tracé du CitéZen

>> **SMiTu** (si aménagement prévu dans le projet CitéZen)

>> **Communes** (si aménagement proposé dans le schéma cyclable)

Liaisons empruntant la Voie Bleue

>> **EPCI** : CAPFT, CAVF et CCAM

Autres liaisons de priorité 1 (F)

>> **EPCI** : CAPFT, CCCE

Autres liaisons (priorité 2 et 3)

Routes départementales en agglo ou voiries communales

>> **Communes**

Routes départementales hors agglo

>> **Département de la Moselle**

Accompagnement possible de l'EPCI (ex: fonds de concours intercommunal)

Les liaisons A et B sont déjà existantes en grande partie. A ce jour, elles sont sous maîtrise d'ouvrage de la CAPFT et elles ne desservent que cette agglomération. Cela ne change pas avec la mise en œuvre du schéma directeur cyclable. Par ailleurs, si ces deux liaisons conservent leur nom et leur statut structurant dans le schéma cyclable, il est proposé de les prolonger vers les communes voisines, pour assurer des déplacements à l'échelle du SMiTu, en réponse aux besoins des habitants. Ces deux liaisons sont considérées comme « prioritaires ». Pour les tronçons situés hors CAPFT, il est donc proposé que la maîtrise d'ouvrage soit aussi intercommunale, au regard du statut de ces liaisons, afin d'en assurer leur continuité et la cohérence des aménagements. Cela concerne la CAVF, la CCAM et la CCCE.

Le SMiTu est également un maître d'œuvre identifié pour la mise en place d'itinéraires cyclables identifiés dans le présent schéma. En effet, dans le cadre des travaux pour la mise en place du CitéZen (bus à haut niveau de service), le SMiTu a prévu de réaliser des aménagements cyclables sur certains des tronçons concernés. En règles générales, tous les tronçons faisant l'objet d'un site propre pour les bus feront aussi l'objet d'un aménagement cyclable. D'un autre côté, des aménagements cyclables ont été identifiés sur d'autres tronçons empruntés par le CitéZen, ne faisant pas l'objet de sites propres pour le bus. Ce travail a été réalisé dans le cadre de la présente démarche (et non dans le cadre du projet CitéZen). Sur ces tronçons, la maîtrise d'ouvrage n'est pas portée par le SMiTu, mais par les collectivités locales. Lorsqu'il s'agit d'une liaison prioritaire (A ou B), celle-ci correspond à l'EPCI, tandis que lorsqu'il s'agit d'une liaison non prioritaire, celle-ci revient à la Commune concernée.

En ce qui concerne les liaisons empruntant la Voie Bleue, la maîtrise d'ouvrage est intercommunale, comme aujourd'hui. Il s'agit de certains tronçons de la liaison E et d'un tronçon de la liaison F. Par ailleurs, un tronçon de la liaison B emprunte aussi la Voie Bleue, mais cette liaison est déjà identifiée comme étant sous maîtrise d'ouvrage intercommunale, au regard de son statut pour le territoire.

La liaison F est aussi identifiée comme prioritaire, au regard des critères analysés. Il est donc proposé qu'elle soit sous maîtrise d'ouvrage intercommunale. Les deux EPCI concernés sont la CAVF et la CCCE.

Enfin, les liaisons non prioritaires et qui ne font pas partie des critères évoquées ci-dessous (CitéZen, Voie Bleue...), restent sous maîtrise d'ouvrage de chaque gestionnaire de voirie (selon les domanialités actuelles). Pour les routes départementales en agglomération et pour les routes communes, la maîtrise d'ouvrage correspond aux Communes. Pour les routes départementales hors agglomération, elle revient au Département de la Moselle. Toutefois, le Département de la Moselle ne s'est pas prononcé sur les

modalités de maîtrise d'ouvrage ou de participation financière aux projets des collectivités locales, dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable du SMIU.

La carte ci-dessous représente la maîtrise d'ouvrage pressentie des itinéraires cyclables, selon les critères établis plus haut :

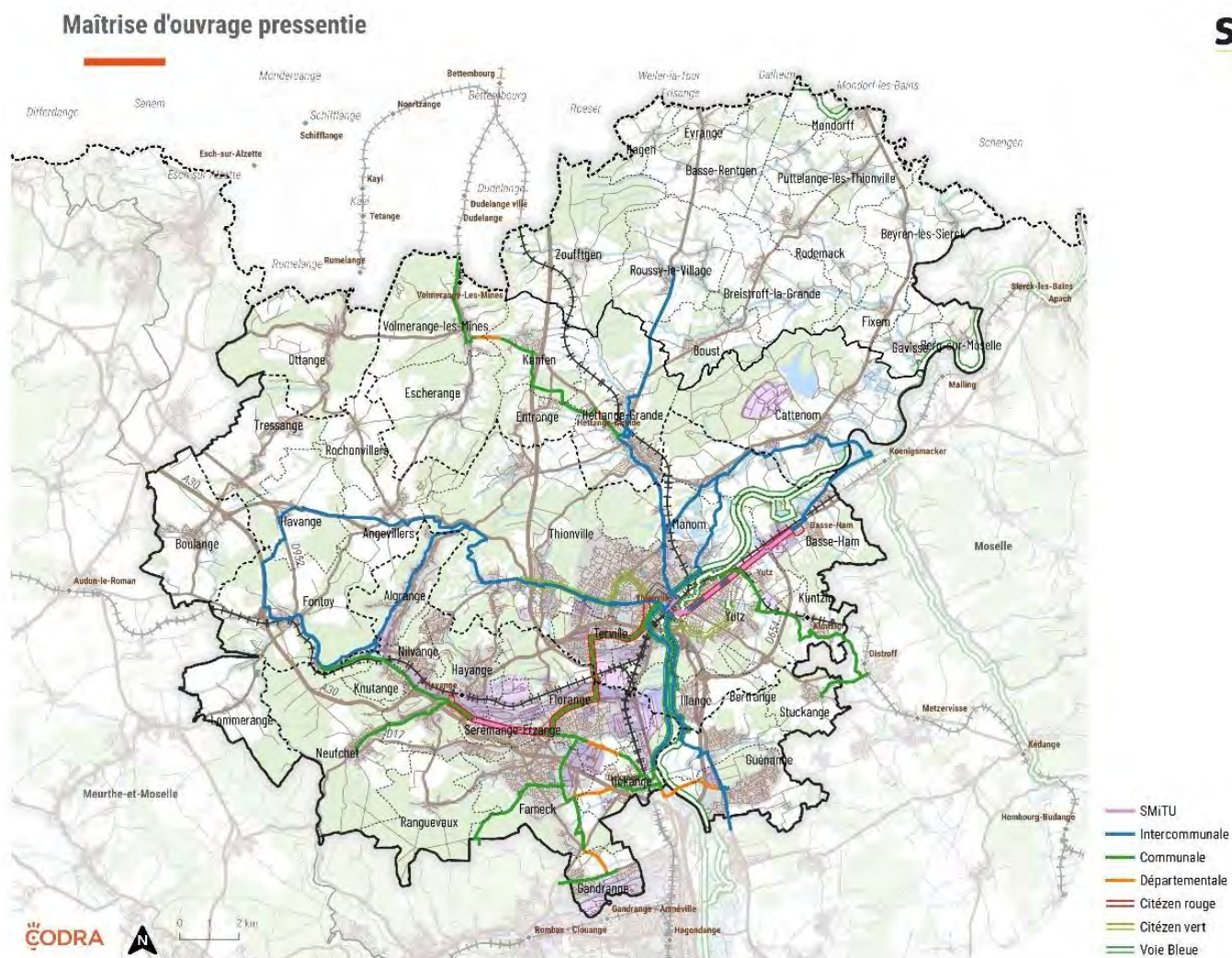


Figure 62 : Maitrise d'ouvrage pressentie

Le tableau ci-dessous représente la maîtrise d'ouvrage pressentie des itinéraires cyclables, selon les critères établis précédemment :

	Maître d'ouvrage	Linéaire à réaliser (en km)	Nombre de points durs	Coût des liaisons	Coût des points durs	Total
AOM	SMiTU	3,9	3	522 864 €³	70 000 €	592 864 €
EPCI	Intercommunale	26,4	42	5 310 349 €	1 064 000 €	6 374 349 €
	CA Portes de France-Thionville	10,5	22	1 483 823 €	612 000 €	2 095 823 €
	CC de Cattenom et Environs	12,4	15	3 380 613 €	256 000 €	3 636 613 €
	CC de l'Arc Mosellan	2,4	5	379 308 €	196 000 €	575 308 €
	CAVF	1,2		66 605 €	2 236 000 €	2 302 605 €
	Communes	41,5	61	7 272 162 €	1 552 000 €	8 824 162 €
	Entrange	0,6	1	1 417 €	86 000 €	87 417 €
	Fameck	4,2	8	1 493 300 €	262 000 €	1 755 300 €
	Florange	4,3	4	421 564 €	232 000 €	653 564 €
	Fontoy	0,8		366 169 €		366 169 €
	Gandrang	1,8	3	144 488 €	146 000 €	290 488 €
	Hayange	4,0	10	626 112 €	140 000 €	766 112 €
	Hettange-Grande	1,5	1	187 048 €	10 000 €	197 048 €
	Kanfen	4,0	3	587 033 €	146 000 €	733 033 €
	Knutange	1,6	2	59 768 €	100 000 €	159 768 €
	Kuntzig	3,0	2	102 329 €	20 000 €	122 329 €
	Neufchef	1,6	2	422 310 €	20 000 €	442 310 €
	Nilvange	0,4	1	15 326 €	10 000 €	25 326 €
	Stuckange	0,6		85 770 €		85 770 €
	Terville	2,3	3	315 692 €	60 000 €	375 692 €
	Thionville	1,3	9	48 654 €	90 000 €	138 654 €
	Uckange	5,1	9	1 360 163 €	160 000 €	1 520 163 €
	Volmerange-les-Mines	3,6	3	823 498 €	70 000 €	893 498 €
	Yutz	0,7	0	211 522 €		211 522 €
	Département	8,7	9	3 165 739 €	2 156 000 €	5 321 739 €
	Ensemble	80,5	115	16 271 114 €	4 842 000 €	21 113 114 €

³ Montant estimatif, divergeant de celui estimé dans la Plan Pluriannuel d'Investissement du projet Citèzen. Ce dernier, réalisé dans le cadre d'une étude de maîtrise d'œuvre, est considéré comme plus précis que celui du schéma directeur cyclable.



Modalités de financement

DREAL - Fonds mobilités actives – Appel à projets « Aménagements cyclables »

A travers l'appel à projets « Aménagements cyclables », la DREAL peut subventionner la réalisation d'aménagements facilitant l'usage du vélo.

Un premier appel à projets a été organisé en septembre 2019, un deuxième en septembre 2020 et un troisième en septembre 2021. Le prochain AAP aura lieu en septembre 2022. Ce dispositif vise à soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables structurants, en résorbant les discontinuités cyclables, à travers la création de passerelles, la réhabilitation de ponts ou de tunnels, la sécurisation de franchissements de carrefours complexes, etc.

Il contient deux volets :

- Discontinuité : ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel), traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense),
- Itinéraire sécurisé : justifié par les trafics et les vitesses en application des recommandations du CEREMA

L'enveloppe globale était de 50 millions d'euros pour l'appel à projets de 2021. Les modalités de financement sont les suivantes :

- Taux de 20% à 40% pour un ouvrage de franchissement d'une coupure ou un aménagement cyclable (unité urbaine de moins de 100 000 habitants)
- Plafond de 5 millions d'euros (soit de 1 M € à 2 M € maximum)

ADEME - Programme « AVELO 2 » - Accompagnement aux politiques cyclables

Dans le cadre du programme AVELO 1, deux appels à projets « Vélos et territoires » ont déjà été organisés en 2019, en 2020 et en 2021. Au total, 224 collectivités ont bénéficié de ces aides, notamment pour le financement de schémas directeurs cyclables, de services de location de vélos et de campagnes de communication en faveur du vélo.

Le programme AVELO 2 a été lancé en 2021. Deux nouveaux appels à projet seront organisés chaque année entre 2021 et 2024. Au total, 400 collectivités devraient en bénéficier d'ici 2024.

Cet appel à projets comporte plusieurs axes :

- Axe 1 : Construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables (schémas cyclables, diagnostic, études de maîtrise d'œuvre...),
- Axe 2 : Expérimentation de services vélo (location, prêt, ateliers de réparation...),
- Axe 3 : Animation et promotion de politiques cyclables intégrées (campagnes de communication évènements, formations...),
- Axe 4 : Recrutement de chargés de mission vélo au sein des territoires.

L'enveloppe globale est de 25 millions d'euros (pour l'ensemble du programme). Le taux de subvention maximal est de 60 %. L'assiette des dépenses éligibles par axe est plafonnée à 100 000 € (hors axe 4). Le montant total maximal de l'aide par porteur de projet est de 200 000 € (hors axe 4). Concernant l'axe 4, le montant de l'aide (montant forfaitaire) est de 30 000 € / an sur trois ans par agent contractuel. Les bénéficiaires ont jusqu'au 30 juin 2024 pour mener leur projet à son terme.

Les EPCI de moins de 250 000 habitants dont la ville la plus peuplée fait moins de 100 000 habitants (tels que les EPCI du SMiTU) sont éligibles sur l'ensemble de leurs communes, sans aucune condition supplémentaire.



Région Grand Est

La Région Grand Est participe de la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes voies vertes de l'ancienne région Lorraine. Ce document identifiait un seul itinéraire cyclable sur le territoire du SMiTU, la Voie Bleue, qui a déjà été aménagée dans sa totalité. Aujourd'hui, la Région ne porte aucun projet de liaison cyclable sur le territoire du SMiTU.

Par ailleurs, à ce jour (octobre 2021), la Région n'a pas établi de mécanismes de participation financière aux itinéraires cyclables portés par les collectivités locales. Néanmoins le SRADDET établit des obligations pour les collectivités locales en termes de stationnement cyclable dans les pôles d'échanges, avec des subventions régionales.

Département de la Moselle

Le département de la Moselle élabore actuellement son schéma directeur cyclable, à travers une concertation avec l'ensemble des EPCI du territoire. L'ensemble des projets portés par les collectivités locales, y compris ceux programmés dans le présent schéma, sont intégrés dans ce schéma cyclable. Toutefois, à ce jour (octobre 2021), le Département n'a pas encore établi des mécanismes de maîtrise d'ouvrage ou de participation financière aux projets des collectivités locales (ce travail est en cours de réalisation).

Dans le cadre de ce schéma, nous faisons l'hypothèse que le Département prendra la maîtrise d'ouvrage sur les tronçons de routes départementales situés hors agglomération, appartenant à une liaison armature du schéma cyclable du SMiTU. Une participation financière du Département pourrait également être envisagée sur les autres tronçons du réseau armature, par exemple sur les routes départementales en agglomération. Mais cela reste à confirmer dans les mois à venir, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable du SiTU.

SMiTU

Le SMiTU prendra la maîtrise d'ouvrage et assurera le financement des aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet Citézen, dans le cadre des aménagements de voirie pour la création d'un site propre bus. Seuls les tronçons faisant l'objet d'un site propre bus sont concernés. Pour les autres, la maîtrise d'ouvrage reste communale.

De plus, le SMiTU prendra à sa charge la création de parkings cyclables sécurisés dans les futures parking relais du Citézen.

Au total, l'investissement du SMiTU pour les aménagements cyclables et les emplacements de stationnement cyclable en lien avec le projet Citézen est estimé à 1 098 700 € HT.

EPCI

Dans ce schéma, il est proposé que les EPCI assurent la maîtrise d'ouvrage et une partie du financement des liaisons prioritaires, c'est-à-dire les liaisons A, B et F. Les EPCI concernées sont la CAPFT, la CAVF, la CCCE et la CCAM. L'objectif est de s'assurer de la mise en œuvre cohérente et efficace des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale et à l'échelle du SMiTU.

Pour rappel, les liaisons A et B sont déjà sous maîtrise d'ouvrage de la CAPFT, dans les parties situées sur cette agglomération. Cette proposition consiste donc à reproduire ce fonctionnement sur le reste du territoire, tout en poursuivant les échanges entre les différentes EPCI.

Par ailleurs, certains EPCI pourront mettre en place des mécanismes de participation aux projets portés par les Communes (ex : fonds de concours), afin d'encourager les communes à réaliser ces aménagements et de garantir une continuité des itinéraires sur le territoire. Toutefois, à ce jour, aucun EPCI n'a validé un tel mécanisme. Cela pourra être réalisé dans le cadre de la mise en œuvre du schéma.



Communes

Les Communes du territoire prendront la maîtrise d'ouvrage et assureront le financement (hors subventions) des liaisons non prioritaires qui desservent leur territoire. Le cas échéant elles pourront bénéficier d'une participation du Département et / ou des EPCI, mais aucun mécanisme de ce type n'est identifié à ce jour.

Priorisation des itinéraires cyclables

Une évaluation multicritères a été menée pour l'ensemble des liaisons cyclables, tenant compte de 8 critères techniques, concernant la demande satisfaite, le linéaire à réaliser, le nombre de communes desservies et les points à résorber. Cette analyse permet d'attribuer une note globale à chaque liaison cyclable, montrant son importance pour le territoire.

La priorisation du schéma cyclable est présentée ci-dessous :

Liaison	Parcours	Linéaire total (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Part déjà aménagée	Nombre de communes desservies	Coût total	Fréquentation potentielle	Lieux d'intérêt desservis	Points durs à résorber	Note indicative (sur 20)	Priorité de la liaison
A	Cattenom - Fontoy	47,6	10,0	79%	8	2 378 082 €	+++	+++	14	18	1
B	Roussy-le-Village - Guénange	27,2	12,4	54%	8	3 873 559 €	++	+++	20	15	1
C	Neufchef - Hayange	4,0	4,0	0%	2	880 286 €	+	+	5	12	3
D	Thionville - Gandrange	17,5	10,4	41%	5	1 860 523 €	+++	++	24	14	2
E	Thionville - Uckange	7,7	0,0	100%	3	321 196 €	+	+	1	14	2
F	Thionville - Cattenom	11,8	5,1	57%	4	354 985 €	+++	++	7	18	1
G	Hettange-Grande - Volmerange-les-Mines	11,1	11,1	0%	5	2 361 981 €	+	+	8	13	3
H	Yutz - Stuckange	7,8	4,4	44%	4	419 621 €	++	+	2	14	2
I	Uckange - Nilvange	21,2	12,0	44%	7	2 668 050 €	++	++	16	14	2
J	Guénange - Fameck	13,5	10,1	25%	3	5 994 830 €	+	+	18	11	3

D'après cette analyse, trois liaisons sont prioritaires : A (Cattenom – Fontoy), B (Roussy-le-Village – Guénange) et F (Thionville Cattenom). Au regard de leur importance sur le territoire, il est donc proposé que ces liaisons soient aménagées dans la première phase de mise en œuvre du schéma (c'est-à-dire entre 2022 et 2026). De plus, il est rappelé que le schéma propose que la maîtrise d'ouvrage de ces liaisons soit portée par les EPCI, pour garantir une mise en œuvre efficace et cohérente de ces liaisons.

Les liaisons D, E, H et I, jouent un rôle intermédiaire, et permettent aussi de répondre à un potentiel de demande important en termes de mobilité cyclable, notamment en direction de Thionville, entre les villes situées au sud du territoire ou en connexion avec la Voie Bleue.

Les liaisons C, G et J jouent un rôle moins prépondérant sur le territoire. Elles permettent de répondre à des besoins identifiés dans le cadre de la première phase de l'étude, entre des communes moins polarisantes pour les déplacements du quotidien.



Cette priorisation est représentée sur la carte ci-dessous :

Priorisation des liaisons

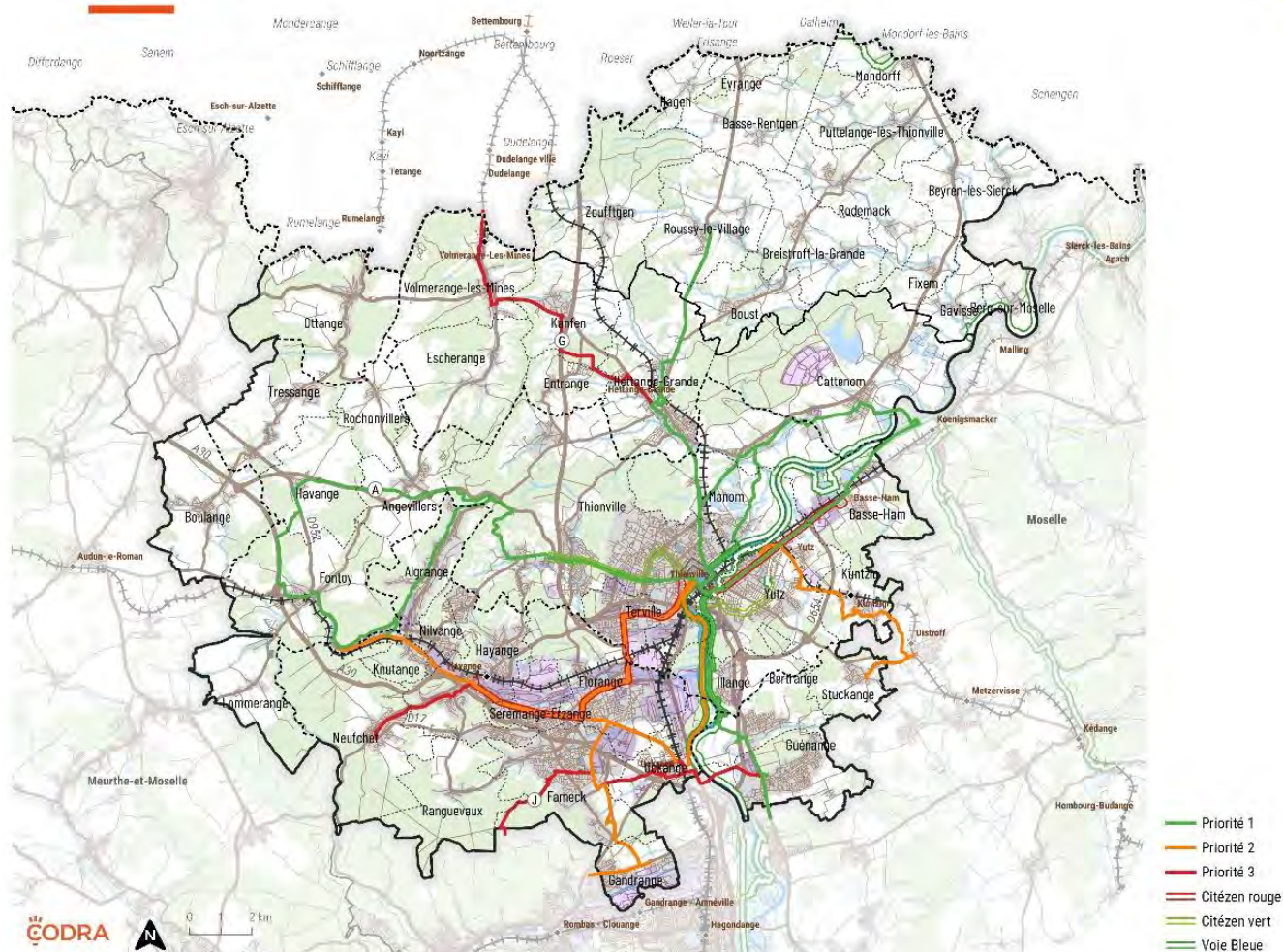


Figure 63 : Priorisation des liaisons

Planning d'investissement

La priorisation des liaisons et l'estimation des coûts des aménagements permettent de définir un premier planning d'investissement pour la mise en œuvre du réseau armature à l'horizon 2030. Ce planning est présenté ci-dessous :

Priorité	Horizon	Liaison	Linéaire (en km)	Coût linéaire	Coût points durs	Coût total
Priorité 1	2022 – 2026	A	10,0	1 917 082 €	461 000 €	2 378 082 €
		B	12,7	3 421 559 €	452 000 €	3 873 559 €
		F	5,1	289 985 €	65 000 €	354 985 €
		Sous-total	27,8	5 628 627 €	978 000 €	6 606 627 €
Priorité 2	2027 – 2031	D	10,1	1 140 523 €	720 000 €	1 860 523 €
		E	0,6	281 196 €	40 000 €	321 196 €
		H	4,4	399 621 €	20 000 €	419 621 €
		I	11,1	2 232 050 €	436 000 €	2 668 050 €
		Sous-total	26,3	4 053 390 €	1 216 000 €	5 269 390 €
Priorité 3	2032 - 2036	C	4,0	830 286 €	50 000 €	880 286 €
		G	11,1	2 049 981 €	312 000 €	2 361 981 €
		J	11,4	3 708 830 €	2 286 000 €	5 994 830 €
		Sous-total	26,5	6 589 098 €	2 648 000 €	9 237 098 €
Total			80,5	16 271 114 €	4 842 000 €	21 113 114 €

Par ailleurs, le SMiTu a réalisé un planning d'investissement pour l'ensemble des travaux cyclables réalisés à travers le projet Citèzen : réalisation de pistes cyclables, réalisation de bandes cyclables et stationnement cyclable. Ce planning est présenté ci-dessous :

- En 2023 : 532 000 € HT
- En 2024 : 524 500 € HT
- En 2025 : 42 200 € HT

Ces investissements à hauteur de 1 098 700 € HT sont compris dans le budget du projet Citèzen.

6. STRATEGIE D'INTERMODALITE ET DE STATIONNEMENT

Développer et créer des aires de mobilité facilitant l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement

Les échanges et les analyses menées dans le cadre du diagnostic ont fait ressortir un fort besoin d'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement, en particulier les transports collectifs. Le territoire dispose d'un bon maillage en transports collectifs, avec 8 gares ferroviaires. La gare de Thionville dispose d'une très bonne desserte vers Metz et vers le Luxembourg. Un deuxième pôle d'échanges est également présent à Thionville, regroupant plusieurs lignes de bus, au niveau de la place de la Liberté. Dans les années à venir, il sera indispensable de desservir les pôles d'échanges par des lignes cyclables du réseau armature. Des parkings vélo sécurisés sont aussi à mettre en place dans ces lieux. La CCCE prévoit de mettre en place des consignes vélo d'une quarantaine de places dans les pôles d'échanges de Hettange-Grande et Volmerange-les-Mines.

Par ailleurs, deux lignes de BHNS (projet Citézen) verront le jour d'ici fin 2025. Elles disposeront de terminus à Metzange, Hayange, Basse-Ham et Yutz. Des parkings-relais également prévus aux stations de Metzange, Hayange et Basse-Ham, avec places sécurisées pour les vélos. Le BHNS permettra un accès rapide à Thionville, depuis les autres secteurs de la CAPFT et de la CAVF. Cela permettra d'accroître la performance des transports collectifs et favorisera le report de la voiture vers le BHNS. L'arrivée du Citézen représente une excellente opportunité pour développer l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs sur le territoire. En effet, la mise en place d'itinéraires cyclables d'accès aux terminus du BHNS et de parkings cyclables dans ces terminus permettra de renforcer la couverture territoriale du BHNS. De cette manière, ces terminus sont systématiquement desservis par des itinéraires du réseau armature. Cette politique multimodale consiste à apporter des solutions fluides et sans ruptures à l'usager, afin qu'il priorise les modes alternatifs à la voiture individuelle pour une partie de ces déplacements. Dans ce cadre, le terminus de Metzange représente un intérêt particulier, notamment pour les communes à l'ouest du territoire (ouest de Thionville, Algrange, Angevillers, Nilvange...), car il est également desservi par les lignes de cars permettant de rejoindre le Luxembourg.

Dans les secteurs plus éloignés des terminus du BHNS, il est proposé de s'appuyer sur les arrêts des lignes complémentaires pour développer l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs. Des « pôles d'échanges locaux » sont donc identifiés, notamment dans les centres-bourgs des communes concernées, permettant d'accéder au réseau de transports collectifs du SMiTU. Ces pôles d'échanges sont desservis par des itinéraires cyclables armature ou complémentaires. De plus, il est proposé de créer des parkings vélo abrités aux abords de ces nouveaux pôles d'échanges.

Enfin, dans les secteurs périurbains et ruraux non desservis par le réseau du SMiTU (au nord du territoire), le vélo peut être utilisé comme moyen de rabattement vers les lignes interurbaines ou vers les modes de déplacement partagés comme le covoiturage. Il devient alors un maillon constitutif essentiel de la chaîne de mobilité réalisée quotidiennement ou plus occasionnellement. Cette politique pourrait prendre la forme d'aires de mobilité multimodales proposant un ensemble d'aménagements permettant d'accueillir les différents modes (parking vélo sécurisé, stationnements voiture, aire de covoiturage...) et facilement accessibles à vélo depuis les communes alentours. D'après les analyses menées dans le cadre de cette étude, les aires de mobilité pourraient être localisées dans plusieurs villages de la CCCE, pour les déplacements en direction de Thionville, Metz ou du Luxembourg.

Lieux de passage, mais aussi lieux où s'arrêter et rester, ou encore lieux de services, les aires de mobilité ou hubs incarnent une approche « en réseaux » de la mobilité. Ce regroupement de modes de déplacement est aussi l'opportunité d'installer en ces lieux des services divers : petite logistique de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées...), commerces de proximité, services administratifs, espaces de co-working, etc. Le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une



conciergerie, un local associatif, sont autant de lieux potentiels. Conçus pour être évolutifs, ces hubs minimisent l'investissement dans l'infrastructure et peuvent facilement intégrer de futures solutions de mobilité ou services.

Afin d'optimiser ces points de correspondance, **une typologie de pôles d'échanges** adaptée au contexte territorial est définie :

- **Les pôles d'échanges multimodaux**, correspondant aux gares ferroviaires (Thionville, Hettange-Grande, Yutz, Kuntzig, Hayange, Volmerange-les-Mines), aux terminus du Citézen (Basse-Ham, Yutz, Metzange, Hayange) et au point de croisement des lignes urbaines (place de la Liberté à Thionville),
- **Les pôles d'échanges locaux**, dans les espaces urbanisés, desservis par des lignes régulières du réseau Citéline (exemple : Garche, Fontoy...),
- **Les aires de mobilité** dans les secteurs périurbains / ruraux, desservies par des solutions de mobilité légères ou partagées (autopartage, autostop organisé...), localisées de préférence dans les centres-bourgs,
- **Les aires de covoiturage** à vocation multimodale à proximité des infrastructures routières.

Les points d'intermodalité sur le territoire

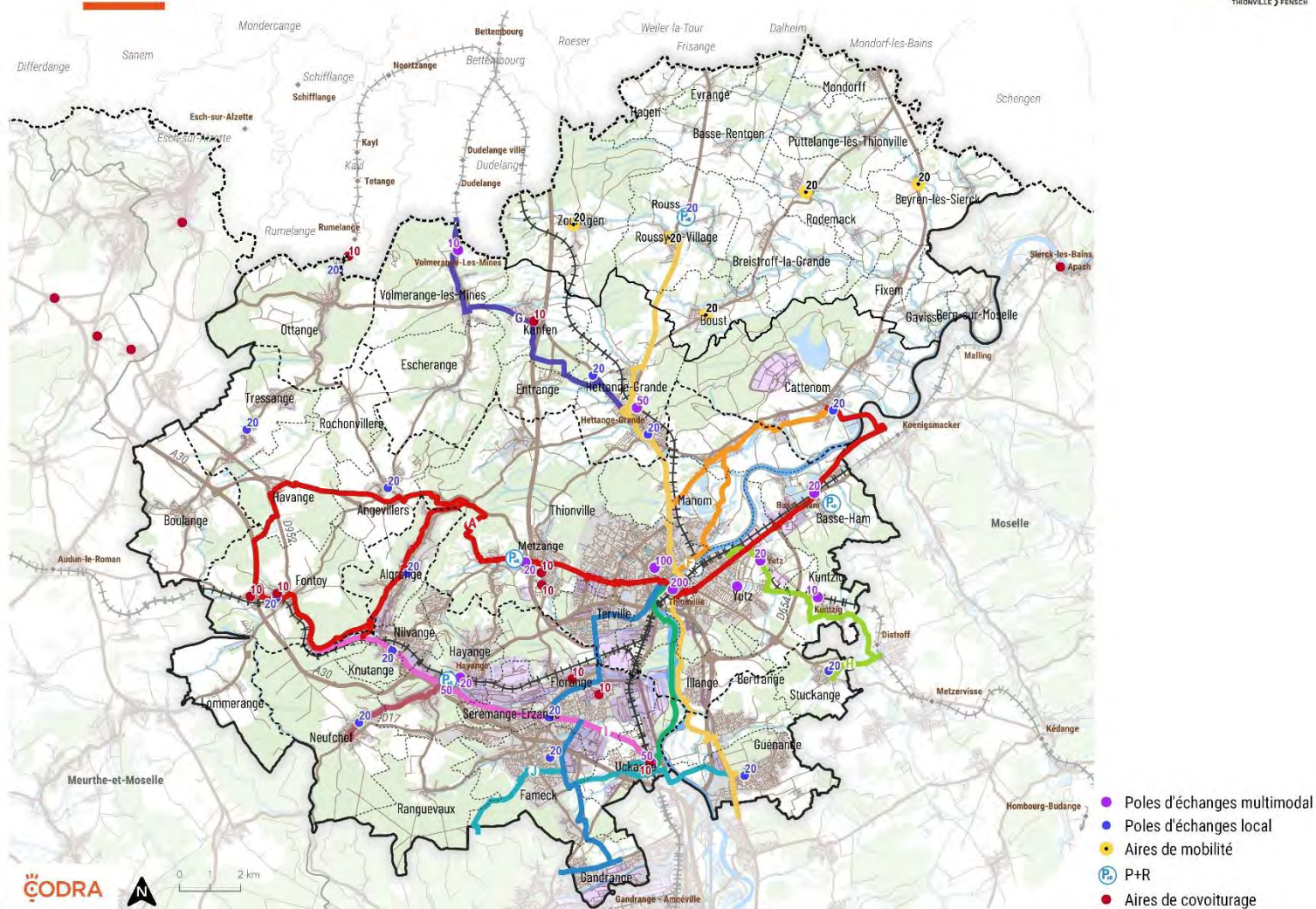


Figure 64: Les points d'intermodalité sur le territoire

Assurer les besoins en stationnement vélo pour répondre à la demande potentielle d'intermodalité vélo / transports en commun

Estimation de la demande de rabattement cyclable vers les pôles d'échanges

Dans le cadre de cette étude, des estimations de demande de rabattement cyclable vers les pôles d'échanges ont été menées, à l'horizon 2030 (tenant compte notamment de l'arrivée du Citézen). Ces estimations ont été réalisées à travers une analyse fine des futurs besoins en rabattement vers les pôles d'échanges. Elles tiennent compte de la localisation et des pratiques de rabattement actuelles, du potentiel d'utilisation des transports en commun et du vélo, ainsi que des possibilités de desserte offertes par chaque pôle d'échanges (notamment en direction de Thionville, de Luxembourg, de Metz et des autres pôles urbains à proximité).

Selon ces estimations, l'usage des transports collectifs pour se rendre en direction de Thionville, de l'agglomération de Metz et du Luxembourg, pourrait augmenter de 20% grâce aux différentes mesures mise en place par le SMiTU et par les EPCI du territoire. Quant à la part modale du vélo, aujourd'hui de moins de 2%, elle pourrait atteindre 5% pour le rabattement sur les pôles d'échanges à l'horizon 2030.

Par ailleurs, le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 impose la réalisation d'un nombre minimum de places de stationnement vélo sécurisées dans les gares ferroviaires. Les estimations réalisées dans le cadre de la présente étude préconisent toutefois de dépasser ces exigences réglementaires.

Pôle d'échanges	Nombre de déplacements de rabattement à vélo vers le pôle	Exigence réglementaire (décret n° 2021-741 du 8 juin 2021)
Gare de Thionville	201	150
Gare d'Uckange	56	20
Gare d'Hettange-Grande	47	20
Gare de Volmerange-les-Mines	10	
Gare de Kuntzig	10	
Gare + terminus BHNS de Yutz	53	
Gare + terminus BHNS d'Hayange	49	
Gare + terminus BHNS de Basse-Ham	14	
P+R + terminus de Metzange	18	
Gare de Kuntzig	10	

Politique de stationnement cyclable

Ainsi, dans le cadre du présent schéma cyclable, il est recommandé de mettre en place une politique de stationnement cyclable intégrée et cohérente à l'échelle du territoire. Cette politique se décline de manière différente, selon les types de lieux considérés :

- **Pôles d'échanges multimodaux** : consignes vélo sécurisées, nombre de places en lien avec la demande estimée à l'horizon 2030 (détaillé dans le tableau ci-dessus),
- **Pôles d'échanges locaux** : arceaux vélo abrités, 20 places de stationnement,
- **Aires de mobilité** : arceaux vélo abrités, 20 places de stationnement sécurisées,
- **Aires de covoiturage** : arceaux vélo abrités et sécurisés, 10 places de stationnement sécurisées,
- Dans le centre-ville ou centre-bourg de chaque commune du territoire : arceaux vélo, selon un ratio d'1 place pour 100 habitants.

Concitant l'offre de stationnement vélo dans les centres-villes et centres-bourgs, la recommandation consiste à répartir les places de stationnement à proximité des équipements générateurs de déplacement de la commune, en particulier la Mairie, les équipements publics et les commerces.

Ces besoins sont cumulatifs. Par exemple, pour les communes disposant d'une gare, les besoins spécifiques liés à la gare s'additionnent à ceux du centre-ville.

De plus, il est recommandé d'adopter un équipement harmonisé (standardisé) à l'échelle du territoire, répondant aux critères de qualité et de sécurité demandés par les usagers. Cette action permettra aussi de regrouper des commandes d'équipements vélo à l'échelle intercommunale.



Offre en stationnement cyclable

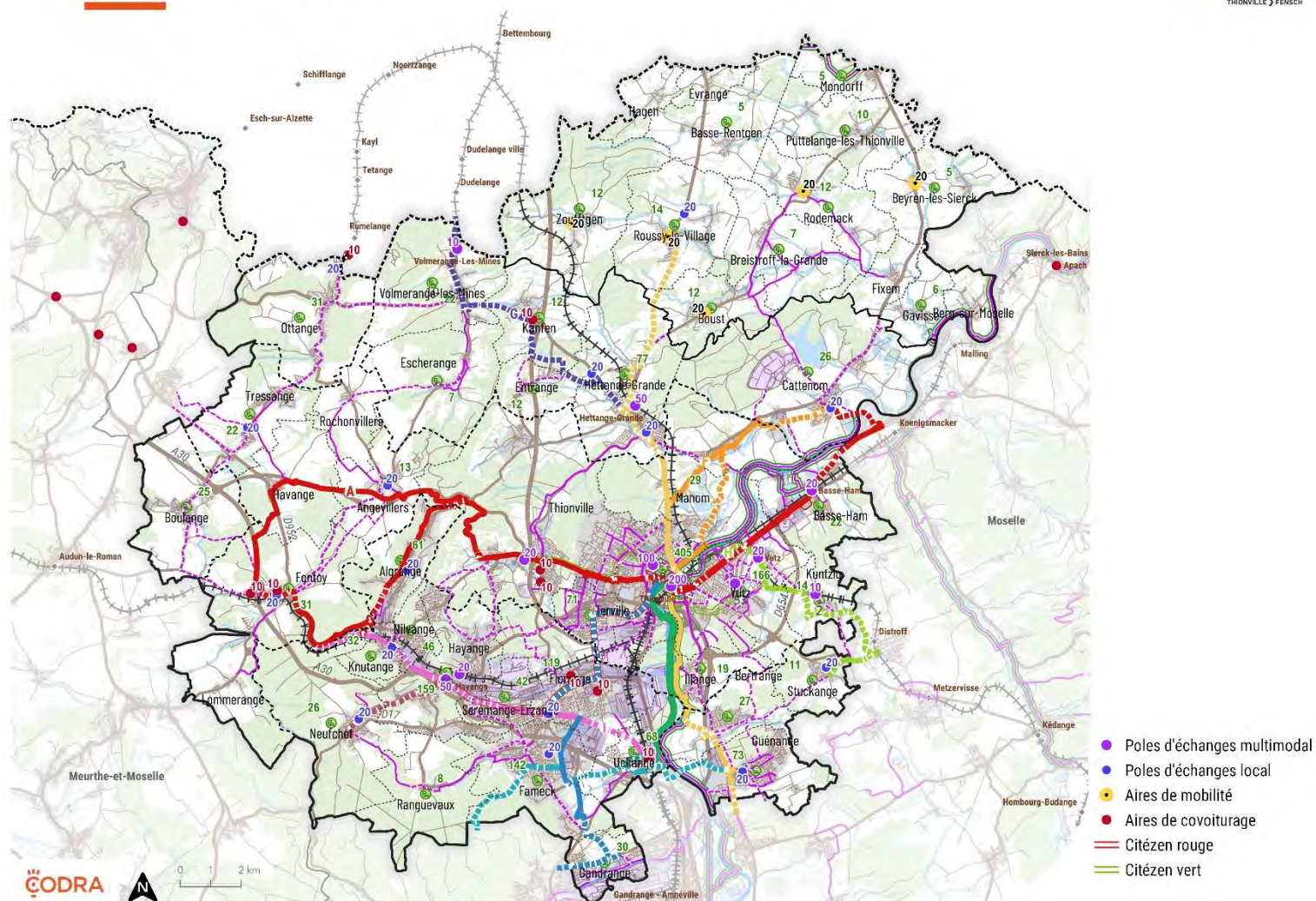


Figure 65 : Offre en stationnement cyclable

En outre, la **nature des stationnements vélo** mis en place influe grandement sur leur capacité à sécuriser les vélos et donc sur leur niveau d'utilisation.

- **Les abris vélos fermés à contrôle d'accès** (comme ceux existants par exemple à la place de la liberté à Thionville et au P+R de Roussy-le-Village) offrent le meilleur niveau de protection. Ils sont donc proposés sur l'ensemble des pôles d'échanges du territoire.
- **Les arceaux vélos** (sous abris ou non), comme à la gare de Thionville, offrent un niveau de sécurisation modéré. Ils permettent d'attacher le cadre du vélo, mais restent accessibles à tous. Les vélos sont donc accessibles à la dégradation et au vol. Ces installations sont adaptées pour les arrêts de courte durée et/ou pour les espaces fortement fréquentés. Ils sont proposés au niveau des pôles d'échanges locaux et dans les centres-bourgs.
- **Les stationnements de type pince-roue** offrent un niveau de sécurisation très faible (seul une roue est attachée). En outre, ils ne permettent pas de maintenir le vélo, qui est susceptible de tomber et de s'endommager. Ce type d'installation est donc, dans tous les cas, à déconsidérer.



Boîte à vélos, place de la liberté, Thionville



Consigne vélo du P+R de Roussy-le-Village



Racks à vélos de la gare de Thionville



Pinces roues (exemple)



Arceaux vélo à Uckange

7. ACTIONS COMPLEMENTAIRES POUR FAVORISER DE LA PRATIQUE DU VELO

Les aménagements de voirie adaptés aux besoins des cyclistes sont indispensables pour favoriser les mobilités actives. Toutefois, afin d'inciter et d'accompagner le report modal vers les modes actifs, il est indispensable de créer un environnement et une culture gravitant autour de la thématique des modes actifs.

Des initiatives publics et privés existent déjà sur le territoire, notamment à travers Mob'emploi, des vendeurs et réparateurs de vélos, des aires de repos pour cyclistes le long des itinéraires cyclables de la CAPFT ou encore une aide à l'achat de vélo électrique à Thionville et dans la CCCE.

Néanmoins, dans ce chapitre, plusieurs actions sont proposées pour compléter la mise en œuvre des itinéraires prévus dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable et permettre un développement des modes actifs sur le territoire au mieux de leur potentiel.

Faire émerger de nouveaux services vélo

A ce jour in existe déjà des acteurs agissant en faveur de la mobilité cyclable. Il convient notamment de mentionner le rôle de Mob d'Emploi. Cette structure propose un service de gardiennage et de réparation de vélos, ainsi qu'un service de locations de vélos de différents types (y compris des VAE). En été, une station de location de vélos est implantée sur les bords de Moselle (événement Rive en Fête), afin d'encourager la pratique cyclable de loisirs. Au total, une quarantaine de vélos sont proposés à la location. Par ailleurs, Mob d'Emploi propose un système de récupération, recyclage et revente de vélos délaissés. Cette association pourrait jouer un rôle de premier plan dans le développement de nouveaux services cyclables sur le territoire, non seulement à Thionville, mais aussi sur le reste du territoire.

Les échanges réalisés au cours de la phase de diagnostic ont fait émerger un besoin d'incitation et d'accompagnement du public à l'usage du vélo. Le but est d'en légitimiser et faciliter son usage sur un territoire où il est peu utilisé comme moyen de déplacement.

Les acteurs associations seront impliqués dans le développement de la pratique du vélo sur le territoire, en particulier Mob d'Emploi, mais aussi l'association Prenons le guidon, ne disposant pas aujourd'hui d'antenne sur le territoire, mais qui souhaiterait s'y implanter.

La collectivité peut ainsi s'appuyer sur ces acteurs pour mener diverses actions, par exemple :

- Atelier d'autoréparation de vélos,
- Sessions de marquage de vélos,
- Services de locations de vélos autour des principaux générateurs de déplacements,
- Formation de « remise en selle » à destination des adultes souhaitant acquérir les réflexes nécessaires à l'usage du vélo sur route, mais n'ayant pas pratiqué depuis longtemps,
- Tests de vélos à assistance électrique, afin d'inciter les usagers potentiels hésitants,
- Mise en place d'un atelier mobile desservant les différents villes et villages du territoire,
- Extension de l'aide à l'achat de vélo électrique à l'ensemble du territoire.

L'appui financier et matériel des collectivités peut s'avérer nécessaire à la mise en œuvre et / ou à la réussite de ces actions.



Aider et les actifs et les jeunes à faire le choix du vélo

Accompagner les entreprises dans leurs démarches en faveur des mobilités durables

A ce jour, les équipements et services cyclables restent peu développés dans les zones d'activités et les principaux employeurs du territoire. A titre d'exemple, les principaux sites économiques (ex : Hôpital Bel Air, Linkling, , Kinépolis, Cormontaigne) ne disposent pas d'une offre de services cyclables. De plus, l'offre en stationnement cyclable reste faible dans ces lieux. Toutefois, ces destinations seront desservies par des itinéraires cyclables structurants, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable. Il convient alors de réfléchir à la mise en place de mesures en faveur de la mobilité cyclable dans ces lieux.

En effet, les entreprises, qui représentent le point de convergence d'une part importante des déplacements, peuvent jouer un rôle dans la promotion des mobilités cyclables. Elles représentent en effet un intermédiaire de communication intéressant entre la collectivité et les citoyens.

En outre, à travers leurs actions, elles peuvent avoir un réel impact sur la mobilité à l'échelle du territoire, le nombre de déplacements pendulaires qu'elles génèrent quotidiennement étant important.

Leur engagement en faveur des mobilités durables peut notamment prendre la forme d'un Plan de mobilité d'entreprises, visant à améliorer les conditions des déplacements domicile-travail des salariés. La concentration d'une grande partie des entreprises au sein de zones d'activités représente par ailleurs un potentiel intéressant pour le développement de Plans de mobilité inter-entreprise. Dans ce cadre, les zones d'activités et les collectivités pourront étudier la mise en place d'un service de location de vélos. L'objectif serait de permettre aux salariés de tester le vélo avant de passer à l'achat.

Le SMiTu dispose de la compétence mobilité. A ce titre, il exerce un rôle de conseil en mobilité auprès des entreprises de son territoire. La mise en œuvre de cette compétence prend la forme d'interventions de sensibilisation dans les entreprises, les incitant à développer une mobilité plus durable vers l'emploi, de communication au sujet des Plans de Déplacements d'Entreprise et d'accompagnement dans cette démarche...

Les autres actions pouvant être développées au niveau des entreprises avec le soutien du SMiTu et des EPCI sont, à titre d'exemple, l'aménagement de stationnement vélo sécurisé en leur sein, l'installation de douches à disposition des employés, la participation à un Challenge mobilité, la création d'une communauté de covoiturage, la mise en place d'un forfait mobilité...

Sensibiliser et promouvoir l'usage du vélo auprès des jeunes

Certains établissements réalisent déjà des actions en faveur du vélo. En effet, L'Education Nationale organise des sorties à vélo avec les élèves de certaines écoles du territoire (Marcel Pagnol à Serémange-Erzange, Crayon Magique à Tressange, La Fontaine Havange...). Les parcours cyclables se rendent parfois jusqu'à Metz ou jusqu'à Trèves (Allemagne). Toutefois, certains aménagements du territoire posent problème pour les enfants, impliquant des détours par les voies vertes existantes. Dans le cadre de ces sorties, les vélos sont apportés par les enfants, mais certains d'entre eux ne possèdent pas de vélo ou disposent d'un vélo trop abîmé. Les établissements scolaires du territoire disposent de quelques vélos pour les sorties, mais cela n'est pas suffisant. La première action portée par les EPCI et les communes pourrait donc consister à mettre à disposition une flotte de vélos pour les sorties scolaires. La question de l'entretien de ces vélos sera aussi à prendre en compte. Celui-ci pourrait faire l'objet d'un partenariat entre l'Education Nationale et Mob'Emploi, afin que cette structure assure l'entretien de cette flotte de vélos.

De plus, dans certaines écoles, les enfants bénéficient d'une formation complète à la pratique du vélo, allant de la maternelle à la fin du primaire. Cette formation est composée de trois volets : équilibre (premières utilisations du vélo), maniabilité (circuits en cours de récréation) et sorties vélo (sur voirie, en conditions réelles). Cela permet aux enfants de CM2 d'obtenir leur attestation de première éducation à la route (APER), avant d'obtenir l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) en collège.

Toutefois, les échanges réalisés au cours de la phase de diagnostic ont montré qu'une partie des enfants et des jeunes du territoire ne savent pas faire du vélo, notamment en conditions de circulation réelles. Ils ont fait émerger un besoin de sensibilisation et de sécurisation de l'usage du vélo envers ce public. En effet, pour ces personnes, l'objectif serait de donner le goût du vélo suffisamment tôt pour que cette pratique devienne ensuite une habitude de mobilité pérenne, plutôt que de passer au deux-roues motorisé puis à la voiture, notamment pour les déplacements courts.

Pour cela, et avec le concours de l'Education Nationale, du ministère de la Jeunesse et des Sports, des partenaires publics, des établissements scolaires et des acteurs associatifs, pouvant être force de proposition, le SMITU et les EPCI pourront impulser des actions de sensibilisation et de promotion de l'écomobilité scolaire.

En premier lieu, les EPCI pourront soutenir le déploiement du programme « Savoir Rouler à Vélo » sur le territoire. Ce programme vise à former les élèves de toutes les écoles à la pratique du vélo, afin qu'ils aient la capacité de rouler en conditions réelles lorsqu'ils rentrent au collège. Le rôle des EPCI pourra être d'en informer les communes et, éventuellement, d'organiser des interventions d'associations agréées à la formation vélo dans les écoles du territoire. Dans un premier temps, il est proposé de lancer ce programme dans quelques établissements « pilotes » du territoire (par exemple un établissement dans chaque EPCI), pour ensuite généraliser ce programme sur tout le territoire, en fonction des enseignements de l'expérimentation. A terme, l'objectif est que toutes les écoles du territoire mettent en place une formation sur le vélo à l'horizon 2030.

Cela impliquera l'identification d'un ou plusieurs acteurs qui pourront former les élèves dans les écoles. Une solution serait de faire appel aux associations existantes (Mob'Emploi ou Prenons le guidon) qui pourraient former les élèves du territoire, moyennant une subvention financière.

Cette promotion pourrait aussi prendre la forme d'animations autour du vélo ou d'un défi vélo. En effet, ce type de campagne événementielle, supposant la participation directe des élèves et des établissements, est de nature à susciter ensuite une dynamique positive.

De plus, les établissements pourront favoriser l'écomobilité scolaire en créant des emplacements de stationnement cyclable dans leurs enceintes.

Les établissements secondaires rayonnent sur les communes autour. Avec la mise en place du schéma cyclable, une grande partie des déplacements vers ces établissements pourront être réalisés à vélo, pour des distances courtes. Dans ce cadre, il serait intéressant de tester la mise en place de lignes de vélo-bus



vers les établissements scolaires (par exemple une ligne depuis chaque Neufchef vers le collège de Saint-Nicolas).

Les établissements qui souhaitent aller plus loin dans cette démarche pourront réaliser un plan de mobilité des établissements scolaires, consistant à analyser les déplacements réalisés par les élèves et à proposer des mesures permettant de développer les modes alternatifs à la voiture, tels que le vélo, la marche ou le covoiturage, avec l'accompagnement des collectivités locales.

L'écomobilité scolaire a également été prise en compte dans le cadre de la définition du réseau cyclable, à travers le choix des itinéraires, pensés de manière à desservir les établissements scolaires, et à travers une volonté d'apaisement de la voirie aux abords de ces établissements.

Informer et sensibiliser le grand public

Communiquer sur les actions menées en faveur des modes actifs et leurs avantages

Pour être à l'origine du développement d'une « culture vélo » sur son territoire, le SMiTu et les EPCI pourront mettre en place une communication régulière sur les actions qu'ils réalisent et sur les avantages du vélo, avec les objectifs suivants :

- Faire prendre conscience que la mobilité à vélo est un choix soutenu par les collectivités,
- Faire prendre conscience des avantages, pour la santé, l'environnement, les économies,
- Faire connaître les services et aménagements existants.

Ces campagnes peuvent être mises en place facilement, rapidement et sans forcément d'importants moyens financiers, via les journaux communautaires, les supports numériques (sites internet communautaires, Facebook, etc.), ou encore via des supports physiques d'affichage. Un discours pourra être développé autour de la mobilité active, accompagnant toutes les actions menées dans ce domaine, avec un message clair, tel que « Thionville à vélo », comme cela a été fait dans plusieurs villes et agglomérations en France.

Des événements ou animations sur la mobilité cyclable pourront également être mis en place sur le territoire. A ce titre, il est proposé d'organiser une Fête du Vélo de manière annuelle (par exemple dans le cadre de l'évènement Rive en Fête). Il s'agira d'une bonne occasion pour communiquer sur les bienfaits du vélo et sur la mise en œuvre du schéma cyclable, ainsi que pour offrir des services cyclables à la population (bourse vélos, marquage de vélos, teste d'un VAE, etc...).

De plus, la livraison de certains aménagements, la création d'un service de location de vélo ou le lancement du schéma cyclable sont autant de bonnes occasions de communiquer sur le développement du vélo en tant que moyen de transport du quotidien. L'ensemble de ces actions donnent par ailleurs une excellente visibilité à ce mode de déplacement ainsi qu'à l'engagement et au soutien des collectivités dans son développement.



Editer une carte des itinéraires cyclables

Les aménagements cyclables sont souvent méconnus, y compris par les habitants, et les distances à vélo sont souvent surestimées par rapport au même trajet en voiture. Pour répondre à cet enjeu, le SMiTu et les EPCI pourront créer et distribuer une carte des aménagements cyclables à l'échelle du territoire (SMiTu + CCCE) indiquant les itinéraires cyclables et les temps de parcours associés aux différents itinéraires. Au préalable, chaque liaison cyclable devra être identifiée par un nom lié à l'identité du territoire ou par une lettre, ainsi que par une couleur spécifique, qui seront repris dans la carte en question (tel que l'a réalisé la CAPFT).

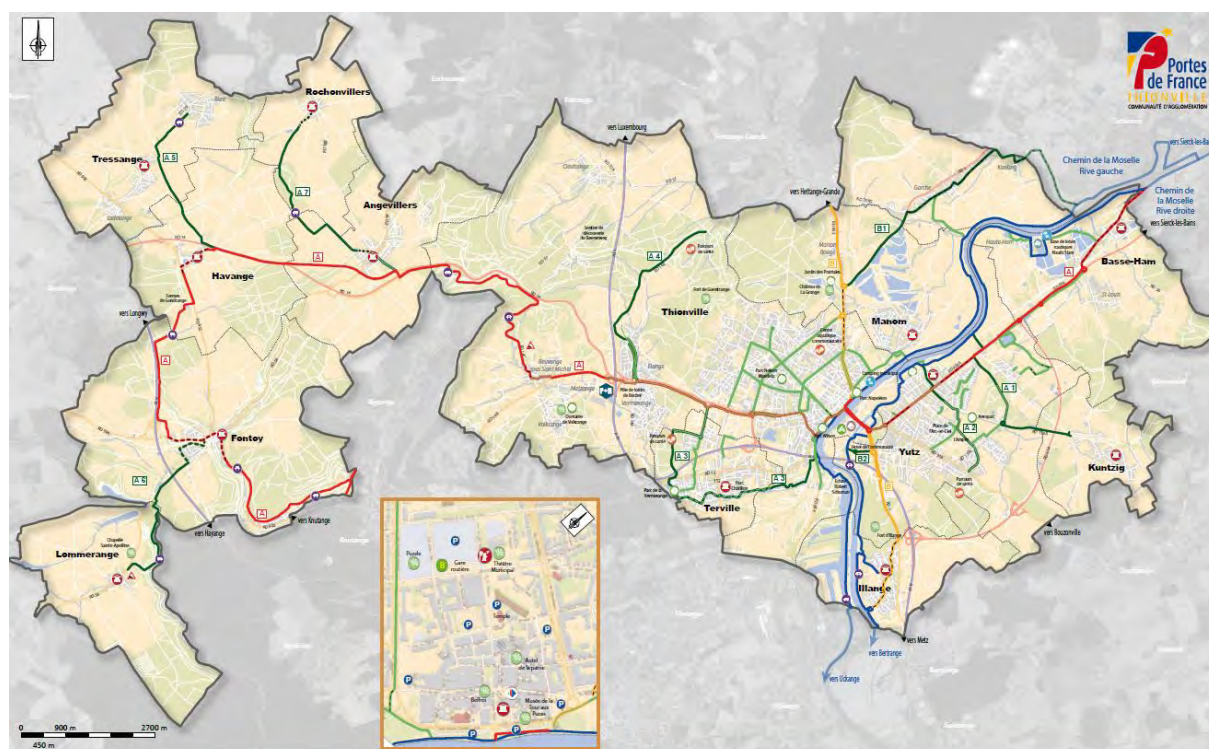
L'objectif est de renseigner sur les aménagements existants, de rassurer un cycliste avant son trajet, de conseiller sur les meilleurs itinéraires à emprunter. Le support peut également permettre d'informer sur le code de la route et ses dispositions s'adressant aux vélos, les avantages de la mobilité cyclable, etc.

Cette carte sera ensuite distribuée aux usagers dans les Offices de tourisme et dans les structures publiques (Mairies, équipements, gares...). Elle sera mise à jour au fur et à mesure de la création d'itinéraires cyclables.

Afin de compléter cette carte à grande échelle, les EPCI pourront aussi réaliser la même carte à l'échelle de leur territoire, dans le modèle de la carte déjà réalisée dans la CAPFT. Ces cartes offriront le même niveau d'information que celle de l'ensemble du territoire, à une échelle plus fine. Afin de faciliter la compréhension des cartes et de leurs liens entre elles, toutes devront respecter la même charte graphique, et devront idéalement être dessinées par le même prestataire (cartes à grande échelle comme celles à échelle fine).



Figure 66 : Carte des itinéraires cyclables dans la CAPFT



Sources : BD topo IGN © - France Raster © - CAPFT - SJS



99_DE-057-255701880-20211124-DEL_2021_I_



Développer et uniformiser le jalonnement vélo à l'échelle du territoire

Afin de rendre les itinéraires cyclables du territoire le plus lisibles et le plus visible possible, et ainsi favoriser leur utilisation par les usagers, un jalonnement complet et standardisé à l'échelle du territoire apparaît comme une solution indispensable.

Des panneaux présentant le plan général du réseau cyclable pourront être installés aux principaux nœuds du réseau cyclable. Afin de faciliter la lecture du plan, un nom et un code couleur permettant d'identifier rapidement chaque liaison pourront être généralisés sur ces panneaux. Ils pourront aussi être repris par des panonceaux disposés régulièrement le long de chaque itinéraire et en particulier à chaque intersection rencontrée par ces itinéraires.

Dans la même volonté d'inciter à la pratique du vélo en communiquant autour des temps de trajet évoqués au point précédent, les panonceaux de jalonnement pourront également indiquer les temps nécessaires à vélo pour relier les principaux points d'intérêt du territoire via les différents itinéraires du réseau cyclable.

La CAPFT disposant du jalonnement cyclable le plus développé du territoire, les nouveaux panneaux installés pourraient suivre la même charte graphique utilisée.

Figure 68 : Jalonnement cyclable dans la CAPFT



Figure 69 : Jalonement cyclable à Caen (exemple)

