



# PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Objectif 2030



  
Metz  
Métropole

mai 2019

INSPIRE ME  
LA MÉTROPOLE  
TZ



# PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS, HORIZON 2030

## Propos préalables



**Marie Anne ISLER BEGUIN**

**Vice-Présidente de Metz Métropole**

**en charge des Mobilités**

Agir aujourd'hui et concevoir pour demain les actions créant les conditions d'une mobilité durable et ambitieuse au bénéfice de chacune et chacun, et de notre territoire, voilà ce qu'est le Plan de déplacements urbains (PDU), horizon 2030, de Metz Métropole.

La mobilité se situe au croisement des enjeux locaux et globaux :

- de développement des territoires et d'amélioration du cadre de vie, tout en préservant l'environnement et les écosystèmes ;
- de maîtrises énergétique et budgétaire, sans obérer l'investissement et l'entretien d'infrastructures de qualité pour les déplacements du quotidien ;
- d'évolution numérique et technologique au profit d'une connaissance et d'une gestion améliorées des déplacements ;
- et de promotion du lien social au sein des espaces publics, tout en garantissant la sécurité et l'accessibilité pour toute la chaîne de déplacement.

Dans ce contexte, le PDU définit et régit les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, d'aménagement d'espaces publics, de circulation et de stationnement au sein du territoire de Metz Métropole.

Document stratégique de planification et de fédération, pour les dix années

à venir, des actions engagées par la métropole et ses partenaires, notre PDU fixe ainsi les objectifs suivants :

### Moins de 50 % de déplacements réalisés en voiture

En 2017, 55 % des déplacements des habitants de Metz Métropole étaient réalisés en voiture. La stratégie, qui vise à favoriser le report modal sur les transports en commun (y compris le TER), et à contraindre l'automobile dans son accès au cœur métropolitain doit permettre de réduire, pour la voiture, une part modale de 48 % à l'horizon 2030. Cet objectif revient à baisser le nombre de déplacements réalisés en voiture d'environ 13 %.

### Accroître d'un tiers l'usage des Transports en commun

En 2017, la part modale des transports en commun (Le Met', Fluo, etc.) était de 9 %, une proportion que Metz Métropole veut accroître en termes de qualité de la desserte et de nombre des usagers et points d'intérêt desservis pour atteindre 12 % en 2030.

Un nouveau réseau plus attractif (fréquence, amplitude, cohérence du réseau avec les zones d'intensité urbaine), une troisième ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) et la multiplication des P+R et parcs de rabattement ont pour objet de permettre au réseau Le Met' de porter l'essentiel de cette croissance. En parallèle, à l'horizon 2030, la métropole vise atteindre les 130 voyages par an et par habitant, contre 101 en 2018.

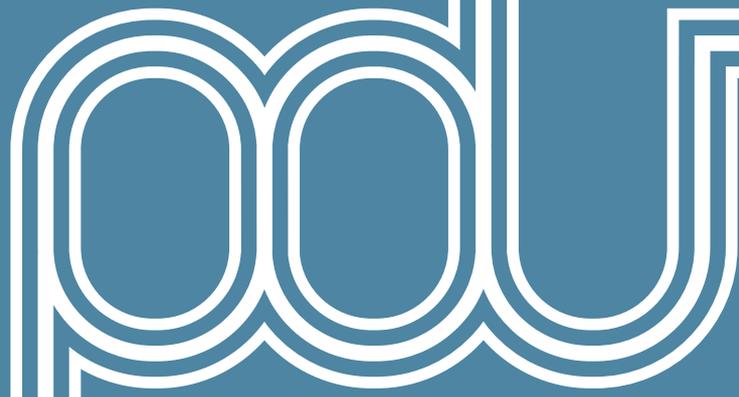
### Multiplier par trois l'usage du vélo

L'usage du vélo est faible aujourd'hui dans le périmètre de Metz Métropole, de l'ordre de 1 % des parts modales, alors même que 63 % des déplacements des habitants de Metz Métropole font moins de trois kilomètres. En effet, la distance d'un déplacement de un à 3 kilomètres est la distance reine pour déployer le vélo comme mode de déplacement tous usages (professionnels, scolaires, de loisirs, etc.). Metz Métropole entend accroître la part modale des vélos pour atteindre, voire dépasser, les 3 % de part modale en 2030.

### Conforter la marche, mode naturel

Metz Métropole bénéficie aujourd'hui d'une très bonne part modale avec 34 % des déplacements «porte à porte» effectués via la marche. Tout déplacement d'ailleurs, s'il n'est effectué en totalité à pied, commence et se termine par ce déplacement si naturel qu'est la marche à pied. Les enjeux d'amélioration de la qualité de vie, de santé publique et de promotion du vivre ensemble au sein des espaces publics contribuent à prioriser les actions favorisant ce mode de déplacement. Metz Métropole entend ainsi conforter la marche, alternative première aux déplacements mécanisés de courte distance, notamment de moins d'un kilomètre.

Vous serez associés aujourd'hui et demain à la mise en œuvre de ce PDU ambitieux et stratégique pour notre métropole !



# Sommaire

## La démarche de révision

1

page 06

## Diagnostic : la mobilité en question

2

page 20

## Les enjeux métropolitains

3

page 56

## Quatre axes stratégiques

4

page 62

## Des objectifs d'équilibre entre les modes

5

page 70

## 40 actions

6

page 74

## Programmation, financement & mise en œuvre

8

page 128

## Cartes de Synthèse

7

page 118

## Annexe : schéma directeur d'accessibilité

9

page 136

# LA DÉMARCHE DE RÉVISION





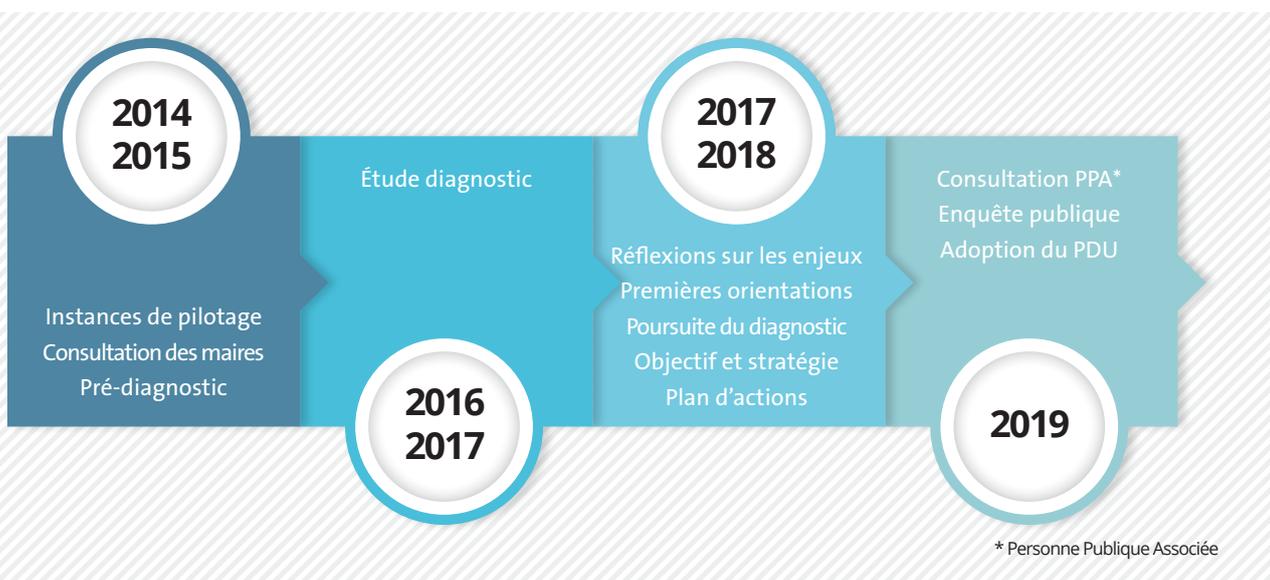
## Une intercommunalité qui a évolué dans son périmètre et ses compétences

La démarche de révision du Plan de déplacements urbains (PDU) a notamment été marquée par deux éléments impactant la définition de la politique de mobilité du territoire :

- le passage en métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2018, qui confère à la collectivité des compétences renforcées ou nouvelles au niveau de :
  - l'organisation de la mobilité ;
  - la création, l'aménagement et l'entretien de voirie, la signalisation, les abris de voyageurs, les parcs et aires de stationnement ;
  - la création, l'aménagement et l'entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain, et leurs ouvrages accessoires ;
  - la création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables ;
  - la participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares.
- l'élargissement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (anciennement Périmètre des transports urbains / PTU) depuis 2006 (35 communes adhérentes en 2006, 40 en 2013, 44 en 2014 ).

## Une démarche prenant appui sur la commission mobilité

La démarche de révision du PDU s'est largement appuyée sur la Commission mobilité de Metz Métropole, qui s'est positionnée en tant que Comité de pilotage tout au long de la démarche, en fixant les orientations et objectifs, mais surtout en constituant une instance de débat autour des nombreuses études et réflexions qui lui ont été proposées.



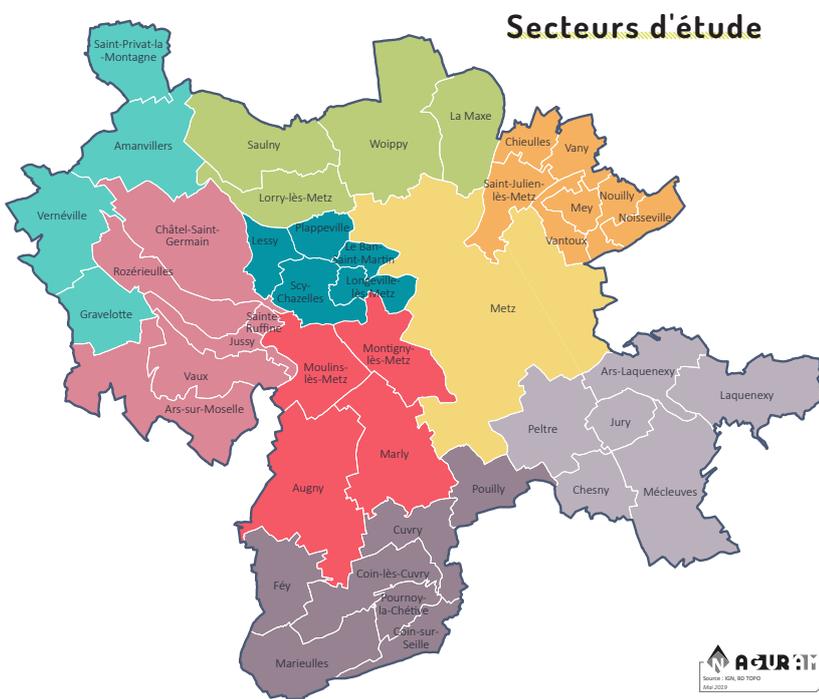
# Des ateliers de secteur pour consulter l'ensemble des maires

Un découpage du territoire en 9 secteurs homogènes a permis d'impliquer l'ensemble des élus de la métropole dans la démarche de révision. Les élus ont ainsi pu s'exprimer lors de 2 phases-clés de la démarche d'élaboration du PDU :

- la phase de pré-diagnostic, avec pour objectif de compléter et territorialiser la connaissance des problématiques de déplacements de chaque territoire, mais surtout d'organiser un débat autour des enjeux de mobilité à prendre en compte dans la réflexion ;
- la phase de partage des enjeux et de la stratégie, et de débat autour des actions.

Les élus ont également pris part à la construction du Schéma directeur cyclable :

- au début de la phase de diagnostic, afin de faciliter le recensement des itinéraires existants, et l'identification des secteurs à enjeux ;
- en fin de diagnostic, au moment de la construction du schéma d'intentions, afin de conforter et de compléter les axes de travail identifiés.



## Une implication des techniciens tout au long de la démarche

De la phase de pré-diagnostic (constitution d'ateliers thématiques techniques) à la participation aux études qui ont alimenté la réflexion (Schéma directeur cyclable, Schéma de hiérarchisation du réseau viaire, Schéma des parkings de rabattement sur le réseau de Transports collectifs, etc.), Metz Métropole a souhaité intégrer un large éventail de partenaires institutionnels (communes, État, Conseil Régional, Conseil Départemental, etc.) ainsi que des associations en rapport avec l'offre de transports (Metz à vélo, etc.).

**PREMIER ÉTAT DES LIEUX**  
Juillet 2015

**"Paroles d'élus"**

Metz Métropole revise son plan de déplacements urbains. Afin d'initier la démarche et de cerner les grandes problématiques à approfondir lors du travail de diagnostic en 2016, un premier état des lieux a été réalisé en 2014-2015. Complétant l'expertise technique menée par ailleurs, la série "Paroles d'élus" synthétise le point de vue des élus consultés en neuf groupes de travail territoriaux.

**Val-Saint-Pierre**

**LA DÉMARCHE**  
Sous l'impulsion de Marie-Anne Iliet-Béguin, Présidente de la commission mobilité et déplacements, les élus du secteur du Val-Saint-Pierre se sont réunis le 20 mai 2015 à Peltre pour réfléchir sur leur territoire et sa mobilité : forces et faiblesses, atouts et dysfonctionnements...  
L'atelier, animé par AGURAM et Metz Métropole, a mis en lumière des points de satisfaction (desserte Le Metz et TER, RD955...), des préoccupations (fonctionnement RN431), des besoins partagés (développement des liaisons directes, renforcement de la gare de Peltre) ou spécifiques (stationnement des Jardins Frères de Laquenexy, stationnement des points bords) sur la commune de Jury...  
et d'équipements d'agglomération (CRH de Metz, CHS de Jury... Plus discrète, l'INM s'étend à Chesny. Ces pôles d'attraction produisent d'importants flux entrants qui s'ajoutent aux flux de transit et sont source de difficultés d'autant que le fonctionnement de la RN431 pose question... Le territoire se démarque par un réseau cyclable dense, notamment par l'ancienne communauté de communes du Val-Saint-Pierre.

**LE TERRITOIRE**  
Le secteur se compose de communes périurbaines aux profils démographiques variés : de 548 habitants à Chesny à 1 809 habitants à Peltre (2011), avec une croissance 2006-2013 de 7% en moyenne - stable à Méclevues (0%), négative à Jury (-5%), et dynamique ailleurs (Jury +41% pour Chesny). Stimulé par l'essor pavillonnaire, le secteur connaît malgré tout un vieillissement de sa population, ce qui interroge sur les futures conditions de mobilité.  
Le territoire se développe autour de centralités locales (centre de Peltre, supermarché et centre sportif de Jury)

**AGURAM** Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle | Immeuble Eutech | 3 rue Marcel 57070 METZ  
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org | www.aguram.org

**PREMIER ÉTAT DES LIEUX**  
Décembre 2015

**"Paroles d'experts"**

Metz Métropole revise son Plan de déplacements urbains. Afin d'initier la démarche et de cerner les grandes problématiques à approfondir lors du travail de diagnostic (2015-2016), un premier état des lieux a été établi en 2013-2014. En complément de la vision territorialisée des élus, la série "Paroles d'experts" fait le point, sujet par sujet, sur la situation de l'agglomération vue par les techniciens des collectivités et les acteurs concernés.

**Modes actifs et partage de l'espace public**

**LA DÉMARCHE**  
A priori simple, la marche est inhérente à l'habitat et le vélo accessible dès l'enfance. Si la question des modes actifs (marche) doit évaluer en fait complexité et concurrencer de nombreuses actions. Afin de faire fructifier des lieux, Metz Métropole et l'AGURAM ont ainsi été amenés à réunir, au cours de quatre ateliers, un large panel de techniciens issus des collectivités (elles de Metz, Montigny-lès-Metz, Woippy et le Ban-St-Marlin, Conseil Départemental de la Moselle et Région Lorraine), de l'ICGSM, des services de l'État (DREAL et DDT57), des opérateurs de transport (SNCF et TAMM), de la société civile (association d'usagers Metz à Vélo) et de la Mission Handicap de la Ville de Metz.

**UN CADRE FAVORABLE...**  
En dehors de la ligne de cote, le territoire de Metz Métropole se situe essentiellement sur le fond de vallée de la Moselle et sur le plateau de la Moselle. Les reliefs sont favorables à la pratique des modes actifs (pédiculaire, marche verte et vélo) : 1. Depuis quelques années, des actions de reconquête de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes ont été engagées. Citons la voirie V30, le développement des zones 30 et de rencontre, les places publiques rendues aux piétons ou plus largement de la régénération de façade de façade menée dans le cadre du projet Marée.

**...MAIS DE NOMBREUSES FAIBLESSES PERSISTENT**  
Le relief des côtes de Moselle est contraignant à l'usage des modes actifs, notamment pour les personnes âgées, handicapées ou non, rendant à + recueillir + Moselle, A31, voies ferrées... Par ailleurs, la continuité des aménagements piétons ou cyclistes est lacunaire, et la qualité des cheminements très inégale. De nombreux secteurs - dont le développement est pourtant récent - restent peu praticables en mode doux, à l'instar d'Inchamps, d'Inchamps...

**AGURAM** Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle | Immeuble Eutech | 3 rue Marcel 57070 METZ  
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org | www.aguram.org

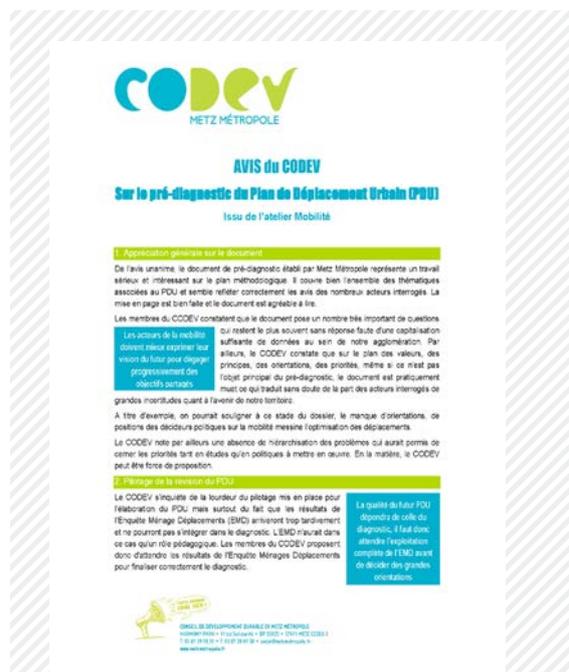
## L'atelier mobilité du Codev de Metz Métropole

Véritable instance de démocratie participative rassemblant des acteurs venant d'horizons divers (monde associatif, économique, universitaire, etc.), Metz Métropole a impliqué l'atelier mobilité du Codev tout au long de la démarche : mise au débat des différentes réflexions ayant alimenté la révision, échanges sur les enjeux et les orientations à donner à la démarche, etc. Les apports du Codev ont été riches d'enseignements.

Mais, au-delà du rôle consultatif, Metz Métropole a souhaité que le Codev prenne une part active à la démarche en lui confiant 2 missions de « défrichage » :

- interroger les acteurs du monde économique sur la question de la mobilité des personnes et des flux de marchandises ;
- rencontrer les structures travaillant au contact de personnes en situation de précarité sociale (difficultés financières, capacités physiques et handicaps, compétences, etc.), afin de cerner les difficultés de mobilité au quotidien de celles-ci.

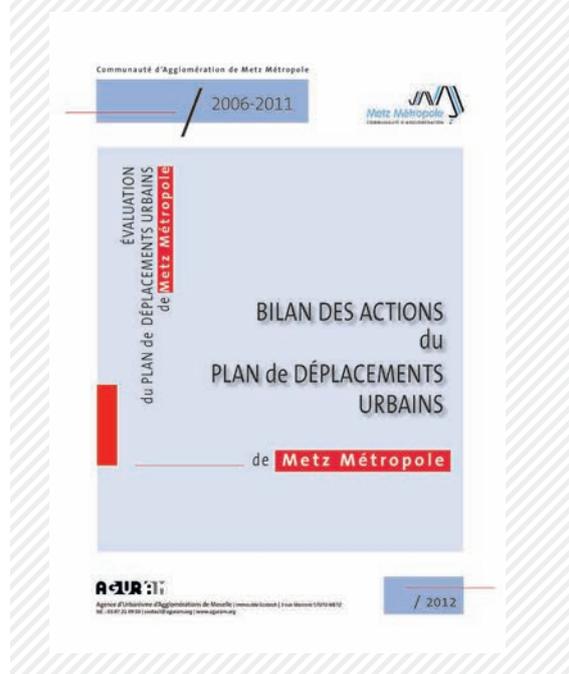
Ces deux missions ont donné lieu à des contributions versées à la réflexion du PDU.



## Un bilan des actions du PDU de 2006 réalisé en 2011

Conformément aux obligations légales, un bilan du PDU de 2006 couvrant la période 2006/2011, a été réalisé. Alimentée par un recueil d'informations auprès des différents acteurs de la mobilité (agglomération, communes, Tamm, région, département, etc.), cette démarche a permis d'établir un état d'avancement des actions inscrites au PDU, mais surtout d'actualiser les politiques de mobilité engagées par ces différents acteurs sur le territoire de la métropole.

Le bilan a ainsi constitué une bonne base de travail permettant d'alimenter la révision du Plan de déplacements urbains.



## Une Enquête déplacements grand territoire à l'échelle du SCoTAM

Révision du SCoTAM, révision du PDU... Les élus et techniciens souhaitaient disposer d'éléments de connaissance fine du fonctionnement du territoire, afin d'alimenter les politiques de déplacement et d'aménagement en cours de définition à l'échelle du bassin de vie.

Sous maîtrise d'ouvrage conjointe Metz Métropole/SCoTAM, une Enquête déplacements grand territoire (EDGT) a été lancée de novembre 2016 à mars 2017 sur le territoire du SCoTAM, avec un cofinancement partenarial (Metz Métropole, intercommunalités du SCoTAM, État et Région Grand Est).

Véritable photographie des pratiques de mobilité des habitants du territoire, l'enquête permet d'obtenir des renseignements précis sur :

- les déplacements : nombre de déplacements réalisés par mode, origine/destination, motifs, durée du déplacement, lieux de stationnement, etc. ;
- les ménages : logement, mobilité résidentielle, équipement des ménages (nombre de véhicules, de deux-roues motorisés et de vélos), pratiques d'achat (exemple : types de commerces où les ménages font principalement leurs achats), etc. ;
- les personnes : occupation, âge, possession du permis, etc. ;
- les opinions vis-à-vis des transports (uniquement pour les habitants de Metz Métropole) : qualification des modes (automobile, TC, vélo), etc.

Les résultats obtenus ont permis d'alimenter les différentes réflexions et études engagées dans le cadre de la révision du PDU.



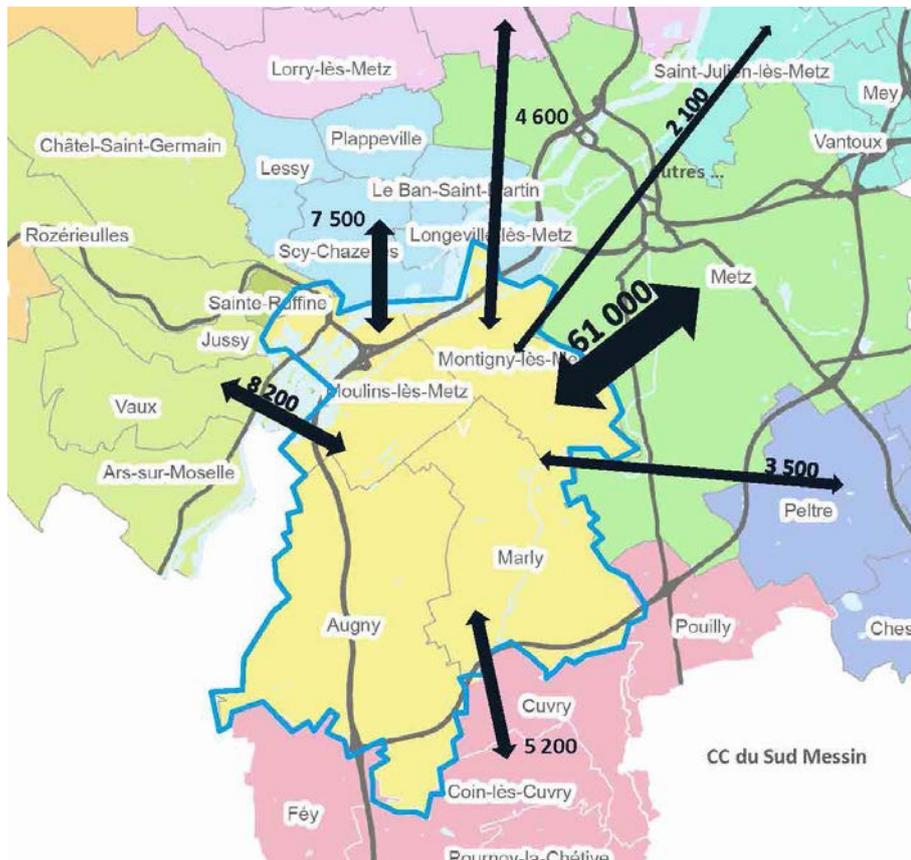
**44**

**zones d'enquête**  
respectant les EPCI  
et les spécificités de  
fonctionnement du territoire



**3 600**

**ménages enquêtés**  
soit 7 200 personnes,  
représentant 2 % de la  
population



## De nombreuses études pour alimenter la réflexion

De nombreuses **études et réflexions**, réalisées par l'AGURAM en sa qualité de maître d'œuvre ou bien confiées à des bureaux d'études extérieurs, ont enrichi la construction du présent PDU.

Parmi ces études, citons :

- Schéma directeur cyclable – bureau d'études Indigo ;
- Schéma de hiérarchisation du réseau viaire – bureau d'études ERA ;
- Évaluation environnementale – bureau d'études Écovia ;
- Principaux enseignements du pré-diagnostic – AGURAM ;
- Schéma des aires de covoiturage – AGURAM ;
- Demande et offre de mobilité de rocade – AGURAM ;
- Opportunité sur la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS dans le sud métropole – AGURAM ;
- Offre Le Met' et grands rythmes de la ville – AGURAM ;
- Haltes ferroviaires sur le territoire de Metz Métropole – AGURAM ;
- Opportunité de la création de parkings de rabattement sur le réseau de Transports collectifs urbains – AGURAM ;
- Zooms territoriaux sur les trois principaux secteurs stratégiques du territoire : cœur métropolitain/façade est/Actisud-Frescaty – AGURAM ;
- Réflexions sur le stationnement – AGURAM ;
- Pratique de la marche à pied à Metz Métropole – AGURAM ;
- Présentation des résultats de l'Enquête déplacements grand territoire – AGURAM ;
- Cohérence urbanisme/transports – AGURAM ;
- etc.

## Un site Internet dédié pour rendre compte de l'avancement de la démarche

Un site Internet dédié au PDU a été créé afin de mettre à disposition de tous l'ensemble des documents et présentations-produits dans le cadre de cette démarche.

[www.aguram.org/pdu-metz-metropole](http://www.aguram.org/pdu-metz-metropole)



### Un site dédié aux acteurs de la mobilité à Metz Métropole !

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Metz Métropole est en cours de révision. Le PDU doit témoigner des ambitions de notre territoire pour penser différemment son organisation spatiale et ses pratiques de mobilité. Le territoire de demain qu'il dessine et promeut sera plus économe quant à l'utilisation de ses espaces, accordera une plus grande place aux notions de mixité et de densité urbaines et autorisera la mise en œuvre d'un bouquet de mobilités adapté aux usages de chacun.

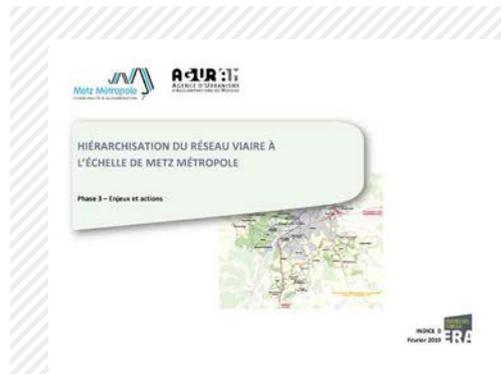
Ce document qui mêle, dans un même mouvement, aspects pratiques et réflexions théoriques, fixe des principes et des objectifs qui ne visent pas à chasser l'automobile de nos villes mais plus simplement à en rendre l'usage moins indispensable. Nous y parviendrons en nous attachant dans le temps long que suscite une action publique cohérente et pérenne, en mobilisant des moyens dédiés à l'amélioration de l'offre de transports publics urbains et en faisant preuve de pédagogie auprès de nos concitoyens beaucoup plus sensibles et ouverts à ces problématiques qu'on ne le croit.

Appréhender le PDU, c'est aussi s'interroger sur le modèle de société que nous souhaitons promouvoir à l'échelle de notre territoire, une société certes faite de mobilités et de déplacements mais qui devra aussi veiller à conserver les valeurs d'équité, de respect et de solidarité à partir desquelles elle s'est constituée.

Le Plan de déplacements urbains de Metz Métropole vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Rechercher...

### Événements



# CONTEXTE LÉGISLATIF DU PDU

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la Loi 96-1 236 du 30 décembre 1996 sur L'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), « le Plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » (article L1214-1 du Code des transports).

Le législateur a renforcé la portée des PDU en précisant que :

- « le Plan de déplacements urbains comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2<sup>e</sup> de l'article L1214-2 » ;
- « le Plan de déplacements urbains mentionné à l'article L1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

D'autre part, et en application de la directive européenne 2001/42/CE Évaluation environnementale de certains plans et programmes (EIPPE), transposée en droit français par ordonnance du 3 juin 2004, le PDU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Celle-ci vise à identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement, et le cas échéant de mettre en œuvre des mesures correctives pour limiter les incidences négatives.

## DES LOIS RÉCENTES ONT ÉGALEMENT IMPACTÉ LE CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE DES PDU :

### Loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) de 2010 :

- obligation d'évaluation des émissions de GES ;
- obligations quant à la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

### Loi Maptam de 2014 (Modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles) :

- transformation des Aotu (Autorités organisatrices des transports urbains) en AOM (Autorités organisatrices de mobilité) avec un champ d'actions élargit (usages partagés de l'automobile, modes actifs, logistique urbaine, etc.) ;
- région : chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- dépénalisation du stationnement.

## Loi NOTRe de 2015 (Nouvelle organisation territoriale de la République) :

- remplacement des autorités organisatrices de transports urbains (Aotu) par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), le périmètre de transports urbains (PTU) par le ressort territorial de l'AOM ;
- transfert de la compétence des transports non-urbains réguliers ou à la demande à la région ;
- création du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) ;
- obligation de compatibilité du PDU avec les règles du Sradet.

## Loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte de 2015 :

- obligation de renouveler le parc de bus avec des véhicules à faible émission de CO<sub>2</sub> (20 % à l'horizon 2020, 100 % à l'horizon 2025) ;
- objectifs de réduction des GES et des consommations énergétiques, et de hausse de consommation des énergies renouvelables ;
- obligation pour les AOM de réaliser un schéma de développement des aires de covoiturage ;
- obligation d'élaboration de Plans de déplacements d'entreprise pour les entreprises localisées dans un territoire comportant un PDU, de plus de 100 salariés sur un même site, et nécessité d'incitation au covoiturage pour les entreprises de plus de 250 salariés ;
- incitation à créer des Zones à circulation restreinte (ZCR).

## Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques de 2015 :

- libéralisation du transport public routier de personnes ;
- précision du fonctionnement des gares routières de voyageurs et des points d'arrêts.



## En application du Code des transports (Article L1214-2), le Plan de déplacements urbains vise à assurer :

- 1° l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
- 3° l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport, et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° la diminution du trafic automobile ;
- 5° le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label autopartage tel que défini par voie réglementaire ;
- 8° l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières, et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9° l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques, en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10° l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

### DE NOUVELLES MESURES ISSUES DU PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

#### Les 4 chantiers de la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités) :

- **apporter des solutions** de mobilités à tous et dans tous les territoires ;
- **accélérer la croissance** des nouvelles solutions de mobilités ;
- **réussir la transition écologique** des mobilités ;
- **construire une programmation des infrastructures** au service des transports du quotidien.

Source : Ministère de la transition écologique et solidaire,  
octobre 2018

# COMPATIBILITÉ AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

## LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION MESSINE

Selon l'article L142-1 du Code de l'urbanisme, les Plans de déplacements urbains doivent être compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs du Schéma de cohérence territoriale. Document actuellement en cours de révision, c'est le Scot approuvé en novembre 2014 qui doit être pris en compte dans la cadre de la révision du PDU de Metz Métropole. Opposable au PDU, le Document d'orientation et d'objectifs du SCoTAM précise les modalités de traduction des objectifs définis dans le PADD, et notamment leur transposition dans le PDU.

### Parmi les objectifs du Scot pris en compte dans le présent PDU, citons :

#### Cible 1.8

Amélioration du niveau de desserte des différentes polarités par les transports en commun, avec pour objectif de renforcer leur rôle et leur lisibilité au sein de l'armature, d'optimiser les équipements existants et d'offrir de nouvelles opportunités de mutualisation des services. Cette disposition vise également à affirmer les principes d'équité au sein du SCoT et à lutter contre certaines formes d'exclusion sociale.

#### Cible 2.9

Objectifs généraux relatifs aux activités commerciales et artisanales intégrant le renforcement de l'accès multimodal des commerces, en facilitant leur desserte par les transports en commun pour le grand commerce et leur desserte par les modes doux pour les commerces à vocation locale.

#### Cible 2.11

Répartition de la production de logements entre les différentes intercommunalités, intégrant le principe d'une répartition de la production de logements, tenant compte de la qualité de desserte des communes par les transports en commun, et devant être en cohérence avec les investissements programmés en la matière dans les années à venir.

#### Cible 4.2

Optimisation du fonctionnement urbain des villes, des villages et des quartiers, et notamment des déplacements et des flux, ce qui nécessite de faire évoluer les pratiques en matière de circulation et de stationnement (prendre en compte des besoins liés aux modes doux de déplacements, faciliter l'accès multimodal des espaces dédiés aux activités économiques, sécuriser les déplacements en particulier pour les modes doux, mutualiser le stationnement, etc.)

#### Cible 4.3

Objectifs relatifs au renouvellement et à l'extension des espaces dédiés au commerce : améliorer l'accessibilité pour les personnes et les marchandises, faciliter la desserte par les TC des espaces de grand commerce, développer les cheminements piétons/pistes-cyclables/locaux ou espaces de stationnement vélos, calibrer le dimensionnement des voiries en fonction des besoins actuels et futurs, etc.

#### Cible 4.4

#### Orientations relatives aux principales portes d'agglomération

- Porte est du SCoT (Borny, Technopôle, Sébastopol, Lauvallières, Actipôle, Grange-aux-Bois, Mercy) : maillage de liaisons interquartiers, liaisons en transports en commun entre les différentes polarités, etc.  
- Porte sud du SCoT (Zone d'activités Actisud et ancienne base aérienne 128) : requalification du secteur en lien avec un projet de transports en commun structurant et performant, maillage viaire et création d'un réseau de déplacements doux, connecté sur l'extérieur.

#### Cible 4.5

Orientations particulières aux grands sites en reconversion dont l'ancienne base aérienne 128 de Frescaty : création des liaisons nécessaires au maillage de l'agglomération, desserte en transport en commun adaptée et développement de cheminements modes doux connectés au reste de l'agglomération.

#### Cible 5.1

Renforcement de l'urbanisation autour des infrastructures de TC les plus performantes : intensification urbaine dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre des lignes Mettis et de 300 mètres de part et d'autre des lignes structurantes du réseau de transports urbains de l'agglomération messine, développement de l'intermodalité.

#### Cible 7.11

Préservation de l'air et de l'atmosphère : reconsidération de l'offre en stationnement pour les non-résidents dans le cœur d'agglomération, amélioration de l'attractivité et de la couverture du territoire par les transports en commun, encouragement à la pratique du covoiturage, amélioration des conditions de déplacements en modes doux, élaboration de Plans de mobilité et de Plans de déplacements scolaires, renforcement du report modal de la route vers le fret ferroviaire et les voies navigables.

Les Plans de déplacements urbains :

- 1 | identifient les secteurs du cœur d'agglomération dans lesquels seront conduites des mesures de restriction du stationnement des véhicules automobiles non-résidents ;
- 2 | favorisent la mise en place de plans de déplacements d'entreprises et de plans de déplacements scolaires.

### Cible 8.3

#### Promotion de l'originalité et de la qualité des paysages

Les Plans de déplacements urbains déterminent les mesures permettant d'assurer l'insertion paysagère des nouveaux projets d'infrastructures de transport, en tenant compte des enjeux et des sensibilités propres à chaque secteur.

### Cible 9.2.

**Développement d'une nouvelle offre urbaine :** déploiement de lignes complémentaires en site propre ou en axes aménagés, développement des TC sur les secteurs majeurs de renouvellement urbain, comme le site de l'ancienne base aérienne de Frescaty.

### Cible 9.4.

**L'intermodalité au niveau des gares :** développer des itinéraires sécurisés permettant aux piétons et aux cyclistes de converger.

Les Plans de déplacements urbains :

- 1 | déterminent les modalités de rabattement des flux automobiles, vélos, piétons et des véhicules de transport en commun en direction des gares, en fonction de l'aptitude de celles-ci à accueillir des usagers supplémentaires ;
- 2 | fixent, le cas échéant, les principes d'organisation du stationnement aux abords des gares et indiquent la localisation des parcs de rabattement à créer, à restructurer ou à développer ;
- 3 | prévoient les conditions d'arrêt et de stationnement des véhicules de transports en commun aux abords des gares.

### Cible 9.6.

**L'intermodalité au niveau des réseaux de transports urbains :** développement d'une ceinture de pôles d'échanges au niveau de la première couronne de l'agglomération messine.

Les Plans de déplacements urbains :

- 1 | déterminent les modalités de rabattement des flux automobiles, vélos, piétons et des véhicules de transport en commun en direction des stations ;
- 2 | fixent, le cas échéant, les principes d'organisation du stationnement aux abords des stations et indiquent la localisation des parcs de rabattement à créer, à restructurer ou à développer ;
- 3 | prévoient les conditions d'arrêt et de stationnement.

### Cible 9.7

#### Continuité des itinéraires piétons-vélos fonctionnels

Les Plans de déplacements urbains : prévoient les conditions de développement des itinéraires inscrits au schéma cyclable fonctionnel du SCoTAM.

### Cible 9.8

#### Encouragement du recours aux modes doux pour la mobilité quotidienne

Les Plans de déplacements urbains :

1 | identifient et hiérarchisent les principales centralités génératrices de déplacements - actuelles et à venir - en y intégrant les stations intermodales ;

2 | déterminent les liaisons piétons-cycles à renforcer ou à créer entre ces centralités en assurant la continuité entre ces aménagements ;

3 | définissent les mesures à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité des usagers lors de leur parcours et les conditions de stationnement des vélos.

### Cible 9.9

**Organisation du covoiturage :** aménagement des aires autoroutières de covoiturage à proximité immédiate des diffuseurs autoroutiers et au niveau de nodalités du réseau routier national et départemental

Les Plans de déplacements urbains : prévoient, au regard des pratiques actuelles et des évolutions prévisibles des besoins, le dimensionnement et les conditions d'aménagement des aires de covoiturage identifiées au SCoT.

### Cible 10.1

#### Amélioration de l'accessibilité générale du territoire

Les Plans de déplacements urbains :

- 1 | précisent les incidences du projet A31 bis sur la circulation générale au sein de l'agglomération et adapte, le cas échéant, la hiérarchisation du réseau de voiries ;
- 2 | envisagent les évolutions qui peuvent en résulter au niveau de la section urbaine de l'A31 pour une meilleure intégration de l'infrastructure dans son environnement ;
- 3 | envisagent les évolutions qui peuvent être apportées, en termes de fonctionnalité, à la RN431.

### Cible 10.2

#### Compléments apportés au maillage routier pour conforter la desserte interne du SCoTAM

Les Plans de déplacements urbains : précisent les incidences des projets sur la circulation générale au sein de l'agglomération et adaptent, le cas échéant, la hiérarchisation du réseau de voiries.

### Cible 10.3

**Développement du caractère multimodal de certaines voies :** évolution des voies urbaines pour un partage plus équilibré de l'espace public, afin d'augmenter la vitesse commerciale des transports collectifs et de réduire les vitesses des véhicules motorisés.

## **Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Trois Vallées approuvé pour révision le 14 août 2015 :**

Le PPA des Trois Vallées couvre 27 des 44 communes de Metz Métropole. Son plan d'action compte 17 actions dont 7 relatives aux transports :

- développer les Plans de déplacements ;
- coordonner et valoriser des différentes démarches sur le covoiturage ;
- poursuivre l'organisation du stationnement dans les centres-villes ;
- sensibiliser les usagers aux transports en commun et aux modes doux ;
- promouvoir l'utilisation du vélo ;
- améliorer les modalités de livraison de marchandises en ville ;
- développer la mise en place de la charte « Objectifs CO2, les transporteurs s'engagent, les transporteurs agissent ».

## **Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la Région Lorraine approuvé par le Conseil Régional en décembre 2012 :**

### **1. CONSOMMER MOINS :**

- 1.1 : Faire évoluer les comportements
  - 1.1.1 : Inciter aux comportements écologiques - consommer mieux.
- 1.2 : Faire évoluer les pratiques de déplacement :
  - 1.2.1 : Transfert modal de marchandises.

### **2. PRODUIRE MIEUX :**

- 2.1 : Augmenter la part des EnR dans le mix énergétique
  - 2.1.1 : Énergies renouvelables électriques et/ou thermiques - Bois/biomasse ;
  - 2.1.2 : Énergies renouvelables thermiques - Géothermie et pompes à chaleur ;
  - 2.1.3 : Énergies renouvelables thermiques - Solaire thermique ;
  - 2.1.4 : Énergies renouvelables électriques - Solaire photovoltaïque ;
  - 2.1.5 : Énergies renouvelables électriques - éolien ;
  - 2.1.6 : Énergies renouvelables électriques - Hydroélectricité ;
  - 2.1.7 : Énergies renouvelables thermiques - Valorisation des déchets ;
  - 2.1.8 : Énergies renouvelables électriques et/ou thermiques - Méthanisation ;
  - 2.1.9 : Biocarburants.

# Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la Région Grand Est

Lancé en 2017, le Sraddet constitue la stratégie pour l'aménagement et le développement durable du Grand Est à l'horizon 2050. Le projet a été baptisé Grand Est Territoires.

Trois défis majeurs sont ressortis de la phase de diagnostic, qui ont conduit à la définition d'objectifs, et de 30 règles pour les atteindre.

Certaines de ces règles concernent les transports et les mobilités, et devront à terme être appliquées par les documents règlementaires mis en compatibilité avec le Sraddet dès son approbation.

Parmi ces règles, citons notamment :

- **Règle n°26** : articuler les transports publics localement ;
- **Règle n°27** : optimiser les pôles d'échanges ;
- **Règle n°28** : renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodales ;
- **Règle n°29** : intégrer le réseau routier d'intérêt régional ;
- **Règle n°30** : développer la mobilité durable des salariés.

L'adoption du Sraddet est prévue à l'automne 2019. Le PDU sera de fait mis en compatibilité avec les règles du Sraddet lors de sa prochaine révision.



# DIAGNOSTIC : LA MOBILITÉ EN QUESTION





# QUEL BILAN TIRER DU PDU DE 2006 ?

## Les principales réalisations du PDU 2006

- amélioration du cadre de vie : zones apaisées de type Zones 30, Zones de rencontre ;
- valorisation de l'espace public : transformation de places de stationnement en espace public ;
- doublement du réseau cyclable à Metz et aménagements sur d'autres communes ;
- création de nouvelles infrastructures routières : doublement de la RD955, boulevard des Frères Lacretelle/places Mazelle et Gabriel Hocquard/avenue de la Seille en cours de réalisation ;
- mise en œuvre d'une politique de stationnement sur la commune de Metz et émergence au niveau de la 1<sup>re</sup> couronne ;
- mise en œuvre du projet global de transport collectif Mettis : lignes à haut niveau de service, restructuration du réseau, P+R ;
- réalisations en lien avec la mise en service du Mettis :
  - la tarification et billettique intégrées,
  - l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, notamment le pôle majeur constitué par la gare SNCF de Metz-Ville ;
- mise en place d'un Système d'information multimodale.

## Les actions abandonnées ou non engagées

- des infrastructures abandonnées (A32, Grand contournement ouest, etc.) ;
- des infrastructures non-engagées (VR52 dans sa section urbaine sur Metz et Woippy, boulevard Intercommunal sud, etc.) ;
- chartes des aménagements cyclables et des aménagements piétonniers peu ou pas prises en compte par les collectivités compétentes en la matière ;
- peu d'impulsion dans l'accompagnement de la mise en œuvre des Plans de mobilité et d'administration ;
- réflexion sur les livraisons de marchandises non aboutie (nouvelle démarche en cours).

## Les actions en cours mais à poursuivre

- déploiement du réseau de transport collectif et de l'intermodalité ;
- développement d'aménagements favorisant la marche à pied sur l'ensemble du territoire ;
- mise en œuvre d'une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire ;
- poursuite de la réalisation de Zones 30 et de Zones de rencontre ;
- articulation des réseaux d'itinéraires cyclables.

# LA MÉTROPOLE EN MOUVEMENT

## UN TERRITOIRE OUVERT SUR SON BASSIN DE VIE

Avec plus de 200 000 déplacements réalisés chaque jour entre les intercommunalités du SCoTAM, ce dernier forme un bassin de vie et de mobilité dont Metz Métropole constitue la principale polarité.

## Une métropole très ouverte sur son environnement

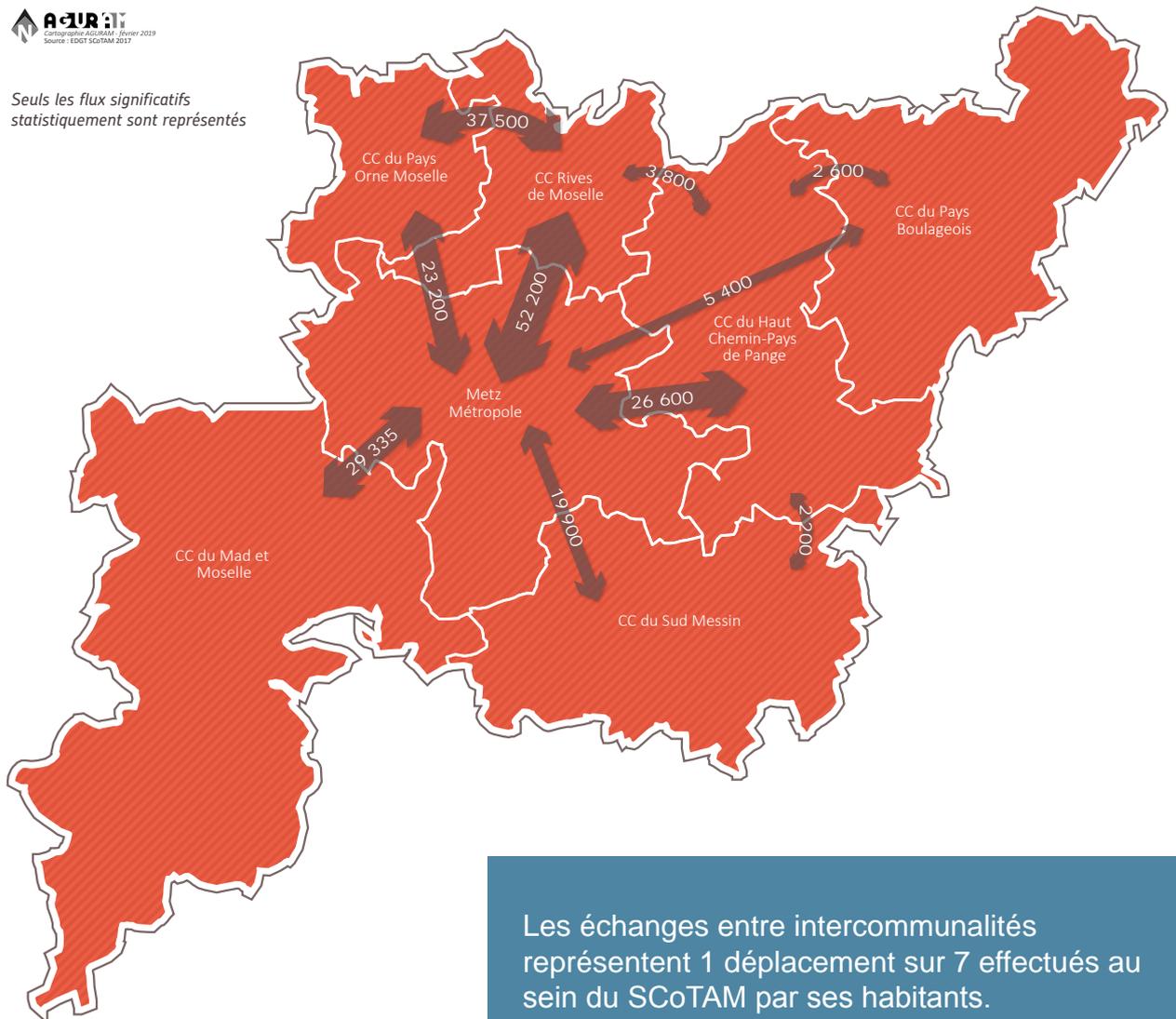
En semaine, 150 000 déplacements sont réalisés chaque jour entre Metz Métropole et les autres territoires du SCoTAM, polarisant ainsi 75 % des échanges entre EPCI. Les deux tiers de ces déplacements sont le fait des habitants des autres intercommunalités, confirmant ainsi l'attractivité de la métropole pour l'emploi (33 %) les études (17 %) et les loisirs (16 %). Ce ratio témoigne aussi de la dynamique de périurbanisation à l'œuvre sur le territoire.

Les habitants de Metz Métropole réalisent le troisième tiers de ces déplacements. Dans un contexte de conurbation, ils sont notamment attirés par les nombreux emplois et commerces sis sur la Communauté de communes Rives de Moselle : 7 déplacements sur 10 sont liés au travail (35 %) et au motif achat (35 %). Les échanges avec la Communauté de communes du Pays Orne-Moselle (motifs loisirs et travail), ainsi qu'avec la Communauté de communes Mad et Moselle (motif achat), sont également nombreux.

### Déplacements entre les intercommunalités du SCoTAM par jour en semaine



Seuls les flux significatifs statistiquement sont représentés



Les échanges entre intercommunalités représentent 1 déplacement sur 7 effectués au sein du SCoTAM par ses habitants.

## Des échanges avec la métropole dominés par la voiture individuelle

90 % des déplacements entre Metz Métropole et le SCoTAM sont réalisés en voiture individuelle (136 000 déplacements/jour). En ne considérant que les déplacements des non-résidents de Metz Métropole, ce sont quotidiennement 53 000 voitures qui entrent dans la métropole en provenance du SCoTAM. Plus de la moitié de ces voitures utilise le réseau autoroutier (A31, A4 et rocade Est) et les trois quarts sont sans passager. L'accompagnement (scolaire, etc.) et le covoiturage constituent le quart restant.

L'usage des transports collectifs dans ces échanges (cars et trains Fluo Grand Est, etc.) reste faible, avec 12 000 déplacements/jour et majoritairement du fait des étudiants : scolaires, étudiants, etc. Il est à noter que 41 % sont intermodaux : Fluo / Le Met', voiture / Fluo, etc.

## Des échanges quotidiens intenses entre Metz Métropole et la Communauté de communes Rives de Moselle

Les nombreuses polarités, localisées sur ces deux territoires, génèrent des échanges quotidiens importants et équilibrés. En effet, et à l'inverse des échanges observés avec les autres EPCI du SCoTAM, ceux-ci sont autant le fait des habitants des Rives de Moselle (24 600 déplacements)

que de Metz Métropole (25 700). Les motifs de déplacements sont toutefois différents : les motifs travail et achats dominent pour les déplacements des habitants de Metz Métropole vers Rives de Moselle, mais c'est le travail qui est majoritaire dans l'autre sens.

## Des équipements et pôles d'activités qui rayonnent au-delà de la métropole

Le cœur métropolitain est la principale polarité du bassin de vie, et 20 % des déplacements vers cette destination sont originaires des autres intercommunalité du SCoTAM. Cette destination domine largement avec 88 000 déplacements/jour. Les motifs de déplacements sont multiples, avec une légère dominante du travail (22 000) devant les loisirs et les achats. La structuration en étoile du réseau de transports collectifs (urbain, interurbain et ferroviaire), ainsi que la politique de stationnement conduite sur ce secteur, permettent aux transports collectifs d'obtenir des parts modales de 25 % vers cette destination, contre 7 % à l'échelle du SCoTAM, et 9 % pour les seuls habitants de Metz Métropole. Le cœur métropolitain est aussi attractif le samedi avec 85 000 déplacements, avec une configuration toutefois différente des motifs puisque les achats et loisirs sont majoritaires.

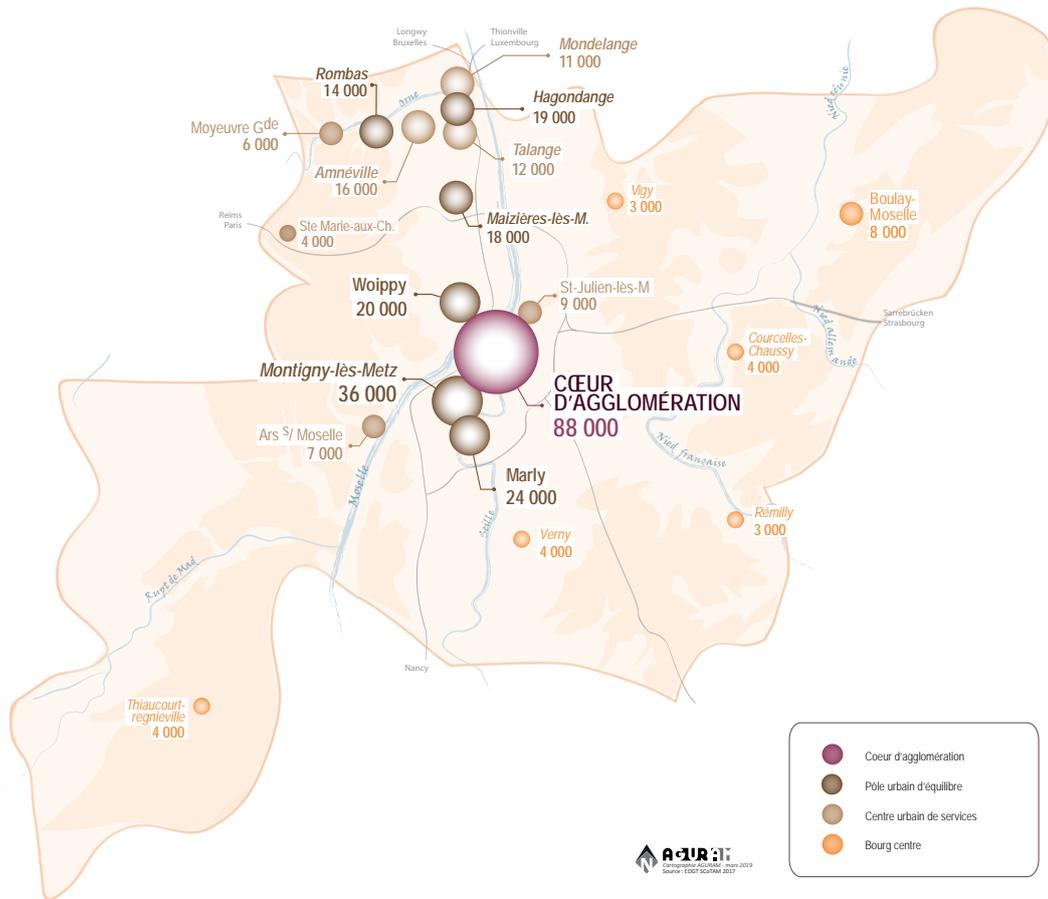
La première couronne autour de Metz rayonne également, avec des polarités telles que Montigny-lès-Metz (36 000 déplacements par jour), Marly (24 000) et Woippy (20 000). Là encore, la part des déplacements réalisés en transports collectifs est notable, avec des taux de 13 % à destination de Woippy et 11 % pour Montigny-lès-Metz.

Concernant les zones d'activités (emplois, commerces, services, etc.), la façade est (secteurs Technopôle, Actipôle, Sébastopol, hôpitaux Schuman et Mercy) génère 39 000 déplacements à destination par jour (25 000 le samedi), mais, surtout, rayonne sur le SCoTAM avec 30 % de déplacements provenant de territoires extérieurs à la métropole (principalement Haut Chemin-Pays de Pange, Rives de Moselle et Sud Messin). Le motif achat prédomine, avant le travail et les loisirs. Avec 79 % de parts modales, la voiture constitue le mode principal d'accès à cette zone excentrée, même si l'usage des transports collectifs atteint 11 % grâce au Mettis, à la Liane 4, ainsi qu'à la présence de nombreux établissements d'enseignements supérieurs.

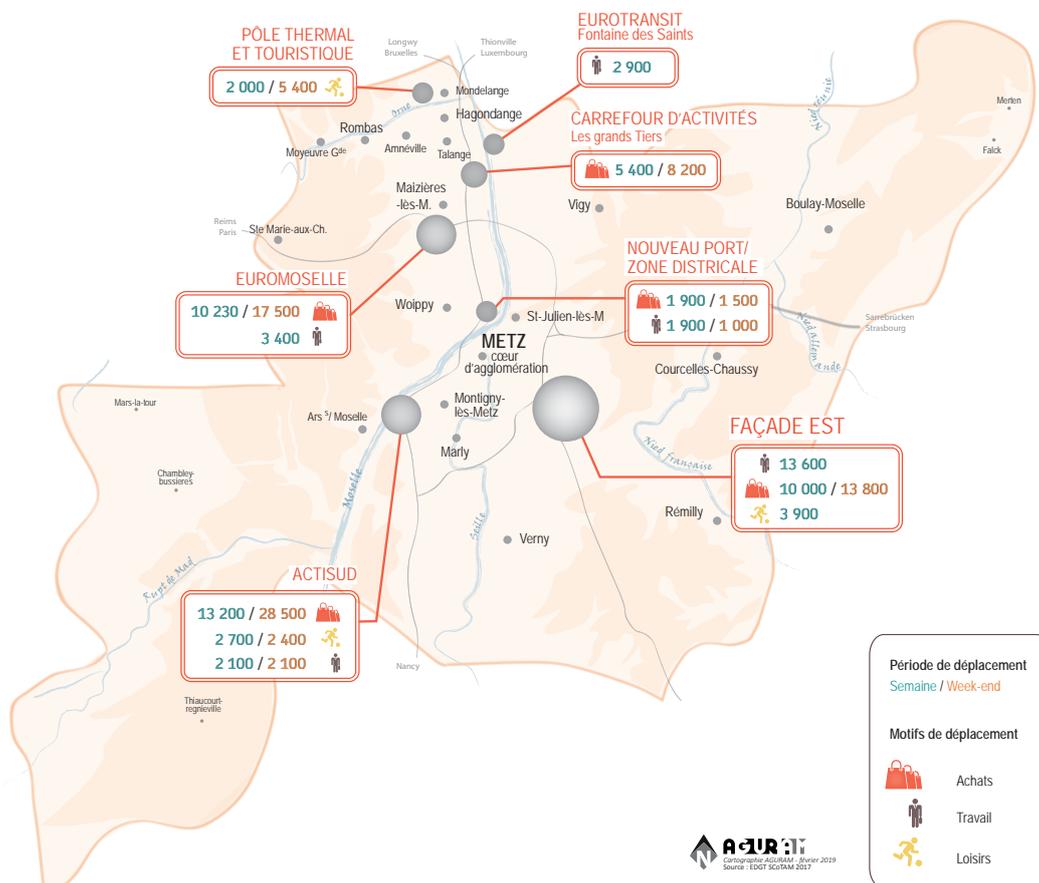
Le secteur Actisud constitue également un pôle d'attractivité majeur avec 19 000 déplacements/jour en semaine et presque le double le samedi (35 000 déplacements). Le rayonnement est, là encore, intercommunal, avec près d'un quart des déplacements en semaine réalisés par des résidents d'intercommunalités voisines de Metz Métropole, pour des motifs à dominante achat : Mad-et-Moselle, Sud messin, etc.

À contrario de ce qui s'observe sur la façade est, les déplacements à destination d'Actisud s'effectuent exclusivement en voiture (95 %).

## Nombre de déplacements par jour en semaine vers les polarités urbaines du SCoTAM



## Nombre et motifs de déplacements par jour en semaine et le samedi vers les zones d'activités du SCoTAM



# LA MÉTROPOLE, C'EST LA PROXIMITÉ AVANT TOUT

## La proximité domine la mobilité des métropolitains...

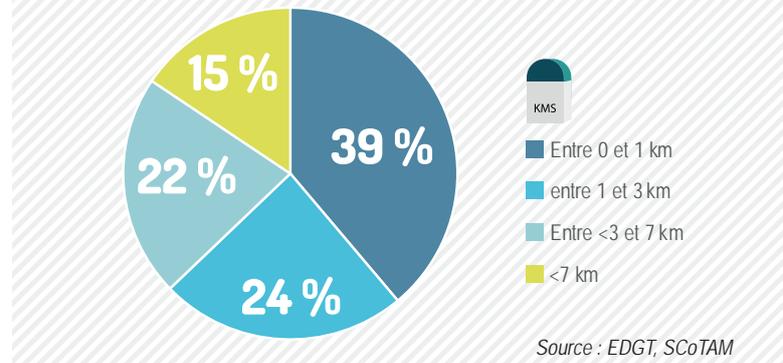
711 000 déplacements sont réalisés quotidiennement par les habitants de la métropole sur son territoire. Les déplacements internes à chaque commune représentent 68 % des déplacements, les échanges entre communes 32 %.

En excluant les déplacements réalisés sur Metz, commune la plus étendue de la métropole, la répartition entre déplacements internes aux communes et d'échanges entre communes s'équilibre : 51 % pour les déplacements internes, 49 % pour les échanges.

L'importance de la mobilité locale se confirme à l'analyse de la distance des déplacements. Ainsi, 63 % des déplacements réalisés sur la métropole par ses habitants font moins de 3 km. Distance qui entre dans le domaine de pertinence de la marche et du vélo. Seuls 15 % des déplacements font plus de 7 km.

À l'échelle des grands secteurs de travail du PDU, les échanges les plus importants sont réalisés entre la commune de Metz et les secteurs de la métropole qui présentent les plus fortes densités de population, d'emplois et d'équipements : Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz,

## Répartition des déplacements des habitants de Metz Métropole selon la distance parcourue



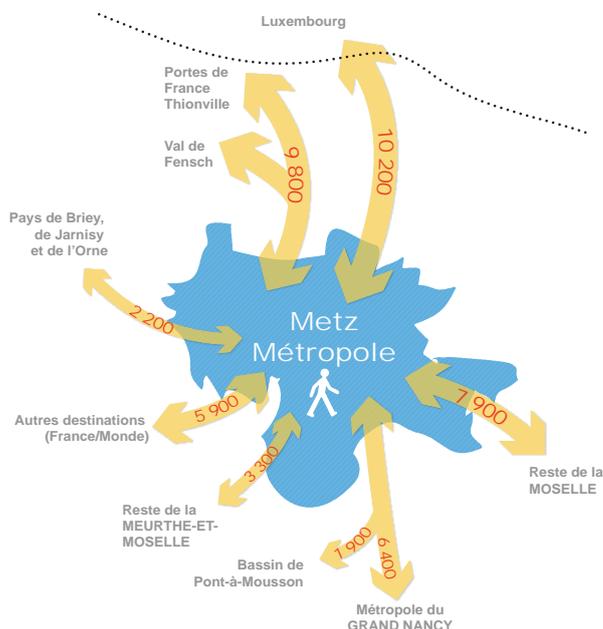
Marly, Woippy, etc. Hors de Metz, de nombreux échanges sont aussi enregistrés entre ces différents secteurs, attestant du poids de polarités périphériques telles que Marly pour le secteur sud ou Actisud pour la rive gauche de la Moselle (Scy-Chazelles, Sainte-Ruffine, Moulins-lès-Metz centre, etc.).

## ...mais 13 % des déplacements ont une destination hors de Metz Métropole

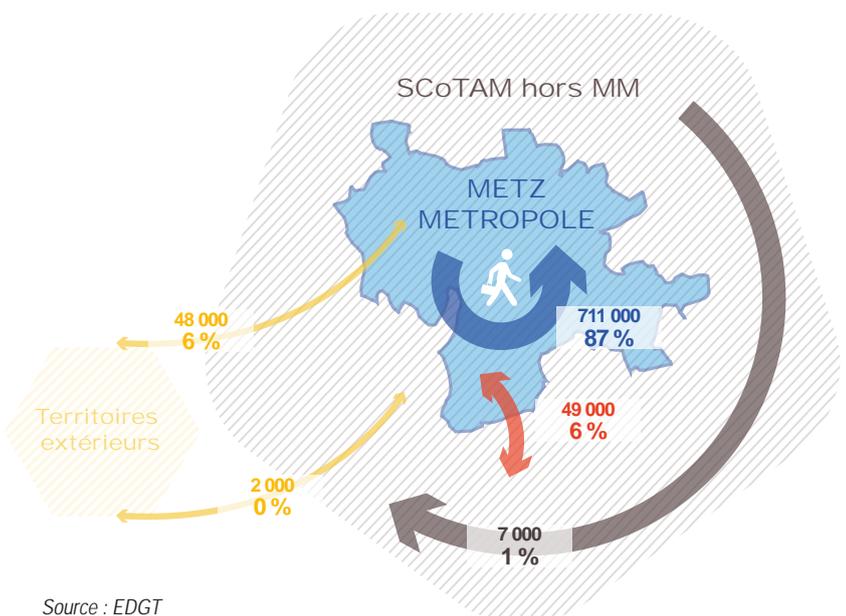
Ils ont pour destination, à parts égales, les autres EPCI du SCoTAM (49 000 déplacements/jour) et le territoire français hors Scot (48 000 déplacements). Le Grand-Duché de Luxembourg (10 200), ainsi que l'agglomération de Thionville (Portes-de-France - Thionville/Val-de-Fensch :

9 800 déplacements), constituent les deux destinations principales hors Scot, attestant de l'existence d'une métropolisation transfrontalière et de la nécessaire performance des réseaux de transports reliant Metz Métropole aux polarités de ce territoire (ferroviaire, A31, etc.).

## Déplacements des habitants de Metz Métropole par jour en semaine réalisés en dehors du SCoTAM



## Répartition des déplacements des habitants de Metz Métropole par jour en semaine



## À vélo, en bus... mais surtout en voiture et à pied

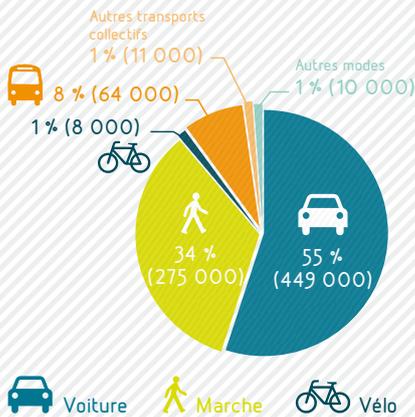
Avec 55 % de part modale, la **voiture** est le mode principal de déplacement des habitants de la métropole. La **marche** suit, représentant un tiers des déplacements (34 %) et positionnant la métropole parmi les bons élèves pour ce mode, par rapport aux agglomérations de même taille : 28 % pour Caen Métropole, 26 % pour Angers Loire Métropole, 31 % pour la métropole du Grand Dijon, etc. Cette part ne prend en compte que les déplacements intégralement effectués à pied, et omet les déplacements piétons d'accès aux transports collectifs ou à la voiture en stationnement, qui sont nombreux. Ainsi, la quasi-totalité des trajets d'accès à un arrêt Le Met' se réalise à pied selon l'Enquête origine/destination réalisée sur le réseau en 2018 (1 % d'accès en voiture).

Pour les habitants de la commune de Metz, la marche talonne la voiture particulière avec 42 % de parts modales contre 45 %.

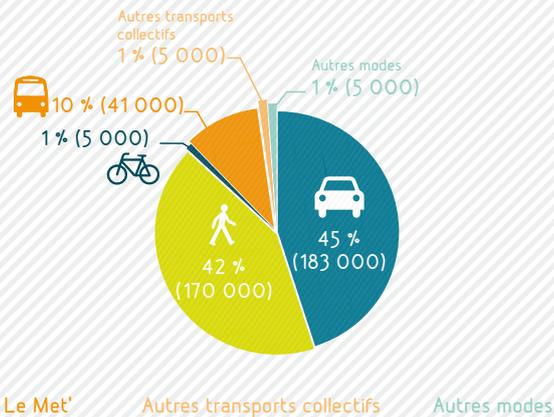
Les transports collectifs ont une part modale de 9 %, dont 8 % pour le réseau Le Met'. Metz Métropole se situe, à cet égard, encore en-deçà de ce qui s'observe dans des agglomérations de taille comparable ayant investi dans des modes lourds, comme le Grand Dijon ou les TC atteignent 13 %.

L'usage du vélo reste dans la moyenne des agglomérations de même taille (1 à 2 %). Ce résultat reste toutefois minoré du fait de la période de réalisation de l'Enquête déplacements grand territoire (novembre 2016 à mars 2017), période peu propice à l'usage de ce mode de transports.

### Parts modales des habitants de Metz Métropole



### Parts modales des habitants de la ville de Metz



Source : EDGT

## La voiture omniprésente, même pour des déplacements de courte distance

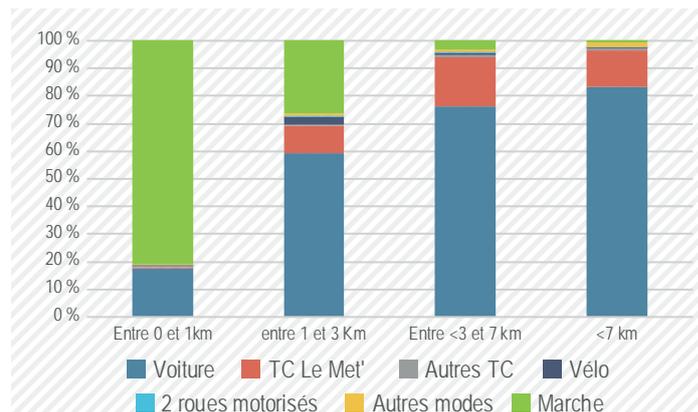
L'usage de la marche est prépondérant pour les déplacements de 0 à 1 km (81 % de part modale), et représente encore 1 déplacement sur 4 sur une distance de 2 à 3 km.

En revanche, la voiture reste utilisée pour près d'1 déplacement sur 5 sur des distances inférieures à 1 km. Elle devient majoritaire pour des déplacements de 1 à 3 km, avec 61 % de part modale, alors que cette distance correspond au domaine de pertinence du vélo et de la marche.

L'usage le plus important du vélo est observé entre 1 et 3 km, avec seulement 3 % de part modale. Mode sobre d'un point de vue énergétique et financier, le vélo dispose d'une marge de développement considérable sur la métropole.

Le domaine de pertinence des transports collectifs (essentiellement le réseau Le Met') se situe entre 3 et 7 km, distances pour lesquelles il atteint 17 % de part modale. Là encore, des marges de progression existent pour un report modal de la voiture vers les transports collectifs.

### Répartition par distance et par mode des déplacements des habitants de Metz Métropole réalisés par jour en semaine



Source : EDGT, SCoTAM

## Les loisirs et les achats surpassent les déplacements pour le travail

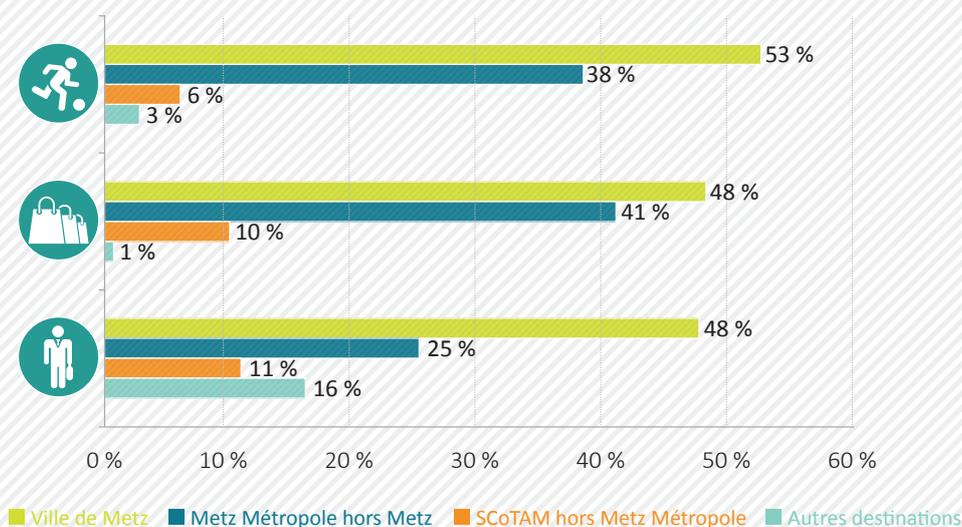
Hors retour au domicile, près d'un déplacement sur quatre a pour motif de destination les loisirs (23 %). Les achats ainsi que le travail représentent, quant à eux, 1 déplacement sur 5. L'accompagnement d'une ou plusieurs personnes représente 16 % des déplacements réalisés.

L'analyse par territoire permet de faire ressortir la commune de Metz comme destination principale pour les loisirs, les achats ainsi que le travail.

Les déplacements pour motif travail, et dans une moindre mesure ceux liés aux achats, attestent de l'existence d'un bassin de mobilité plus étendu, allant bien au-delà des frontières de la métropole.

Ainsi, 17 000 déplacements pour le motif travail sont réalisés vers des territoires extérieurs au SCoTAM (16 % des déplacements pour motif travail), dont 4 000 vers le Luxembourg.

### Répartition des déplacements des habitants de Metz Métropole pour les trois motifs principaux selon le territoire de destination



### Répartition des déplacements quotidiens des habitants de Metz Métropole selon le motif de désignation



Source : EDGT, SCoTAM

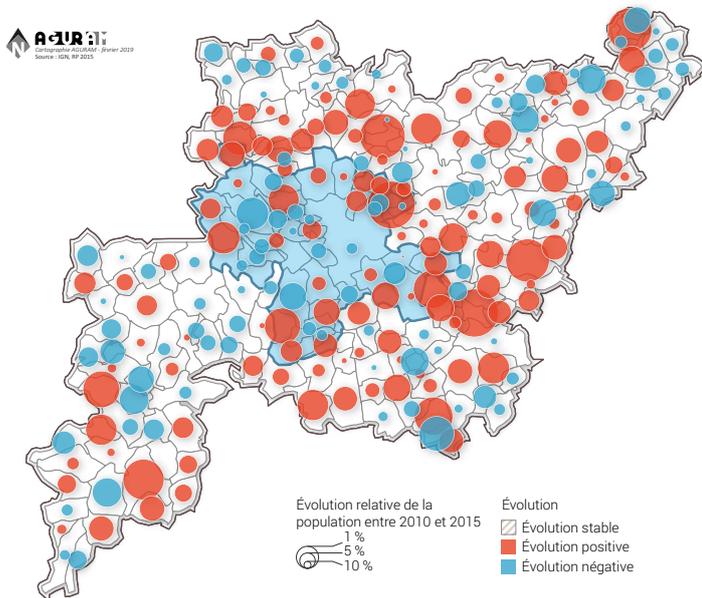


# LES DYNAMIQUES URBAINES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES IMPACTENT LA MOBILITÉ

## Le mouvement centrifuge de la population se poursuit

Solde migratoire négatif et baisse de la population hors ménages (restructurations militaires), baisse du solde naturel, etc. : la population de la métropole décroît depuis 2007. Toutefois, cette situation globale masque des contrastes importants entre les territoires. Ainsi, la population tend à stagner ou baisser dans les communes urbaines du cœur d'agglomération (Metz, Montigny-lès-Metz, etc.), mais croît dans de nombreuses communes périurbaines (croissance supérieure à 10 % à Nouilly, Lorry-lès-Metz, Gravelotte, Fey, Saint-Privat-la-Montagne, Chesny, Cuvry).

### Évolution population communale 2010-2015



La dynamique centrifuge de périurbanisation n'est pas circonscrite aux limites institutionnelles. Au cœur d'un SCoT, dont la population est stable, les évolutions démographiques témoignent d'une certaine redistribution plus large de la population. Les départs du cœur de la métropole profitent aux EPCI voisins, et en particulier aux communautés de communes du Pays Orne-Moselle, Haut-Chemin Pays de Pange, Sud messin et de Mad et Moselle. Dans un contexte de forte demande sociale – le « désir de maison » –, le prix de l'immobilier constitue un facteur décisif de cet éloignement des ménages. Les familles sont très concernées et leur part est passée de 41 % à 32 % entre 1999 et 2015 dans la métropole (la baisse du solde naturel est également en cause).

Ce mouvement n'est pas sans conséquence sur les pratiques de mobilité. Il renforce la demande de déplacements vers la métropole depuis des territoires peu denses et largement captifs de l'automobile, avec un impact fort sur les réseaux viaires (congestion des réseaux en heure de pointe), l'environnement et la qualité de vie (pollution atmosphérique, bruit, accidentologie et coût pour les ménages). L'impact financier n'est pas neutre pour les collectivités. Metz Métropole et la Région Grand Est doivent proposer une réponse à la demande sur des territoires en développement, mais qui restent et resteront peu denses, tandis que les secteurs denses, où les transports collectifs sont les plus efficaces, perdent en intensité relative.

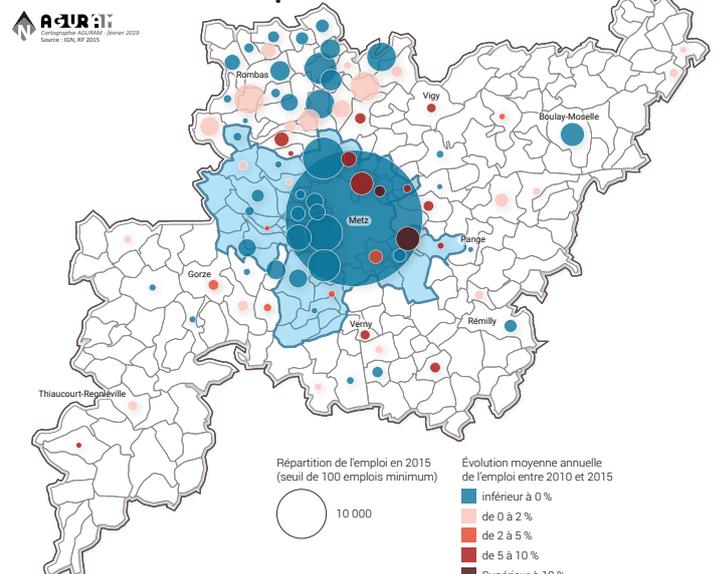
## Le renforcement des polarités d'emplois périphériques

Metz Métropole compte 112 000 emplois en 2015, avec une très forte concentration sur la commune de Metz (70 %) et, dans une moindre mesure, sur le noyau urbain : Le Ban Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz et Woippy (15 %). Avec ces 75 800 emplois, Metz regroupe 50 % des emplois du SCoTAM.

Même si l'hyper-centre messin (Ancienne et Nouvelle Ville) regroupe encore la très grande majorité des emplois, la dernière décennie a été marquée par une déconcentration progressive vers les sites d'activités à l'est de la commune (Technopôle, Sébastopol, etc.) et de la métropole, avec la délocalisation de nombreux emplois hospitaliers (Mercy et Robert Schuman).

Le renforcement des polarités périphériques, conjugué à la périurbanisation résidentielle, accroît la demande de déplacements de périphérie à périphérie à laquelle le système radial de transport (réseau viaire et TC) ne peut aujourd'hui répondre de manière efficace, même pour des déplacements de proximité.

### Évolution de l'emploi entre 2010-2015



## Le vieillissement de la population : une dynamique à prendre en compte

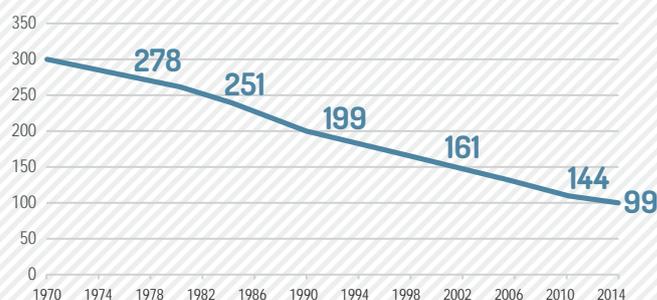
L'indice de jeunesse (rapport des moins de 20 ans sur les plus de 60 ans) est inférieur à 100 depuis 2014 à Metz Métropole (98,7) : les plus de 60 ans sont désormais plus nombreux que les moins de 20 ans. Les contrastes sont importants entre les communes : indice de jeunesse de 50 à Pouilly, 109 à Metz, plus de 200 à Nouilly par exemple.

Des études récentes, complétées par des traitements de l'EDGT du SCoTAM, ont mis en exergue une **population senior mobile**, avec des comportements se rapprochant des actifs, hors déplacements pour motifs professionnels : les seniors sont motorisés (population née durant les trente glorieuses), et détenteurs d'abonnements senior de transports collectifs, souvent par opportunité, l'usage étant loin d'être systématique (source Tamm).

Pour autant, ce groupe embrasse des réalités très différentes en ce qui concerne la mobilité. Les pratiques sont impactées par de nombreux facteurs : âge, revenus, possible handicap, lieux de résidence, etc. Ainsi, parmi les 10 % de non-mobiles de la métropole (personnes ayant déclaré ne pas s'être déplacées le jour de semaine enquêté), 41 % ont 65 ans et plus.

Qu'elle reste très mobile ou non, la tranche des seniors est en progression constante. La population de 65 à 84 ans devrait représenter 22 % de la population mosellane en 2050 contre 15 % en 2014, et celle des 85 ans et plus 7 % contre 2,3 % (source Insee, projection omphale). Ce constat soulève de nombreuses questions quant à l'adaptation des transports et de l'environnement urbain, à l'échelle communale (proximité), autant qu'intercommunale (accès aux polarités, etc.).

### Indice de jeunesse à Metz Métropole



Source : Insee

## Les difficultés de mobilité facteurs d'exclusion

Avec 21 % des ménages sous le seuil de pauvreté en 2012 (13,9 % à l'échelle nationale), la commune de Metz concentre des populations en situation de précarité, dont une forte proportion de familles monoparentales (une famille monoparentale sur trois vit sous le seuil de pauvreté en 2012 à Metz Métropole).

7,8 % de la population de Metz Métropole est bénéficiaire du RSA en 2014 (en progression de 29 % depuis 2010 - Source Insee Cnaf), et les personnes entre 18 et 24 ans sont très touchées par les difficultés d'insertion professionnelle : près de 17 % d'entre elles ne sont ni étudiantes, ni stagiaires, ni en emploi (source Insee).

De nombreux facteurs individuels et sociaux freinent la mobilité quotidienne et génèrent des situations d'exclusion à la formation, au marché de l'emploi, aux soins, voire à l'aide sociale elle-même :

non-maîtrise de la langue, handicap, niveau de revenus, problèmes cognitifs, etc. La forme prise par les développements urbains depuis les années 1960 tend aussi à isoler les personnes en situation de fragilité : périurbanisation, déconnexion entre bassin d'emploi et lieux de résidence, entre bassin de vie et périmètres institutionnels d'organisation des transports, etc.

**Apprentissage à la mobilité** (comprendre un réseau de transport, se déplacer dans l'espace, etc.) via les structures d'accompagnement des publics en difficulté, **accessibilité des pôles d'emploi** (notamment pour les moins qualifiés, avec des horaires souvent morcelés ou décalés), atténuation des freins à l'usage d'autres modes de transports que la voiture (vélo), etc. **Autant de champs à investir pour aider à l'inclusion des populations fragiles.**

# LA VOITURE À SA JUSTE PLACE ?

## L'OMNIPRÉSENCE DE LA VOITURE REMISE EN QUESTION

### Posséder une voiture n'est plus la panacée, sauf en périphérie

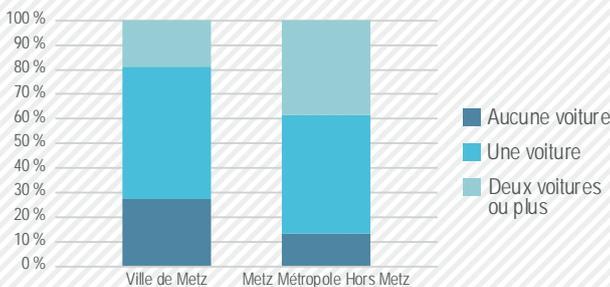
Alors que le nombre de ménages ne s'est accru sur la métropole que de 11 % entre 1999 et 2015, les ménages **multi-motorisés** (deux voitures ou plus) sont **18 % de plus**. Cette croissance est tirée par les territoires périphériques avec une augmentation de 27 % du nombre de ménages multi-motorisés.

Les ménages résidant hors de Metz ne sont en effet que 13 % à ne pas posséder de voiture. En revanche, un ménage messin sur quatre (27 %) n'est pas équipé en 2015, soit 4 % de plus qu'en 1999.

Cette évolution est concomitante avec l'émergence de nouveaux usages de l'automobile :

- l'**autopartage**, concentré sur le cœur métropolitain, avec le service proposé par la société coopérative Citiz : 11 véhicules sont disponibles dans 9 stations (Comédie, Roi George, Gare Gambetta, Place de Chambre, etc.) ; la mise en service de 3 nouveaux véhicules sur 3 stations est en projet ;
- le **covoiturage**, plutôt utilisé pour rejoindre la métropole depuis le bassin de vie ou rallier des destinations du quotidien plus lointaines (Nancy, Luxembourg, etc.) ; pratique observable autour des principaux échangeurs autoroutiers (Fey), elle est parfois plus diffuse et beaucoup moins identifiable en milieu urbain à proximité des points de connexion au réseau structurant.

#### Part des ménages disposant de voiture



Source : Insee

### La voiture reste majoritaire, mais le trafic se stabilise

Avec 55 % de part modale, la **voiture** constitue le **premier mode de déplacements des habitants**, en particulier pour les trajets liés au travail (68 %), à l'accompagnement (68 %) et aux achats (62 %).

Elle s'impose même pour des trajets courts, représentant 52 % des déplacements entre 1 et 2 km.

Pour autant, le trafic routier tend à se stabiliser depuis quelques années. Ainsi, le centre de la métropole a connu une baisse générale des trafics d'environ 8 % sur la période 2010-2016. À l'inverse, le réseau autoroutier connaît des croissances de trafic importantes et continues, sur l'A31 (+3 % entre 2011 et 2016 au niveau Metz sud, +2 % pour Jouy-aux-Arches), mais surtout sur la RN431 (+19 % au niveau de Borny, +10 % au niveau de Grigy).

## Un réseau viaire équilibré mais localement congestionné

Le réseau autoroutier (A31, A4, RN431) dispose de nombreux points d'échanges avec le réseau local. Le réseau départemental, en étoile, centré sur le cœur métropolitain, assure les connexions avec les territoires extérieurs tout en supportant l'essentiel des échanges internes à la métropole.

Même si les conditions de circulation sont globalement satisfaisantes, le fort rayonnement de la métropole, accentué par une forte périurbanisation et une très importante part modale de la voiture dans les déplacements vers Metz, génère **des difficultés croissantes sur certains secteurs**.

Ces saturations relèvent de problématiques différentes :

- convergence de plusieurs voies sur une seule pénétrante comme à Moulins-lès-Metz (RD903, RD603, RD11, RD643 sur l'avenue de la Libération), ou Saint-Julien-lès-Metz (convergence des RD1, RD2 et RD3 sur le boulevard de Trèves et la rue du Fort Gambetta) ;

- points d'échange complexe et/ou sous-capacitaire entre l'A31, la RN431 et le réseau local (Metz Centre, Metz Nord, diffuseurs RN431), ou au niveau des points de franchissement de la Moselle (pont de Fer/pont des Morts, etc.) et des voies ferrées (passage de Plantières/Camille Hocquard, rue Lothaire, pont de la Horgne, etc.) ;
- superposition des fonctions, comme le secteur Pont Mixte/rue du Fort Gambetta : accès diffuseurs Metz nord, échanges entre rive gauche et rive droite de la Moselle ;
- inadéquation entre l'aménagement des voies ou leur contexte urbain et leurs usages réels : axe Lothaire/Joseph Hénot, rues Saint-André, de la Horgne et chemin de Blory ou encore rue des Lilas. Ces voies « locales » supportent des trafics d'échanges entre quartiers en l'absence de voie de rocade intermédiaire entre la RN431 et le Ring.



Source : ERA

# Des charges de trafics importantes et pénalisantes pour Le Met' et le vélo

Le réseau routier structurant (A31 et RN431) supporte des charges de trafics très élevées (100 500 véhicules particuliers par jour au niveau de Saint-Rémy en 2016, 67 000 au niveau d'Augny, 49 000 au niveau de l'Actipôle) du fait de leur importance pour l'accès à la métropole depuis son bassin de vie. En particulier en heure de pointe du matin et du soir. Ce réseau est également très usité par les habitants de la métropole pour des échanges internes.

**Les pénétrantes du réseau viaire métropolitain supportent des flux d'accès à la métropole depuis les espaces périphériques, mais aussi des trafics d'échanges internes aux espaces urbains traversés. Les trafics sont considérables, dépassant les 10 000 véhicules/jour. Cette situation est prégnante sur l'avenue Franiatte, l'avenue de Nancy/rue de Pont-à-Mousson, l'avenue André Malraux/rue du Faubourg, l'avenue de Thionville, la voie de la Liberté/rue du Général de Gaulle/avenue Henri II. Ces voies doivent intégrer le domaine public métropolitain au 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

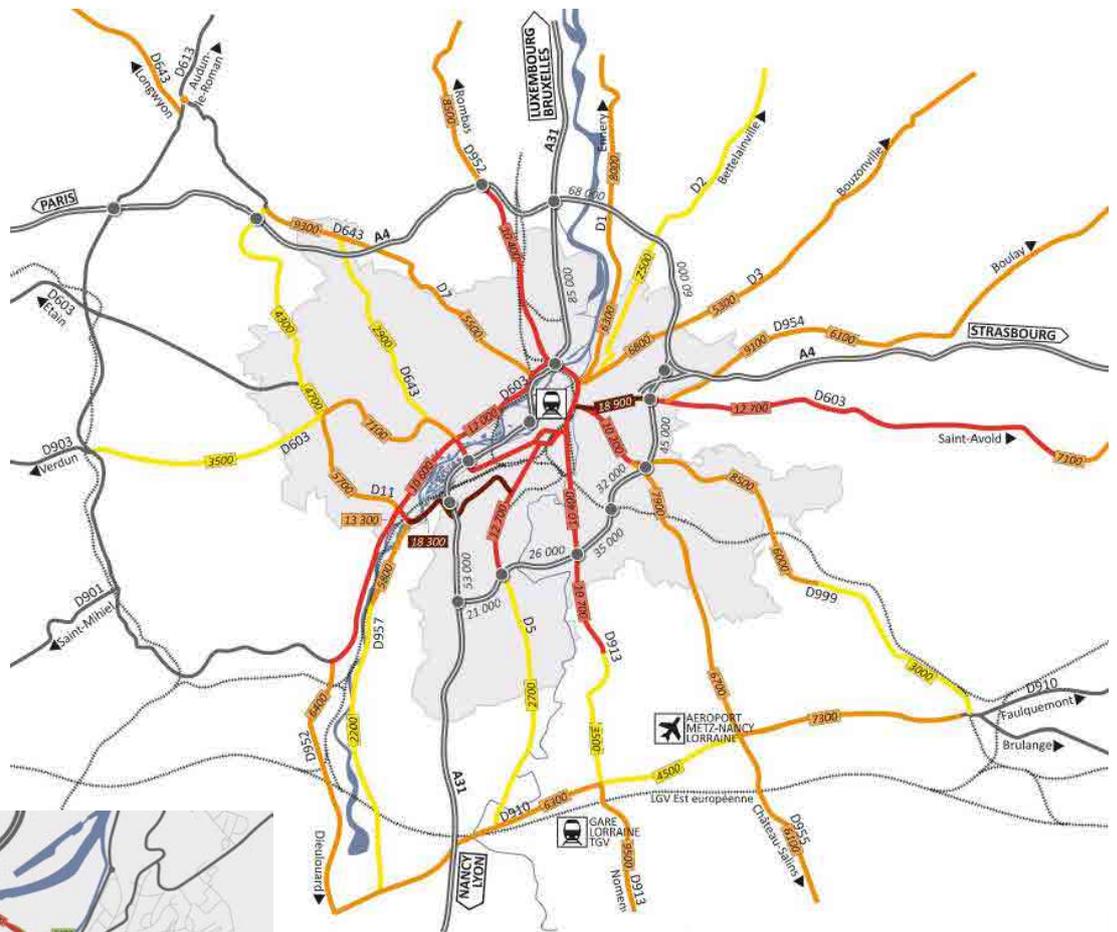
**Ces charges de trafics sont très pénalisantes pour les autres modes alors qu'il s'agit, pour certaines, d'artères majeures :** vitesse commerciale et attractivité des Lianes fortement diminuées, ambiance et conditions de circulation défavorables à l'usage du vélo, etc.

À l'échelle du cœur métropolitain, le Ring, ceinture de l'hypercentre messin, assure la distribution des trafics provenant des pénétrantes et de l'autoroute : avenues Joffre et Foch, boulevards Maginot, Paixhans et du Pontiffroy, boulevard de Trèves, Pont mixte, etc.

Dans un contexte global de baisse des trafics hors voies rapides (A31 et RN431), nombre de ces voies se distinguent par une augmentation des trafics : RD603, la RD643, RD1 et RD3, boulevard de Trèves/Pont Mixte, etc.

## Charges de trafic sur le réseau viaire

Trafics moyens journaliers annuel



Source : ERA, données CD57, Ville de Metz - Données 2017

# UN MODE INDISPENSABLE, MAIS QUI PÈSE SUR LA QUALITÉ DE VIE

Les problèmes induits par le trafic automobile sont multiples : nuisances sonores, pollution, accidentologie et sentiment d'insécurité, confort des cheminements, etc. Ces nuisances pèsent sur la qualité de vie des habitants et sont un frein croissant à l'attractivité des territoires.

## Accidentologie : les piétons et cyclistes fragilisés

205 accidents impliquant au moins un piéton ont été recensés dans la métropole entre 2013 et 2017 (ce qui représente 33 % des accidents corporels survenus sur le territoire), générant 231 victimes piétonnes dont :

- 12 tués, soit 35 % des tués dans un accident à Metz Métropole ;
- 63 blessés hospitalisés (28 % des blessés hospitalisés) ;
- 156 blessés légers (27 % des blessés légers).

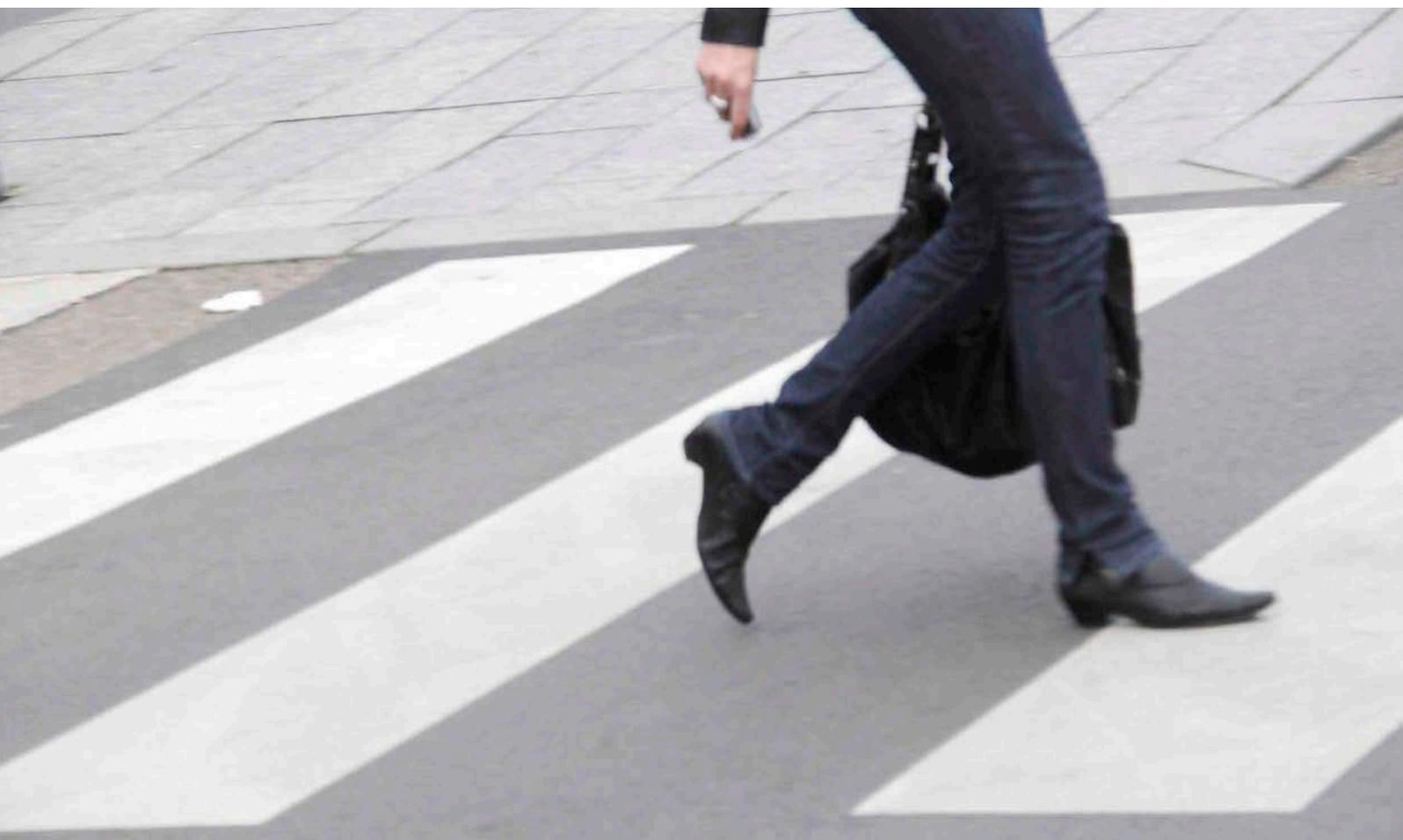
La tendance générale est à la réduction du nombre de victimes piétonnes entre 2008 et 2017 (-29 %), même si ce chiffre a quelque peu fluctué entre 2011 et 2017. Les victimes piétonnes sont, pour près de la moitié d'entre-elles, des jeunes (25 % ont moins de 13 ans entre 2013 et 2017) ou des seniors (20 % ont 65 ans et plus). Près de 70 % des accidents piétons sont localisés à Metz et 13 % à Montigny-lès-Metz.

Certains axes sont particulièrement problématiques : Ring, rue de Pont-à-Mousson, rue de Verdun/rue du 20<sup>e</sup> Corps Américain, boulevard de Guyenne et rue de Paris.

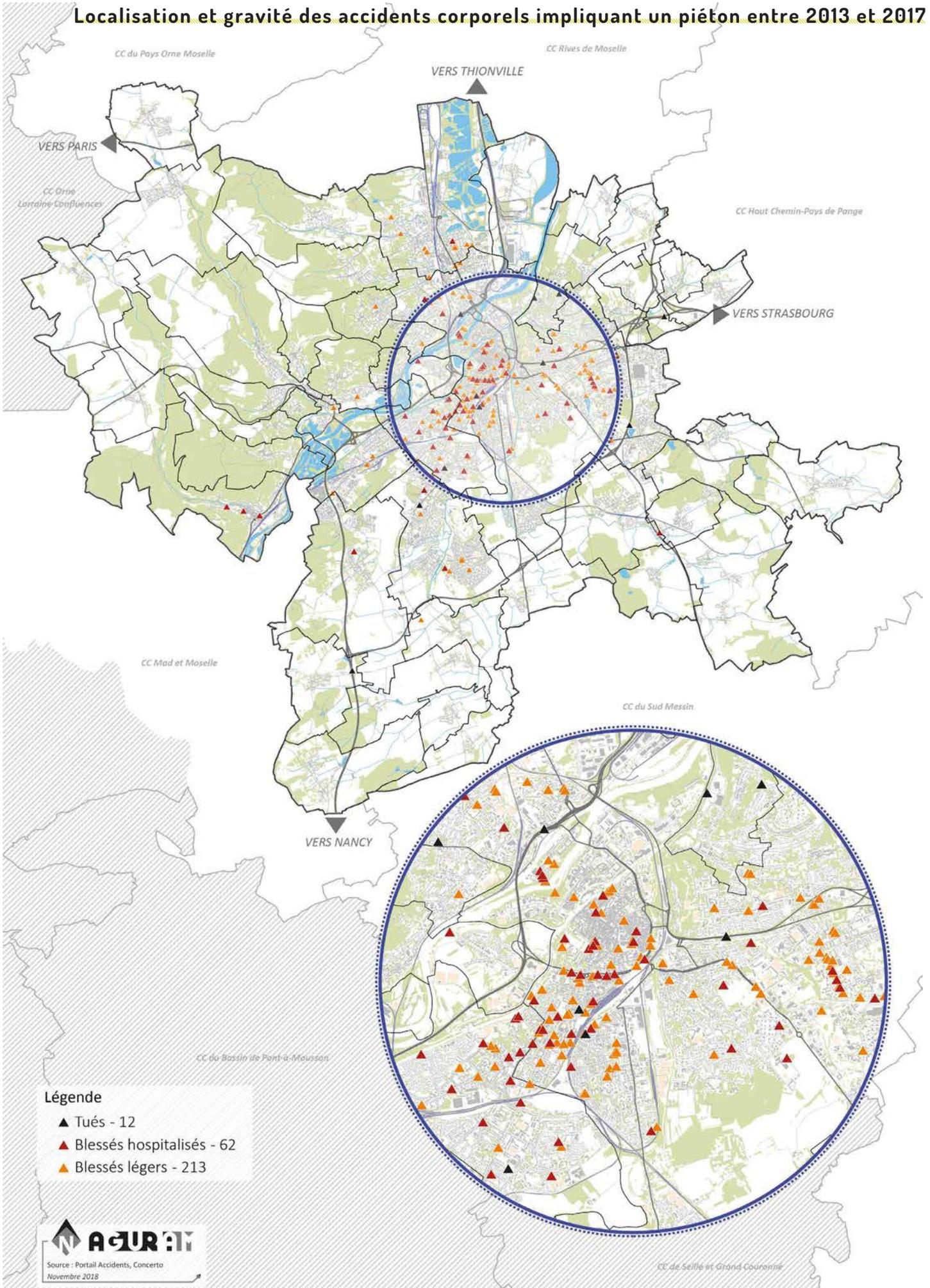
67 accidents impliquant au moins un cycliste se sont produits sur la même période (2013-2017), soit 11 % des accidents corporels survenus. 70 victimes sont à déplorer dont :

- 1 tué, soit 2,9 % des tués dans un accident à Metz Métropole ;
- 25 blessés hospitalisés (11 % des blessés hospitalisés) ;
- 44 blessés légers (8,7 % des blessés légers).

La tendance générale est à une stagnation globale du nombre de victimes cyclistes entre 2008 et 2017 (+9 % mais sur des volumes très faibles/11 victimes en 2008, 12 en 2017). Les victimes cyclistes sont très représentées parmi les 6-20 ans (32 % des victimes entre 2013 et 2017) et 45-59 ans (21 % des victimes). Les accidents se concentrent en premier lieu dans les secteurs ceinturant l'hypercentre messin, où les trafics routiers sont les plus importants.



# Localisation et gravité des accidents corporels impliquant un piéton entre 2013 et 2017



## Les deux-roues surexposés au risque d'accident

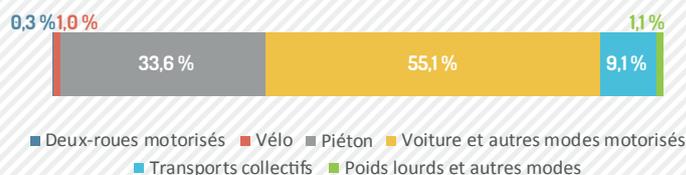
La mise en perspective entre la répartition par mode de transport des victimes d'accidents (période 2013-2017), et la répartition modale des déplacements des habitants de Metz Métropole, permet également de mettre en exergue deux modes de transports particulièrement exposés aux risques d'accidents corporels :

- les usagers des deux-roues motorisés : 18 % des victimes d'accidents corporels alors qu'ils ne représentent que 0,3 % des déplacements ;
- les cyclistes : 8 % des victimes d'accidents corporels pour 1 % des déplacements des résidents de la métropole.

### Modes de déplacements utilisés par les victimes d'accidents corporels



### Poids du mode de déplacement des habitants de Metz Métropole dans l'ensemble des déplacements



Source : EDGT SCoTAM, Portail accidents-Concerto

## Pollution et bruit : un cadre de vie impacté par la circulation automobile

Une Carte stratégique air (CSA), qui permet d'évaluer l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, a été établie par Atmo Grand Est sur les années 2010, 2011, 2013, 2014. Selon cette méthode, et sur cette période, 7,8 % de la population réside dans des périmètres qui posent question au regard de la réglementation :

- 5,4 % de la population (12 099 habitants) sont en Zone de dépassement réglementaire potentiel ;
- 2,3 % de la population (5 148 habitants) sont en Zone de dépassement réglementaire ;
- 0,1 % de la population (247 habitants) sont en Zone air prioritaire.

La Zone air prioritaire se situe au niveau de l'A31 dans sa traversée urbaine. Les axes routiers en dépassement réglementaire correspondent aux voies majeures d'accès et de contournement du cœur métropolitain : pénétrantes, rocade interne du Ring, etc.

Sont en particulier concernés : l'avenue Joffre, l'avenue Foch, le boulevard du Pontiffroy, la rue du Fort Gambetta, l'allée Victor Hegly, l'avenue de Lattre de Tassigny, la rue Verlaine, l'avenue de la Seille, etc., qui se localisent, pour la plupart, dans un contexte très urbain.

Le bruit routier constitue aussi un important facteur de détérioration de l'environnement des résidents de la métropole.

Corrélé au volume de trafic supporté par les axes routiers, le résultat de l'analyse des dépassements des seuils réglementaires du niveau sonore fait ressortir :

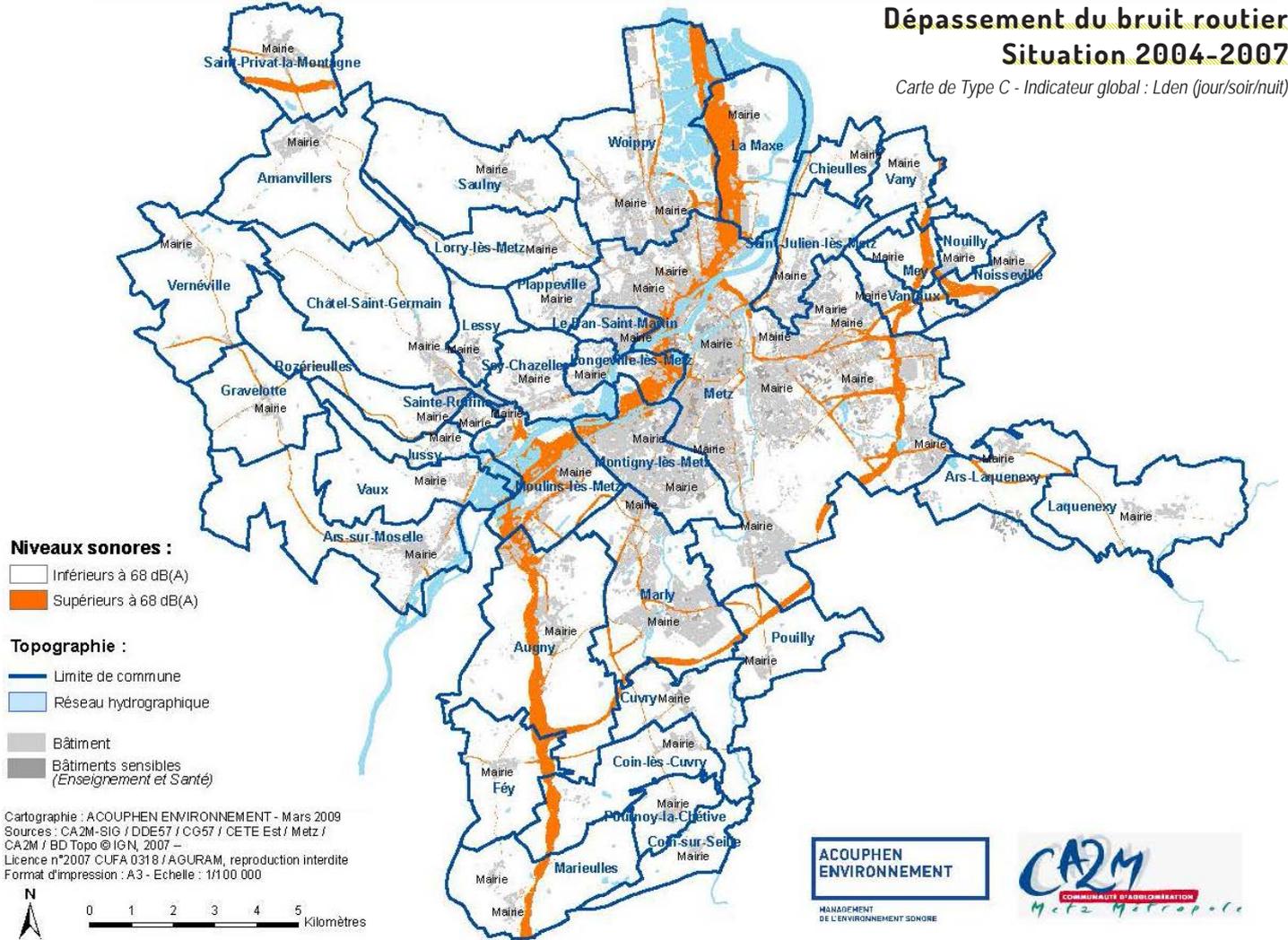
- les voies rapides : A31, RN431, A315/voie rapide Est/boulevard de Trèves ;
- la traversée de Moulins-lès-Metz, route de Thionville/avenue des Deux Fontaines ;
- les principales pénétrantes et des principaux axes du cœur d'agglomération de la rive droite : boulevards du Ring, boulevard Solidarité/avenue de Strasbourg, boulevard de Trèves, etc.

Datant de 2007, avant la mise en service du Mettis, les analyses issues du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ne sont partiellement plus d'actualité. Il est fort probable que la mise en service de Mettis ait rééquilibré certains niveaux (avenue de Strasbourg en particulier).

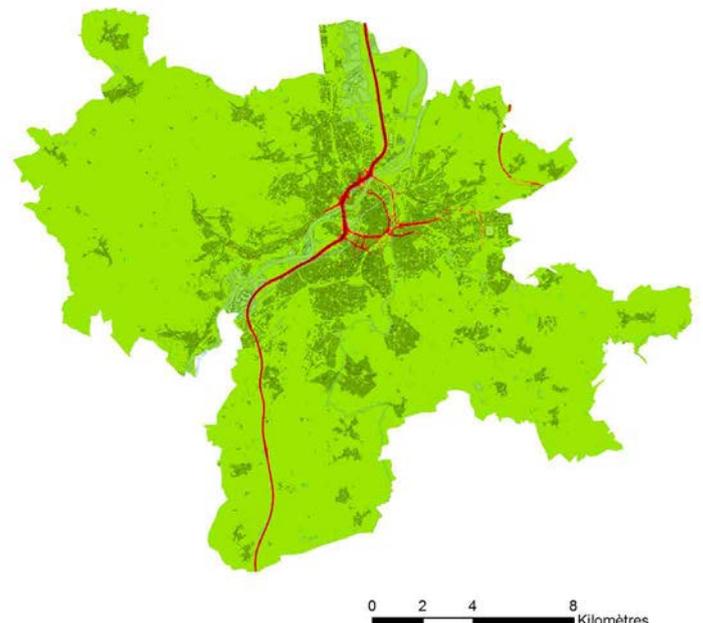
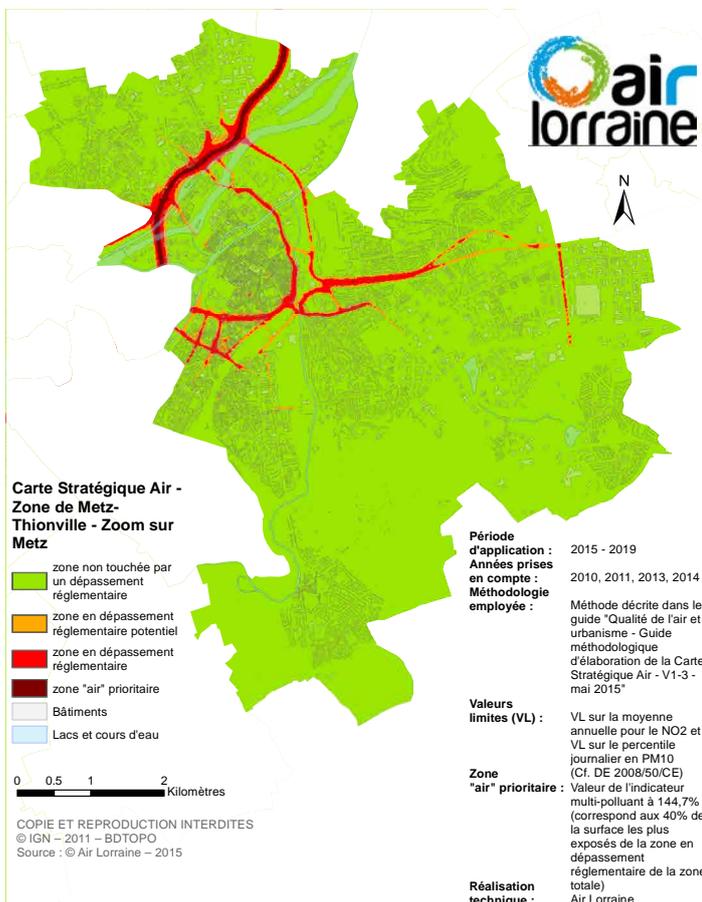
La révision du PPBE de Metz Métropole sera lancée en 2019.

## Dépassement du bruit routier Situation 2004-2007

Carte de Type C - Indicateur global : Lden (jour/soir/nuit)



## Carte stratégique air pour la zone de Metz-Thionville



# LE PROJET A31 BIS

Reliant les principales polarités du Sillon lorrain et le Luxembourg, l'A31 supporte : le trafic de transit international entre le nord et le sud de l'Europe, d'importants échanges transfrontaliers, le trafic de desserte locale. Avec jusqu'à 100 500 véhicules particuliers par jour, l'A31 connaît des problèmes de congestion récurrents, qui traduisent une surexploitation de l'infrastructure.

Ces problèmes de capacité se traduisent au niveau de la métropole par :

- une saturation de certaines sections de l'A31 et de la RN431, avec un trafic excédant leur capacité réelle aux heures de pointe ;
- des retenues importantes et accidentogènes à certains points d'échange entre réseau structurant et réseau local (« remontées de file ») ;
- des reports, sur le réseau local, de trafic se détournant de l'itinéraire autoroutier, avec pour conséquence une dégradation des quartiers impactés (bruit, pollution, sécurité).

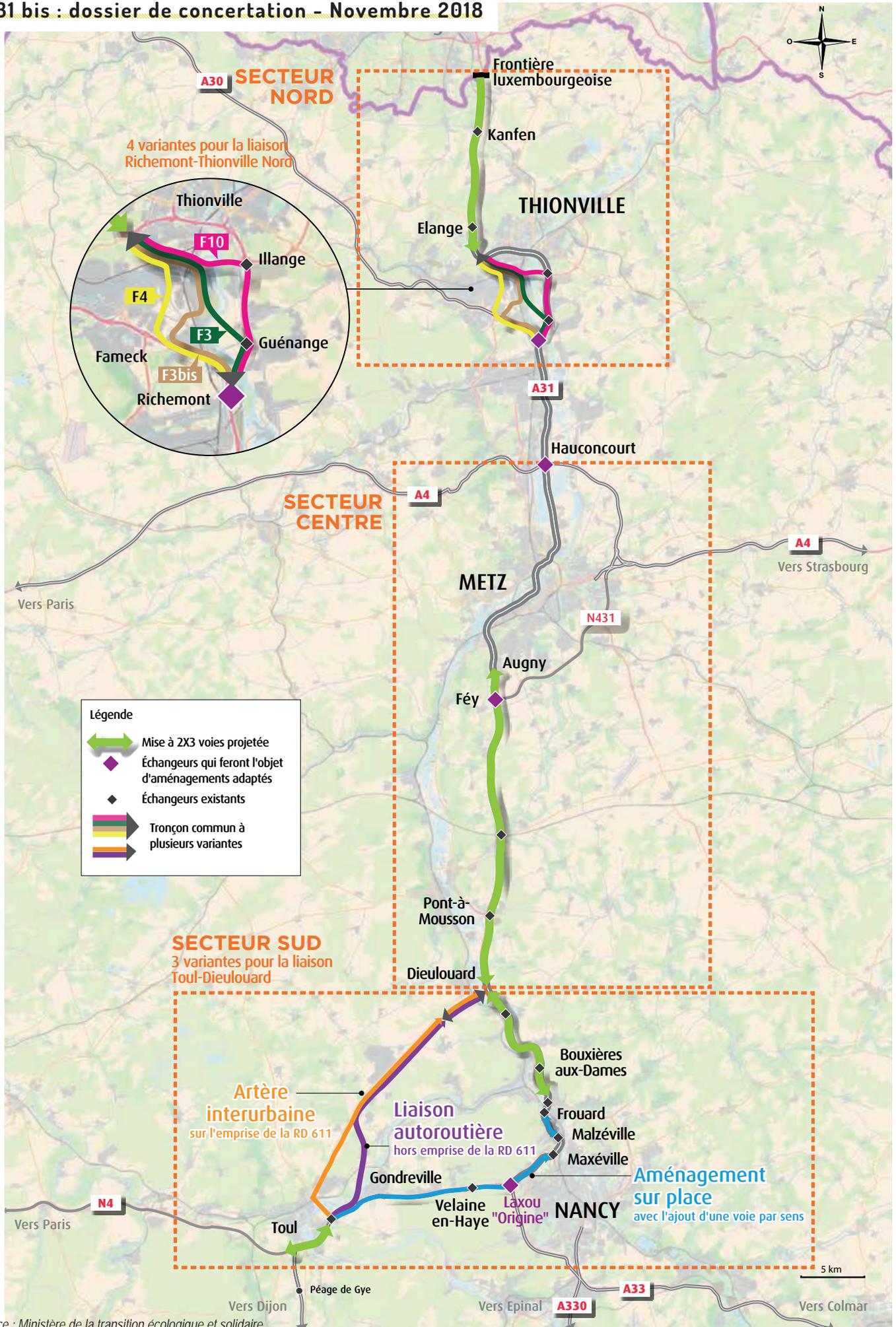
Afin d'améliorer la sécurité et les conditions de circulation, et d'accompagner le développement économique, l'État souhaite mettre en œuvre le projet A31 bis qui constitue une version optimisée du projet A32 (réduction des sections nouvelles à construire, réutilisation avec élargissement de certaines sections de l'A31, etc.).

Étudiée un temps, l'utilisation de la RN431 comme axe de transit pour soulager l'A31 dans sa traversée urbaine, a été abandonnée. Le projet prévoit aujourd'hui la répartition, entre A31 et RN431, des trafics de transit voiture et poids lourds. L'A4, sera élargie à 2 x 3 voies par la Sanef, tout comme l'A31, entre le diffuseur de Jouy-aux-Arches et Dieulouard.

Considérant que l'A31 et la RN431 sont assez « robustes » pour supporter les trafics actuels et projetés, l'État n'a prévu aucun aménagement de capacité sur le territoire de la métropole.

Or, le rôle majeur joué par ces infrastructures pour le fonctionnement du territoire (accessibilité, échanges internes, desserte des polarités principales, etc.) nécessite d'être pris en compte dans le projet. Les dysfonctionnements et externalités négatives observés sur les espaces urbains traversés également. Cela permettra d'améliorer :

- le fonctionnement des diffuseurs, notamment dans une logique de sécurisation ;
- l'intégration environnementale, urbaine et paysagère de l'infrastructure.



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

# LA RÉGULATION DU STATIONNEMENT, LEVIER ESSENTIEL POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

## Une offre profondément remaniée dans le cœur métropolitain...

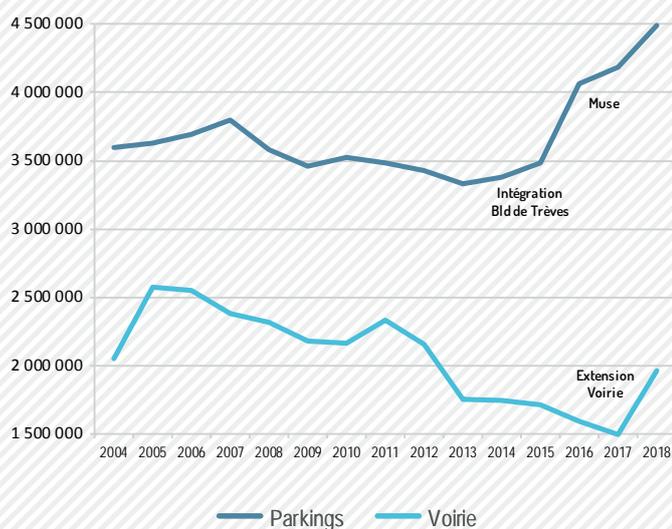
Suppression de parkings de surface (République, Mazelle, Saint-Louis, etc.), création de parcs en ouvrage (Mazelle, Paixhans, Centre Pompidou-Metz, etc.), réduction des places sur voirie (Mettis, extension plateau piétonnier, etc.), adaptations tarifaires (zones tarifaires horaires, etc.), innovations pour simplifier l'usage (paiement CB sans contact, applications smartphones, etc.), l'offre de stationnement du cœur métropolitain a connu de profonds remaniements au cours des dix dernières années.

Cette meilleure régulation de l'occupation de l'espace public vise à améliorer le cadre de vie urbain (reconquête de la voirie au profit d'autres besoins d'occupation, limitation du trafic lié à la recherche d'une place, etc.) et à répondre au mieux aux besoins des différentes catégories d'usagers, à l'aune des objectifs fixés dans le PDU de 2006, à savoir :

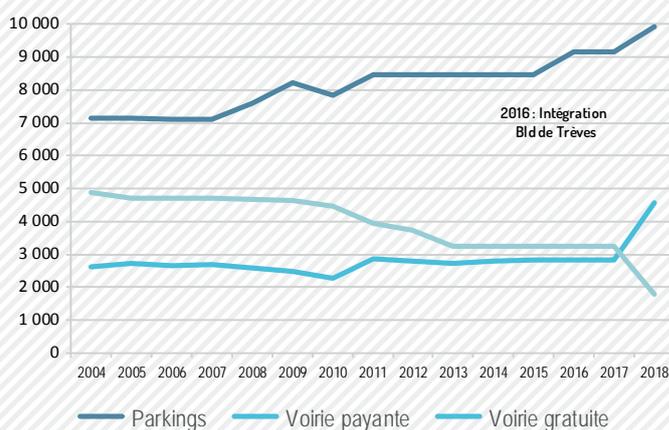
- répondre aux besoins de résidents ;
- inciter les pendulaires (travailleurs, étudiants, etc.) au report modal (transports collectifs) ;
- favoriser la rotation au profit des visiteurs et des chalands.

Cette politique s'est encore accentuée en 2017 avec l'extension du stationnement payant sur voirie (les Îles, le Pontiffroy, Nouvelle-Ville, etc.), et la mise en service du centre commercial Muse.

Évolution de la fréquentation des parcs de stationnement et de la voirie



Évolution de l'offre de stationnement



Source : concessionnaires parkings et voirie, Ville de Metz, Metz Métropole

## ... Aux impacts sur les pratiques de mobilité perceptibles, mais difficilement mesurables

La régulation du stationnement semble avoir eu des impacts sur les comportements de certains usagers du cœur métropolitain, comme en attestent certaines évolutions des pratiques de mobilité. Notons par exemple :

- la montée en puissance des P+R (+21 % de fréquentation en 2017, +18 % en 2018) ;
- la hausse de fréquentation des TC urbains ;
- des pratiques observées de stationnement en rabattement sur les points d'arrêts des TC urbains (Metz, Marly, Montigny-lès-Metz, etc.) ;

- une pression accrue sur les limites de la zone réglementée messine, qui a notamment incité la Ville de Montigny-lès-Metz à créer de nouvelles Zones bleues (rues du Canal, du Génie, etc.).

Cette politique n'a toutefois pas altéré l'attractivité du cœur métropolitain, avec une fréquentation du stationnement sur voirie et des parcs en ouvrage toujours croissante (6,5 millions de visiteurs en 2018, en progression de 13,5 % par rapport à 2017).

## Des nouveaux besoins à prendre en compte

Intégrer les besoins de stationnement dédiés aux covoitureurs et à l'offre d'autopartage, répondre aux pratiques de rabattement sur le réseau de transports collectifs, anticiper les besoins de stationnement au niveau de la gare de Metz-Ville compte tenu de l'accroissement de l'offre Fluo (TER) prévu sur la ligne Metz-Luxembourg à l'horizon 2028-2030 (14 000 places de plus en période de pointe), réguler

l'offre autour du quartier de l'Amphithéâtre afin de limiter les impacts pour les populations riveraines, contraindre le stationnement autour des axes de transports collectifs pour modifier les comportements de mobilité, etc. Les chantiers restent nombreux pour répondre aux besoins et inciter au report modal pour l'accès à la principale polarité métropolitaine.



# DES TRANSPORTS EN COMMUN RENOUVELÉS

## LE MET', UN NOUVEAU SOUFFLE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

### Une offre Le Met' hiérarchisée...

L'offre de TC urbains s'organise, depuis 2013, autour d'un nouveau réseau hiérarchisé comprenant :

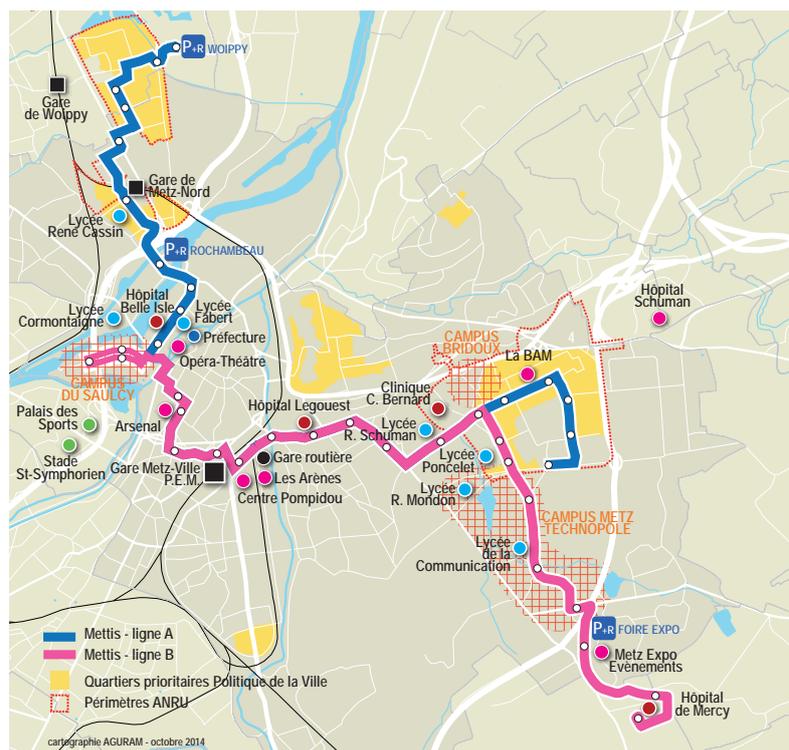
- deux lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre, Mettis A et Mettis B, inaugurées en octobre 2013. Ces lignes desservent les principaux quartiers du cœur de l'agglomération messine et participent activement au désenclavement ou à l'accessibilité d'importants quartiers d'habitat social et équipements :
- la ligne A (Woippy Saint-Eloy/Borny, 12,5 km) dessert trois quartiers de politique de la ville (QPV) : Borny (QPV des Hauts-de-Blémont), Patrotte (QPV du Chemin de la Moselle) et Saint-Eloy/Pré-Génie ; le Pontiffroy, quartier résidentiel et tertiaire (Conseil Régional, CAF, Médiathèque, etc.) est également desservi ;
- la ligne B (Saulcy Cité U/Hôpital Mercy, 11 km) dessert les pôles universitaires du Saulcy, le Technopôle et son campus, le Parc des expositions et le Centre hospitalier régional (CHR) de Mercy.

Metz et Woippy sont desservies, ainsi qu'Ars-Laquenexy (Hôpital Mercy) et Peltre (Maternité).

Au final, ce sont 17 % des habitants et 83 % des emplois de Metz Métropole qui se trouvent à moins de 500 mètres de marche d'un arrêt Mettis.

Mettis A et B circulent tous les jours jusqu'à minuit, avec une fréquence de 10 min en journée. Sur le tronçon commun (5,6 km en centre-ville), la fréquence est de 5 min, voire moins un hyperpointe lorsqu'une offre partielle est injectée pour faire face à une demande ponctuellement supérieure à l'offre.

- 5 Lianes (L1 à L5) structurantes, circulant tous les jours et assurant des fréquences de 10 à 15 min jusqu'à 21h, qui desservent les secteurs les plus denses de la métropole, y compris en périphérie : Magny, Marly, Montigny-lès-Metz, Zone Tournebride-Actisud, Moulins-lès-Metz/Château Saint-Germain, Devant-les-Ponts/Plappeville, Woippy, La Corchade, La Grange-aux-Bois ;
- 7 Citeis (C11 à C17) assurent un **maillage fin du territoire**, circulant du lundi au samedi (le dimanche pour certaines) avec des fréquences variables selon les lignes : entre 15 et 30 pour les lignes 11 à 14 et entre 25 à 60 min pour les lignes 15 à 17 ;



Le tracé de Mettis permet la desserte de l'essentiel des grands pôles générateurs de déplacements

- Navettes (N) : 1 ligne de navette à l'intérieur du centre-ville de Metz, circulant du lundi au samedi avec une fréquence de l'ordre de 11 min, ainsi que 8 lignes de dessertes régulières ou sur réservation assurant des liaisons entre quartiers avec des fréquences diverses ;
- 12 Proxis (P101 à P113) dont la vocation est de desservir les communes les plus éloignées du territoire (Saint-Privat-la-Montagne, Vany, Laquenexy, Pouilly, Marieulles, etc.) avec une offre régulière ou sur réservation ;
- 4 lignes Flexo (F) assurent des retours nocturnes depuis le centre-ville de Metz (place de la République) ou depuis le complexe Kinépolis de Saint-Julien-lès-Metz vers les quartiers et les communes de Metz Métropole (départs à 22h30, 23h30 et 00h30).



## ... et articulée autour de trois pôles d'échanges

Point de passage de l'ensemble des lignes structurantes du réseau Le Met', la place de la République constitue une plateforme d'interconnexion importante au sein de la zone urbaine, permettant de relier en correspondance différents points de la métropole.

Les échanges et la marche des bus sont facilités par la place très réduite dédiée aux véhicules légers. Les circulations piétonnes entre les différents points d'arrêt TC sont donc facilitées et sécurisées par l'existence d'une Zone de rencontre.

La gare de Metz-Ville et la place du Roi George constituent deux autres points d'échanges majeurs.

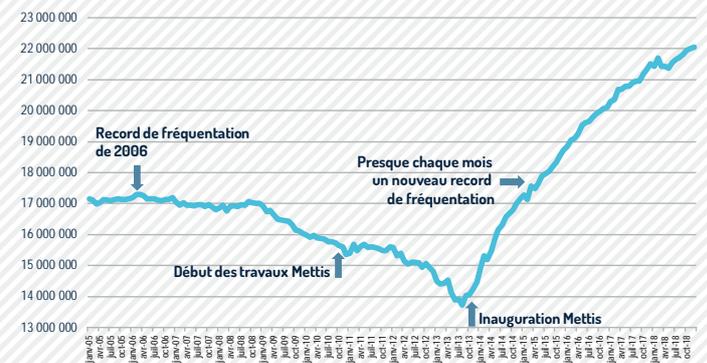
Pour autant, les correspondances entre lignes du réseau Le Met' ne représentent aujourd'hui que 10 % de la fréquentation, ce qui demeure faible. Une part importante des déplacements échappe donc au réseau Le Met' du fait de l'absence de liaisons directes, ou de trajets trop longs via ces pôles d'échange très centraux.

## Le nouveau réseau a permis une forte croissance de la fréquentation...

La mise en place du nouveau réseau structuré autour de Mettis a permis d'enrayer la baisse de la fréquentation initiée en 2006. Ainsi, la fréquentation sur 12 mois glissants s'établit à 22 millions de validations en décembre 2018, avec une croissance de 57 % depuis octobre 2013 (inauguration du nouveau réseau). Cette croissance est encore de 28 % par rapport au record « avant Mettis » de février 2006 (17,3 millions).

L'effet Mettis est indéniable et les lignes A et B tirent aujourd'hui encore la croissance. Les deux lignes ont représenté 42 % des validations en 2018, contre 37 % en 2014, première année complète après inauguration.

### Évolution de la fréquentation du réseau Le Met' sur 12 mois glissants



Source : Tamm

## ...mais une dynamique qui faiblit

En 2014, la fréquentation a connu une croissance de près de 19 % par rapport à 2013. Depuis, la croissance est continue, mais le rythme s'est fortement ralenti, pour n'atteindre que 2,4 % en 2018.

Après l'introduction de Mettis, « l'effet BHNS » s'est fait sentir pendant 3 ou 4 ans, ce qui correspond à ce qui s'observe par ailleurs généralement en France.

Cette croissance a permis d'accroître l'usage du réseau de 70 voyages par an et par habitant en 2009 (dernière année avant travaux Mettis) à près de 100 aujourd'hui. Cet usage reste pour autant relativement faible par rapport à d'autres agglomérations de tailles similaires : Reims, Dijon, etc.

Sans action forte de la métropole pour relancer la dynamique du réseau Le Met', le risque est de voir cette fréquentation et la part modale du réseau stagner, tandis que la part de la voiture se maintiendrait...

Un certain nombre de points noirs, limitant aujourd'hui l'attractivité du réseau Le Met', ont été identifiés.

### Taux de croissance annuelle de la fréquentation Le Met'



Source : Tamm

# DES FAIBLESSES À LEVER POUR MAINTENIR L'ATTRACTIVITÉ

## Bus : une fréquence parfois inadaptée à la demande

L'EDGT a mis en évidence les rythmes de la demande de mobilité sur la métropole. Il apparaît que l'évolution sur la journée de la fréquence de passage des Lianes ne correspond pas toujours à la réalité de la demande. Ainsi, la fréquence des Lianes est-elle dégradée (> 12 min) à certains horaires où la demande de mobilité s'accroît (11h à 14h30,

par exemple), ou au contraire renforcée (< 12 min) à des horaires où la demande est moindre. **Des adaptations, voire un lissage de la fréquence sur la journée (cadencement intégral), permettraient de proposer à toute heure une offre attractive et adaptée à la demande.**

## Une offre peu attractive dès 19h30

L'offre bus Le Met' s'étiole (fréquence) dès 19h30-20h, et le service cesse dès 21h-21h30. Il faut attendre 22h30 pour voir le premier service « de soirée » Flexo. Cette offre est limitée à 4 itinéraires et 3 services.

Cette **offre semble insuffisante au regard de la demande et des ambitions d'attractivité de la métropole** : vie culturelle, vie étudiante, etc.

## Une surcharge ponctuelle de Mettis, mais aussi de certaines Lianes

En période de pointe, l'attractivité du réseau se traduit, malgré des renforts d'offre, par des **surcharges pénalisantes du Mettis**, en particulier entre la gare de Metz-Ville et Le Saulcy. Concrètement, des

usagers sont dans l'obligation de laisser un service desservir leur arrêt sans pouvoir monter à bord. Ce constat est aussi vrai pour la Liane 3 (secteur du Sablon, Woippy, etc.) et sur d'autres lignes.

## Un manque de liaisons de rocade

Les Lianes et la majorité des Citeis sont orientées vers le centre de Metz, tandis que les lignes Proxis ont tendance à rapprocher les communes les plus éloignées de ces lignes structurantes, lorsqu'elles ne relient pas directement le centre-ville (PEM, etc.). Cette organisation limite fortement l'offre de liaisons périphériques entre quartiers ou entre pôles générateurs de flux.

La C17 est aujourd'hui la seule véritable ligne de rocade. Elle dessert un corridor élargi (secteurs de tirage de l'EDGT) sur lequel sont réalisés chaque jour plus de 83 000 déplacements. Sur un parcours difficile mais stratégique, cette ligne propose une fréquence à 30 min en pointe, 1 h le reste de la journée. Reliant la zone Frescaty et le secteur Technopôle/Hôpital Schuman, la C17 présente pourtant un fort potentiel.

## Des Lianes soumises aux conditions générales de circulation

Circulant quasi-intégralement en site propre, Mettis propose un service régulier et une vitesse commerciale satisfaisante. Il n'en va pas de même sur les Lianes qui restent dans la circulation générale, avec un fort impact sur la régularité et la vitesse commerciale en pointe. Des difficultés ont en particulier été identifiées sur les sections suivantes :

- Ligne 1 : rue de Pont-à-Mousson, secteur Botanique-Génie, secteur Corchade/Fougères/Génivaux et avenue du Général Metman ;
- Ligne 2 : rue Franiatte ;
- Ligne 3 : secteur autour de la rue du Coupillon à Woippy ;
- Ligne 5 : rue de Paris et secteur Belle-Isle au nord, traversée de Châtel-Saint-Germain et Moulins-lès-Metz au sud. De plus, la

multiplication des terminus (nombreuses ramifications de la ligne) pose des difficultés d'exploitation ;

Des difficultés sont également identifiées sur le secteur Belle-Isle (place Nelson Mandela), traversé par les lignes 4 et 5 et lieu d'une circulation automobile de transit importante.

Les principales pénétrantes de la métropole, qui supportent d'importants tronçons des Lianes (et Citeis), sont particulièrement concernées et supportent par ailleurs un important trafic automobile d'accès au cœur d'agglomération : axe Franiatte/XX<sup>e</sup> Corps Américain, rue de Pont-à-Mousson, avenue André Malraux, avenue de la Libération/rue de Verdun/rue de Metz à Châtel-Saint-Germain et Moulins-lès-Metz, etc.

Il est à noter que Metz Métropole a engagé la mise en œuvre progressive d'un système de priorité des bus aux feux.

## Vers une troisième ligne BHNS ?

Les priorités données au projet Mettis autour de deux lignes (A et B) ont amené à exclure d'importants territoires présentant des potentiels de mobilité conséquents entre des quartiers et communes à forte concentration d'activités humaines, habitat et emplois.

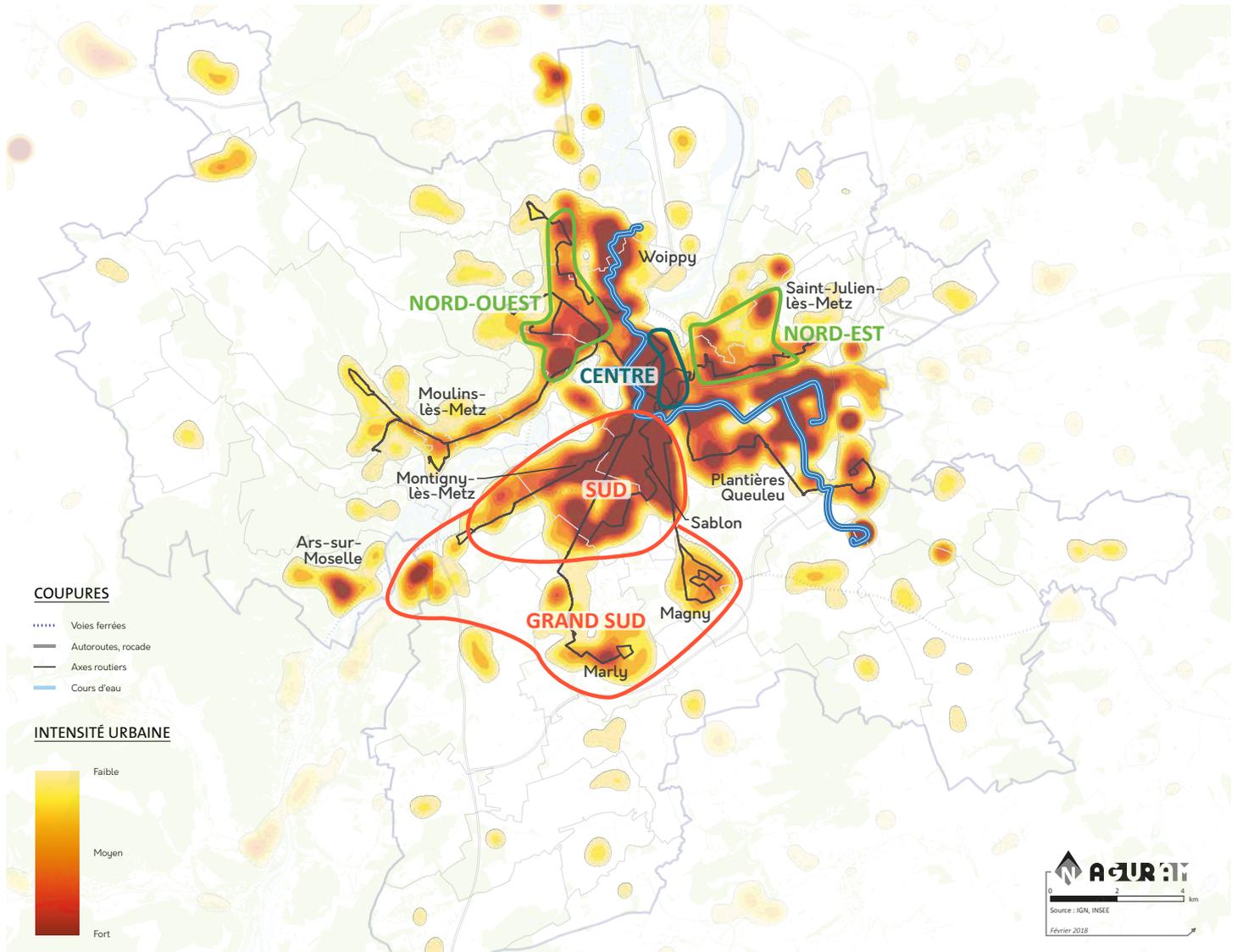
Il s'agit en particulier de tout le secteur sud de la métropole, qui concentre 60 000 habitants et 14 350 emplois. Ce secteur est par ailleurs l'objet de développements importants, sur la rue de Frescaty, le long de la rue Franiatte (quartier Lysé), etc.

Ce secteur, qui génère tous les jours 44 000 déplacements d'échanges avec le cœur d'agglomération, et 151 000 déplacements internes (25 % des déplacements réalisés quotidiennement sur la métropole), est aujourd'hui desservi par les Lianes 1, 2, 3 et 5 qui connaissent ponctuellement des phénomènes de surcharge.

Le succès de Mettis, et le ralentissement actuel de la croissance de la fréquentation du réseau Le Met', ont amené la métropole à poser la question de l'avenir de la desserte de ce secteur en engageant une étude de faisabilité sur la création d'une troisième ligne BHNS reliant ce secteur au cœur d'agglomération.

Cette étude explore, en outre, l'opportunité d'articuler à plus long terme la desserte BHNS de ce vaste secteur, avec la desserte de l'un ou l'autre de corridors secondaires identifiés au nord de la métropole.

### Corridors de l'étude d'une 3<sup>e</sup> ligne BHNS. L'étude concerne les quartiers et communes les plus denses aujourd'hui non desservis par Mettis



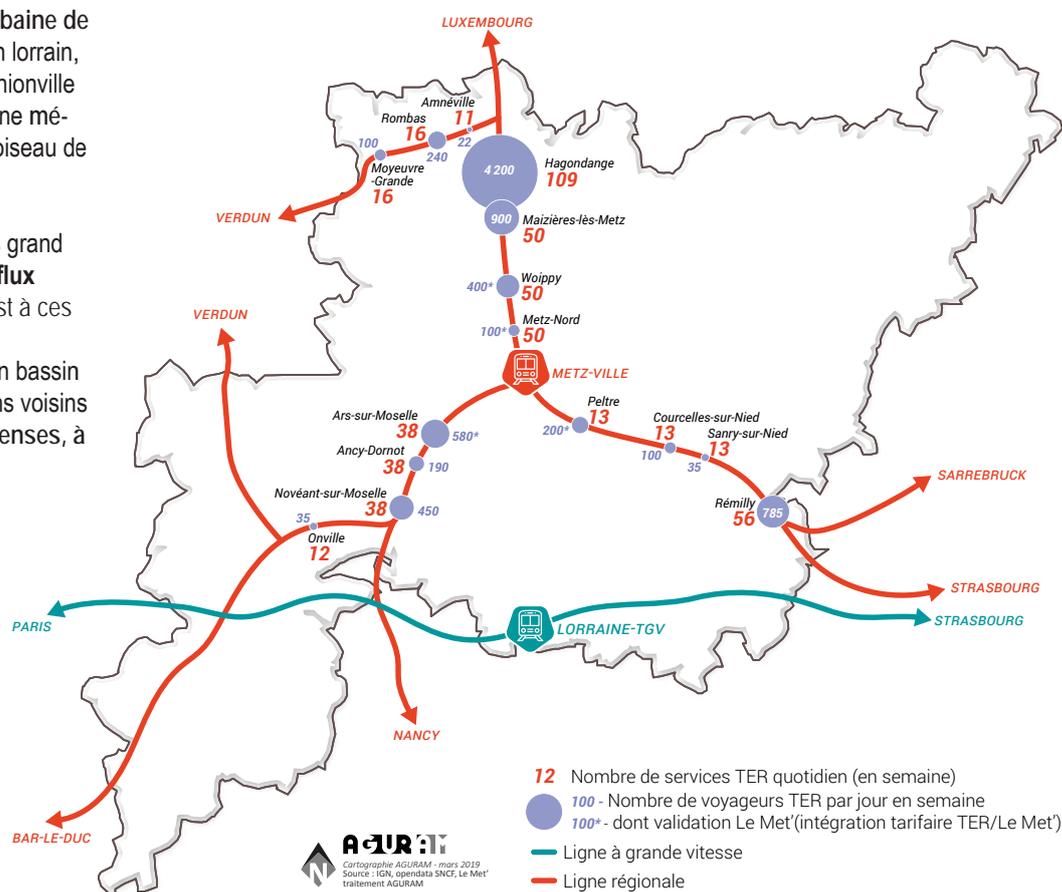
# FLUO ET SOLUTIONS INTERMODALES : UNE OFFRE STRUCTURANTE À L'ÉCHELLE DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER

## Un vaste bassin de mobilité

Metz Métropole structure une aire urbaine de 391 200 habitants, au cœur du Sillon lorrain, entre Nancy (435 300 habitants) et Thionville (136 000 habitants). Metz est aussi une métropole frontalière, à 50 km à vol d'oiseau de Luxembourg Ville.

L'analyse de l'Enquête déplacements grand territoire a montré l'importance des flux entre la métropole et ces entités. C'est à ces échelles que la mobilité doit s'envisager : une métropole, dans son bassin de mobilité et en lien avec des bassins voisins avec lesquels les échanges sont intenses, à l'échelle transfrontalière.

## Gares et haltes Fluo (TER) du SCoTAM (offre 2019 - fréquentation 2016)



## L'offre de transport en commun interurbaine

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 (loi NOTRe), la région Grand Est est l'autorité organisatrice de l'ensemble des transports non urbains sur le territoire régional, et non plus des seuls trains TER.

Cette offre, dénommée Fluo Grand Est depuis avril 2019, comprend :

- les lignes ferroviaires régionales dont l'exploitation est assurée par la SNCF ;
- les lignes de cars interurbains anciennement gérées par le Département de la Moselle (ancien réseau TIM).

La métropole est desservie par les lignes ferroviaires Fluo Nancy – Metz, Metz – Luxembourg, Metz – Strasbourg, Metz – Forbach – Sarrebruck et Metz – Conflans-Jarny – Verdun.

Refondue en 2016, l'offre cadencée est aujourd'hui importante sur l'axe Nancy – Metz – Luxembourg (desserte au quart d'heure en pointe), l'une des plus importantes de France hors Île-de-France. Il en est de même, dans une moindre proportion vers Forbach et Strasbourg (également accessible en TGV). Pour la Vallée de l'Orne (ligne Conflans-Jarny) et Sarrebruck, l'offre repose largement sur des correspondances à Hagondange et Forbach. Sur ces destinations, des évolutions positives sont à l'étude par la région. Elles seront bienvenues. En particulier, la mise en œuvre d'un nouveau matériel transfrontalier devrait permettre d'accroître fortement l'offre Metz – Sarrebruck directe à l'horizon 2024-2025.

Les lignes de cars interurbains de la Région Grand Est assurent, par ailleurs, des liaisons très largement tournées vers les usagers scolaires, mais proposent, vers Metz Métropole une desserte fine et indispensable des territoires périurbains et ruraux. Leur articulation avec le réseau Le Met' est facilitée par la proximité des arrêts et une intégration tarifaire partielle, permettant aux services régionaux de compléter l'offre Le Met' pour la desserte de certaines communes.

## Quatre haltes Fluo au service de la mobilité urbaine et du lien avec Nancy et le Luxembourg...

Le territoire de Metz Métropole dispose de quatre haltes Fluo reliées à Metz-Ville. La mise en œuvre du cadencement en 2016 a modifié l'offre en augmentant globalement le nombre d'arrêt de 39 % :

- Ars-sur-Moselle : 38 arrêts en 2019 contre 36 en 2014, soit +6 % ;
- Metz-Nord : 50 arrêts en 2019 contre 28 en 2014, soit +79 % ;
- Peltre : 13 arrêts en 2019 contre 17 en 2014, soit -30 % ;
- Woippy : 50 arrêts en 2019 contre 28 en 2014, soit +79 %.

Les temps de parcours, tous inférieurs à 6 min vers Metz-Ville, sont très compétitifs, mais Peltre - seule halte dont la desserte a diminué - ne dispose pas d'une offre lui permettant de prendre toute la place qui pourrait être la sienne dans la desserte multimodale TC de la métropole.

Depuis 2013, l'intégration tarifaire TER / Le Met', compensée par Metz Métropole, permet de voyager entre Metz-Ville et Ars-sur-Moselle, Peltre et Woippy avec un titre Le Met'. Ce dispositif a été élargi à Metz-Nord en 2016.

Pour autant, les haltes de Metz-Nord et Woippy sont essentiellement utilisées pour relier le Luxembourg (environ 70 % des voyages), et très peu pour se rendre à Metz, au contraire d'Ars-sur-Moselle (56 %) et Peltre (70 %).

## ...mais une accessibilité perfectible

Du fait d'une offre attractive, en particulier vers Luxembourg, ces haltes rayonnent sur un territoire relativement étendu : environ 7 communes pour Woippy par exemple. Aussi, l'ensemble des modes peut-il être mis à contribution pour rabattre les usagers sur les services Fluo.

Pourtant, une étude menée en 2016-2017 par le SCoTAM (AGURAM) a montré que l'accessibilité en voiture pouvait être péjorée par des conditions de stationnement dégradées.

Depuis, le parking de la gare de Peltre a été aménagé par la métropole et la région. Mais celui de Woippy, récemment agrandi et aménagé, connaît de nouveau des problèmes de saturation.

L'accessibilité par les modes actifs, le vélo en particulier, n'est pas toujours facilitée, bien que la marche domine dans les usages, de l'ordre de 70 % à Peltre et Ars-sur-Moselle par exemple. Le vélo reste anecdotique malgré la présence généralisée de parkings dédiés.

À part à Peltre, desservie par la navette N91 calée sur les trains, l'accessibilité Le Met' est limitée malgré un évident potentiel en milieu urbain pour des destinations aussi attractives que Luxembourg. La N91 est sans doute un modèle pour les autres haltes.

### Synthèse du diagnostic gares

	TER			O/ D (voyages)	AIRE D'ATTRACTION			INTERMODALITÉ ET ACCESSIBILITÉ		
	Offre 2017 (trains / JOB)*	Fréquentation (voy. / JOB)*			Intensité urbaine quartier gare	Nombre de communes	Population	Voiture	Modes actifs	le Met'
		2014	2016>							
Ars-sur-Moselle	39	700	→	Metz	●	5	10 500	😊	😊	😞
Metz-Nord	46	50	↗	Lux. / Metz	●●	1	-	😞	😊	😞
Peltre	13	280	→	Metz	●	5	10 700	😞	😞	😊
Woippy	46	350	↗	Lux.	●●	7	25 00	😊	😞	😞

Source : SCoTAM, AGURAM

## Des P+R pour faciliter l'accessibilité multimodale à la métropole

La mise en œuvre du Mettis a été accompagnée de la création de trois P+R qui facilitent l'accès au cœur d'agglomération depuis le bassin de mobilité de la métropole :

- Foire Expo (250 places) : implanté à l'entrée du Technopôle, ce P+R est très facile d'accès depuis la RN431, à 25 min de la place de République via la ligne B du Mettis ;
- Rochembeau (115 places) : situé à proximité du centre-ville et facilement accessible depuis l'A31, ce P+R est à 10 min de la place de la République via la ligne A du Mettis ;

- Woippy (250 places) : ce P+R dispose d'une implantation stratégique à proximité immédiate de l'échangeur A31 de la Maxe, au terminus de la ligne A. 20 min sont nécessaires pour rejoindre la place de la République.

Après des débuts difficiles, ces parcs ont trouvé leur place dans le système mobilité. Rochembeau est aujourd'hui saturé et les deux autres parcs, plus éloignés du cœur d'agglomération, sont occupés entre 40 % et 50 % dans un contexte de forte progression : +140 % depuis 2015 pour Woippy, +90 % pour Foire Expo.

## Le quartier gare, pôle d'échange multimodal à conforter

Le quartier de la gare de Metz-Ville (gare TGV et TER/Fluo), qui est aussi celui de la gare routière (Fluo, mais aussi services en libre concurrence), est aujourd'hui une importante porte d'entrée sur la métropole. La gare de Metz-Ville, le PEM de l'Amphithéâtre (Proxis, navettes aéroport et Lorraine TGV, etc.), les arrêts Mettis Pompidou et Seille, et la gare routière, forment un vaste pôle d'échange longitudinal peu lisible, parfois mal jalonné et manquant de confort pour les échanges piétons (traversée de la rue aux Arènes).

L'usage du vélo en rabattement sur la gare est en plein développement pour des déplacements multimodaux quotidiens. La capacité de stationnement vélo est cependant limitée et en voie de saturation sur le secteur gare, en particulier pour ce qui concerne le seul parc abrité et à accès contrôlé (place Charles-de-Gaulle).

Pour ce qui concerne le stationnement, l'évolution du PEM dans le cadre de l'aménagement urbain du quartier de l'Amphithéâtre a amené Metz Métropole à privilégier l'usage des parkings en ouvrage. Cela y compris pour la dépose minute, avec un temps de stationnement gratuit de 30 min dans les parcs publics en délégation de service public Charles de Gaulle et Centre Pompidou-Metz. Dans cet esprit, le jalonnement des parcs publics a été revu et une Zone bleue a été mise en place pour favoriser la rotation des véhicules et faciliter la dépose-minute. Pour autant, la situation n'est pas optimale : le stationnement « sauvage » s'est développé sur l'espace public et les parkings en ouvrage les plus proches de la gare (environ 2 000 places sur Charles de Gaulle, Centre Pompidou-Metz et Effia Gare de Metz) tendent à la saturation. Une étude a été initiée par la métropole pour créer un nouveau parc de stationnement à usage mixte : faire face à la demande de stationnement croissante du fait du développement du quartier de l'Amphithéâtre, et de l'attractivité de la gare de Metz-Ville.



# LA MARCHÉ : UNE PRATIQUE SOUS ESTIMÉE ?

## « De porte à porte » : plus d'un déplacement sur trois est entièrement réalisé à pied

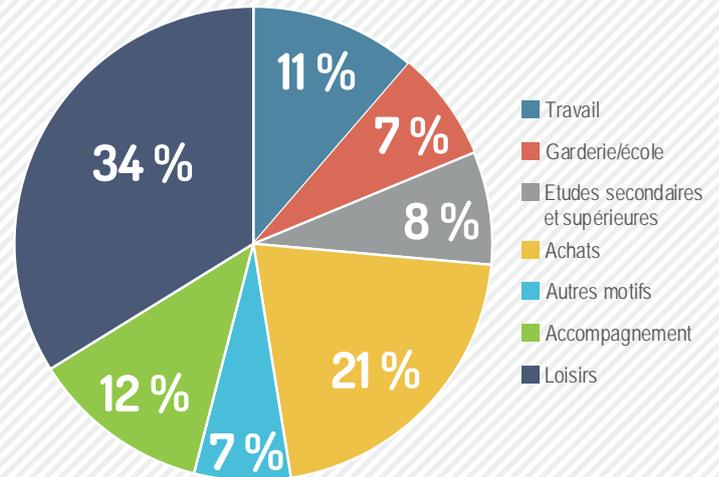
Chaque jour de semaine, 273 000 déplacements sont réalisés à pied, « de porte à porte », 241 000 en moyenne le samedi, etc. La marche est le 2<sup>e</sup> mode de déplacements des habitants de Metz Métropole après la voiture avec 34 % de part modale (39 % pour les seuls déplacements entièrement effectués sur le territoire).

À cela s'ajoutent les trajets (334 000) réalisés en lien avec un déplacement en mode mécanisé (TC urbains, TER Fluo, voiture, etc.) : rabattement/diffusion, correspondance entre deux modes mécanisés (voiture + TER par exemple).

Cette dimension intermodale de la marche s'observe principalement :

- avant/après un trajet en voiture (56 %) ;
- avant/après un trajet en bus du réseau Le Met', en car du réseau Fluo ou autres ( 42 %).

Répartition des déplacements des habitants de Metz Métropole à pied par motif - par jour par semaine



Source : EDGT SCoTAM

## Le mode de la proximité

La marche « de porte à porte » prédomine parmi les déplacements de moins d'1 km (75 %), distance pertinente pour ce mode. Toutefois, des marges de progression existent compte tenu de la part élevée de la voiture (23 %).

L'analyse de la répartition des déplacements à pied par motif de destination montre que plus d'un déplacement à pied sur trois (34 %) est motivé par les loisirs, et un sur cinq (21 %) par des achats.

La part modale de la marche est maximale pour les déplacements de proximité : 58 % des déplacements ayant pour motif de destination garderie/école sont réalisés à pied (35 % pour la voiture), et 48 % des déplacements liés aux loisirs (45 % pour la voiture).

En ce qui concerne les achats, la marche est le mode principal pour accéder aux petits et moyens commerces (54 %, contre 40 % pour la voiture), mais intervient également à hauteur de 20 % dans les déplacements vers les grands magasins, supermarchés, hypermarchés et leurs galeries marchandes.



## Un mode prisé en cœur d'agglomération... et dans les villages

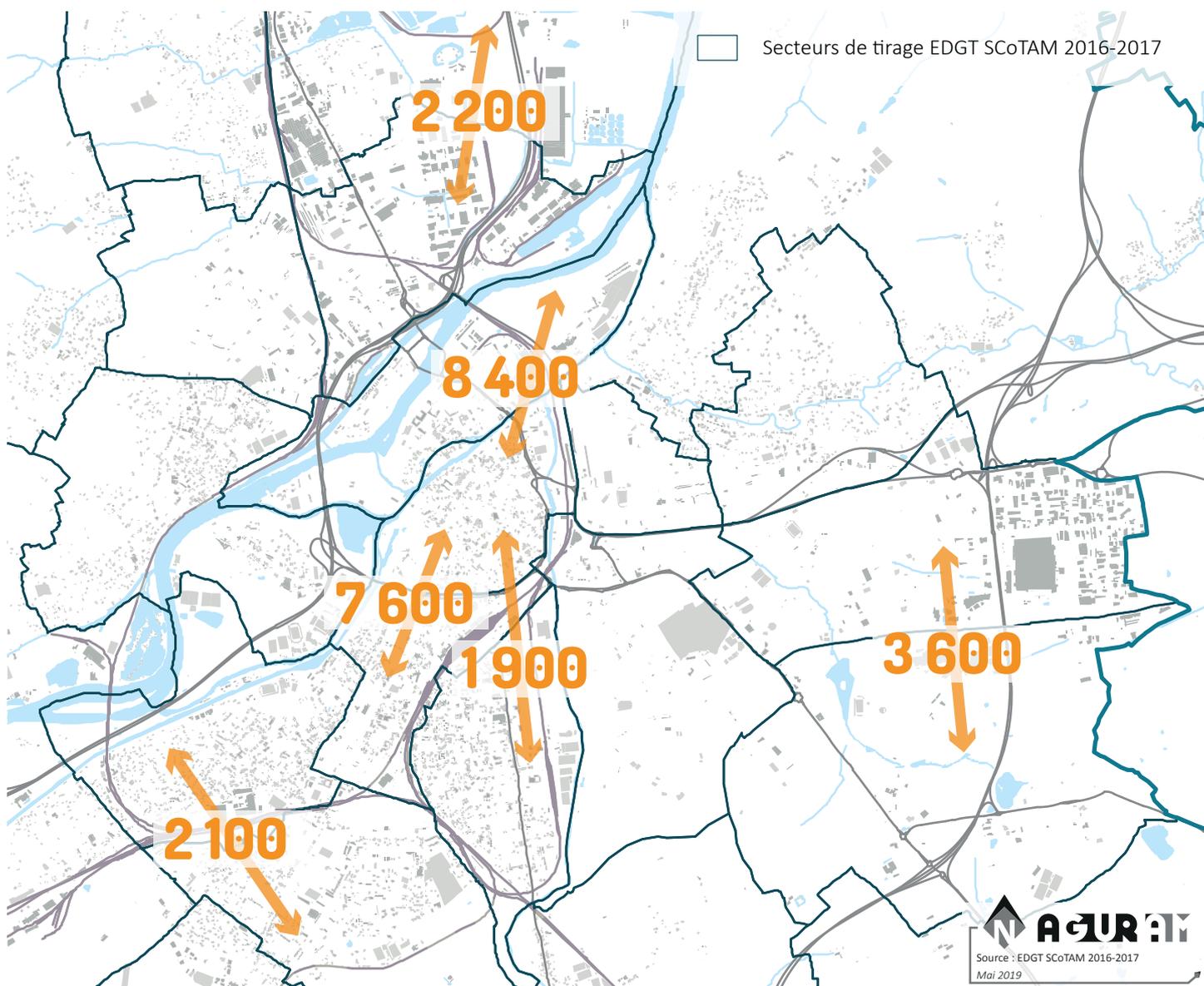
La commune de Metz concentre les deux tiers des 273 000 déplacements quotidiens réalisés intégralement à pied, dont 74 200 pour le seul cœur métropolitain (hypercentre, Nouvelle-Ville, les Îles, etc.). Ces déplacements ne sont pas le seul fait des messins, mais de l'ensemble des résidents de la métropole qui viennent travailler, consommer, etc. Dans plusieurs quartiers messins la marche représente plus de 75 % des déplacements internes : hypercentre, Gare/Nouvelle-Ville, Sablon, Bellecroix, Les Îles, Patrotte Metz-Nord et Devant-les-Ponts. Les échanges entre quartiers messins sont également nombreux, en particulier entre l'hypercentre et les quartiers contigus : Le Sablon, Gare Nouvelle-Ville, Les Îles, etc.

Les déplacements à pied sont aussi nombreux au sein des autres polarités de la métropole comme Montigny-lès-Metz (23 600 déplacements internes, 55 % de part modale), Woippy (16 300 déplacements, 61 % de part modale) et Marly (8 700 déplacements, 34 % de part modale).

Toutefois, la marche n'est pas l'apanage des communes urbaines denses. En effet, elle est le premier mode pour les déplacements de proximité des habitants des secteurs :

- du Val Saint Pierre avec 52 % de part modale contre 39 % pour la voiture (communes de Ars-Laquenexy, Chesny, Jury, Laquenexy, Méclevues, Peltre) ;
- des Côtes de Moselle Sud : 52 % contre 44 % pour la voiture (communes de Ars-sur-Moselle, Châtel-Saint-Germain, Jussy, Rozérieulles, Sainte-Ruffine et Vaux) ;
- des Côtes de Moselle Nord : (communes du Ban Saint-Martin, Lessy, Longeville-lès-Metz, Plappeville, Scy-Chazelles) ;
- entre coteaux et sillon : 60 % de part modale contre 37 % pour la voiture (La Maxe, Lorry-lès-Metz, Saulny, Woippy).

## Échanges quotidiens en semaine réalisés intégralement à pieds entre deux secteurs de tirage



## De nombreux freins à la pratique de la marche

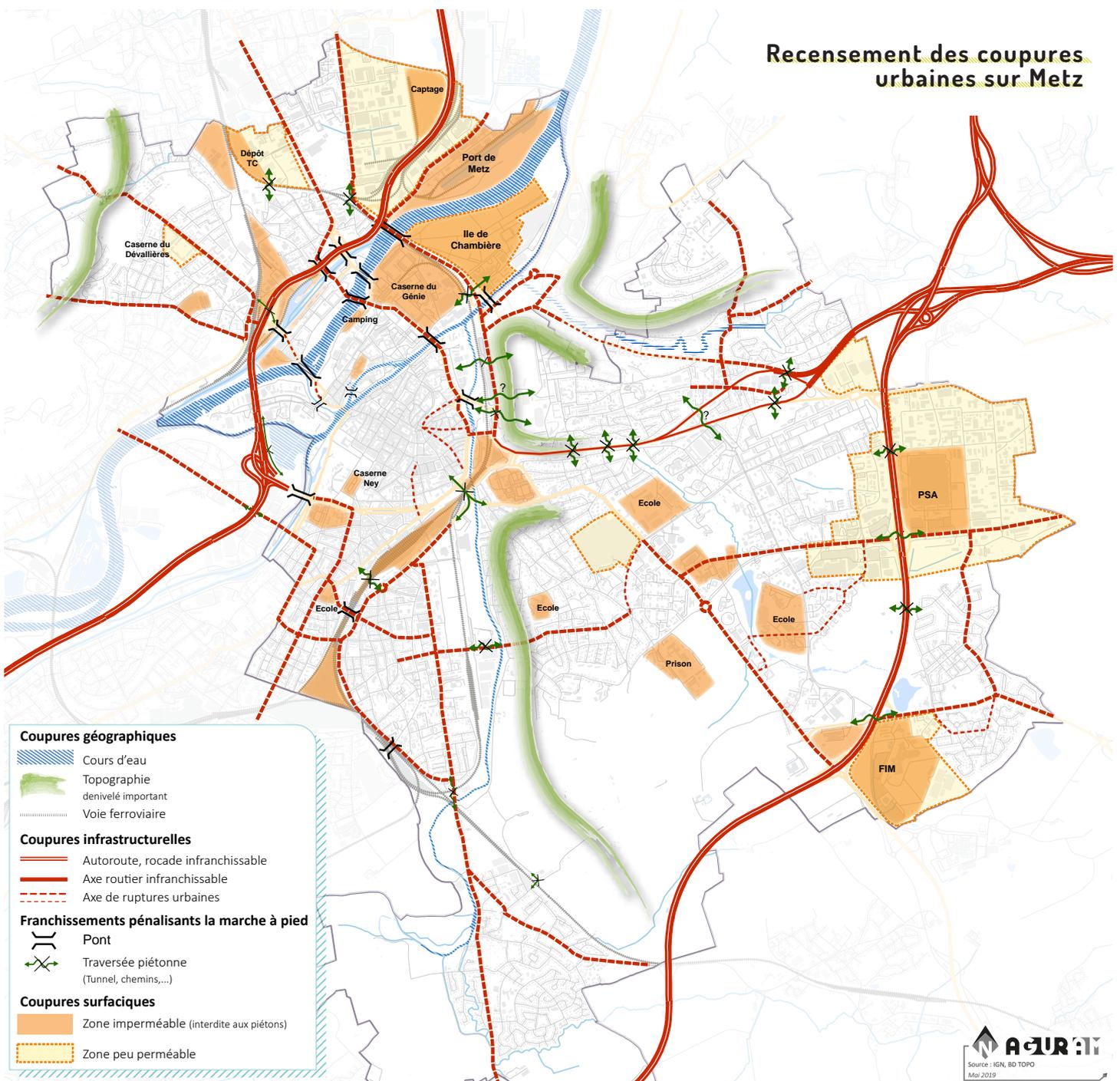
La pratique de la marche est à mettre en relation avec le « potentiel de marchabilité » d'une voie, correspondant aux éléments qui favorisent, ou non, la réalisation d'un déplacement à pied : présence de Zones apaisées, coupures, bruit, densité de population, etc.

Ce potentiel est élevé dans l'hypercentre messin et certains quartiers (Bellecroix, Gare Nouvelle-Ville, Sablon et Grange-aux-Bois) du fait de l'aménagement de Zones 30 et aires piétonnes.

Il peut être localement très faible du fait, notamment, de la présence de nombreuses coupures urbaines infrastructurelles, géographiques et surfaciques.

Ces coupures sont un frein, voire un « verrou », pour la pratique de la marche. Elles :

- obligent le piéton à faire des détours ;
- imposent un temps d'attente plus ou moins long à un feu tricolore : places Camille Hocquart et Mazelle, etc. ;
- créent un sentiment d'insécurité : avenue de Strasbourg au niveau de Grigy-Technopôle, liaison modes doux sous l'A31 à Actisud ;
- provoquent un sentiment d'éloignement réel ou non vis-à-vis d'un lieu voisin.



# VÉLO : UN POTENTIEL TROP PEU EXPLOITÉ

La part modale du vélo est assez faible sur la métropole : 1 %. Cette situation trouve en partie son explication dans un taux d'équipement lui aussi relativement faible des ménages et la persistance de lacunes dans l'aménagement du réseau viaire et du développement des services (stationnement, etc.).

Pourtant, 63 % des déplacements des habitants de Metz Métropole font moins de 3 km. Le potentiel de développement du vélo est donc très important.

## Moins d'un ménage sur deux dispose d'un vélo

54 % des ménages de la métropole ne possède pas de vélo en 2017 (Enquête déplacements grand territoire), contre 42 % à l'échelle nationale selon l'enquête nationale transports qui date pour tant de 2008.

La question du stationnement sécurisé à domicile peut constituer un frein à l'acquisition d'un vélo. En effet, plus de 3 ménages équipés d'un vélo sur 4 disposent d'un lieu de stationnement sécurisé au domicile. Des équipements de stationnement adaptés et bien répartis sur l'espace public, ainsi qu'une offre de vélo en libre service performante peuvent constituer des réponses appropriées.

Par ailleurs, il apparaît que l'usage du vélo n'est pas toujours naturel, du simple fait que de nombreux habitants, y compris adultes, ne savent pas, ou plus faire de vélo.

L'association Metz à vélo, organise auprès des adultes des activités de « (re)mise en selle » pour développer et sécuriser la pratique des adultes (l'École de vélo). Ce type d'action demande à être développé, avec le soutien de la métropole.

## Une double offre de « vélopartage »...

Depuis 2012, un service de location de vélo est proposé au public dans le cadre de la nouvelle délégation de service public du réseau Le Met'. Ce service VéloMet', confié à l'association Mob d'Emploi, propose à la location longue durée 319 vélos de ville et 30 vélos pliants accepté à bord du réseau Le Met' (données Tamm, 2016). Le nombre de locations est en régression entre 2017 et 2018 (1 139 contrats, -14 % depuis 2017), mais avec des durées de location qui se sont allongées. Le déploiement du service de vélos en freefloating ne semble pas avoir porté préjudice au VéloMet', l'usage des deux services étant dissemblable.

Par ailleurs, depuis décembre 2018, la société Indigo Weel a déployé une offre de location courte durée en freefloating (libre-service, sans station). Répartis dans le cœur de la métropole, environ 500 vélos sont mis à disposition du public via une application smartphone dédiée, moyennant facturation. L'usage et les pratiques liés à ce service sont cependant globalement méconnus dans la métropole.

## ...mais une infrastructure souvent inadaptée

Un audit des aménagements existants, de nombreux échanges avec les communes (ateliers par bassin de vie) et les acteurs locaux, ainsi qu'une enquête vélo, menée auprès des habitants de la métropole du 5 novembre au 5 décembre 2016 (baromètre vélo), ont permis d'établir un état des lieux approfondi de l'offre cyclable sur le territoire.

Les aménagements cyclables ont été, jusqu'à aujourd'hui, réalisés au gré d'opportunités, ou suivant une vision communale, sans réelle réflexion d'ensemble. L'expertise du bureau d'études Indigo (2017), complétée par l'avis d'usagers réguliers et de personnes moins expérimentées, a mis en exergue plusieurs types de dysfonctionnements qui nuisent à la pratique quotidienne du vélo :

- un **déficit global d'aménagements** : manque de liaisons locales, déficit de connexions entre les communes, notamment entre Metz et les communes contiguës ;

- des **dysfonctionnements liés aux aménagements existants** :
- **manque de cohérence des aménagements** : discontinuité et lisibilité, insertion problématique, etc. ;
- **mauvaise qualité des aménagements** : bordures de trottoirs trop hautes, entretien, obstacles permanents ou temporaires, présence de masques à la visibilité, etc. ;
- **entretien/choix des revêtements insuffisant/inadapté** : revêtements lisses, glissants, pavés, etc.
- des **problèmes liés au stationnement et la crainte du vol de vélos** : manque de stationnement près des lieux d'activités et de consommation, inadéquation des équipements au besoins, etc.

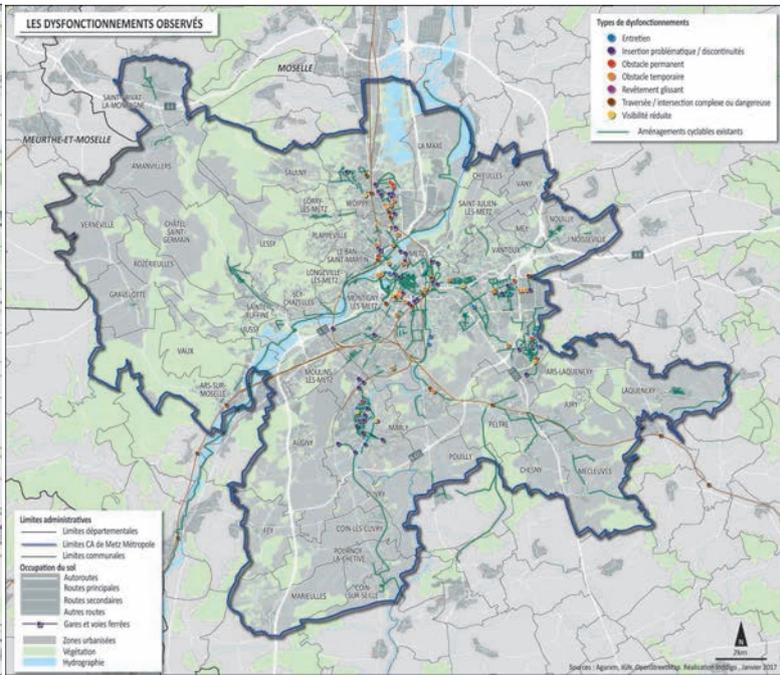
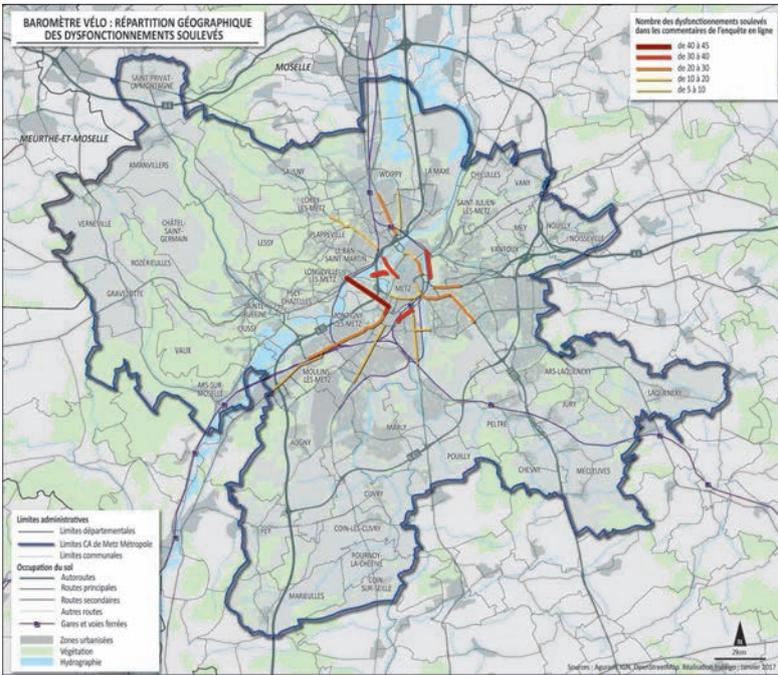


Les voies pénétrantes supportent l'essentiel des déplacements internes à la métropole. Elles apparaissent pourtant comme celles qui concentrent le plus de dysfonctionnements pénalisant la pratique du vélo.

Leur traitement revêt dès lors un caractère stratégique et prioritaire afin de relier Metz aux communes de la première couronne, de constituer l'armature d'un réseau cyclable attractif, sécurisé et confortable pour accéder aux principales polarités du territoire : équipements sportifs, culturelles, commerciaux, scolaires, etc.

## Baromètre vélo : répartition géographique des dysfonctionnements soulevés

## Les dysfonctionnements observés



Source : Indigo

## La nécessité de construire un véritable Plan de développement vélo pour favoriser la pratique

Afin de développer l'usage du vélo, il apparaît nécessaire de définir une stratégie globale s'appuyant sur :

- la densification du réseau d'aménagements existants et la création d'une armature cyclable continue, sécurisée et lisible pour les usagers ;
- l'intensification des actions pour développer les services liés au vélo ;
- la mise en place d'une gouvernance durable dans un contexte d'évolution du jeu d'acteurs lié au passage en métropole.



# LA MÉTROPOLE DES LIAISONS EUROPÉENNES

## Deux corridors essentiels aux échanges à l'échelle européenne

Metz Métropole est située à la croisée de deux couloirs de communication historiques :

- la Vallée de la Moselle, axe de communication déjà emprunté par l'antique voie romaine de Lyon à Trèves, et aujourd'hui par l'un des principaux axes de transport reliant la Mer du Nord au bassin méditerranéen par la Vallée du Rhône : ferroviaire, autoroute A31 et Moselle canalisée à grand gabarit ;
- l'axe Paris – Allemagne sur lequel se sont développées les infrastructures fret ferroviaire, l'autoroute de l'Est (A4), et plus récemment, la LGV Est européenne.

Cette situation privilégiée permet à la métropole d'être directement desservie par 2 des 9 corridors de mobilité identifiés comme stratégiques par l'Union Européenne : le corridor Mer du Nord-Méditerranée, et le corridor Atlantique.

Jusqu'à l'accès au statut de métropole, Metz Métropole n'était pas pleinement légitime pour mettre ces diverses infrastructures à « contribution croisée ». Le Projet métropolitain a permis à la jeune métropole d'engager une réflexion d'ensemble pour définir et promouvoir une stratégie d'accessibilité multimodale au service de son développement.

## L'A31 et l'A4, liens vers l'Europe

Axe majeur du Sillon lorrain, l'A31 relie les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique au sud de la France et de l'Europe. Elle est aujourd'hui l'un des axes autoroutiers les plus chargés de France. La croissance du trafic y est très dynamique, avec 104 000 véhicules/jour en 2016 au niveau de Maizières-lès-Metz contre 93 000 en 2010. Greffée sur l'A31, l'A30 prolongée par la RN52 permet de rejoindre Longwy, la Belgique et le nord de l'Europe.

Au nord de Metz, l'A4 forme avec l'A31 le principal carrefour autoroutier lorrain. Concédée, cette autoroute ne connaît pas de congestion

particulière (une moyenne de 20 000 véhicules/jour au niveau de Sainte-Marie-aux-Chênes, 35 000 entre Metz et Saint-Avold et 55 000 au nord-est de l'agglomération messine (entre l'A31 et la RN431).

Si la position stratégique de la métropole est un atout économique, son accessibilité autoroutière est aujourd'hui fragilisée sur un axe nord-sud du fait de la congestion de l'A31 qui est actuellement l'objet d'un projet de mise en 2 x 3 voies intégrales entre Toul et la frontière Luxembourgeoise.

## Des liaisons TGV à défendre

L'arrivée de la LGV Est européenne en 2007 - prolongée jusqu'à Strasbourg fin 2016 - a considérablement amélioré l'accessibilité de Metz Métropole depuis Paris et les principales métropoles françaises, notamment la capitale régionale Strasbourg. Le temps de parcours entre Metz-Ville et Paris-Est est aujourd'hui d'1h24 min, contre 2h45 jusqu'en 2007.

La desserte TGV de la métropole repose, pour les liaisons directes, sur 2 axes et 2 gares :

- un axe est-ouest (LGV) pour rejoindre Paris-Est d'une part (gare de Metz-Ville) et Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille, Bruxelles, etc. d'autre part, via les gares d'interconnexion de Roissy – aéroport Charles-de-Gaulle et Massy-TGV (gare Lorraine-TGV).
- un axe nord-sud via Strasbourg (LGV), Mulhouse, (LGV Rhin-Rhône), Dijon ou, jusqu'en 2018, Nancy et Dijon, pour rejoindre Lyon et le Bassin méditerranéen. Ces liaisons ont Metz-Ville pour origine et destination.

Depuis 2019, la liaison Metz-Ville – Paris est desservie par des TGV classiques, dits Inoui, et des TGV Ouigo qui ne proposent pas le même niveau de service, ni la même grille tarifaire, les Ouigo proposant des

tarifs plus attractifs, mais des modalités de voyage plus contraintes.

La LGV Est-Européenne a été la première à être cofinancée par les collectivités locales – la Région Lorraine et le Département de la Moselle pour ce qui concerne le territoire.

Malgré cet investissement, plusieurs événements sont venus, depuis 2007, remettre en question l'offre telle qu'initialement imaginée et son attractivité :

- le report, en 2013, du projet d'achèvement de la LGV Rhin-Rhône à un « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21 ; l'attractivité des liaisons TGV nord-sud via Strasbourg ne s'améliorerait pas avant cet horizon ;
- la suppression, en 2019, de la desserte TGV directe de Metz-Ville sur l'axe nord-sud via Nancy ;
- la politique commerciale de l'opérateur Voyages SNCF et les arbitrages qui s'en suivent ; début 2019, la mobilisation des élus et acteurs du territoire a cependant permis, entre autres évolutions de la desserte, de faire annuler par Voyages SNCF la suppression du TGV Metz-Ville - Paris de 8h56.

## Un axe fret ferroviaire majeur

Dans une région Grand Est qui concerne 26 % du trafic fret national, la part du fret ferroviaire en Lorraine est la plus considérable de France. Elle est 2,8 fois plus élevée que la moyenne nationale. À Woippy, est implantée la plus importante gare de triage française, mais il s'agit de traiter ici un trafic international très largement déconnecté de l'économie locale.

En revanche, la métropole dispose, depuis 2014, sur le site du Nouveau Port de Metz, d'une plateforme trimodale embranchée ferroviaire au service de l'économie locale.

Par ailleurs et depuis 2007, la métropole est indirectement desservie par l'autoroute ferroviaire reliant Bettembourg (au Luxembourg, à 55 km de Metz) au Boulou (Perpignan), à Sète et Barcelone (depuis février 2019), et traversée par les services Calais - Le Boulou et Sarrebruck - Perpignan Saint-Charles.

Pour autant, le transport de marchandises reste fortement dominé par la route (75 % des flux en Lorraine).

## Fluvial : le potentiel de la Moselle canalisée reste à développer

La Moselle, canalisée au grand gabarit en 1964 (chalands de 3 000 tonnes), place la métropole sur l'un des plus importants réseaux fluviaux de France et offre un accès direct aux ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam, etc.), via le Rhin. Au sud, la voie d'eau à grand gabarit se termine à Neuves-Maisons, au sud de Nancy. Elle est prolongée par un canal à petit gabarit (dit Freycinet, 350 tonnes) qui offre de nombreuses possibilités de connexion (canal de la Marne au Rhin vers Paris et Strasbourg, canal des Vosges, axe Saône/Rhône vers Lyon, Marseille ou Sète, canal de la Meuse vers Givet et le sillon industriel wallon de Charleroi à Liège).

La réalisation d'un canal à grand gabarit de 200 km permettant d'assurer la jonction fluviale Saône-Moselle, conjointement à une liaison Saône-Rhin, a été étudiée mais, en 2013, repoussée à un « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21. Ce projet situerait la métropole sur un axe fluvial mer du Nord/mer Méditerranée.

Le trafic de la Moselle canalisée est de 5,9 millions de tonnes en 2017, dont environ 40 % sont traitées sur les deux ports publics de Metz (Nouveau Port et Mazerolle). Metz est aujourd'hui la plus importante plateforme fluviale de Lorraine : 1<sup>er</sup> port céréalier français, seule plateforme conteneurs trimodale active en 2018 (27 000 EVP traités en 2017).

Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, la gouvernance des ports publics a évolué : les deux sites messins sont désormais – à l'instar d'Illange-Thionville et Nancy-Frouard – sous l'autorité d'un syndicat mixte ouvert (SMO) réunissant VNF et la région Grand Est. Le rôle de la métropole dans ce dispositif reste à construire.

## Metz-Nancy-Lorraine (Lorraine Airport) : un aéroport régional fortement concurrencé

L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, situé entre les deux métropoles, est un atout pour le territoire. 280 400 passagers y ont transité en 2018, une croissance de 14 % par rapport à 2017 après une longue période de baisse ou de stagnation. Son activité s'est particulièrement réduite à l'arrivée du TGV Est. De plus, cet « équipement » souffre de la proximité d'aéroports importants, et en particulier de Luxembourg-Findel dont l'offre et la fréquentation sont en croissance forte et régulière avec 3 600 000 passagers en 2017.

Malgré une localisation propice à proximité de Metz, Nancy et Luxembourg, le trafic fret a été quasiment abandonné en 2013 (11 tonnes traitées en 2017). À contrario, dans le même temps, l'aéroport de Luxembourg-Findel est devenu le 5<sup>e</sup> aéroport fret européen.

# DES ENJEUX MÉTROPOLITAINS





# LE PDU, DES ENJEUX MÉTROPOLITAINS AUX ACTIONS CIBLÉES

## PROJET MÉTROPOLITAIN

### AMBITION

LA MÉTROPOLE DES LIAISONS EUROPÉENNES

### ENJEU

La mobilité, une stratégie d'ancrage européen et de valorisation de la géographie

### AMBITION

LA MÉTROPOLE DE L'ÉCOLOGIE URBAINE ET HUMAINE

### ENJEUX

- La mobilité, une facilité qui rassemble et renforce la métropole
- La mobilité, alliée d'une métropole efficiente, inclusive et durable

### AMBITION

LA MÉTROPOLE ART & TECH

### ENJEUX

- La mobilité, vitrine d'une métropole innovante
- La mobilité, fédératrice du bassin de vie de la métropole

## PDU

4 axes stratégiques

5 objectifs chiffrés

40 actions pour réaliser le PDU

## AUTRES ÉTUDES

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

EDGT

OBSERVATION ET DIAGNOSTIC MOBILITÉ

COHÉRENCE URBANISME / TRANSPORTS

## MÉTROPOLISATION

ACCÈS AU STATUT DE MÉTROPOLE

INTÉGRATION DE NOUVELLES COMPÉTENCES LIÉES À LA MOBILITÉ

- Voirie et espaces publics
- Gouvernance des abords de gares
- Stationnement



## DE NOUVELLES COMPÉTENCES LIÉES À LA MOBILITÉ POUR LA MÉTROPOLE



### Voirie :

Aménagement et gestion de la voirie communautaire, transférée des communes à la métropole.



### Gouvernance des abords de gares :

Cette compétence, également transférée des communes à la métropole, permet à cette dernière d'être maître d'ouvrage des projets d'aménagement, en lien avec la SNCF (Gares & Connexions, Réseau) et la Région Grand Est.



### Stationnement :

Gestion des parcs et aires de stationnement avec barrière d'accès.

# UN PROJET MÉTROPOLITAIN QUI FIXE UN CAP

## La métropolisation à l'œuvre

Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, notre territoire a accédé au **statut de métropole**, intégrant ainsi le **cerle restreint des 22 métropoles françaises**. La métropolisation ne se limite pas à une évolution institutionnelle et à un élargissement des compétences. C'est aussi le résultat d'une **évolution des territoires et de l'action publique**, où les questions de **mobilité et d'accessibilité** tiennent une **part essentielle**.

## La métropolisation des territoires...

...résulte de la **transformation des modes de vie**, elle-même marquée par **l'explosion de la mobilité** (des individus, des marchandises, des entreprises, etc). Elle se traduit par une **hausse des interdépendances entre les territoires**. C'est le cas à l'échelle **globale** (Metz Métropole prend place dans un système de flux qui dépasse ses frontières), mais c'est aussi le cas à l'échelle **locale**. Les 44 communes de la métropole – et au-delà, à l'échelle du bassin de vie – sont de plus en plus imbriquées. Nous habitons dans une commune, nous travaillons dans une autre, nous allons faire nos courses et nos loisirs dans une 3<sup>e</sup>, etc.

## La métropolisation de l'action publique

Les conséquences de la décentralisation sont un **renforcement du pouvoir local**, mais aussi une **multiplication des acteurs**. Ces changements transforment le rôle de l'intercommunalité. Il ne s'agit plus seulement de faire, ni de faire faire, mais de **coordonner une action collective**. Le terme de **co-production** témoigne de cette importance du « faire avec » pour associer l'ensemble des forces vives du territoire aux politiques de la métropole. Citoyens, élus communaux, usagers associations, entreprises, etc. : nous sommes tous partie prenante de l'action métropolitaine !

## LE PROJET MÉTROPOLITAIN : 3 AMBITIONS ...

### Quels défis notre territoire devra-t-il relever pour réussir sa métropolisation ?

C'est pour répondre à cette question que la métropole s'est engagée dans une démarche de **Projet métropolitain**, dont la stratégie 2019-2020 a été partagée lors des 1<sup>ères</sup> Assises métropolitaines de janvier 2019.

En concertation avec des élus, chercheurs, chefs d'entreprise, responsables associatifs, citoyens engagés, collaborateurs de Metz Métropole et des communes, et bien d'autres, la métropole a identifié 3 ambitions :

- la **métropole des liaisons européennes**, pour aborder la relation à l'Europe et au monde d'un territoire trop longtemps barricadé derrière ses forts.
- la **métropole de l'écologie urbaine et humaine**, pour souligner la relation aux territoires d'une métropole faite de villes, de villages, de campagnes marquées par leurs richesses patrimoniales et architecturales... mais aussi d'hommes et de femmes qui la vivent au quotidien.
- la **métropole Art & Tech**, pour valoriser la technologie et l'innovation dans une ville d'art et de commerce, marquée par sa proximité avec l'industrie.

## ... POUR UNE MÉTROPOLE QUI S’AFFIRME A VOS CÔTÉS

Depuis quelques années déjà, Metz Métropole a entrepris une mutation. Elle a su se réinventer et s’ouvrir à nombre d’initiatives innovantes : le Centre Pompidou-Metz, le tiers-lieu Bliiida, l’équipement de toutes les communes en fibre optique, etc. Avec Mettis et un nouveau réseau Le Met’, progressivement adapté aux besoins de toutes les communes, la mobilité n’est pas en reste. L’obtention du statut de métropole est également le résultat de cette dynamique positive. Si c’est une chance, c’est aussi une responsabilité collective pour la métropole.

### Une métropole « qui s’affirme... »

- C’est une métropole qui met tout en œuvre pour **amplifier et accompagner les dynamiques de son territoire**, par exemple en guidant les développements urbains et économiques par une politique de mobilité ambitieuse.
- C’est une métropole qui joue pleinement son rôle dans son bassin de vie, consciente de l’effet d’entraînement qu’elle doit avoir pour l’ensemble de son aire métropolitaine. L’Enquête déplacements grand territoire (EDGT) le montre, c’est à cette échelle qu’il faut désormais penser la mobilité, au-delà des périmètres institutionnels.
- C’est une métropole qui **prend position** vis-vis de ses interlocuteurs – État, Région et intercommunalités voisines – **pour défendre l’intérêt de ses habitants, usagers**, et valoriser ses forces économiques et sociales. Citons à cet égard le projet A31 bis ou encore la desserte Bonjour Metz (Mobiwoom), etc.

### Une métropole « à vos côtés »

- C’est une métropole qui **innove**, pour proposer des services de qualité, en lien avec les attentes de ses usagers. Au-delà des services et de l’offre de mobilité, l’innovation doit porter sur la transformation en profondeur dans laquelle l’administration – dont le pôle mobilité/transports – s’engage. La démarche La Transfo, menée à Metz Métropole avec La 27<sup>e</sup> Région (« laboratoire de transformation publique »), illustre cette volonté de changer les pratiques.
- C’est une métropole qui est **attentive à la solidarité et au bien-être de tous**. C’est, par exemple, le sens d’une tarification inclusive des transports publics, de la mise en œuvre de services de mobilité à destination des personnes à mobilité réduite (PMR), etc.
- C’est une métropole qui a la **volonté d’écouter le territoire**, les habitants, les entreprises, les partenaires. L’implication du Conseil de développement (Codev) de la métropole dans la démarche de PDU, ou le travail sur la desserte Le Met’ innovante des zones d’activités, en lien avec les entreprises, vont dans ce sens.
- C’est une métropole qui **se construit avec ses communes**, pour dépasser le faux clivage communes/intercommunalité et s’inscrire dans une dynamique collective. De par sa philosophie, la démarche de construction du PDU répond à cette préoccupation.
- C’est, enfin, une métropole qui **accompagne les porteurs de projets**, qu’ils soient économiques, sociaux ou environnementaux. En matière de mobilité, la métropole est en particulier à l’écoute des solutions imaginées sur les territoires par des start-up ou associations : École du vélo, plateforme de mobilité Wimoov (Groupe SOS), programme Bonjour Metz (Mobiwoom), etc.

# L'AMBITION MÉTROPOLITAINE : DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le cap et les ambitions fixées par la démarche de Projet métropolitain, largement partagés et aujourd'hui réinterrogés au regard du diagnostic PDU qui précède, permettent de dégager 5 enjeux de mobilité. C'est à ces enjeux que la stratégie et les actions déployées par le PDU devront répondre.

## Ambition 1 La métropole des liaisons européennes

### Enjeu

La mobilité, une stratégie d'ancrage européen et de valorisation de la géographie

Une métropole ouverte sur l'espace transfrontalier et le monde se gagnera à la faveur d'une accessibilité « grand territoire » fluide, source de valeur ajoutée. Idéalement localisée, la métropole doit maîtriser au mieux le service rendu par les réseaux et nœuds d'échanges voyageurs et fret.

## Ambition 2 La métropole de l'écologie urbaine et humaine

### Enjeux

La mobilité, une facilité qui rassemble et renforce la métropole

Cette ambition implique l'existence d'une chaîne de mobilité adaptée aux besoins de l'ensemble des territoires de la métropole (lieux de vie, d'emplois et de loisirs, etc.) et de ses habitants dans toute leur diversité - écologie urbaine.

### Enjeux

La mobilité, alliée d'une métropole efficiente, inclusive, et durable

Trois responsabilités échoient aujourd'hui à la collectivité. Elles interrogent sa politique de mobilité : l'efficacité financière de son action, la lutte contre la vulnérabilité sociale et, impérieuse, l'urgence environnementale et climatique – écologie humaine

## Ambition 3 La métropole Art & Tech

### Enjeux

La mobilité, vitrine d'une métropole innovante

Être Art & Tech, c'est répondre, par la mobilité, à des attentes et rythmes de vie métropolitains : horaires, fluidité, souplesse, etc. C'est aussi activer l'intelligence collective du territoire autour de solutions de mobilité innovantes et inspirantes, qui feront référence.

### Enjeux

La mobilité, fédératrice du bassin de vie de la métropole

Cette ambition Art & Tech, à la dimension économique affirmée, se conçoit à l'échelle nord-lorraine. La métropole doit assurer son rôle de locomotive d'un bassin de vie aux activités et fonctions complémentaires à bien des égards, mais sur lequel se déplacer reste parfois difficile.

# QUATRE AXES STRATEGIQUES





# LA MOBILITÉ, ENJEU MÉTROPOLITAIN

## QUATRE AXES STRATÉGIQUES POUR RELEVER LE DÉFI

La mise en place du Mettis et du nouveau réseau Le Met' en 2013, l'émergence de solutions et alternatives aidées par la collectivité (vélos, autopartage), la montée en compétence de Metz Métropole (voirie, etc.) et le défi de sa métropolisation en 2018 (un territoire frontalier qui s'ouvre à l'Europe et au monde), ont marqué les cinq dernières années du précédent PDU.

Face aux enjeux de mobilité de la métropole, il s'agit aujourd'hui de capitaliser sur l'existant et l'expérience, et d'aller plus loin. Pour se faire, la métropole a défini une stratégie d'ensemble, déclinée en quatre axes, couvrant ainsi les différentes échelles territoriales (du quartier à l'Europe, en passant par le bassin de vie), et l'ensemble des modes. Ces axes mettent en avant une métropole qui agit, qui soutient l'action de ses partenaires institutionnels (État, Région, etc.), et qui aide les acteurs du territoire, de l'habitant à l'entreprise, à prendre en main leur mobilité de demain.

# Axe 1

La métropole relie les différents territoires et lieux de vie



# Axe 2

La métropole facilite les circuits courts pour plus de proximité



# Axe 3

La métropole change nos habitudes de mobilité



# Axe 4

La métropole rayonne dans son bassin de mobilité, et au cœur de l'Europe



# AXE 1 LA MÉTROPOLE RELIE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE

La métropole regroupe une soixantaine de quartiers, répartis sur 44 communes. Ce sont autant de lieux de résidence qui ne sont pas toujours bien reliés aux pôles d'emploi, de loisir, de service et de consommation, au premier rang desquels le cœur métropolitain et plusieurs polarités périphériques : Actisud-Frescaty, la façade est (Technopôle, Actipôle,...), etc.

Dans de nombreux cas, il n'y a aujourd'hui aucune alternative à la voiture individuelle. Les transports en commun, lorsqu'ils existent, ne proposent pas une solution attractive : desserte des villages, déplacements de périphérie à périphérie, etc. L'attractivité du réseau Le Met' pâtit, même sur les lignes structurantes (Lianes) de l'encombrement du réseau viaire et le vélo souffre des nombreuses discontinuités du réseau dédié. Proposer un nouveau schéma global de mobilité répondant à ces constats à l'échelle de la métropole est bien l'ambition de cet axe.

C'est pour les déplacements vers le centre de la métropole que Le Met' est le plus performant, même si sa part modale (22 %) reste encore très inférieure à celle de l'automobile. C'est pourtant au cœur de la métropole que la présence de cette dernière est la plus complexe à gérer : encombrements, nuisances, stationnement, etc. Aussi, pour concilier l'accessibilité du centre pour tous, l'efficacité des différents modes et la préservation du cadre de vie, la métropole entend clairement favoriser le réseau Le Met' et le vélo pour les déplacements vers le cœur de la métropole.

Il s'agira de renforcer la performance et l'attractivité du réseau structurant Le Met'. Les projets phares d'un réseau « Le Met' 2.0 » résident dans la mise en œuvre d'une 3<sup>e</sup> ligne de BHNS complémentaire des Mettis A et B et l'optimisation du réseau des Lianes, mais aussi le renfort d'autres lignes de maillages (Citeis, Proxis).

Au-delà de l'offre, qui sera adaptée aux rythmes de vie d'une métropole (amélioration du cadencement des Lianes et de l'offre de soirée), et de la régularité (priorité aux feux, etc.), le travail sur les lignes structurantes Lianes reposera aussi sur une **requalification des voies pénétrantes de la métropole** qui les supportent, permettant d'accroître la vitesse commerciale. Apaisées et multimodales, ces voies permettront de faciliter l'usage du vélo en traitant le réseau cyclable structurant, identifié par le Schéma directeur cyclable. Elles feront l'objet d'implantations de nouveaux P+R et parcs-relais, pour faciliter l'accès de tous aux réseaux structurants.

La métropole entend aussi - corollaire indispensable - jouer sur le stationnement en cœur d'agglomération (automobile, mais aussi vélo, pour favoriser le report modal vers cette destination).

Metz Métropole est riche de la grande diversité de ses villages et quartiers. Les lignes Proxis sont souvent la seule alternative à la voiture pour relier ces lieux de vie aux grandes centralités : pôles d'emploi, de services et de loisirs, etc. Pour autant, le système Proxis s'avère peu efficace pour la collectivité. Proposer, demain, aux habitants des villages et quartiers, une alternative attractive à la voiture sera un chantier important du PDU.

La stratégie consistera à valoriser :

- l'offre Le Met' structurante existante ou à venir (Mettis, Lianes) ;
- l'offre TER, qui relie quatre haltes périphériques au centre de Metz.

La mise en place de navettes régulières et performantes, desservant finement les villages (à l'instar de la N91 mise en correspondance avec le TER à Peltre), sera ainsi généralisée. Ce même type de navette sera également développé pour relier les villages aux centralités locales.



L'Enquête déplacement a mis en évidence l'importance de flux transversaux auxquels l'offre Le Met' et le réseau routier (voiture et vélo), très radiaux, ne répondent que partiellement. Pour exemple : 12 % des déplacements des habitants de la métropole sont réalisés sur un corridor élargi, desservi par la seule C17, au mieux à la demi-heure en hyperpointe. Pour la métropole, il est désormais important de faciliter les déplacements de périphérie à périphérie.

Cela concernera le réseau Le Met', avec le renforcement des lignes de rocade, et plus largement l'ensemble du réseau routier. En effet, faute de liaisons privilégiées entre la RN431 et les boulevards du ring (Joffre, Foch, Jean XXIII, etc.), le trafic de rocade transite aujourd'hui par des axes à vocation locale ou emprunte les pénétrantes via le centre de la métropole. Des aménagements de voirie multimodaux (bus, vélo et voiture) permettront, à terme, de mieux relier les quartiers périphériques dont certains sont en développement (Technopôle 2, etc.).

Limiter le trafic de rocade dans les quartiers passera aussi par l'optimisation de l'A31 dans sa traversée urbaine, ainsi que de la RN431, qui souffrent de certains dysfonctionnements.

# AXE 2 LA MÉTROPOLE FACILITE LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ

La démarche du Projet métropolitain a montré combien la qualité de vie au sein des quartiers, villages et centralités métropolitaines importe aux habitants, mais aussi aux acteurs du territoire : entreprises, commerces, pôles d'enseignement et formation, etc. Elle constitue un facteur d'attractivité et une vitrine pour l'ensemble d'une « métropole de l'écologie urbaine et humaine ».

Au-delà de la mobilité à l'échelle du territoire métropolitain et entre ses différents lieux de vie, il apparaît donc nécessaire de **travailler une mobilité de proximité**, ce qui n'est pas neutre en matière d'aménagement de la ville, de mixité des fonctions et de densité de l'activité humaine.

En premier lieu, il s'agira d'**apaiser les cœurs des lieux de vie**. En particulier dans les quartiers et les villages encore trop impactés par des flux de transit et un espace public laissant trop de place à l'automobile. Il conviendra d'y mettre à profit la nouvelle compétence voirie de la métropole et les actions prévues par l'axe 1 (traitement des pénétrantes, renforcement de l'offre Le Met', hiérarchisation de la voirie, etc.) en favorisant les modes actifs par une **refonte de l'espace public** (Zones 30, Zones de rencontre, etc.).

Si la mise en œuvre progressive du schéma cyclable permettra d'intégrer naturellement ce mode aux réflexions et aménagements, il s'agira de **construire un plan piéton** à l'échelle métropolitaine. Sa déclinaison locale devra offrir la possibilité de **repenser le rapport à la marche**, mode de la proximité par excellence.

Les grandes centralités de la métropole (cœur métropolitain, Actisud-Frescaty et façade est) présentent une importante intensité d'activités humaines et de mobilité. Une **approche globale de la mobilité**, dans une **dimension multimodale**, sera ainsi nécessaire, sans généralisation possible : chaque territoire devra être abordé individuellement pour tenir compte, au travers d'une démarche collective (métropole et acteurs du territoire), de sa géographie et de ses spécificités.

Face aux enjeux et à l'ambition, adapter la ville existante ne suffira pas. Il faudra aussi **imaginer différemment la ville qui se construit** - nouveaux quartiers, mais aussi opérations de renouvellement urbain - afin de favoriser l'intensité urbaine au service d'une mobilité durable. Le PDU pose déjà les premiers principes pour une **densification autour des transports collectifs**, le **renforcement de la mixité fonctionnelle** et une **meilleure cohérence entre urbanisme et transports collectifs**. Ils seront à approfondir dans le cadre de l'élaboration du PLUi métropolitain.

Toujours en lien avec le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), les normes de **stationnement automobile et vélo** seront revues pour les constructions neuves. Cela favorisera l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.



# AXE 3 LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ

La métropole, à travers son Projet métropolitain, a initié un changement de nature de son action. Aujourd'hui, il s'agit tout autant d'agir que d'aider à faire, en soutenant et facilitant le travail des acteurs socio-économiques du territoire. En effet, l'action des associations, des entreprises, du monde de l'éducation... va dans le sens des stratégies et chantiers de la métropole : environnement, développement économique, économie sociale et solidaire, etc.

Il en va de même de la mobilité. L'enjeu pour la métropole est de proposer de nouvelles solutions tout autant que d'accompagner **les habitants et entreprises à modifier, par eux-mêmes, leurs habitudes de déplacement vers des pratiques plus durables et efficaces**. Le soutien aux associations promouvant une nouvelle approche de la mobilité entre dans ce champ.

Ainsi, la métropole entend favoriser les nouvelles pratiques de mobilité. Cela passera, en premier lieu, par des actions éducatives en direction des publics les plus directement concernés : enfants, jeunes et personnes éloignées de l'usage du vélo et des transports collectifs par une fragilité ou une autre. Metz Métropole poursuivra son soutien à l'action éducative portée par l'association Metz à vélo ou par la Police municipale de Metz (code de la route, remise en selle, etc.).

Au-delà du vélo, cette action éducative et sociale portera aussi sur les transports collectifs (compréhension du réseau, de son fonctionnement et de sa tarification) et l'usage des outils

numériques facilitant la mobilité. Cela permettra de **lutter contre la fracture numérique** qui s'installe.

Un usage plus vertueux de l'automobile est à encourager en limitant l'autosolisme et en développant le recours à des véhicules partagés. Un **Schéma directeur du covoiturage** sera donc mis en œuvre. Il favorisera et accompagnera cette pratique. De même, la métropole facilitera l'intégration des **solutions d'autopartage**, proposées par l'opérateur privé Citiz dans le bouquet des services mobilités auxquels les particuliers et entreprises ont recours.

La métropole souhaite aussi favoriser plus largement l'initiative des acteurs socio-économiques en encourageant la mise en œuvre de **Plans de mobilités** (entreprises, administrations, etc.) par un accompagnement technique et financier. Elle souhaite aussi **soutenir les communes** (compétence stationnement) et **acteurs de la logistique urbaine** par une assistance à l'expérimentation sur le « dernier kilomètre ».



# AXE 4 LA MÉTROPOLE RAYONNE DANS SON BASSIN DE MOBILITÉ, ET AU CŒUR DE L'EUROPE

Au-delà de son périmètre, la métropole a une responsabilité de locomotive économique, culturelle et servicielle (santé, etc.) sur son aire métropolitaine - ou bassin de vie - mais aussi à l'échelle du Sillon lorrain, dont elle constitue un pivot. Cette responsabilité se double d'une ambition : structurer, en tant que métropole, l'espace transfrontalier aux côtés de la ville de Luxembourg. Il est donc primordial qu'elle soit facilement accessible à cette échelle. Ancrer la métropole à son bassin de vie, au cœur d'un Sillon lorrain transfrontalier n'est donc pas une option, mais une nécessité.

Cet ancrage passera par la mobilité du quotidien et prendra la forme d'une co-construction des solutions avec les voisins du bassin de vie et la Région Grand Est. Il s'inscrit dans le cadre de coopérations sur les TC urbains et d'un partenariat élargi par un Grenelle des mobilités Lorraine : Pôle métropolitain et ses membres, Région Grand Est, État, Grand-Duché de Luxembourg, acteurs socio-économiques, etc.

Avec la gare TGV de Metz-Ville et une gare routière à proximité desservie par de nombreuses lignes de car en libre concurrence (cars « Macron »), Metz est aussi la porte d'entrée du Nord lorrain sur la France et l'Europe. Faciliter l'accès à ce quartier depuis le bassin de vie est donc primordial, d'autant qu'il constitue par ailleurs une nouvelle centralité d'ampleur métropolitaine : Muse, projet de cinéma multiplexe, Centre Pompidou-Metz et nouveau quartier de l'Amphithéâtre de manière générale. L'ensemble des modes sera activé et combiné pour ouvrir cet espace au bassin de vie.

L'ambition de la métropole ne s'arrête pas au Sillon lorrain. C'est l'Europe qui doit être le « terrain de jeu » d'une métropole, et a fortiori d'une métropole frontalière. Ne disposant pas de compétences sur les services TGV, l'A31, les ports de Metz ou encore la plateforme régionale Lorraine Airport, la métropole entend

cependant défendre ses intérêts et soutenir les projets susceptibles d'améliorer son accessibilité Grand territoire, d'inscrire la métropole au cœur de l'Europe, à l'instar du projet A31 bis, et de favoriser une mobilité plus durable. Notre proximité des frontières implique que le TER, qui permet de relier Luxembourg, Sarrebruck ou Trèves, entre également dans cette catégorie.



# DES OBJECTIFS D'ÉQUILIBRE ENTRE LES MODES





# UNE STRATÉGIE DONT ON DOIT POUVOIR MESURER L'IMPACT

Le succès de la stratégie développée dans le précédent PDU, centrée sur la création de Mettis et du **nouveau réseau Le Met'**, n'est appréciable qu'à la lecture de la fréquentation du réseau, en **croissance de 42 % entre 2010** (12 mois complets avant travaux) **et 2018** (année complète). Faute d'une enquête mobilité antérieure à celle de 2016-2017, comparable (périmètre, période, etc.), il n'est aujourd'hui guère possible d'éclairer l'évolution d'autres indicateurs pertinents simples. L'enquête mobilité Enquête déplacements grand territoire (EDGT) de 2016-2017 permet cependant de connaître la répartition modale pour les déplacements des habitants de la métropole. C'est sur cette base que la métropole entend fixer des objectifs et l'ambition du présent PDU, et mesurer, à l'horizon 2030, l'impact global de sa stratégie de mobilité. Cet horizon permettra de laisser aux actions mises en œuvre le temps de monter en puissance suite aux changements d'habitude qu'elles inciteront auprès de la population (3 ans par exemple pour l'introduction d'une ligne BHNS).

## Objectif 1 : moins de 50 % de déplacements réalisés en voiture

En 2017, 55 % des déplacements des habitants de Metz Métropole étaient réalisés en voiture. La stratégie, qui vise à favoriser le report modal sur les transports en commun (y compris le TER), et contraindre l'automobile dans son accès au cœur métropolitain, doit permettre d'atteindre, pour la voiture, une part modale de 48 % à l'horizon 2030. Cet objectif revient à baisser le nombre de déplacements réalisés en voiture d'environ 13 % (391 000 au lieu de 449 000 en 2017).



## Objectif 2 : accroître d'un tiers l'usage des transports en commun

En 2017, la part modale des transports en commun (Le Met', TER / ex-TIM, etc.) était de 9 %. L'effort important que veut fournir la métropole, et les projets régionaux qu'elle entend soutenir (TER et ex TIM), doivent permettre de faire passer cette part modale à 12 %, soit une hausse d'un tiers (98 000 au lieu de 75 000 en 2017). Un nouveau réseau plus attractif (fréquence, amplitude), une 3<sup>e</sup> ligne BHNS et la multiplication des P+R et parcs de rabattement doivent permettre au réseau Le Met', renforcé au service des métropolitains et habitants du SCoTAM, de porter l'essentiel de cette croissance. Le reste de la hausse serait soutenue par le réseau régional, dont des améliorations conséquentes sont programmées. Un objectif d'usage du réseau Le Met' est par ailleurs fixé (Cf. ci-après).



## Objectif 3 : multiplier par trois l'usage du vélo

L'usage du vélo, quoi que de plus en plus visible dans l'espace public, n'est aujourd'hui (2017) que d'environ 1 %, renforcé par les motocycles, très peu utilisés à Metz Métropole. Il est attendu de l'effort qui sera consenti sur les aménagements cyclables, le stationnement (et autres services) et l'éducation, que cette part soit triplée à l'horizon 2030 pour atteindre, et si possible, dépasser les 3 %.



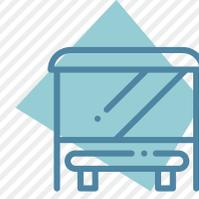
## Objectif 4 : conforter la marche, mode naturel

Activité inhérente à l'homme, adaptée à tous les âges de la vie, et complémentaire des autres modes, la marche bénéficie à Metz Métropole d'une très bonne part modale. Pour ce mode de la proximité par excellence, le potentiel de croissance semble relativement limité. Metz Métropole entend tout de même conforter la marche, alternative intéressante aux transports en commun (un à trois arrêts) ou à la voiture pour de courtes distances : 12 % des déplacements en voiture font aujourd'hui 1 km maximum à Metz Métropole. La marche peut ainsi participer à limiter la saturation de certaines lignes du réseau Le Met' et à apaiser les quartiers et villages.



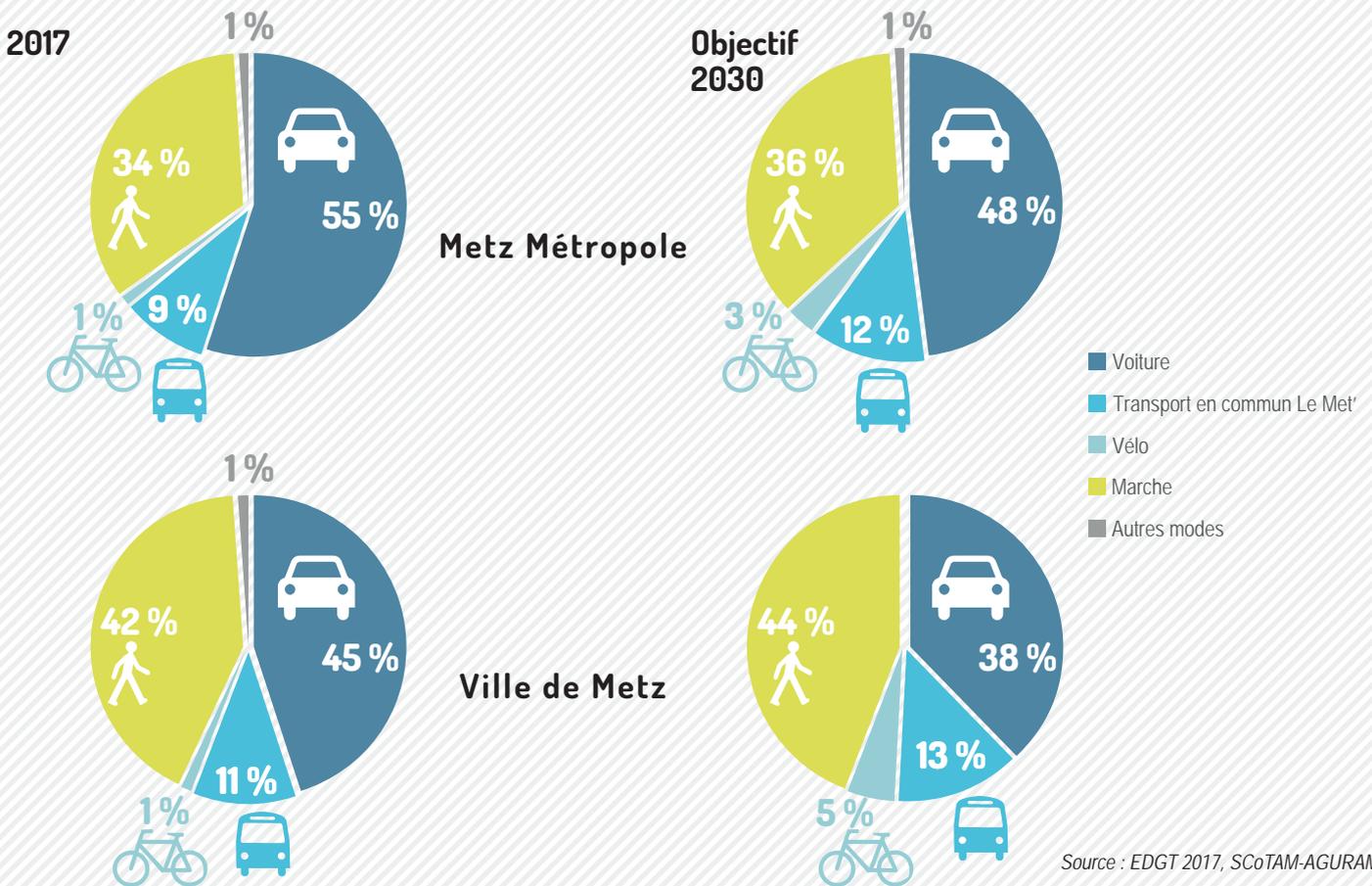
# Objectif 5 : 130 voyages par an et par habitant à l'horizon 2030

En 2018, le nombre de voyages par an et par habitant s'établit à 101 alors qu'il n'était que de 70 avant la réorganisation du réseau Le Met' et la mise en service du Mettis. La métropole vise, à l'aune des investissements programmés sur le réseau des Transports collectifs urbains et sur les aménagements d'intermodalité (P+R et parkings de rabattement), les 130 voyages par an et par habitant à l'horizon 2030.



**101**  
à  
**130**  
voy. / an / hab.

## Répartition modale des déplacements des habitants de Metz Métropole



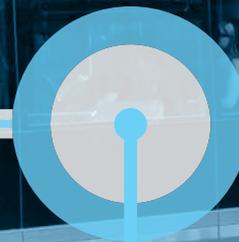
Source : EDGT 2017, SCoTAM-AGURAM



# 40 ACTIONS

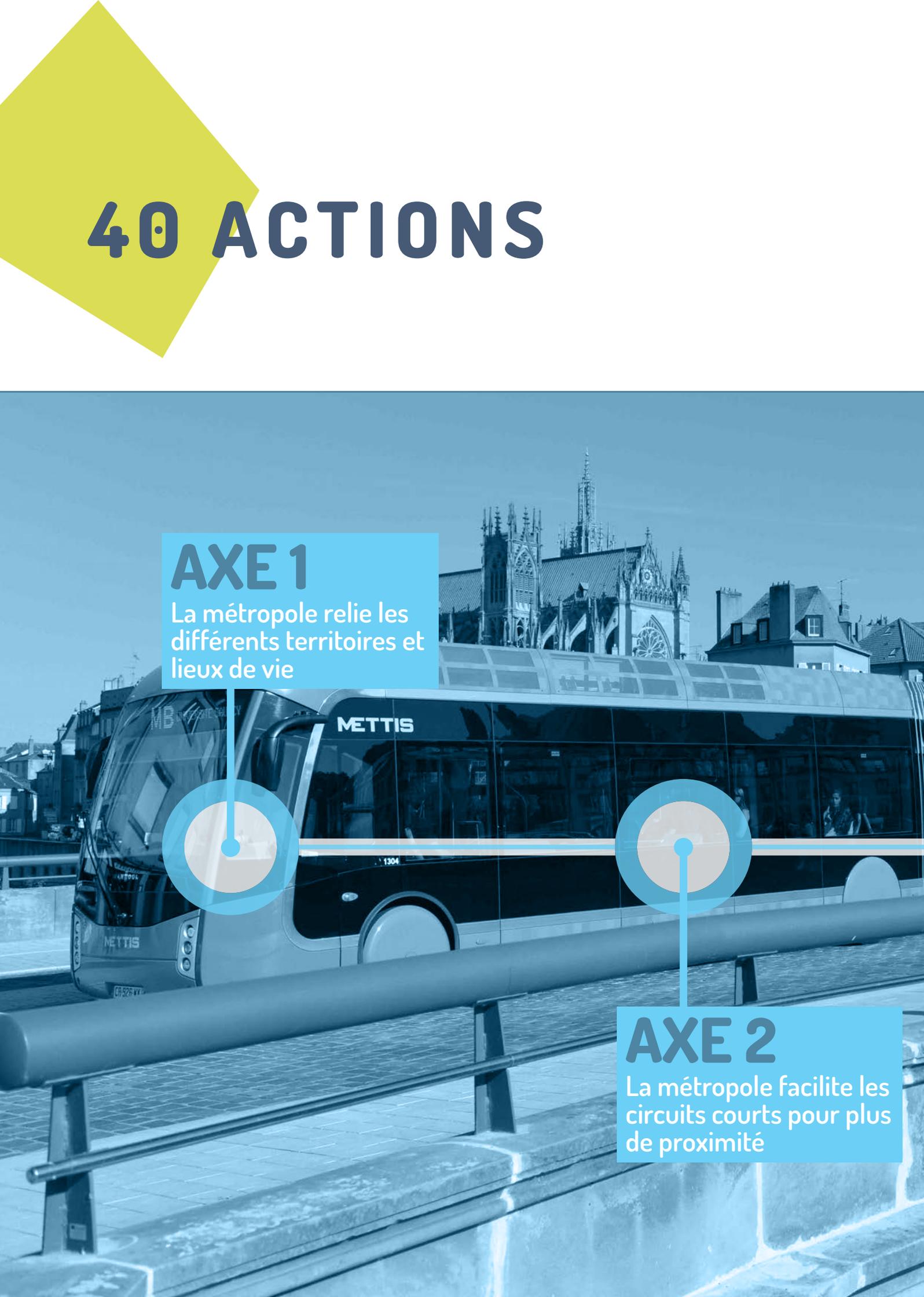
## AXE 1

La métropole relie les différents territoires et lieux de vie



## AXE 2

La métropole facilite les circuits courts pour plus de proximité



## AXE 3

La métropole change  
nos habitudes de  
mobilité

## AXE 4

La métropole rayonne  
dans son bassin de mobilité,  
et au cœur de l'Europe

**AXE 1 :**  
**LA MÉTROPOLE RELIE**  
**LES DIFFÉRENTS**  
**TERRITOIRES ET**  
**LIEUX DE VIE**



# FAVORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS VERS LE CŒUR DE LA MÉTROPOLE

## RENFORCER LA PERFORMANCE ET L'ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS

### Action 01 - Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains

L'enquête déplacement (EDGT) de 2016-2017 a mis en évidence, sur certaines tranches horaires, un décalage parfois marqué entre le niveau de service proposé par le réseau Le Met' et la demande effective de déplacements.

Face à ce constat, la métropole a pour objectif, pour le rendre plus attractif et mieux répondre aux besoins, d'adapter le réseau au travers d'une action volontariste portant sur :

- la **fréquence**, avec une amélioration et une homogénéisation du cadencement des 5 Lianes entre 7h et 19h ;
- l'**amplitude**, avec le renforcement de l'offre de soirée.

#### CONCRÈTEMENT

**2020-2021** : amélioration de l'offre et de la fréquence du réseau Le Met' et notamment des 5 Lianes

### Action 02 - Réaliser la 3<sup>e</sup> ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)

Début 2019, une étude portant sur un large corridor nord-sud a été initiée pour déterminer le parcours et les conditions de mise en œuvre d'une 3<sup>e</sup> ligne BHNS complémentaire des lignes Mettis A et B sur les territoires les plus denses de la métropole non couverts par une offre de TCSP. Présence de nombreuses polarités économiques en développement (Actisud, Plateau de Frescaty, etc.), forte densité de logements sociaux (Sablon Sud, Bellecroix, Devant-lès-Ponts, etc.), des projets de densification (Zac du Sansonnet, etc.), de nombreux échanges avec le cœur métropolitain... autant d'éléments qui justifient la mise en œuvre d'une offre de transports collectifs performante permettant de répondre aux besoins de déplacements.

Les corridors étudiés sont les suivants :

- secteur sud : compris entre l'A31 à l'ouest, et l'avenue André Malraux/rue du Faubourg à l'est, il intègre les polarités d'Actisud/Plateau de Frescaty, de Marly et de Magny ;
- secteur nord-ouest : Devant-les-Ponts / Woippy village ;
- secteur nord-est : Bellecroix / rue du général Metman et Saint-Julien-Lès-Metz / Hauts-de-Vallières.

La localisation d'un point d'échanges en cœur de métropole sera également précisée, en articulation avec les pôles d'échanges TC existants (Gare, République, Roi George). L'étude proposera aussi de nouveaux P+R et parcs de rabattement pour favoriser l'accès aux services.

#### CONCRÈTEMENT

**2019-2024** : études et mise en œuvre de la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS

## Action 03 - Restructurer et optimiser les Lianes et Citeis impactées par la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS

La mise en œuvre d'une 3<sup>e</sup> ligne BHNS nécessitera de restructurer le réseau des Lianes et des Citeis en fonction du scénario choisi, y compris éventuellement hors du périmètre d'étude. Ce travail reposera sur l'enquête déplacement (EDGT) réalisée en 2016-2017, sur l'En-

quête origine/destination menée en 2018 sur le réseau et sur le modèle multimodal partenarial développé conjointement avec l'État. Les Lianes feront l'objet d'une optimisation de leur itinéraire, qui pourra également profiter aux Citeis.

## Action 04 - Restructurer et optimiser les Lianes hors périmètre 3<sup>e</sup> ligne BHNS

Les sections de Lianes non concernées par l'aménagement de la 3<sup>e</sup> ligne BHNS feront l'objet d'une optimisation de leur itinéraire par un aménagement global de la voirie, afin de diminuer et sécuriser les temps de parcours : couloirs réservés, suppression de dos-d'âne et plateformes, suppression de priorités à droite et réorganisation du stationnement, etc.

Dans cet esprit, les travaux engagés en 2019 sur la Liane 5 au niveau de l'avenue de la Libération (raccordement des feux au système Gertrude, mise en place des navettes, etc.), se poursuivront.

Une nouvelle offre de stationnement en parcs de rabattement sera déployée (action 14) pour favoriser l'accès au réseau.



## Action 05 - Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées

Afin de mieux répondre aux besoins mis en évidence par la fréquentation dynamique de certaines lignes secondaires, la métropole étudiera l'opportunité d'améliorer le service de certaines Citeis, voire de Proxis.

Sont notamment concernées la C11, dont la fréquentation talonne celle des L2 et L4 et de la P106 qui génère plus de validations que les C15, C16 ou C17.

## Action 06 - Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux

L'attractivité des transports collectifs repose sur des temps de parcours performants (vitesse commerciale) et dont la maîtrise garantit les horaires affichés (régularité). À cet égard, les carrefours à feux sont la cause de ralentissements et d'aléas.

L'extension du système de régulation Gertrude à l'ensemble des carrefours à feux de la métropole permettra de donner la priorité aux Transports collectifs urbains.



### CONCRÈTEMENT

#### 2020-2030 :

- optimisation des Lianes 4 et 5 (tronçons hors étude 3<sup>e</sup> ligne BHNS)
- restructuration et aménagements des Lianes non impactées par le scénario de 3<sup>e</sup> ligne BHNS retenu
- restructuration et aménagement des Lianes impactées par le scénario de 3<sup>e</sup> ligne BHNS choisi. Adaptation des Citeis impactées

#### 2021-2022 : renforcement des Citeis et Proxis

**2019-2025** : mise en œuvre de la priorité bus à l'ensemble des carrefours à feux connectés au système de gestion centralisé Gertrude d'ici 2025 (traitement de la Liane 5 en 2019)

## DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

### Action 07 - Mettre en œuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable

Le Schéma directeur cyclable de la métropole, élaboré en 2017, fixe trois orientations afin de développer la pratique du vélo. Parmi celles-ci ressort la nécessité de **densifier l'offre existante en vue de construire un réseau armature composé d'aménagements continus, sécurisés et lisibles** pour les usagers. En effet, les études menées sur la pratique du vélo ont permis d'observer un effet levier de l'offre en aménagement cyclable à partir d'un linéaire moyen par habitant de 0,7 m.

Afin d'atteindre son objectif de triplement de la part modale vélo, Metz Métropole s'engage dans le **doublage du réseau cyclable** à l'horizon 2030, en ciblant la réalisation du réseau de priorité 1 (réseau structurant). En effet, la structure radiale du réseau viaire métropolitain, qui dessert les principales polarités urbaines et économiques du territoire, et le rôle joué par ces axes dans l'organisation des échanges, notamment pour accéder au cœur métropolitain, implique d'aménager prioritairement ces voies principales en liaison cyclable.

19 liaisons sont à construire :

- Véloroute – Charles le Téméraire ;
- Coin-sur-Seille – Centre Metz ;
- Boulevard Saint Symphorien – Gare de Metz ;
- Amphithéâtre – Magny ;
- Châtel Saint-Germain – Montigny-lès-Metz ;
- Plateau Frescaty – Pompidou ;
- Technopôle – Gare de Metz ;
- Kinépolis – Gare de Metz ;
- Le Ban Saint-Martin – Centre piétonnier Metz ;
- Magny – Val Saint Pierre ;
- Voie Mettis ;
- Metz hyper centre – Sablon ;
- Pénétrante Montigny – Metz Nouvelle Ville ;
- Pouilly – Marly – Magny ;
- Rocade des boulevards ;
- Saint-Julien-lès-Metz – Metz Est ;
- Saulny – Gare de Woippy ;
- Traversée Vantoux – Hôpital Schuman – Borny ;
- Axe Woippy Nord – Metz-Centre.

Parmi ces liaisons, la passerelle de Wadrineau (composante de la liaison 9 Le Ban Saint-Martin - Centre piétonnier Metz) permettant d'améliorer les relations rive droite/rive gauche et de désenclaver le campus du Saulcy, constitue une priorité pour la métropole.

L'aménagement des liaisons du réseau de priorité 1 se fera concomitamment à la réalisation de la 3<sup>e</sup> ligne BHNS (action 2) et à l'optimisation des Lianes (action 3). L'usage du vélo sera également incité par le développement du stationnement (action 8), l'encouragement à la « remise en selle » (action 24) et l'élaboration d'un plan de communication (action 25).

#### CONCRÈTEMENT

**2019-2030** : objectif de doublement du réseau structurant

- 2017 : la métropole possède un réseau effectif (de bonne qualité) de 0,33 mètre linéaire par habitant
- 0,75 mètre linéaire à l'horizon 2030

**2021** : livraison de la passerelle de Wadrineau

### Action 08 - Déployer une offre de stationnement vélo adaptée

Au-delà de l'aménagement de liaisons cyclables, la pratique du vélo est fortement corrélée à la possibilité de stationner son vélo à destination, dans des conditions qui répondent aux besoins des cyclistes. En effet, ceux-ci diffèrent selon la durée de stationnement (le besoin de sécurité du dispositif augmente avec la durée de stationnement).

De compétence communale, le **déploiement du stationnement** sera encouragé par la métropole sur la base d'un recensement de l'offre existante, mis en perspective avec les besoins de stationnement (pôles générateurs de trafic type gare, commerces de proximité, équipements d'enseignements, etc.) afin de **cerner les manques et définir les dispositifs les plus adéquats**.

Metz Métropole soutiendra les communes dans la création de **1 000 places de stationnement vélos adaptées** sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2025. Le secteur de la gare centrale, et plus globalement les gares de Metz Métropole, feront l'objet d'une attention particulière.

D'autre part, la collectivité engagera une réflexion sur l'accès aux parkings vélos sécurisés actuellement en place pour favoriser leur usage.

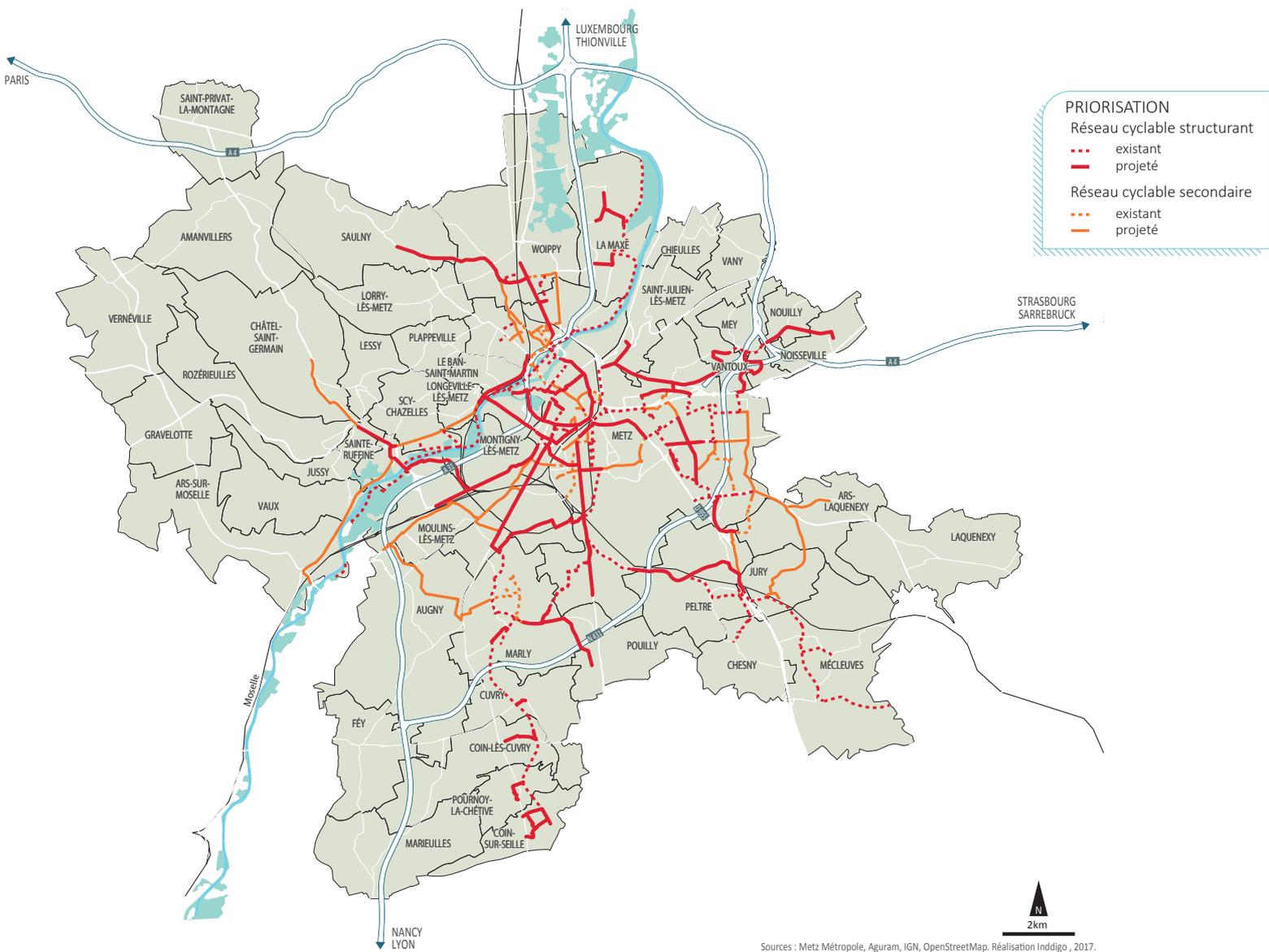
#### CONCRÈTEMENT

**2019-2025** : 1 000 places de stationnement vélo supplémentaires



Future passerelle de Wadrineau : un projet en cours de définition

## Schéma directeur cyclable de Metz Métropole



Source : Indigo

# ENCOURAGER LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE SUR LES PÉNÉTRANTES

## Action 09 - requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité

Axes historiques d'urbanisation et supports de nombreux déplacements d'accès et d'échanges internes à la métropole, les voies radiales sont stratégiques pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile, mais également pour améliorer la qualité de vie des espaces urbains traversés.

La réalisation des projets Le Met' (3<sup>e</sup> ligne BHNS et Lianes) ainsi que la mise en œuvre du Schéma directeur vélo et du Schéma de hiérarchisation du réseau viaire, offrent l'opportunité à la métropole de mener des projets globaux de **requalification des voies pénétrantes**, tant du point de vue de la redéfinition du partage de l'espace public que du renforcement de la qualité urbaine et paysagère des espaces concernés (espaces verts, éclairage, matériaux, etc.).

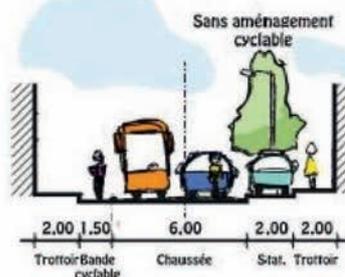
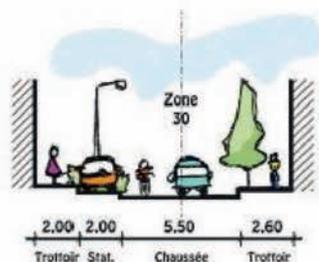
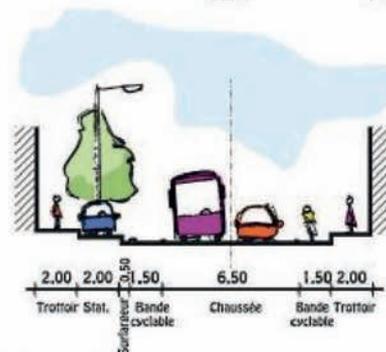
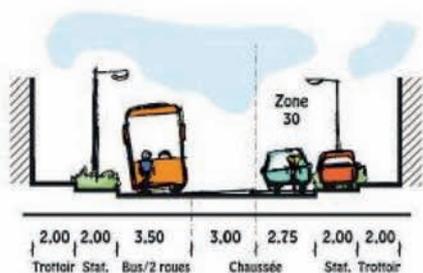
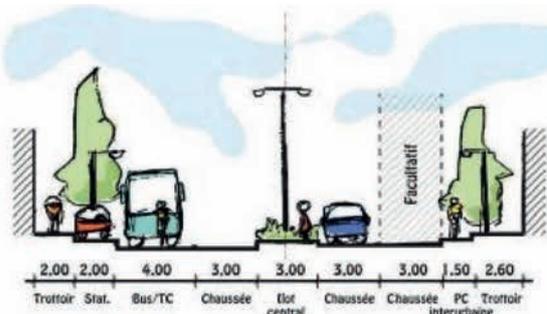
Sont concernées par cette action, qui sera engagée au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions 2, 3 et 7 :

- La rue du Général Franiatte ;
- l'avenue de Nancy/rue de Pont-à-Mousson ;
- l'avenue André Malraux/rue du Faubourg ;
- la route de Thionville ;
- la voie de la Liberté/rue du Général de Gaulle/avenue Henri II ;
- la route de Strasbourg ;
- ainsi que la route de Lorry.

### CONCRÈTEMENT

2020-2030 : requalification urbaine et multimodale des pénétrantes (supportant des Lianes et liaisons cyclables)

#### Profils en travers types



Source : ERA

# UTILISER LE STATIONNEMENT COMME LEVIER DE REPORT MODAL

## Action 10 - Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains

La politique de stationnement, engagée sur le cœur métropolitain depuis les années 2000, qui vise à favoriser les habitants et les chalandes et incite les pendulaires à d'autres pratiques de mobilité, produit des résultats positifs (+77 % de fréquentation des P+R entre 2015 et 2018, hausse de la fréquentation des Transports collectifs urbains, etc.).

Afin d'accroître cet effet levier et de prendre en compte les extensions du cœur métropolitain, l'adaptation des tarifs des zones périphériques, ainsi que la réglementation du stationnement sur les voiries ceinturant le quartier de l'Amphithéâtre, seront étudiées. Cette réflexion sera menée concomitamment au déploiement des parkings de rabattement sur le réseau de Transports collectifs urbains (action 14).

### CONCRÈTEMENT

2020 - ... : la ville de Metz étudiera les extensions du stationnement réglementé autour du quartier de l'Amphithéâtre.



# PROPOSER AUX HABITANTS DES VILLAGES ET QUARTIERS UNE ALTERNATIVE ATTRACTIVE À LA VOITURE

## UNE OFFRE LE MET' ATTRACTIVE ET EFFICIENTE

### Action 11 - Organiser l'offre pour desservir les polarités locales

L'Enquête déplacements grand territoire (EDGT) a mis en exergue les besoins de déplacements vers des polarités commerciales et d'emplois périphériques. L'organisation actuelle du réseau, Le Met' ne répond pas à cette demande.

Aussi, Metz Métropole expérimentera la mise en œuvre de navettes en rabattement depuis le secteur nord-est (Vallières-les-Bordes) vers la façade est (Sébastopol, Actipôle, Technopôle), ainsi que du secteur de Moulins-lès-Metz centre vers la zone Actisud.

### Action 12 - Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante

Afin d'améliorer la desserte Le Met' des villages de la métropole, le développement général d'une offre attractive en rabattement sur le réseau structurant plutôt que le Pôle d'échanges multimodal sera étudié.

Il s'agira, à l'instar de ce qui est proposé sur la N91 (rabattement sur Mettis B) ou encore la P112 (rabattement sur Mettis B et Liane 4), de proposer **une offre plus efficiente**, avec des services plus locaux et plus fréquents.

La mise en œuvre de cette action implique d'optimiser les correspondances entre services, mais également de traiter qualitativement les points d'échanges pour renforcer l'attractivité de l'usage des transports collectifs.

Cette action bénéficiera de l'optimisation des Lianes (action 3) et des réflexions sur la création d'une 3<sup>e</sup> ligne BHNS (action 2).

#### CONCRÈTEMENT

**2019-2020** : première expérimentation d'une navette de rabattement desservant une des polarités locales

**2021-2025** : poursuite des expérimentations sur les autres secteurs

**2022-2024** : études et mise en œuvre de restructurations de Proxis avec un objectif de travail à coût constant pour la métropole.

# L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES TERRITOIRES

## Action 13 - Améliorer l'offre de rabattement sur le TER

Quatre haltes TER desservent la métropole. Les trains sont accessibles avec un titre Le Met' pour des déplacements internes à la métropole (intégration tarifaire). Bien que l'offre y soit importante et attractive, les trois haltes **d'Ars-sur-Moselle, Metz-Nord et Woippy ne bénéficient pas d'un service de rabattement TC coordonné**, à l'instar de la navette N91 desservant la halte de Peltre.

Afin de faciliter l'accès à la métropole, mais aussi aux métropoles voisines de Nancy et Luxembourg (emploi, études, etc.), Metz Métropole travaillera à l'organisation des correspondances entre les réseaux urbain et TER, en ciblant, pour ces trois haltes, les trains stratégiques.

### CONCRÈTEMENT

**2019-2020** : approfondir les possibilités de rabattement et de coordination des horaires entre les réseaux urbains et les lignes TER

**2021-2022** : mise en œuvre de ces adaptations

**2019-2030** : 1 000 places de parking de rabattement sur le réseau de transports collectifs (réseau urbain et ferré) créées

## Action 14 - Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir

L'extension de la zone de stationnement réglementée en centre-ville de Metz et l'évolution des tarifs ont eu un impact sur les pratiques de mobilité à destination du cœur de la métropole : la pression s'est accrue sur les franges de la zone réglementée (depuis traitées en Zone bleue), et la fréquentation des P+R Mettis (+42 % sur 2016-2018).

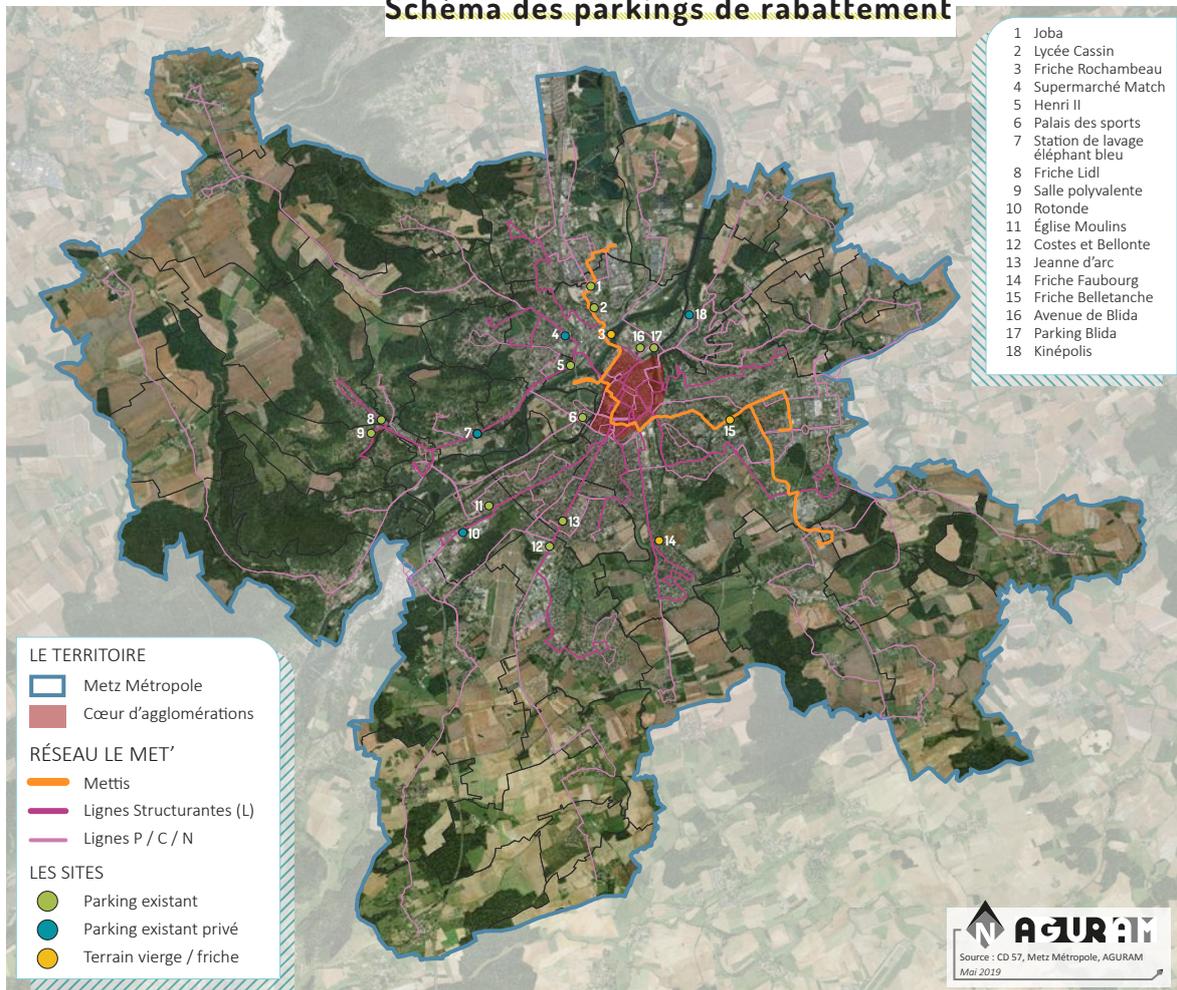
Afin de favoriser l'usage de l'offre Le Met', de limiter les effets de mur tarifaire et les conflits d'usage, Metz Métropole souhaite mailler le territoire de parcs de rabattement pour l'accès aux Mettis et aux Lianes.

Cette action englobe les créations à définir en lien avec la future 3<sup>e</sup> ligne de BHNS, les aménagements sur la Liane 5 à Magny, ainsi que la poursuite des études d'opportunité et de faisabilité sur les espaces identifiés.

Les aménagements seront accompagnés d'une stratégie de communication auprès des résidents et des usagers non-résidents du territoire.

Metz Métropole se fixe comme objectif la création de 1 000 places de stationnement d'ici 2030 (P+R 3<sup>e</sup> ligne BHNS, aménagement parking gare Metz-Nord, Magny, etc.).

### Schéma des parkings de rabattement



# FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE PÉRIPHÉRIE À PÉRIPHÉRIE

## UNE OFFRE LE MET' ATTRACTIVE ET EFFICIENTE

### Action 15 - Définir les modalités de renforcement et d'optimisation de l'offre de rocade Citeis C14 et C17

Le renforcement des pôles d'emplois, commerces et services périphériques sur le territoire métropolitain impacte la mobilité quotidienne des résidents, et accroît les besoins de déplacements de périphérie à périphérie.

Ainsi a été identifiée, grâce à l'enquête déplacements EDGT, une forte demande entre les secteurs de : Moulins-lès-Metz – Actisud et façade est (Sébastopol, Actipôle, Technopôle) – Queuleu – Le Sablon – Montigny-lès-Metz, ainsi qu'entre Vallières et Borny.

L'offre actuelle des Citeis C17 et C14 répond en partie à cette demande. Toutefois, la fréquence reste peu attractive et se traduit par une utilisation du réseau radial en correspondance, alors même que celui-ci connaît des problèmes récurrents de capacité en heure de pointe et une sous performance de la fréquentation au regard de la demande.

Metz Métropole poursuivra les démarches d'étude visant à mettre en œuvre une offre plus attractive sur les Citeis 17 et 14 (fréquence et adaptation du parcours). L'optimisation de leurs itinéraires par la généralisation de la priorité des bus aux carrefours à feu (action 6) et la réalisation d'aménagements ponctuels de la voirie afin de diminuer et sécuriser les temps de parcours, sera également engagée.

Cette action s'inscrit en complémentarité de l'action 12.

### CONCRÈTEMENT

**2024-2025** : renforcement phasé de l'offre en lien avec la mise en service de différents projets (3<sup>e</sup> ligne BHNS, liaison multimodale Metman - Delestraint, etc.)



## OPTIMISER LES VOIRIES DE ROCADE EXISTANTES

### Action 16 - Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée

Le renforcement des polarités périphériques (activités commerciales, emplois, services, etc.) engendre des besoins de déplacements en rocade que la structure actuelle du système de transports (voirie et réseau transports collectifs radiaux) ne favorise pas. L'A31 et la RN431 jouent en partie ce rôle, mais de manière non optimale.

Les réflexions menées dans le cadre de la révision du PDU ont ainsi pu mettre en exergue des trafics parasites impactants pour les espaces urbains concernés (Sablon, Montigny-lès-Metz, Queuleu, Borny, Vallières, etc.) par manque de transversalité du réseau viaire. Le traitement de l'EDGT a également permis de faire ressortir des pratiques de déplacement de proximité interquartier.

Afin de mieux répondre aux besoins de mobilité ainsi observés, la métropole réalisera la liaison rue du Général Metman/rue du Général Delestraint. Ceci atténuera l'effet de coupure de la Voie Rapide Est et renforcera les liens multimodaux entre le secteur Vallières/Saint-Julien-lès-Metz et la façade est. L'expérimentation d'une navette de transport collectif (action 11) et l'établissement d'une liaison cyclable permettront de libérer le quartier nord de Borny d'un trafic de transit, notamment au niveau de la rue Jean de Lise (action 18).

Cette réflexion sera également engagée dans le secteur sud de la métropole, afin de favoriser les liens entre Moulins-lès-Metz (Actisud), Augny (Plateau de Frescaty), Marly (Bellefontaine) et la façade est. Cette voie pourrait prendre la forme d'une liaison interquartier, s'appuyant en partie sur des voiries existantes, support également de circulation de vélos et de transports collectifs.

L'analyse de l'opportunité de réaliser cette liaison viaire se fera en lien avec l'analyse des impacts, sur la circulation automobile, de la réalisation de la 3<sup>e</sup> ligne BHNS et de l'optimisation des Lianes sur les pénétrantes (actions 2 et 3).

La préservation des emplacements réservés du projet de Boulevard Intercommunal Sud constitue d'ores et déjà une première action à engager.

### CONCRÈTEMENT

**2024-2025** : réalisation de la liaison multimodale Metman - Delestraint

**2019** : le PLUi intégrera la préservation des emplacements réservés de la liaison interquartier sud



## Action 17 - Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole

Au-delà de leurs fonctions d'axes de transit et d'échanges entre les polarités du Sillon lorrain, l'A31 et la RN431 jouent un rôle primordial au niveau local dans l'organisation des échanges internes à la métropole.

Or, ce réseau est en proie à de nombreux dysfonctionnements : saturation des diffuseurs de Metz Centre et de la RN431 aux heures de pointe de la journée, remontée de files quotidiennes qui soulèvent des questions de sécurité, saturation et remontée de file au niveau de l'échangeur de Fey. Ceux-ci devraient s'accroître compte tenu des augmentations de trafics projetées par l'État, mais également des projets de développement portés par la métropole (Plateau de Frescaty, Parc du Technopôle, densification Actipôle, etc.).

Dans ce contexte, Metz Métropole a engagé une démarche partenariale avec l'État afin de partager une expertise commune des dysfonctionnements observés et de définir les mesures correctives à prendre. Les problématiques abordées concernent autant les questions d'ordre infrastructurel (capacité et sécurité des diffuseurs) que liées aux nuisances induites par les trafics pour les populations riveraines (bruit, paysage, etc.) ou bien sur l'évolution des usages de ces axes (covoiturage, etc.).

Cet engagement de la métropole s'appuie plus particulièrement sur :

- le développement d'un modèle multimodal de déplacements permettant entre autres de qualifier les dysfonctionnements, de scénariser les réponses à apporter, et d'étudier les impacts des projets de développement portés notamment par la métropole ;
- la co-construction et l'appui à l'innovation visant l'amélioration de la qualité de vie des riverains (lutte contre les nuisances sonores, intégration paysagère, etc.) de l'axe A31/RN431 et une meilleure intégration environnementale (lutte contre les îlots de chaleur, mise aux normes environnementales, etc.) ;
- la co-construction et l'appui à l'innovation en matière de financement du projet, en particulier pour ce qui concerne son insertion urbaine sur le territoire (nuisances, fluidité des échangeurs, etc.).

Cette action s'inscrit en complémentarité de l'action 27 (mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage) et de l'action 38 (innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière).

### CONCRÈTEMENT

**2019** : formaliser/pérenniser le groupe de travail partenarial avec l'État abordant les sujets d'interface entre réseau structurant (A31/RN431) et métropole (échangeurs/diffuseurs, nuisances, etc.) mais également des sujets relatifs aux évolutions d'usage de l'infrastructure covoiturage, nouvelles mobilités, etc.)

**2019-2021** : développement d'un modèle multimodal, en partenariat avec l'État, couvrant le périmètre de Metz Métropole

**2020-2022** : étude de la voie de covoiturage sur A31bis à l'aide du modèle multimodal





**AXE 2 :**  
**LA MÉTROPOLE**  
**FACILITE LES**  
**CIRCUITS COURTS**  
**POUR PLUS DE**  
**PROXIMITÉ**

# APAISER LE CŒUR DES LIEUX DE VIE

## FAVORISER LES MODES ACTIFS DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

### Action 18 - Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser

La hiérarchisation du réseau viaire, menée dans le cadre de la révision du PDU, a permis de classer les voies pour une meilleure adéquation entre fonction assurée (structurante, distribution, desserte, etc.), aménagement et répartition modale de l'espace public. Cette réflexion a abouti à la construction d'une carte des secteurs où la vie locale est prépondérante, et pour lesquels la circulation des véhicules automobiles doit être apaisée, et les déplacements piétons et vélos favorisés.

Le bilan du PDU de 2006 a montré que la Ville de Metz, ainsi que de nombreuses communes de la métropole, avaient engagé des actions visant à modérer la vitesse des véhicules sur leur territoire. La prise de compétence voirie permet à la métropole de mettre en œuvre cette action au fur et à mesure des interventions programmées sur le réseau viaire concerné, en s'appuyant sur les différents statuts réglementaires possibles (Zone 30, Zone de rencontre, aires piétonnes), mais également sur des modifications des plans de circulation selon les besoins.

La notion de quartier apaisé vise à modérer la vitesse de circulation des véhicules motorisés afin d'améliorer la cohabitation entre les différents modes, mais surtout à renforcer la qualité des espaces publics pour plus d'urbanité (hospitalité, accessibilité, végétal, sécurité, animation, etc.).

Afin de rendre plus lisible le réseau de voirie pour les différents usagers, la métropole se dotera d'une charte d'aménagement du réseau viaire afin de construire un langage commun à l'ensemble des quartiers apaisés, permettant ainsi de garantir homogénéité et cohérence des traitements.



### CONCRÈTEMENT

**2020-2021** : élaboration d'une Charte d'aménagement du réseau viaire

**2021- ...** : mise en œuvre d'aménagements visant à apaiser la circulation automobile et à favoriser l'usager des modes actifs, lors des travaux de requalification de voirie dans les 60 quartiers ciblés.

## Action 19 - Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement

Deuxième mode de déplacements des résidents de Metz Métropole, la marche à pied ne fait pourtant l'objet d'aucun plan stratégique, alors que son développement revêt plusieurs enjeux (intermodalité, lutte contre le changement climatique, sécurité des personnes les plus fragiles, santé publique, dimension sociale, etc.) et que près d'un quart des déplacements de moins d'1 km sont réalisés en voiture.

Pour répondre à ces enjeux et développer l'usage de la marche au quotidien, Metz Métropole engagera la construction d'un Plan piétons métropolitain, décliné à l'échelle de secteurs stratégiques pour lesquels la vie locale et la proximité prédominent : cœur métropolitain, quartiers messins, cœurs de villes et de villages.

Construite comme un véritable plan d'actions, cette démarche revêtira plusieurs dimensions :

- la sensibilisation à la pratique de la marche : campagne de communication, marketing individualisé pour les déplacements quotidiens de courtes distances (domicile-école, etc.), jalonnement et signalétique, développer des « balades urbaines » au sein des polarités métropolitaines hors Metz ;

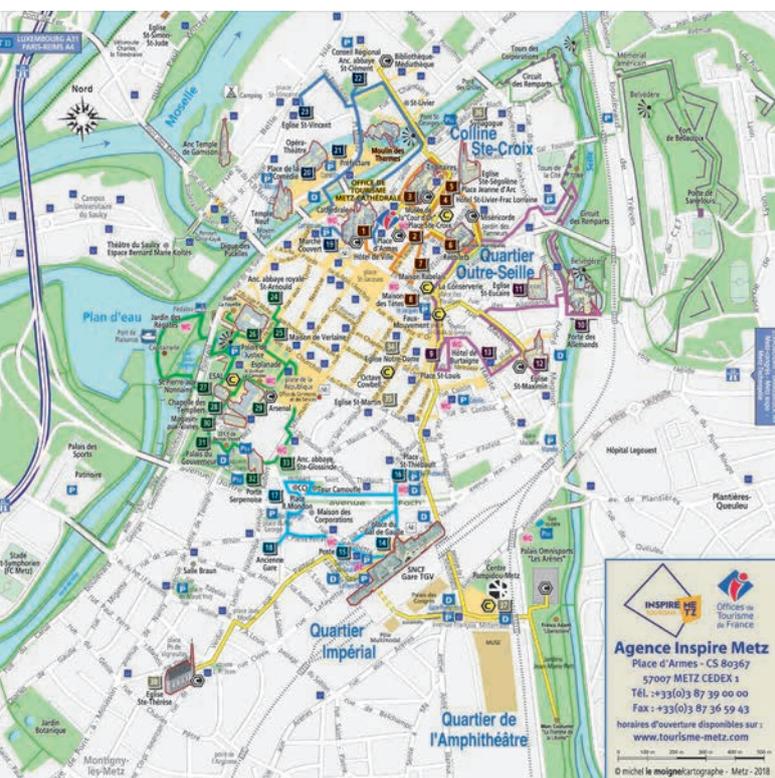
- l'aménagement de l'espace public en faveur d'une meilleure marchabilité : réduire les coupures urbaines, renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, développer l'accessibilité piétonne des arrêts TC, développer des espaces piétonniers dans les secteurs stratégiques, intégrer les piétons au cœur de la conception des espaces publics (zones commerciales, parkings de stationnement notamment), préserver les continuités piétonnes face à des dynamiques de fermeture ;
- l'innovation en lien avec le plaisir de la marche en ville : intégrer la nature en ville, développer des expérimentations artistiques éphémères ou durables, créer une signalétique ludique incitant à emprunter des itinéraires piétons à la place des TC sur des axes fortement fréquentés, etc.

L'élaboration du Plan piétons se basera sur un travail partenarial avec les communes pour identifier les itinéraires à traiter, établir un état des lieux de leur marchabilité et définir un plan d'actions.

Cette action s'inscrit en complémentarité des actions 9, 20 et 21.

Metz Métropole a d'ores et déjà engagé une réflexion afin d'étudier les moyens à mettre en œuvre pour atténuer l'effet de coupure du pont de Moulins-lès-Metz, reliant Moulins-Centre à Moulins Saint-Pierre.

### Metz plan touristique

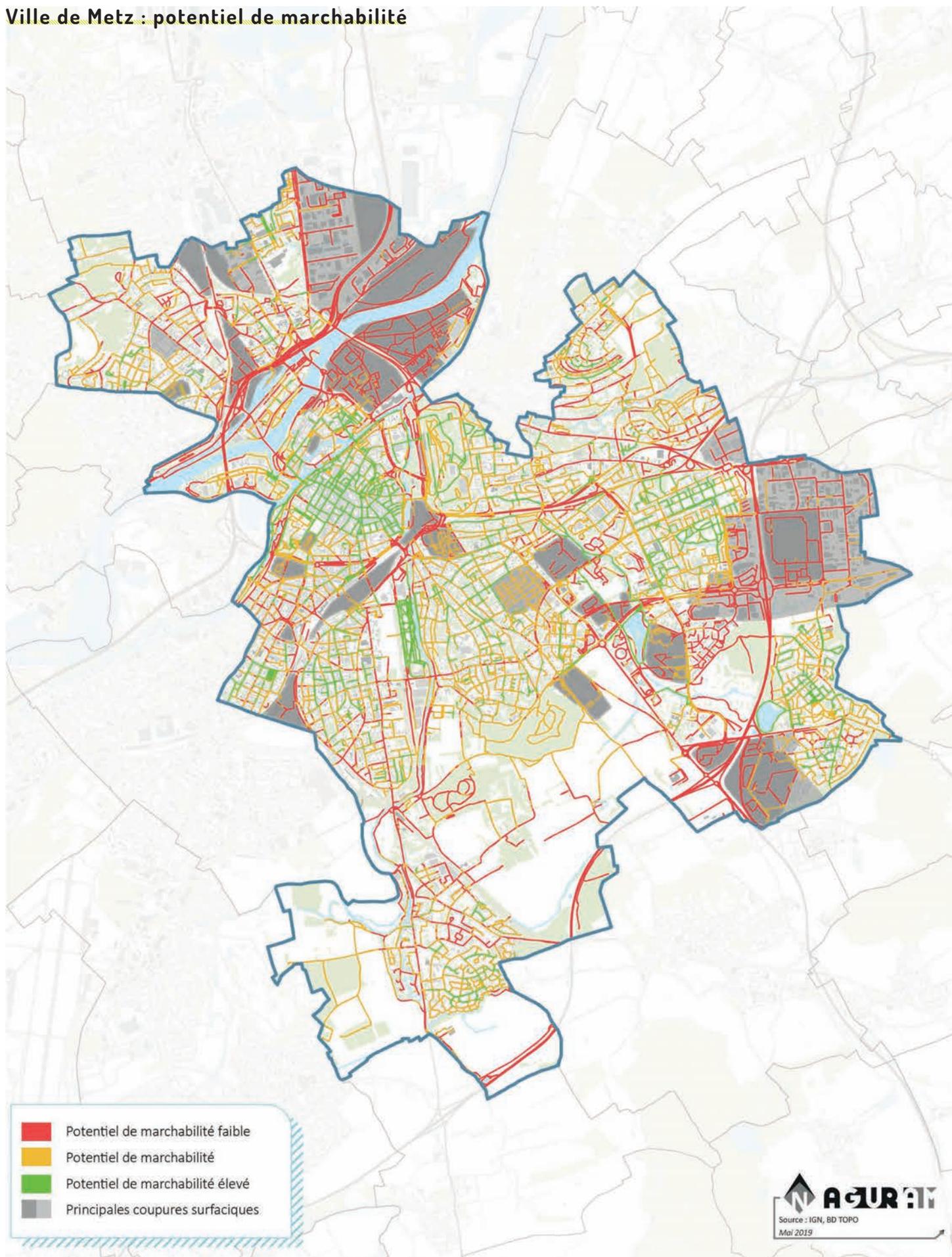


### CONCRÈTEMENT

2020-2021 : élaboration d'un plan piétons à l'échelle de la métropole

2021-2030 : mise en œuvre en lien avec le programme voirie et action de communication avec les communes

### Ville de Metz : potentiel de marchabilité



# VERS UNE APPROCHE GLOBALE DE LA MOBILITÉ LOCALE DANS LES POLARITÉS DU TERRITOIRE

## Action 20 - Améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est

Le traitement de l'EDGT a mis en exergue trois polarités majeures rayonnant à l'échelle de la métropole, et plus largement à l'échelle du bassin de vie : le cœur métropolitain (Ancienne Ville, Nouvelle Ville, les Îles, Gare, Amphithéâtre), Actisud-Frescaty et façade est (Technopôle, Actipôle, Sébastopol, hôpitaux Schuman et Mercy).

Ces trois polarités, aux problématiques et enjeux différents, nécessitent d'être approchées de manière globale.

Dans ce cadre, Metz Métropole constituera des groupes de travail, sous la forme de **Comités de secteurs stratégiques**, rassemblant les différents acteurs et partenaires impliqués tant du point de vue de la mobilité que de l'aménagement et du développement économique, en y associant les acteurs socio-économiques représentants de ces territoires.

Pour le cœur métropolitain, il s'agit de construire une vision globale et stratégique des évolutions à venir de l'accessibilité, en lien notamment avec :

- la réalisation des aménagements cyclables desservant la polarité (action 7) associée au déploiement d'une offre de stationnement adéquate (action 8) ;
- l'établissement d'un Plan piéton à l'échelle du cœur métropolitain permettant de renforcer les liens (traitement des coupures, jalonnement, expérimentations artistiques, accessibilité PMR,...) avec les quartiers contigus (action 19), dans le prolongement des actions engagées par la Ville de Metz (liaison centre-ville / Amphithéâtre) ;
- l'optimisation des Lianes et le déploiement des parkings de rabattement (actions 3 et 12), la réalisation de la 3<sup>e</sup> ligne BHNS (action 2) et ses impacts potentiels sur la requalification des espaces publics des voiries concernées par l'itinéraire sélectionné ;
- les réflexions à mener sur l'offre de stationnement sur les espaces proches de l'Amphithéâtre (action 10) ;
- les modifications apportées à l'organisation de la circulation et au traitement de l'espace public pour apaiser les circulations (opportunité de piétonner En Fournirue, réflexion globale sur la mobilité à Outre Seille, etc.) ;
- l'ensemble des mesures permettant de favoriser les nouvelles mobilités, et notamment le covoiturage (places réservées aux covoitureurs - action 27), et d'améliorer la logistique du dernier kilomètre (action 30) .

En ce qui concerne les polarités économiques et servicielles périphériques, les réflexions permettront de construire une approche d'ensemble en vue d'améliorer l'accessibilité et la mobilité interne. Elles devront aborder :

- l'adaptation de l'offre de transports collectifs pour davantage de flexibilité (amplitude horaire, itinéraire, etc.) en rabattement vers les lignes structurantes, à l'instar de l'expérimentation par la métropole d'une navette autonome électrique pour desservir l'Actipôle ;
- la mise en place de sites propres aux bus, en profitant notamment des opportunités offertes par les développements (cas de la Liane 4 en traversée du Parc du Technopôle) ;
- la promotion des modes actifs, avec la mise en œuvre d'aménagements cyclables assurant les liens avec les quartiers et communes contigus, et la création de liaisons piétonnes en partenariat avec les entreprises et commerces présents sur les sites ;
- le soutien à la mise en place de Plan de mobilité (action 29) ;
- le déploiement de services d'autopartage et plus globalement la prise en compte des nouvelles mobilités sur l'espace public (action 28) ;
- la création de navettes en rabattement sur ces polarités (action 11) et de renforcement de l'offre TC de rocade (actions 15) ;
- l'opportunité de mailler le réseau viaire pour renforcer l'accessibilité de ces polarités (action 16).

### CONCRÈTEMENT

2020-... : constitution des Comités de secteurs stratégiques en vue de co-construire des Plans locaux de déplacements du cœur métropolitain de la façade Est et du secteur Actisud-Frescaty

### PARTENAIRES

Élus et techniciens de la métropole, communes concernées (Metz, Moulins-lès-Metz, etc.), CCI, Saremm, Tamm, associations de commerçants, commerçants, entreprises, etc.

### Cœur métropolitain



### Actipôle, Technopôle, Sébastopol et Technopôle II



### Zone Actisud-Frescaty



# FAVORISER L'INTENSITÉ URBAINE AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ DURABLE

## UNE ARTICULATION RENFORCÉE ENTRE URBANISME ET MOBILITÉ

### Action 21 - Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares

Mettre en cohérence les projets de développement urbain et de mobilité, c'est **renforcer l'efficacité des investissements** de la métropole dans le système de transports collectifs. C'est également un enjeu **environnemental** (favoriser la courte distance et les modes alternatifs à l'automobile) et **social** (accessibilité renforcée non dépendante de la voiture particulière, etc.). L'objectif poursuivi est d'**encourager l'intensité urbaine** (habitat/emploi/équipement) le long des axes desservis, tout en construisant des espaces publics de qualité, favorables à l'usage des modes actifs et à l'efficacité des réseaux de transports collectifs.

Les sites stratégiques de l'articulation urbanisme-transport sont les périmètres situés autour des axes structurants de transports collectifs existants et projetés : périmètre de 500 mètres autour des arrêts du Mettis, 300 mètres autour des Lianes, et 800 mètres autour des gares et haltes ferroviaires.

L'articulation urbanisme-transport s'appuie sur :

- l'élaboration du PLUi avec une priorité à donner à la densification (dents creuses, renouvellement urbain cœurs d'îlots), et à la mixité fonctionnelle (logements, emplois, commerces, services, équipements) de ces sites stratégiques autour des axes structurants de transports collectifs ;
- des partenariats à renforcer entre parties prenantes (métropole, communes, EPFL, AGURAM, Saremm, etc.) pour favoriser l'intensité urbaine, la mise en œuvre opérationnelle de projets urbains, la mobilisation foncière et immobilière, la qualité des espaces publics autour de ces axes structurants ;
- la mise en place d'un observatoire des dynamiques territoriales pour accompagner et évaluer la cohérence entre transport et urbanisme dans la métropole pour une meilleure cohérence entre projets urbains et desserte en transports collectifs.

Cette action s'inscrit en complémentarité des actions 2 et 3 (BHNS et Lianes), de l'action 19 (Plan piétons) et de l'action 22 et 23 (normes de stationnement).

### CONCRÈTEMENT

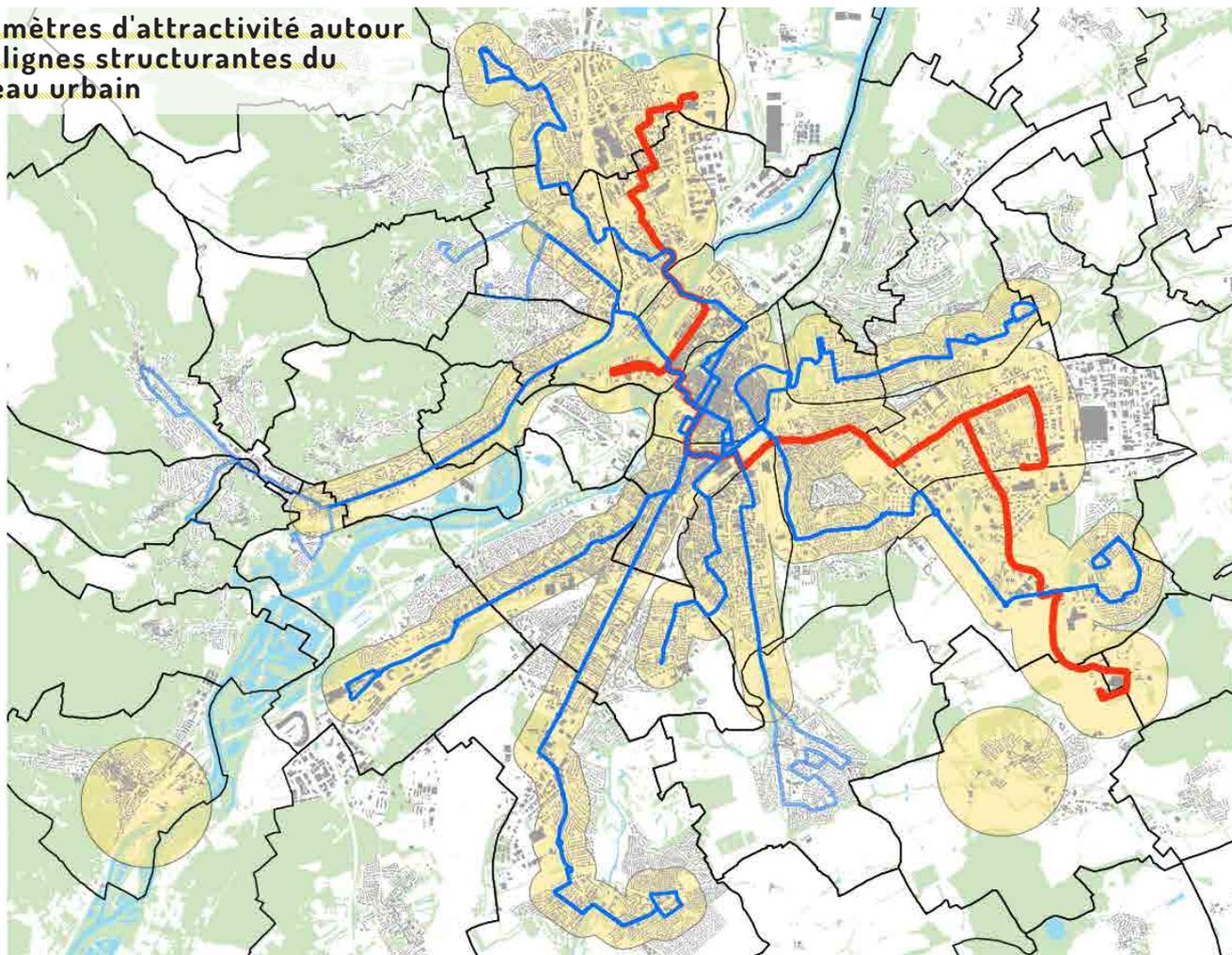
**2019** : élaboration du PLUi, visant à renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transport en commun

**2020** : partenariats pour la mise en œuvre opérationnelle des projets urbains et pour la mobilisation foncière autour des axes structurants de transports en commun

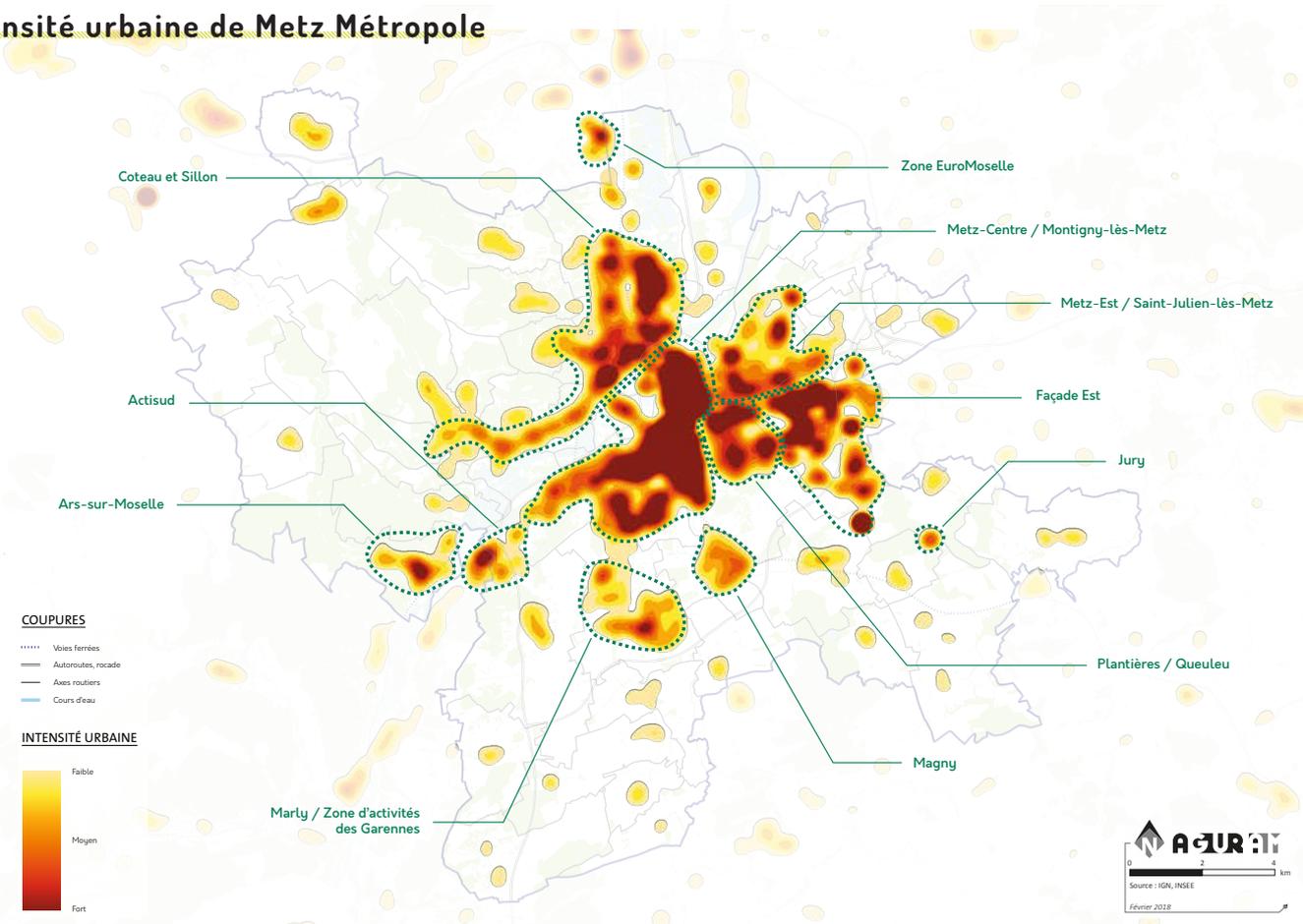
**2020** : mise en place d'un observatoire des dynamiques territoriales



### Périmètres d'attractivité autour des lignes structurantes du réseau urbain



### Intensité urbaine de Metz Métropole



## Action 22 - Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi

L'élaboration du PLUi de la métropole offre l'opportunité d'aborder la question du stationnement dans une logique de cohérence accrue entre les différentes politiques publiques. L'établissement de prescriptions, éventuellement élargies aux constructions à usage d'habitation, ainsi que la possibilité de mutualiser les capacités de stationnement (comme prévu par la Loi Alur) seront étudiés dans ce cadre.

Dans l'attente de cette échéance, les prescriptions édictées lors de la révision du PDU de 2006, et appliquées depuis lors, sont reconduites tout en étant élargies aux Lianes (lignes 1 à 5 du réseau Le Met') :

« Lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments à usage de bureaux et situés :

- à 200 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé et des stations du Mettis et du futur BHNS (lorsque celui-ci sera défini) ;
- à 200 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé et des stations des Lianes assurant une fréquence de desserte inférieure ou égale à 10 min dans chaque sens en heures de pointe du matin et du soir ;
- à 400 mètres autour d'une gare SNCF desservie par le réseau ferré TER ; ...
- ... l'obligation de réaliser des aires de stationnement est soumise à un coefficient modérateur de :

- 0,5 pour le cœur métropolitain ainsi que pour les autres pôles urbains d'attraction (voir carte) ;
- 0,8 pour le reste des secteurs concernés par Mettis, le futur BHNS, les Lianes du réseau ainsi que les gares du territoire. »

(exemple : si la norme maximale est de 1 place pour 40 m<sup>2</sup> de surface de plancher, l'obligation sera de 0,5 place en cœur métropolitain et de 0,8 place pour les autres secteurs concernés par un axe fort de transport collectif).

### CONCRÈTEMENT

**2019** : intégration des prescriptions de réduction des normes de stationnement pour les bâtiments à usage de bureaux dans le PLUi

**2019 - ...** : étude de l'extension du coefficient modérateur aux bâtiments d'habitation situés dans l'emprise du METTIS et de la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS dans le cadre du PLUi

## Action 23 - Renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves

Le vol constitue l'un des principaux freins à la pratique du vélo. Il est essentiel, afin de favoriser son usage, de mettre en œuvre des espaces de stationnement dédiés et sécurisés au sein des lieux d'habitations et d'activités.

La Loi SRU (2000), la loi portant engagement national pour l'environnement de juillet 2010 (ENE), ainsi que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (août 2015) ont permis de renforcer l'obligation de réaliser des infrastructures de stationnement vélo sécurisées. Transposées au Code de la construction et de l'habitation (CCH), celui-ci prévoit que « cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements ou de bâtiment ».

Cette obligation concerne actuellement :

- les bâtiments neufs à usage principal d'habitation ( $0,75 \text{ m}^2 \leq T2$ ,  $1,5 \text{ m}^2 \geq T3$ , avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup>) et de bureaux (1,5 % de la surface de plancher) ;

- tout bâtiment à usage principal de bureaux existants, mais uniquement pour les bureaux disposant de parcs de stationnement automobile d'au moins 20 places, avec unique propriétaire ET unique locataire des locaux et du parc de stationnement ;
- les bâtiments hébergeant un service public, industriels, les centres commerciaux et les cinémas neufs, dont le permis de construire est postérieur au 1<sup>er</sup> janvier 2017 (15 % de l'effectif total accueilli simultanément, l'espace de stationnement pouvant être réparti sur plusieurs emplacements).

Au-delà des normes de dimensionnement, le CCH intègre également des exigences en terme de sécurité, de localisation et d'aménagement : réservé aux vélos, couvert et éclairé, avoir un système de fermeture sécurisé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol ou au premier étage, possible aussi à l'extérieur (si couvert et clos et sur la même unité foncière) et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment. Ces espaces de stationnement devront également être équipés d'installations de recharge pour véhicules électriques à destination des vélos à assistance électrique.

Sur la base des besoins standards édictés par le Code de la construction et de l'habitation, Metz Métropole souhaite aller plus loin en proposant les normes de stationnement ci-contre.

## CONCRÈTEMENT (ACTION 23)

Comme prévu dans le Code de la construction et de l'habitation, un ou plusieurs espaces de stationnement vélos, dont au moins un couvert et sécurisé, devront être réalisés dans le périmètre de l'opération ou en extérieur, en privilégiant une distance inférieure à 30 mètres des points d'entrée.

Sur la base des besoins standards édictés par le Code de la construction et de l'habitation, Metz Métropole prescrit dans le cadre du présent PDU que le stationnement vélo :

- devra avoir une surface minimale de 5 m<sup>2</sup> dans le cas de l'aménagement d'un espace de stationnement au sein du périmètre de l'opération, permettant de garantir des manœuvres confortables pour l'utilisateur ;
- sera de 1,5 % de la surface de plancher pour les immeubles de bureaux neufs, considérant qu'il s'agit là d'une mesure ambitieuse portée par le CCH (correspondant à 1 place pour 5 emplois, soit une part modale de 25 %). L'offre de stationnement vélo devra être scindée dans le cas d'entrées multiples. En complément du stationnement couvert et sécurisé (intérieur et/ou extérieur), une offre de stationnement extérieure de courte durée sera réalisée au profit des employés et des visiteurs ;
- d'appliquer, pour les bâtiments d'habitat collectif neufs\*, une norme de 2,5 % de la surface de plancher permettant de garantir une meilleure adéquation entre le nombre de places et la taille des logements (et donc du nombre de membres du foyer). L'offre de stationnement vélo devra être scindée dans le cas d'entrées multiples. En complément du stationnement couvert et sécurisé (intérieur et/ou extérieur), une offre de stationnement extérieure de courte durée sera réalisée au profit des résidents et des visiteurs ;
- les normes pour les bâtiments neufs ou pour les immeubles de bureaux neufs s'appliqueront dans le cas d'un changement de destination du bâti existant ;
- pour les ensembles commerciaux ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques, l'obligation de créer du stationnement pour les vélos ne sera effective que dans le cas où des places de stationnement voitures sont réalisées par le pétitionnaire. Dans ce cas, les normes (CCH) sont de :
  - 10 % de la capacité du parc de stationnement avec un minimum de 2 places lorsque le parc de stationnement est inférieur ou égal à 40 places ;
  - 5 % de la capacité du stationnement avec un minimum de 10 places lorsque le parc de stationnement est supérieur à 40 places mais inférieur ou égal à 400 places ;
  - 2 % de la capacité du stationnement avec un minimum de 20 places et avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 50 places lorsque le parc de stationnement est supérieur ou égal à 400 places ;
  - Sera privilégiée la création de places de stationnement en extérieur à proximité immédiate de(s) point(s) d'entrée (distance inférieure à 30 mètres). Les équipements de stationnement devront être couverts.
- d'appliquer, pour les bâtiments neufs accueillant un service public, les normes du CCH avec un espace de stationnement vélo pouvant accueillir 15 % de l'effectif d'agents ou d'utilisateurs du service public accueillis simultanément dans le bâtiment. L'offre de stationnement vélo devra être scindée dans le cas d'entrées multiples. En complément du stationnement couvert et sécurisé (intérieur et/ou extérieur), une offre de stationnement extérieure de courte durée sera réalisée au profit des employés et des visiteurs.

Les principes d'aménagements de locaux (sécurité,... ) issus du CCH seront appliqués.

\* : pour l'habitat individuel, les besoins à satisfaire en matière de stationnement vélo pourront être définis dans le cadre des PLU(s) et du PLUi.

**AXE 3 :**

**LA MÉTROPOLÉ  
CHANGE NOS  
HABITUDES DE  
MOBILITÉ**



# FAVORISER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

## ENCOURAGER ET FACILITER LA MOBILITÉ PAR L'ACCOMPAGNEMENT

### Action 24 - Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes

En complément du développement des aménagements cyclables et du déploiement de l'offre de stationnement sur son territoire, Metz Métropole lancera un certain nombre d'actions afin de promouvoir l'usage du vélo auprès de ses résidents.

Parmi ces actions complémentaires, le soutien à l'apprentissage de la pratique citadine du vélo présente de nombreux enjeux :

- de santé publique pour tous ;
- de sécurité chez les plus jeunes ;
- de développement de la pratique urbaine chez les adultes très attirés par la voiture ;
- d'accès à la mobilité pour des personnes faiblement motorisées.

Cette action s'inscrit dans le cadre du **Plan vélo et mobilités actives du gouvernement 2019-2024** (Axe 4 - développement d'une culture vélo : « Généralisation du savoir rouler au même titre que savoir nager »).

Actuellement, les vélos-écoles sur la métropole sont principalement portés par :

- l'association Metz à vélo pour les vélos-écoles adultes ;
- les services municipaux pour les vélos-écoles enfants (Ville de Metz uniquement).

Dans cette optique, Metz Métropole s'engage à :

#### pour les enfants :

- étendre l'École du vélo ;
- expérimenter les vélos-écoles en périscolaire.

#### pour les adultes :

- renforcer et étendre les formations de remise en selle.

Cette action s'inscrit en complémentarité de l'action 26 (lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité).



## CONCRÈTEMENT

**2019** : lancement de l'École du vélo métropolitaine (partenariat avec l'Éducation Nationale, recrutement d'un animateur vélo, etc.)

**2019-...** : poursuivre le soutien annuel apporté aux associations (financier, développement d'animations, participation à des événements, etc.)

## Action 25 - Construire un plan de communication sur la politique cyclable

La communication constitue un levier essentiel pour développer la pratique du vélo, au même titre que la mise en œuvre d'infrastructures et le déploiement de services et actions complémentaires.

Il s'agit de **donner de la visibilité à cette pratique** sur le territoire métropolitain en portant à la connaissance des usagers et des non-usagers des informations relatives au vélo (rapidité des trajets **comparativement à la voiture, bénéfices positifs sur la santé, réduction du budget**, etc.).

Il est également **primordial que la métropole communique sur sa politique cyclable** auprès des habitants et des élus (communiquer sur les nouveaux aménagements réalisés, les actions complémentaires, etc.).

Metz Métropole définira et engagera un **plan de communication** au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions du Schéma directeur cyclable.

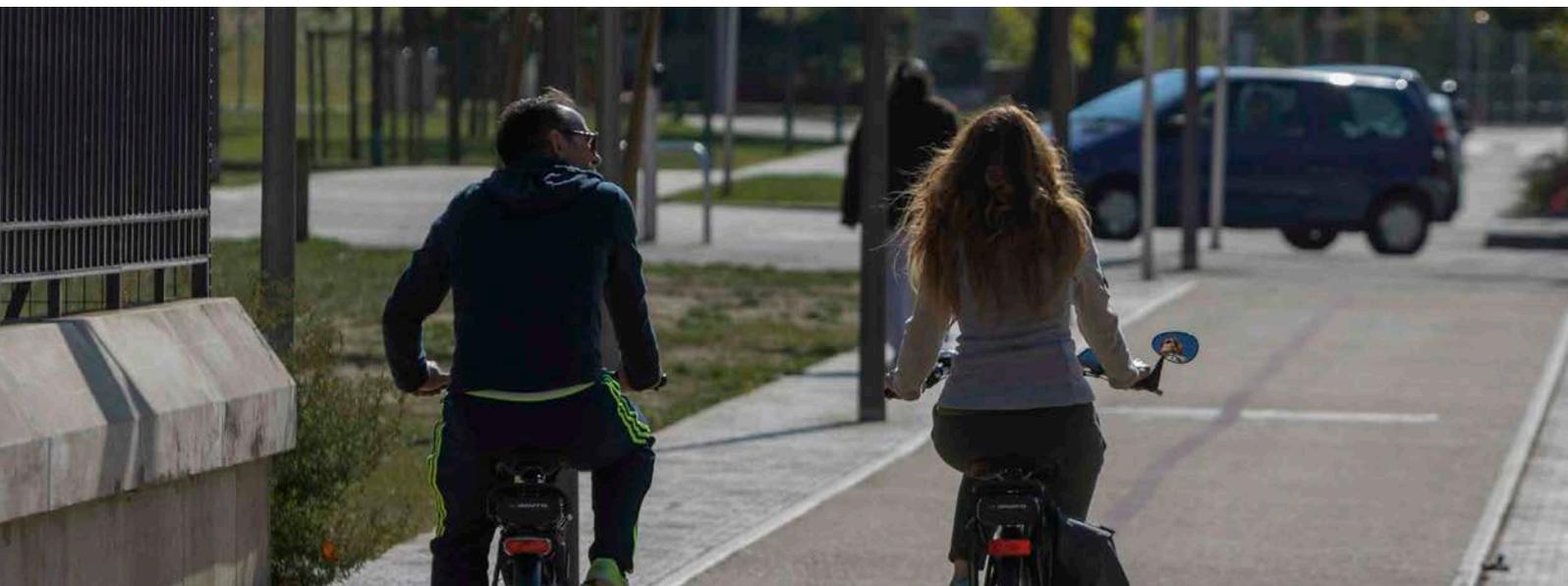
La collectivité s'investit déjà dans la communication autour du vélo en :

- soutenant l'association Metz à vélo et en incitant cet acteur (par le biais d'une convention), ainsi que d'autres actifs dans la promotion de la pratique du vélo, par le biais d'une convention, à s'inscrire dans les actions et événements organisés par la puissance publique (Semaine européenne de la mobilité, Semaine du développement durable, Semaine européenne de la réduction des déchets, Semaine bleue, Animations estivales, Metz plage, etc.) ;
- organisant la Semaine européenne de la mobilité ainsi que l'opération « 1 mois sans ma voiture » ;
- participant à l'Atelier de Jean-Marie, lieu d'échanges à viser opérationnelle sur le développement durable, qui sera lancé en 2019 ;
- renouvelant le label territoire vélo qui permet à la collectivité, ainsi qu'à l'agence Inspire Metz, de valoriser des efforts menés sur le territoire en matière de promotion du tourisme à vélo ;
- inaugurant les aménagements (inauguration de la liaison Magny/Marly, etc.).

Cette action s'inscrit en complémentarité de l'action 26 (lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité).

### CONCRÈTEMENT

**2019-2025** : Définition et mise en œuvre d'un plan de communication vélo pluriannuel à destination des publics cibles



## Action 26 - Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité

Frein dans l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins, et plus globalement à la vie sociale, les problèmes de mobilité touche de nombreuses personnes au sein de la métropole.

Dans le cadre de la révision du PDU, Metz Métropole a proposé à l'atelier mobilité du Codev d'investiguer cette problématique. Cette démarche s'est poursuivie par un partenariat associant Metz Métropole, le CCAS (Centre communal d'action sociale) de la Ville de Metz et l'IRTS (Institut régional du travail social) de Lorraine, pour réaliser une recherche visant à affiner la connaissance des pratiques de mobilités et des besoins des publics vulnérables sur le territoire intercommunal. L'IRTS associera le Codev Mobilité et l'AGURAM à cette étude et rendra ses conclusions courant mai 2019.

Les facteurs d'exclusion mises en exergue sont multiples :

- l'âge ;
- la non-maîtrise de la langue ;
- les développements urbains périphériques (éloignement des lieux d'emploi ou de services) ;
- la non possession du permis et d'un véhicule (90 % des annonces des employeurs demandent la possession du permis B) ;
- la complexité du système de transports collectifs (en tout cas dans la perception qu'en ont certaines personnes) et la non prise en compte de certains besoins (faiblesse de l'offre en rocade et permettant d'accéder aux pôles d'emplois périphériques métropolitains, absence d'offre desservant les polarités du Scot - Ennery) ;
- l'absence de considération du vélo comme mode de déplacements à part entière ;
- des problèmes d'usage du numérique à bon escient.

Le développement de l'offre de transports collectifs (actions 1, 2 et 3) ainsi que la structuration d'une politique cyclable (actions 7 et 8) participent également à la réduction de ce phénomène d'exclusion.

### CONCRÈTEMENT

2019- ... : Metz Métropole s'engage à

- soutenir les actions d'apprentissage et d'accompagnement à la mobilité menées par les différents organismes intervenants dans la sphère sociale, en diffusant son expertise dans le domaine des déplacements (mise à disposition d'un conseiller mobilité) ;
- diffuser une culture vélo auprès de ces mêmes acteurs ;
- développer une stratégie de communication pour favoriser la mobilité des personnes en situation de précarité ;
- poursuivre ses engagements sur la mise en place d'une tarification sociale adaptée (titre CMU, modification des seuils de quotients familiaux, etc.).



# PROMOUVOIR UN USAGE PARTAGÉ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

## Action 27 - Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage

95 % des déplacements domicile/travail dans le SCoTAM, et à destination des territoires extérieurs, sont réalisés par une personne seule à bord de son véhicule. Les impacts sont nombreux pour la métropole (congestion, pollution sonore et de l'air, etc.), avec une problématique qui dépasse largement son aire géographique d'intervention institutionnelle.

Forte de ce constat, Metz Métropole souhaite favoriser la pratique du covoiturage sur son territoire, en s'inscrivant dans une démarche partenariale à l'échelle du SCoTAM, pour pouvoir agir le plus efficacement possible sur les déplacements à destination de son territoire ou pour lesquels la métropole est un espace de transit.

Dans cette optique, Metz Métropole engagera une démarche globale qui permette de :

- augmenter le taux d'occupation des véhicules (actuellement de 1,1) pour les déplacements de courte et moyenne distance depuis et vers la métropole, en ciblant ceux liés au motif travail ;
- réduire les trafics, notamment aux heures de pointe de la journée, et ses effets induits sur l'environnement (pollution sonore, etc.) ;
- développer une offre complémentaire au ferroviaire pour les déplacements de moyenne distance (Luxembourg, Nancy, etc.).

Pour ce faire, la collectivité mettra en œuvre différentes mesures au niveau :

- infrastructurel : développement d'aires de covoiturage (500 places créées à l'horizon 2025) à proximité des diffuseurs du réseau routier national (A31 et RN431) en commençant par l'aménagement d'aires où l'on observe déjà ces pratiques (Fey). D'autres opportunités, répertoriées lors de la phase d'élaboration du PDU seront approfondies. Des contacts seront également pris avec les structures commerciales proches des diffuseurs afin d'étudier les possibilités de mutualiser leur capacité de stationnement (secteurs Actisud/Sébastopol/Lauvallières, La Maxe) ;
- incitatif : Metz Métropole proposera de réserver des places aux covoitureurs dans les parcs en ouvrage relevant de la DSP de stationnement public ;
- partenarial : entreprises, collectivités territoriales du SCoTAM (de nombreuses aires de covoiturage sont créées à l'initiative des EPCI du SCoT : Sud Messin, Mad et Moselle), CD57, services de l'État, etc. Metz Métropole engagera une démarche partenariale avec ces acteurs pour renforcer la cohérence des politiques menées à l'échelle du bassin de mobilité métropolitain (communication, financement, développement, etc.) ;

- animation / communication : éléments clés pour favoriser le covoiturage, Metz Métropole engagera une campagne de communication pour sensibiliser les résidents du territoire sur cette pratique. Cette communication devra être définie et menée en partenariat avec les acteurs précités. La promotion du covoiturage s'inscrira également dans la politique de la métropole de mise en œuvre des Plans de mobilité (action 29).

Considérant les nombreuses plateformes de mise en relation et de réservation existantes sur notre territoire (Moselle Durable, Carstops, BlaBlaLines, iDVRROOM, etc.), Metz Métropole ne prévoit pas de créer d'outil spécifique.

Cette action est à mettre en lien avec l'ambition portée par la métropole sur le projet A31 bis d'exploiter les résultats du modèle multimodal, ainsi que du Modèle multimodal et scénarios de mobilité transfrontaliers (MMUST), pour étudier la création d'une voie dédiée aux véhicules à occupation multiple.

### CONCRÈTEMENT

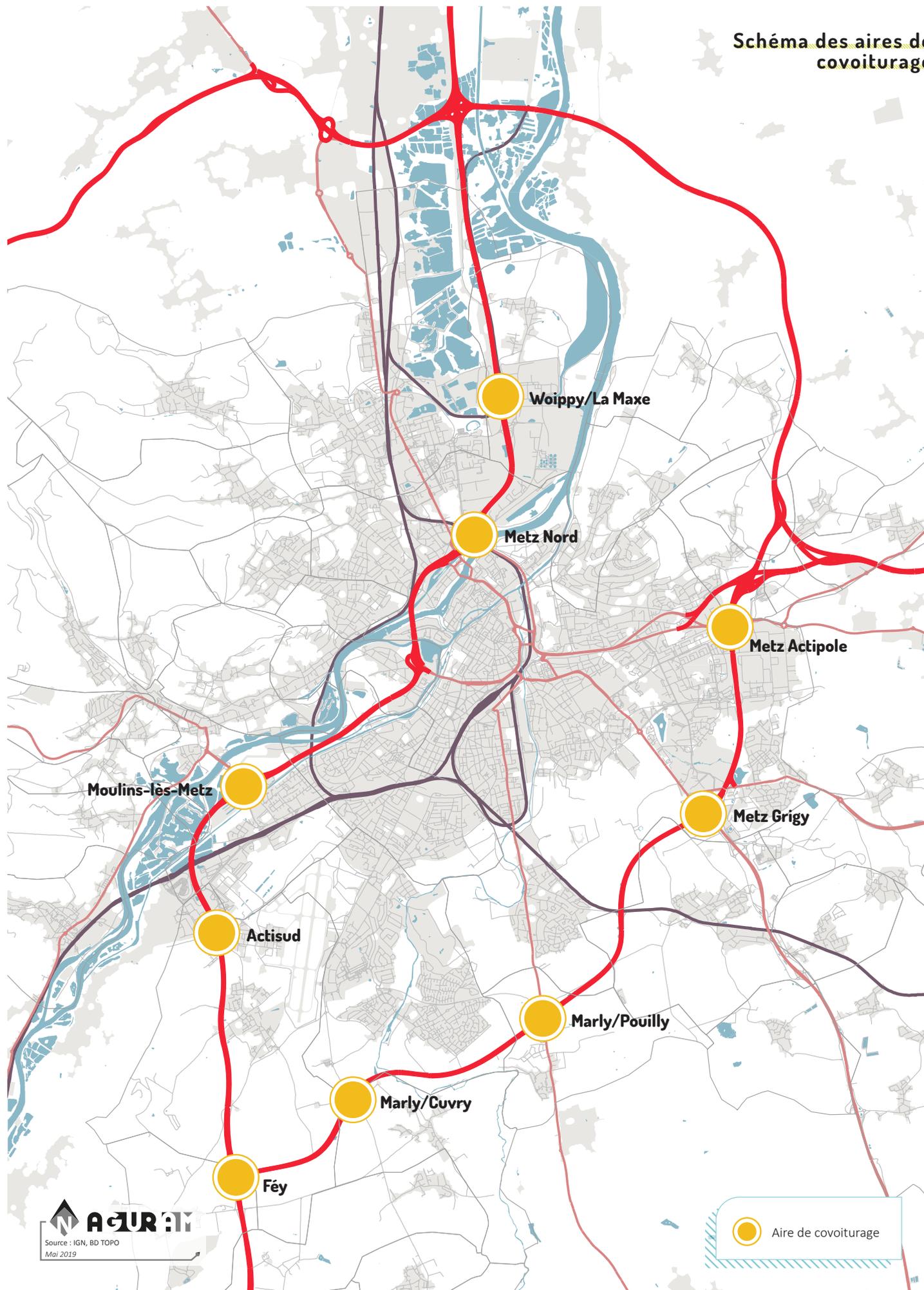
**Objectif** : mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage pour viser 500 places de stationnement dédiées à l'horizon 2025

**2020-...** : prise en compte de places réservées au covoitureurs dans les contrats de Délégation de service public stationnement

**2020** : accompagnement financier de Metz Métropole des entreprises ou administrations qui se lancent dans la mise en œuvre de services de covoiturage.

**2020-...** : élaboration et mise en œuvre d'un plan de communication ciblé sur cette pratique

### Schéma des aires de covoiturage



## Action 28 - Favoriser l'autopartage

La promotion de l'autopartage participe à la même logique que le soutien à la pratique du covoiturage. Limitation du nombre de véhicules dans l'espace public, mutualisation des usages d'un véhicule individuel, complément à une offre de transports collectifs, alternative à la possession, etc. : les avantages sont nombreux et la pratique en pleine croissance (doublement des utilisateurs ces dernières années sur Metz).

Le service proposé actuellement sur la métropole, assuré par Citiz Grand Est, se compose de 10 véhicules répartis dans 9 stations, toutes localisées au sein du cœur métropolitain. La dynamique de déploiement des stations est d'ores et déjà engagée (2 en 2018, plusieurs projets pour 2019).

Afin de promouvoir l'usage de l'autopartage, Metz Métropole s'engagera sur :

- le déploiement de stations d'autopartage en dehors du cœur métropolitain et l'amélioration de leur visibilité ;
- la promotion de ce système auprès des entreprises ;
- le développement de la communication autour de cette offre de mobilité.

### CONCRÈTEMENT

**2020-...** : Metz Métropole favorisera, avec les communes concernées, le déploiement du service d'autopartage

**2020-...** : élaboration et mise en œuvre d'un plan de communication ciblé sur cette pratique



# ACCOMPAGNER L'INITIATIVE DES ACTEURS SOCIO ÉCONOMIQUES

## Action 29 - Soutenir les entreprises, les administrations et l'Université de Lorraine dans l'élaboration de Plan de mobilité (PDM)

Nouvelle appellation des Plans de déplacements entreprises (PDE), les Plans de mobilité sont devenus obligatoires pour les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site, situées dans le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte).

L'objectif poursuivi est le même : favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements réalisés dans le cadre professionnel (trajet domicile/travail, déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, partenaires, etc.), par la définition et la mise en œuvre d'une série de mesures encourageant l'utilisation d'un mode de transport, l'organisation du travail, etc.

À une échelle plus large, les entreprises situées sur une Zone d'activités peuvent mutualiser leur démarche sous la forme d'un PDM inter-entreprises.

Des démarches similaires existent pour les universités sous la forme de Plan de déplacements campus. Celui de l'Université de Lorraine existe depuis 2014.

### CONCRÈTEMENT

2019-... : Metz Métropole prévoit de :

- recenser les entreprises soumises à l'obligation de réaliser un Plan de mobilité pour les inciter à s'engager dans ce type de démarche. La contribution métropolitaine pourra prendre la forme d'un accompagnement méthodologique et d'un appui dans la recherche et la mise en œuvre de solutions ;
- favoriser et accompagner les démarches de Plan de mobilité interentreprises, comme celui lancé par Etixia sur la Zone d'activités des Gravières ;
- soutenir la mise en œuvre du Plan campus de l'Université de Lorraine et poursuivre les négociations engagées avec l'université visant à étaler les heures de début de cours pour limiter la congestion des réseaux de transport ;
- poursuivre les 10 % de réduction aux abonnements de transports collectifs établis dans le cadre d'un Plan de déplacements entreprise.



## Action 30 - Logistique urbaine : accompagner les communes urbaines et favoriser les expérimentations

Phase la plus couteuse dans la livraison de colis, le dernier kilomètre pèse également lourdement dans le trafic en milieu urbain, en proportion des emprises sur voirie et en émission de gaz à effet de serre. Ces impacts ne feront que s'accroître, du fait de l'évolution des modes de consommation, qui plébiscitent les livraisons individuelles en 24 ou 48 h.

À l'échelle de la métropole, 2 problématiques majeures doivent être traitées :

- le centre piétonnier messin, qui concentre les problèmes les plus saillants (cohabitation difficile entre véhicules de livraisons et usagers piétons du plateau, respect de la réglementation, etc.) ;
- l'augmentation des trafics liés au développement du e-commerce, dans un contexte réglementaire et politique de protection des populations face aux nuisances induites par la circulation des véhicules motorisés.

Dans ce cadre, la métropole s'investira au niveau de :

- la prise en compte des besoins de création d'aires de livraison dans le cadre de la réalisation de la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS et de l'optimisation des Lianes ;
- l'accompagnement des communes urbaines dans la définition des conditions d'organisation des livraisons (réglementation, horaires, localisation des aires, ergonomie, etc.) ;
- l'accompagnement et le soutien à l'expérimentation en matière de logistique urbaine (stratégie du « dernier kilomètre »), en ce qui concerne la mutualisation des ressources logistiques et les modes de livraisons alternatifs en termes de services, de technologie et d'infrastructures.

Cette action s'inscrit en complémentarité des actions 20 (améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, façade est) et 40 (conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable).



### CONCRÈTEMENT

**2019-...** : accompagner les initiatives en faveur d'une logistique urbaine vertueuse (conventions de partenariat)

**2021-2022** : définition d'une stratégie d'évolution de la réglementation pour la livraison des secteurs centraux

# FAVORISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

## Action 31 - Une mobilité électrique d'origine renouvelable

La loi portant Engagement national pour l'environnement (Loi ENE) prévoit que « la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à **favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables** » soient intégrées au PDU. En outre, la loi Maptam (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) a inscrit comme compétence obligatoire des métropoles la création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

23 points de recharge sont recensés sur la métropole, fruits de l'initiative privée et de l'investissement des collectivités :

- 7 parkings en ouvrage relevant de la Délégation de service public de stationnement (16 points de recharge) ;
- P+R Mettis ;
- parcs de stationnement sécurisés pour vélo (place de la République et Arènes) équipés de prises pour recharger les vélos électriques
- Hôpital Militaire Legouest ;
- parkings d'équipements commerciaux (Cora, Intermarché, IKEA, etc.).

Toutefois, leur **nombre insuffisant** constitue un frein à la progression de l'équipement des ménages et des entreprises en véhicule électrique (avec d'autres considérations telles que le prix, l'autonomie, etc.). Au-delà de l'aspect quantitatif, une localisation judicieuse des points de recharge permettant de répondre aux besoins des usagers (recharge et recharge rapide) est un élément crucial.

Afin de favoriser la mobilité électrique en tant que maillon de la mobilité urbaine du territoire, Metz Métropole :

- poursuivra le **déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques** (totalité des parkings équipés d'ici 2021), intégrant les Vélos à assistance électrique et les fauteuils PMR ;
- étudiera l'opportunité de **mettre en œuvre un système de location moyenne et longue durée** avec option d'achat de Vélo à assistance électrique ;
- construira une **dynamique partenariale autour de la question de la mobilité électrique** avec les acteurs métropolitains.

### CONCRÈTEMENT

**2019-2020** : poursuite du déploiement des bornes de recharge sur voirie

**2020-2021** : équipement des parkings De Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph (Montigny-lès-Metz)



## Action 32 - Navettes autonomes : lancer l'expérimentation

Issu d'un secteur d'innovation intense en phase d'expérimentation, le **véhicule autonome** peut constituer un outil de promotion d'une **mobilité plus propre, plus accessible et plus connectée**.

Ses possibilités d'utilisation semblent multiples, mais pourraient surtout répondre opportunément à la problématique épineuse des déplacements du premier et du dernier kilomètre.

Testé à ce jour principalement en circuit protégé, le véhicule autonome collectif semble présenter un intérêt pour assurer une desserte de proximité dans les zones présentant une faible densité (desserte fixe ou à la demande), dans des secteurs de circulation contrainte comme les centres-villes piétonniers et au sein de zones fermées privées et publiques (centre commercial, campus, aéroport, etc.).

Soucieuse de réduire l'utilisation de la voiture individuelle et d'améliorer l'efficacité de son offre de transport collectif, Metz Métropole lancera prochainement l'expérimentation d'une navette autonome au niveau d'une des polarités du territoire (Actipôle, secteur gare, Actisud, etc.).

Cette expérimentation offrira l'opportunité à Metz Métropole de se questionner, au-delà des aspects technologiques, sur la manière d'intégrer les navettes autonomes dans la politique globale de mobilité, et ainsi de construire une véritable stratégie de mobilité autonome.

### CONCRÈTEMENT

**2019** : lancement d'une expérimentation de navette autonome

## Action 33 - Renouveler le parc Tamm en conformité avec la Loi de transition énergétique pour la croissance verte

La Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 a imposé aux autorités organisatrices de mobilité, possédant plus de vingt véhicules de transports collectifs, de procéder, lors du renouvellement de leur flotte, à l'acquisition de véhicules à faibles émissions à hauteur de :

- 50 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 ;
- 100 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Le décret d'application de la loi distingue ainsi comme groupe de véhicules à faibles émissions :

- Groupe 1 : véhicules électriques, à hydrogène, au biogaz ;
- Groupe 2 : véhicule électrique-hybride, au gaz, avec des carburants d'origine renouvelable ;
- Véhicules satisfaisants au moins à la norme Euro 6.

Les territoires concernés par l'un ou l'autre de ces groupes de véhicules dépendent notamment de la taille des agglomérations et sont fixés par arrêté préfectoral.

La réalisation de la 3<sup>e</sup> ligne de BHNS intégrera une réflexion sur le choix d'un matériel roulant cohérent avec ces principes.

### CONCRÈTEMENT

**2020-2025** : choix d'un matériel roulant à faible émission pour la 3<sup>e</sup> ligne BHNS

**2020-...** : renouvellement progressif du parc des Tamm



**AXE 4 :**

**LA MÉTROPOLE  
RAYONNE DANS SON  
BASSIN DE MOBILITÉ, ET  
AU CŒUR DE L'EUROPE**

GARE DE METZ



# ANCRER LA MÉTROPOLE À SON BASSIN DE VIE, AU CŒUR D'UN SILLON LORRAIN TRANSFRONTALIER

## CO-CONSTRUIRE LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ

### Action 34 - Contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine

Les interrogations mises en exergue lors de la concertation publique relative au projet A31 bis, ont constitué, pour la région Grand Est, l'élément déclencheur de ce projet qu'est le Grenelle des mobilités.

Metz Métropole s'associera étroitement à cette démarche exploratoire sous copilotage région Grand Est, dont la méthodologie et le périmètre d'études ne sont pas arrêtés à la date d'approbation du PDU.

#### CONCRÈTEMENT

**2019-2020** : participation active au Grenelle, partenariat et modalités d'organisation en cours de définition

## FACILITER L'ACCÈS AU QUARTIER DE LA GARE DE METZ-VILLE, CENTRALITÉ EN DÉVELOPPEMENT

### Action 35 - Renforcer l'accessibilité à 360° de Metz-Ville, gare TGV

Le quartier de la gare de Metz-Ville devient une nouvelle centralité : centre commercial Muse, Centre Pompidou-Metz, Metz Congrès Robert Schuman aujourd'hui ; Maison de la métropole, cinéma, Hôtel Stark demain.

La gare fait désormais le trait d'union entre la vieille ville et son environnement sud, valorisant ses deux faces. Avec le développement du réseau de transport et la mobilité comme enjeux majeur de notre métropole pour aujourd'hui et pour demain, la gare s'impose comme une nouvelle centralité urbaine et fonctionnelle.

Avec une offre TGV attractive vers Paris et des navettes routières directes vers l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine et la gare de Lorraine TGV (Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille, Charles-de-Gaulle, etc.), la gare de Metz-Ville (7 100 000 voyageurs en 2017) est un outil au service de l'attractivité métropolitaine de Metz et de son bassin de vie.

Pour renforcer l'accessibilité à cet équipement depuis l'ensemble de l'aire métropolitaine, Metz Métropole :

- a intégré Metz-Ville et son quartier dans le périmètre de l'étude 3<sup>e</sup> ligne BHNS Le Met' (action 2) ;
- poursuivra le travail d'amélioration du stationnement voyageurs avec la création du parking Louis-le-Débonnaire qui permettra de limiter la demande pour d'autres motifs que le stationnement gare sur les parkings les plus proches de Metz-Ville ;
- identifiera et mettra en œuvre, conjointement avec la région Grand Est, une **stratégie de reconfiguration** permettant d'améliorer la lisibilité et les interconnexions entre les différents pôles d'échange (gare SNCF, pôle(s) voyageurs TC urbains,

dépose minute / taxis / covoiturage, gare routière), en lien avec l'évolution de la desserte de Metz par les transports interurbains ;

- soutiendra l'aménagement par la Ville de Metz des places de stationnement vélos prévues par le Schéma directeur cyclable sur le secteur gare (action 8).

La gare de Metz-Ville sera au centre des réflexions à engager dans le cadre du Comité de secteur stratégique cœur métropolitain (action 20).

#### CONCRÈTEMENT

**2019** : formaliser/pérenniser des Groupes projet « transports et gare » liant Metz Métropole, la Région Grand Est et les communes associées

**2021** : mise en service du parking avenue Louis le Débonnaire

#### PARTENAIRES

Les actions portant sur la création de P+R ou parcs de rabattement en lien avec l'amélioration des lignes structurantes (Mettis et Lianes) participeront plus largement à faciliter l'accès à la métropole et son cœur d'agglomération depuis le bassin de vie (actions 2, 3, 6, 12 et 13)

## Action 36 - Renforcer l'accessibilité à 360° de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz Nord et Woippy, gares Fluo (TER), et des arrêts de transports collectifs

En dehors de la gare de Metz-Ville, Metz Métropole est desservie, à l'intérieur de son ressort territorial, par les haltes TER de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz-Nord et Woippy. Le développement de l'usage du TER, y compris pour des déplacements de courte distance, implique de faciliter et sécuriser au maximum l'accessibilité aux points d'arrêts.

Metz Métropole définira les priorités d'aménagement autour de ces haltes en vue de :

- favoriser l'intermodalité, en priorisant les modes doux et la marche à pied ;
- valoriser les possibilités de stationnement, notamment à destination des cycles.

Des actions complémentaires de sensibilisation/communication, sur l'usage de ces haltes pour des déplacements en lien avec la métropole et à destination des polarités du Sillon lorrain et du Luxembourg, seront engagées.

La région Grand Est sera étroitement associée en tant qu'autorité organisatrice du TER et, plus largement, chef de file en matière de mobilité.

### CONCRÈTEMENT

2019-... : déploiement des capacités de stationnement vélos autour des gares

## POURSUITE DE LA POLITIQUE DE RÉSEAUX COORDONNÉS URBAINS ET INTERURBAINS

### Action 37 - Intermodalité : infrastructures et services

La majorité des autorités organisatrices de transports de l'ex-Région Lorraine et la région Grand Est se sont engagées, depuis plusieurs années, dans une démarche favorisant l'intermodalité entre les réseaux de Transports Collectifs urbains et interurbains.

Cette démarche, à laquelle Metz Métropole adhère, a permis d'identifier 3 leviers d'action qui sont actionnés progressivement sur les différents réseaux : billettique, information multimodale et organisation physique des correspondances entre les modes de transports.

La carte SimpliCités a constitué la première déclinaison concrète de ce programme d'action partenarial, et correspond au développement d'un projet billettique permettant, à terme, à tous les réseaux de transports en Lorraine, de partager le même support pour leurs titres de transports.

Metz Métropole s'engage pour définir aujourd'hui et concrétiser, en lien avec la région Grand Est, les futurs objectifs de cette démarche :

- développer la tarification combinée avec d'autres réseaux de transports bénéficiant du dispositif SimpliCités ;
- organiser l'intégration de l'ensemble des titres de transport au titre unique SimpliCités ;
- redéfinir l'offre interurbaine sur le ressort territorial de Metz Métropole ;
- promouvoir et organiser la densification de la desserte TER locale.

De même, l'ensemble des communes métropolitaines sont desservies par un réseau dense d'arrêts de transports en commun, dont certains sont partagés pour les usagers des bus et des cars interurbains. Metz Métropole se propose de définir, en lien avec la région Grand Est, les stratégies d'implantation et enjeux d'aménagement des arrêts existants et futurs et de leurs abords.

Exprimée par les élus lors des réunions de secteur et mise en évidence par l'EDGT, la mobilité des personnes entre intercommunalités du SCoTAM est prégnante, et réservée quasi exclusivement aux possesseurs d'une voiture individuelle. Metz Métropole souhaite s'engager dans une coopération avec les intercommunalités voisines afin de répondre à la demande et de favoriser ces échanges.

### CONCRÈTEMENT

2019-2020 : étude de reconfiguration des pôles d'échange (gare de Metz centre et ses pôles d'échange - PEM et gare routière)

2020-2021 : mise en œuvre des aménagements phasés en cohérence avec l'évolution de l'offre interurbaine

# INSCRIRE LA MÉTROPOLE AU CŒUR DE L'EUROPE

## UNE STRATÉGIE POUR FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA MÉTROPOLE

### Action 38 - Innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet A31 bis, la nécessité de faire des axes A31 et RN431 des supports d'innovation a été soutenue par Metz Métropole qui entend jouer, à cet égard, un rôle actif dans la suite du projet, ainsi que dans la démarche de Grenelle des mobilités née de ce débat public.

Metz Métropole entend tout particulièrement, dans une logique de co-construction, faciliter les expérimentations liées au covoiturage ou aux transports en commun en lien avec le projet (voies spécialisées partagées, etc.), et plus globalement s'associera à la recherche et à l'expérimentation dans le domaine des nouvelles technologies, prémisses des mobilités de demain (mise à disposition de zones tests pour véhicule autonome, etc.)

La métropole suivra par ailleurs activement le projet, et son calendrier de mise en œuvre, pour garantir ses intérêts sur les portions centre (de l'échangeur d'Hauconcourt à l'échangeur de Fey), Metz-Nancy, mais aussi Thionville-frontière où les arbitrages sont susceptibles d'impacter son accessibilité.

Cette action s'inscrit en complémentarité de l'actions 17 (mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole) et de l'action 27 (mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage).

#### CONCRÈTEMENT

**2019** : formaliser/pérenniser le groupe de travail avec l'Etat

**2019-2020** : prioriser les orientations des fonds structurels des Programmes Feder, CPER, DSIL, etc., en lien avec la région Grand Est

**2020-2022** : promotion d'une voie dédiée au covoiturage

### Action 39 - Défendre et accroître la desserte TGV et Fluo (TER) de la métropole

L'accessibilité ferroviaire à la métropole est primordiale pour son attractivité à l'échelle nationale (TGV), mais aussi régionale et transfrontalière (TER).

Aussi, elle entend :

- poursuivre son action pour défendre et améliorer l'offre TGV vers Paris et Strasbourg, mais aussi Lyon et la Méditerranée, via Lorraine TGV, Bordeaux, Nantes, Rennes et Lille. Il s'agit d'offrir au plus grand nombre - clientèle professionnelle et de loisirs - une desserte qualitative, limitant les ruptures de charge et les creux de desserte ;
- suivre les études et projets, qui, à l'échelle régionale, sont susceptibles d'impacter sa desserte (liaison Épinal-Belfort, par exemple) ;
- suivre et soutenir l'action régionale pour le développement de la desserte TER, notamment sur l'axe transfrontalier Nancy-Metz-Luxembourg, mais aussi les axes Metz-Sarrebruck et Metz-Trèves (matériel, offre, etc.) que la région entend mettre en concurrence à l'horizon 2025 ;

- suivre et soutenir l'action de SNCF Réseau, de l'État et de la Région pour l'adaptation de l'infrastructure entre Metz et le Luxembourg à court terme (longueur des quais, projet de centre de maintenance TER de Montigny-lès-Metz, alimentation électrique), et moyen terme (capacité du nœud de Metz, redécoupage des systèmes de cantonnement ferroviaire, etc.).

#### CONCRÈTEMENT

**2019** : formaliser/pérenniser les Comités de suivi des dessertes nord-sud et est-ouest, en lien avec l'État, la région Grand Est et la SNCF.

**2019** : formaliser/pérenniser des Groupes projet « transports et gare » liant Metz Métropole, la région Grand Est et les communes associées.

## Action 40 - Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable

Implantées à l'intersection de deux corridors du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) / Corridor Mer du Nord-Méditerranée et Corridor Atlantique, Metz et son aire métropolitaine constituent aujourd'hui un pôle logistique européen majeur :

- implantation sur l'axe des autoroutes ferroviaires Calais-le Boulou (frontière franco-espagnole), Bettembourg-Barcelone et Calais/Orbarasso (environs de Turin) ;
- seule zone logistique multimodale avec plateforme porte-conteneurs active de la Moselle canalisée, sur le site du Nouveau port de Metz ;
- à l'intersection des autoroutes A31 et A4 ;
- zone d'implantation d'activités et de sites logistiques majeurs (Nouveau Port de Metz 1<sup>er</sup> port fluvial céréalier de France, Ikea, Eurotransit, projet Delta, etc.)

Metz Métropole souhaite mieux valoriser cet atout et :

- défendre les intérêts de la mobilité et des implantations logistiques du territoire métropolitain auprès des instances compétentes : région Grand Est (ports, aéroport), État (infrastructures routières, ferroviaires et fluviales), Syndicat mixte ouvert des Ports lorrains (fluvial), Europe (mécanisme pour l'interconnexion en Europe), etc. ;
- sécuriser, dans son futur PLUi, les emprises foncières susceptibles de favoriser le maintien et le développement des activités multimodales du domaine de la logistique (port, etc.) ;
- soutenir les actions visant à maintenir la fluidité de ces corridors, et l'accessibilité de son outil logistique en particulier sur l'axe nord-sud : Grenelle des mobilités, A31 bis, etc. ;
- étudier la création d'un arrêt sur les autoroutes ferroviaires en bénéficiant des atouts trimodaux de l'aire métropolitaine, en lien avec les structures compétentes ;
- identifier et qualifier les dysfonctionnements obérant la fluidité des mobilités logistiques tous modes, dans une logique de valorisation des modes alternatifs au tout routier. Cette identification sera le fruit d'une étroite collaboration avec l'État, gestionnaire de l'infrastructure A31 (section courante et échangeurs) et du pont mixte, mais également de VNF et de la Région Grand est pour les aspects fluviaux et de SNCF Réseau pour les aspects ferroviaires.

### CONCRÈTEMENT

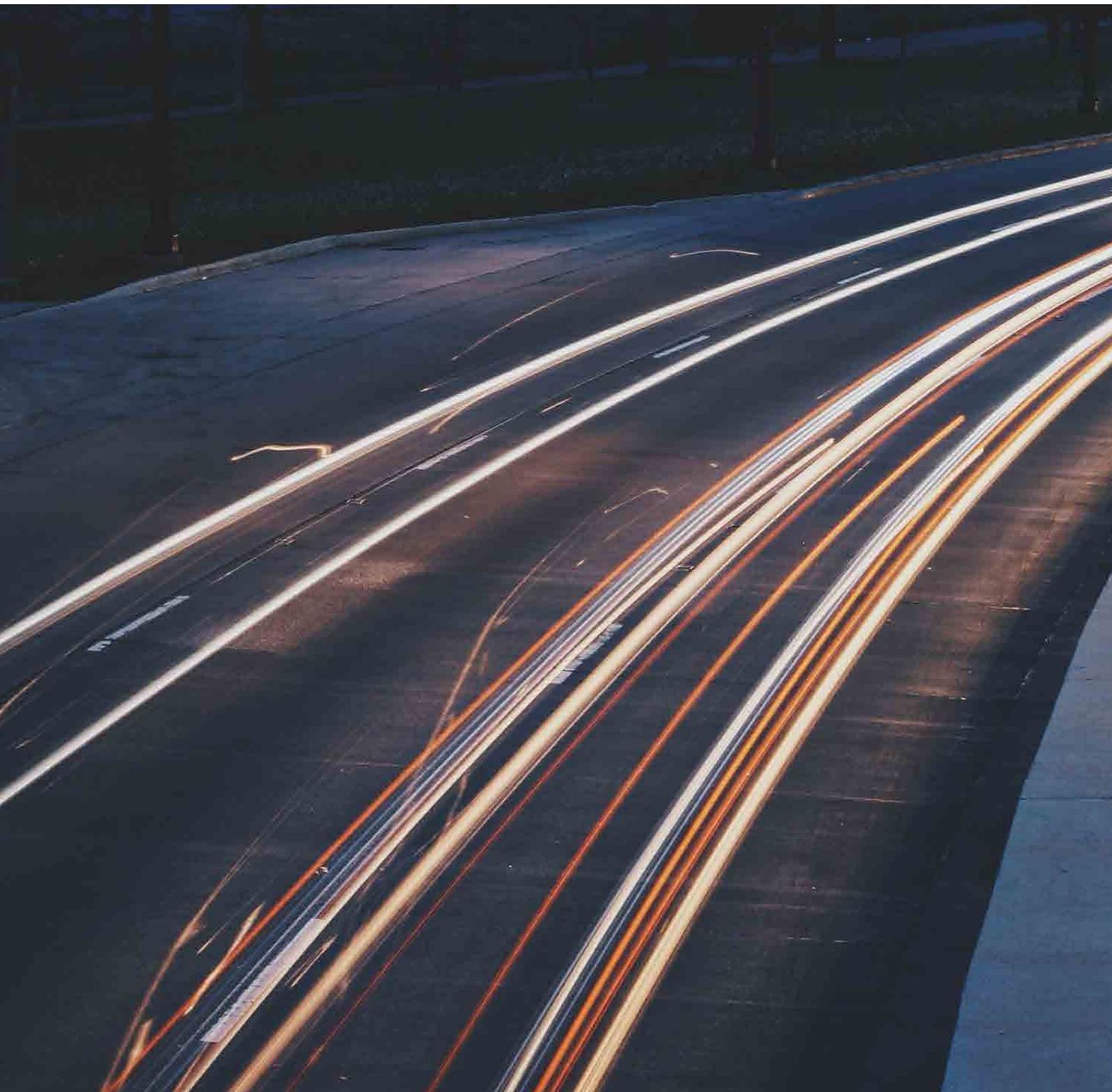
**2021-2022** : identification des solutions en partenariat avec l'État

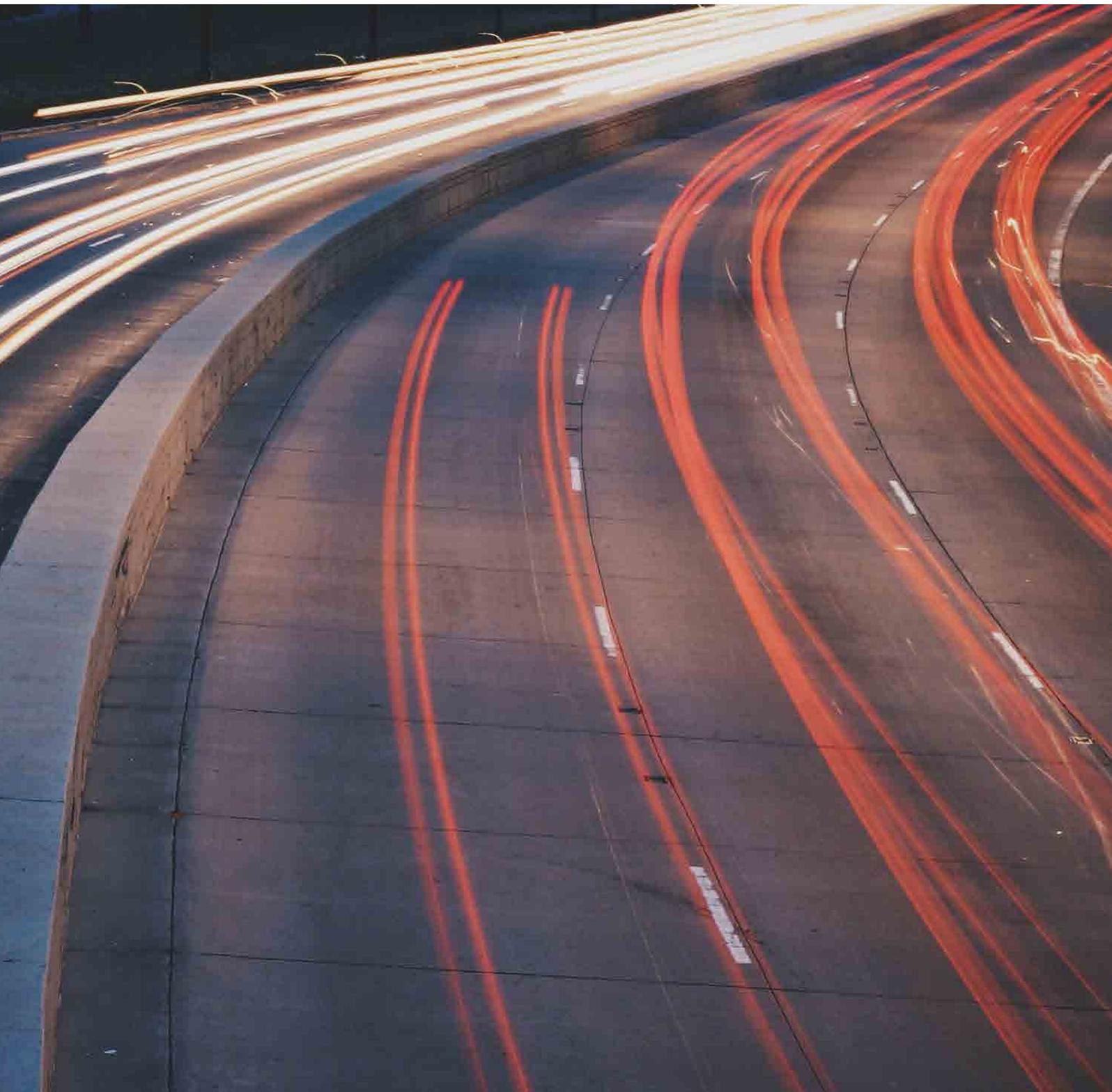
**2019-2020** : être acteur engagé en Comité syndical du SMO des Ports Lorrains (lien direct avec l'action 1 ci-contre)

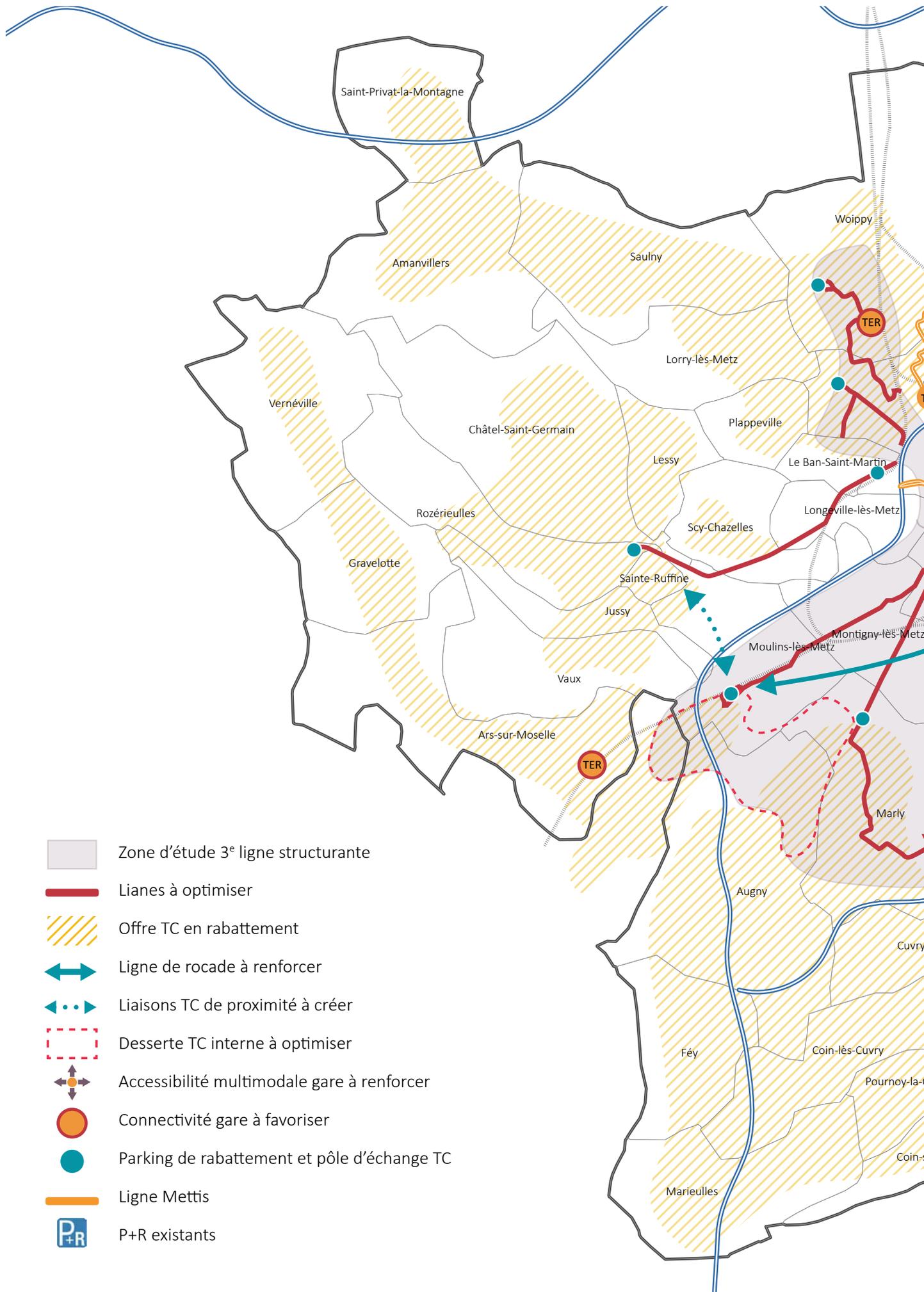
Cette action s'inscrit en complémentarité des actions 34 (contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine) et 38 (innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière).



# CARTES DE SYNTHÈSE



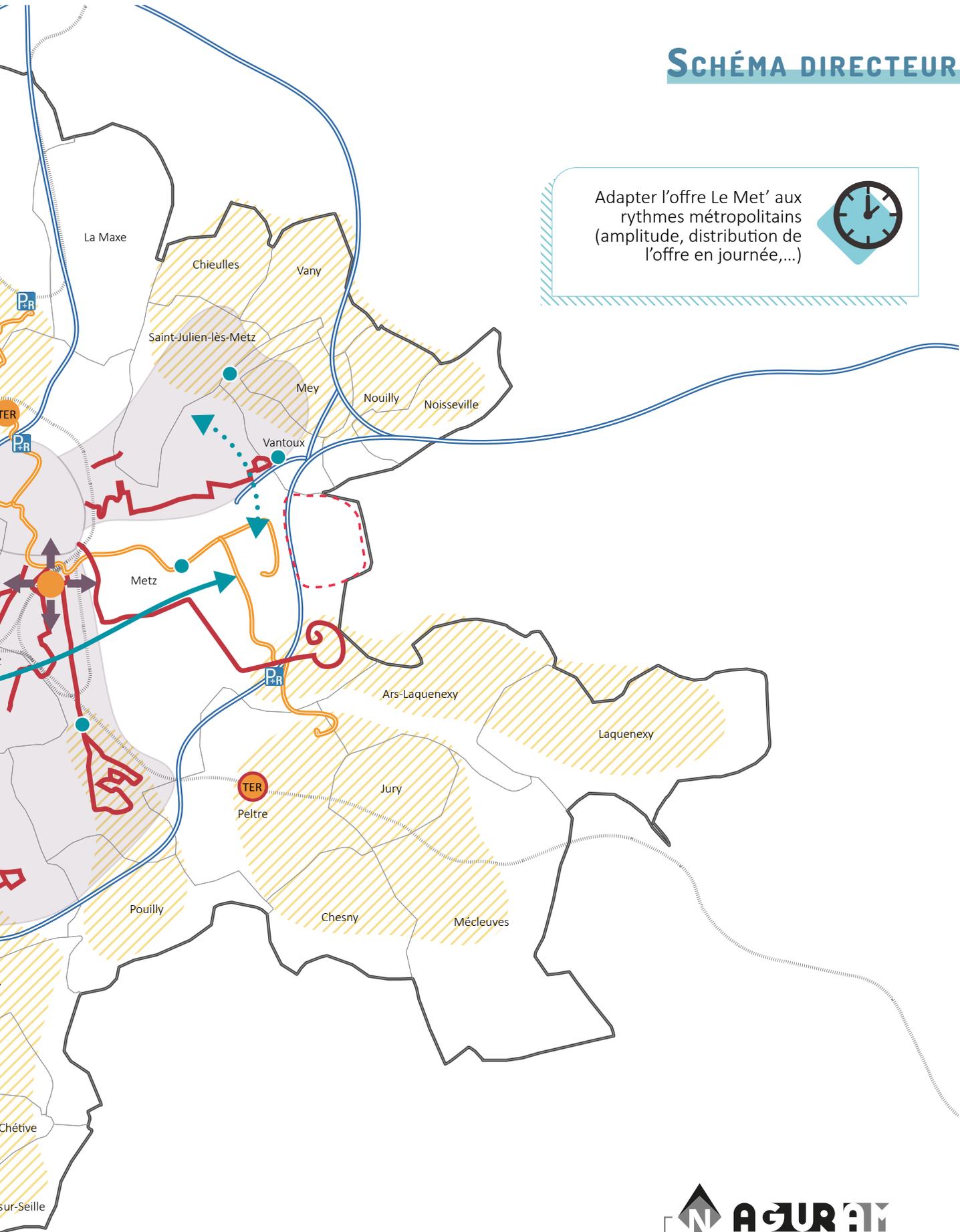




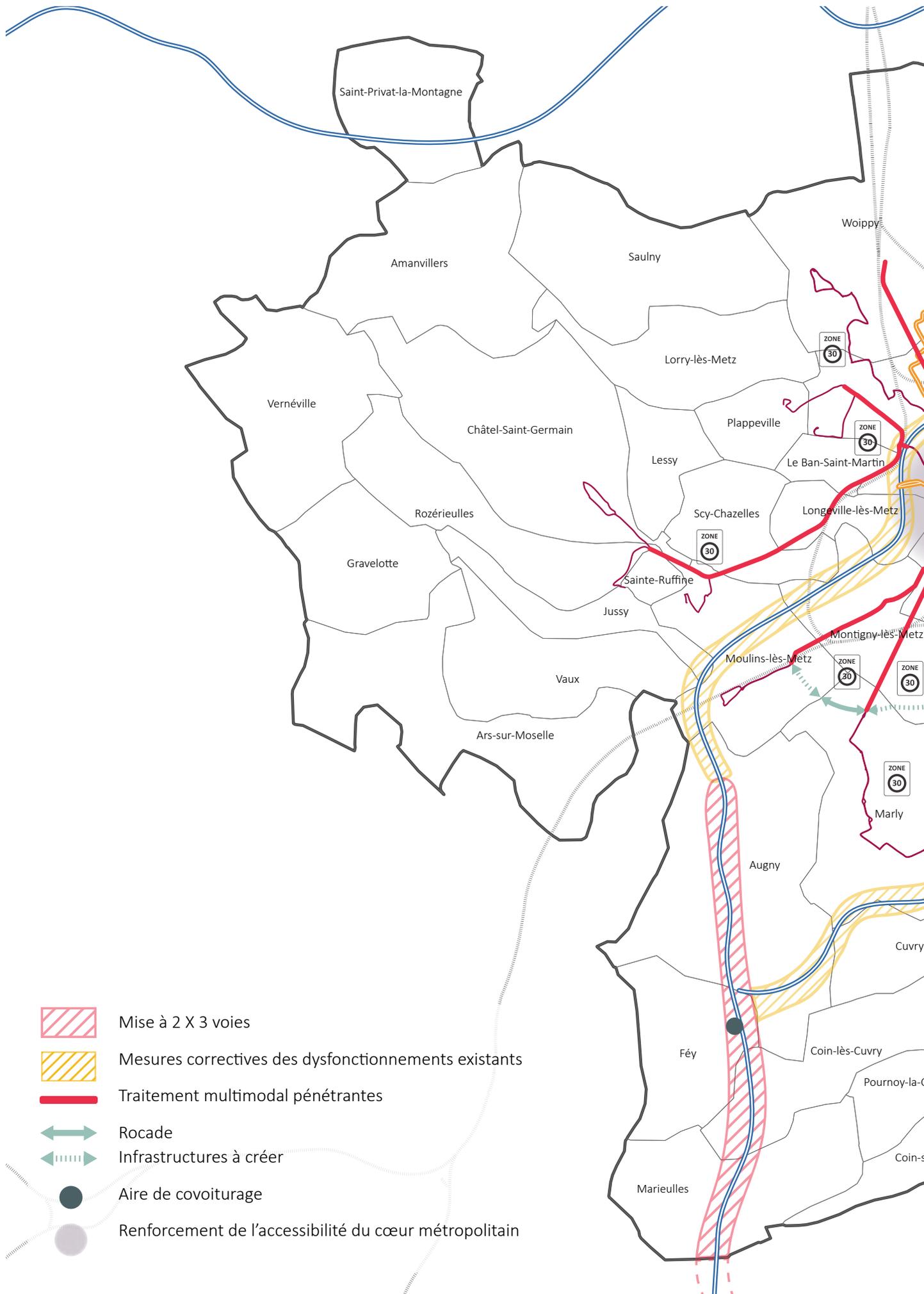


# SCHÉMA DIRECTEUR TC

Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains (amplitude, distribution de l'offre en journée,...)



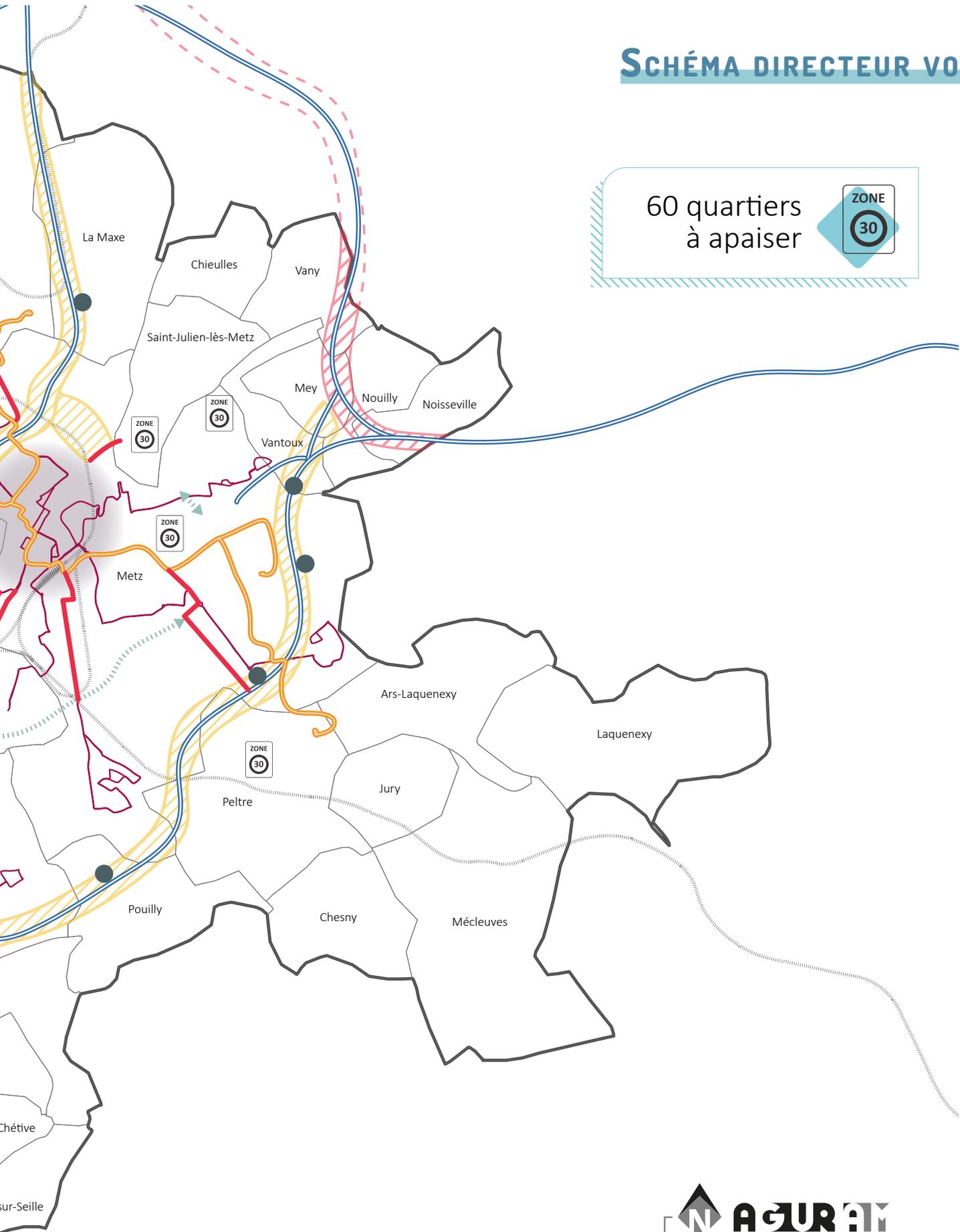
0 2 4 km  
Source : BD TOPO IGN,  
Février 2019



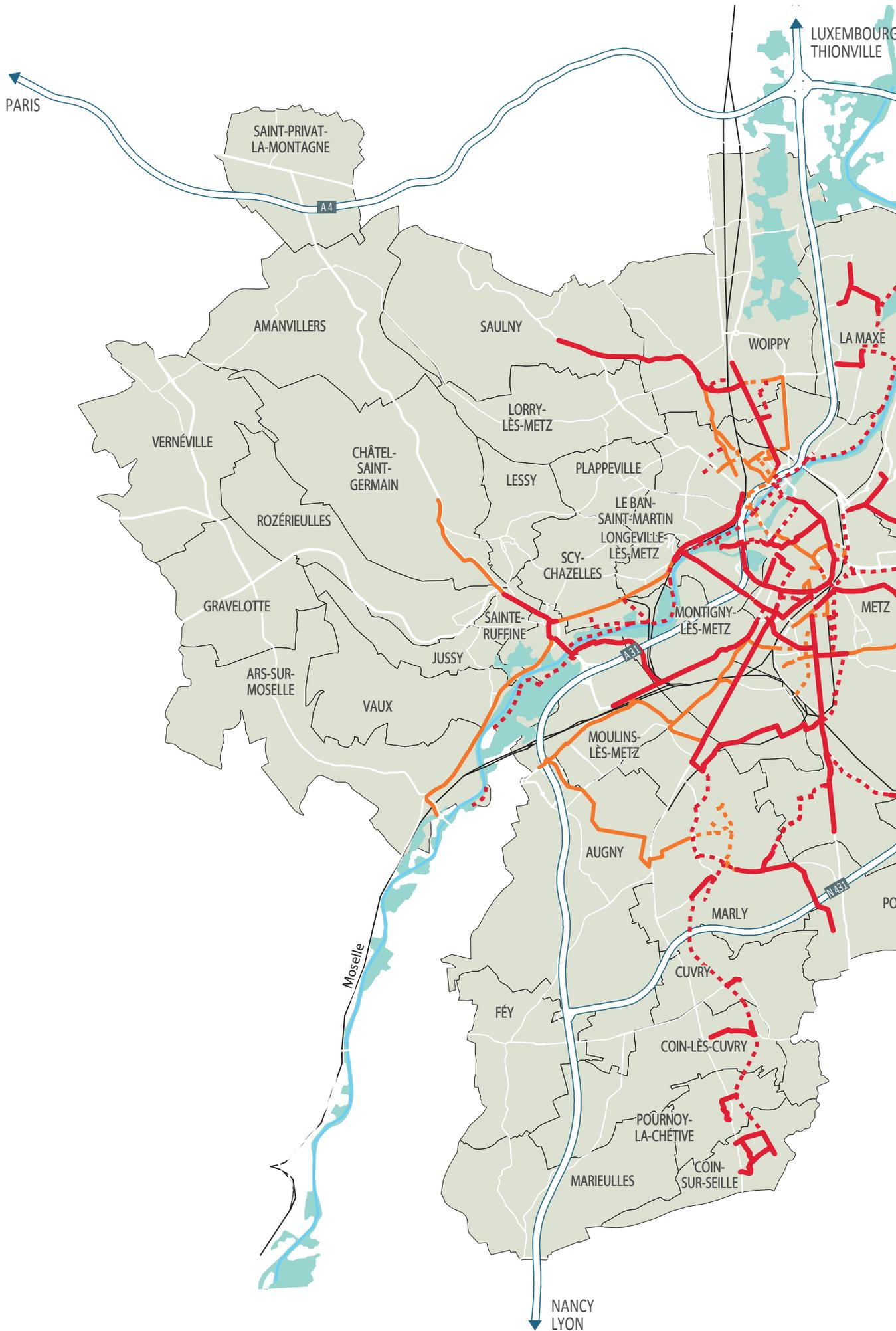


# SCHÉMA DIRECTEUR VOIRIE

60 quartiers  
à apaiser



  
0 2 4 km  
Source : BD TOPO IGN, Metz Métropole  
Mars 2019





# SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

## PRIORISATION

Réseau cyclable structurant

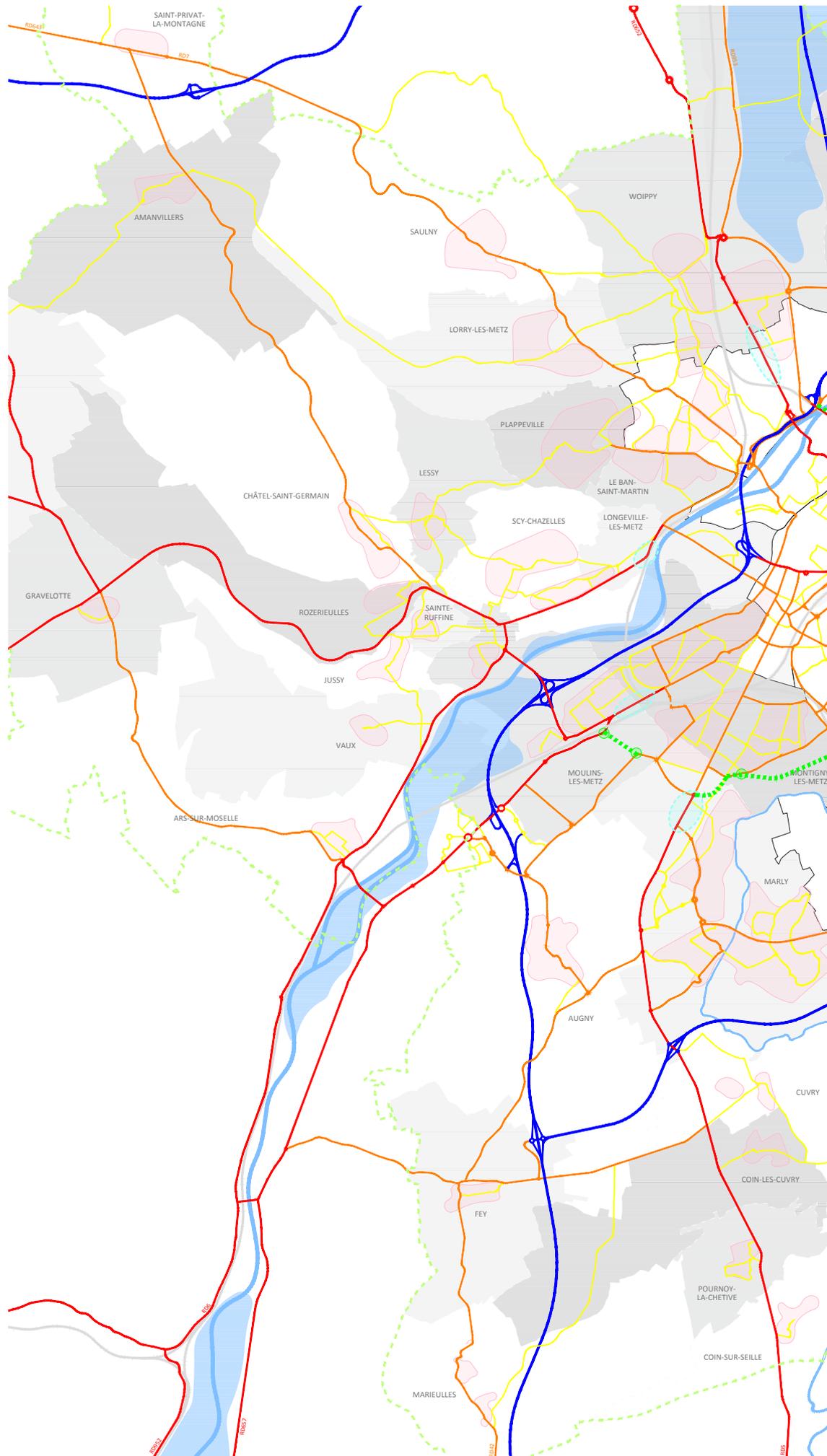
- existant
- projeté

Réseau cyclable secondaire

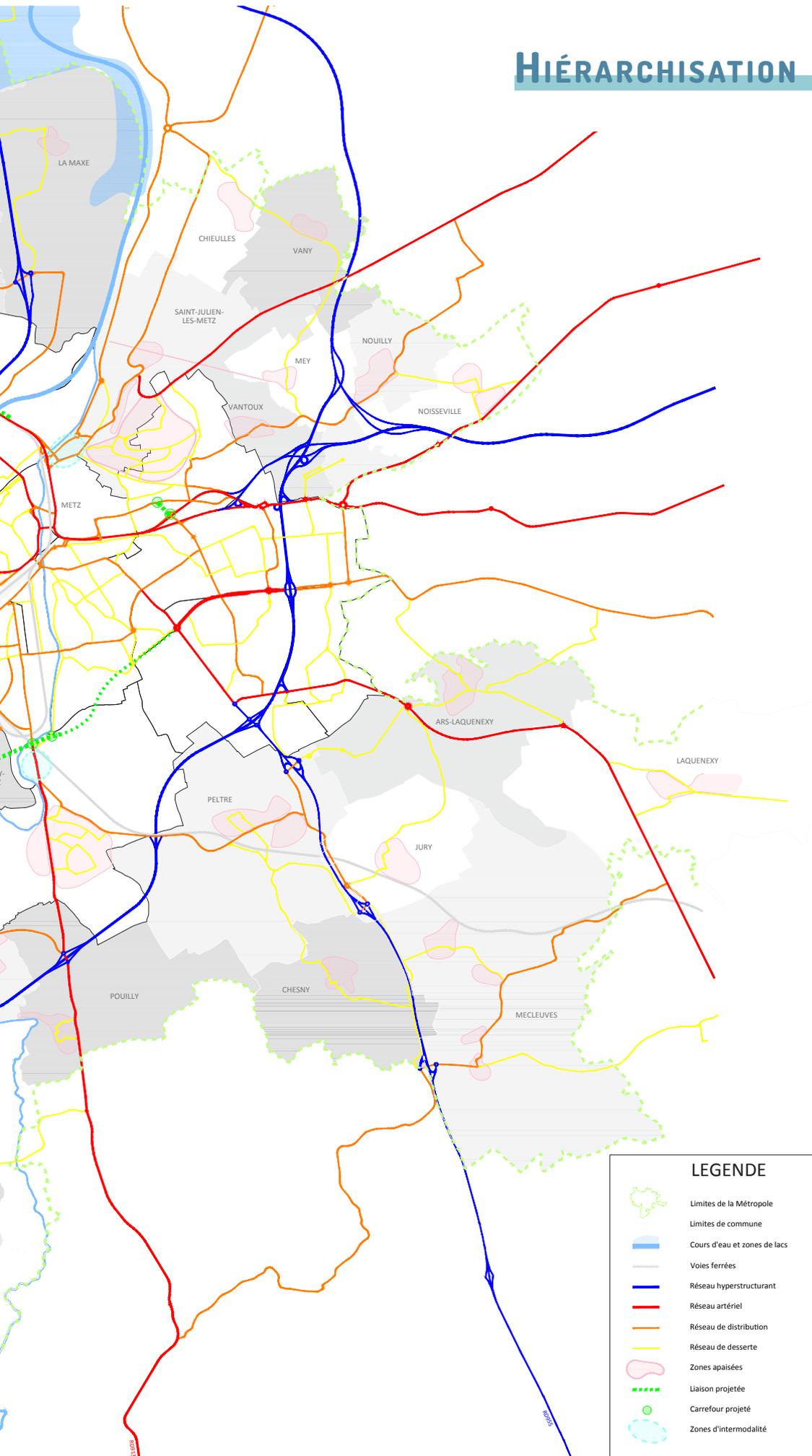
- existant
- projeté



Sources : Metz Métropole, Aguram, IGN, OpenStreetMap. Réalisation Inddigo , 2017.



# HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE



## LEGENDE

- Limites de la Métropole
- Limites de commune
- Cours d'eau et zones de lacs
- Voies ferrées
- Réseau hyperstructurant
- Réseau artériel
- Réseau de distribution
- Réseau de desserte
- Zones apaisées
- Liaison projetée
- Carrefour projeté
- Zones d'intermodalité

# **PROGRAMMATION, FINANCEMENT & MISE EN ŒUVRE**

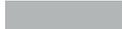




# HORIZON 2030 - Prévision de programmation et de financement

Numéro	Actions	2019	2020	2021	2022	2023
<b>AXE 1 : LA MÉTROPOLE RELIE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE</b>						
1	Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains					
2	Etudier et réaliser la 3 <sup>e</sup> ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)					
3	Etudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes et Citeis impactées par la 3 <sup>e</sup> ligne de BHNS					
4	Etudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes hors périmètre 3 <sup>e</sup> ligne BHNS					
5	Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées					
6	Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux					
7	Mettre en oeuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable					
8	Déployer une offre de stationnement vélo adaptée					
9	requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité					
10	Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains					
11	Organiser l'offre pour desservir les polarités locales					
12	Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante					
13	Etudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER					
14	Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir					
15	Définir les modalités de renforcement et d'optimisation de l'offre de rocade Citeis C14 et C17					
16	Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée					
17	Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole					
<b>AXE 2 : LA MÉTROPOLE FACILITE LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ</b>						
18	Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser					
19	Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement					
20	Améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : coeur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est => comités de secteurs					
21	Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares => PLUi					
22	Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi					
23	renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves => PLUi					
<b>AXE 3 : LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ</b>						
24	Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes					
25	Construire un plan de communication sur la politique cyclable					
26	Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité					
27	Mettre en oeuvre le schéma directeur de covoiturage					
28	Favoriser l'autopartage					
29	Soutenir les entreprises, les administrations et l'Université de Lorraine dans l'élaboration de Plan de mobilité (PDM)					
30	Logistique urbaine : accompagner les communes urbaines et favoriser les expérimentations					
31	Une mobilité électrique d'origine renouvelable					
32	Navettes autonomes : lancer l'expérimentation					
33	Renouveler le parc Tamm en conformité avec la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte					
<b>AXE 4 : LA MÉTROPOLE DANS SON BASSIN DE VIE ET AU COEUR DE L'EUROPE</b>						
34	Contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine					
35	Renforcer l'accessibilité à 360° de Metz-Ville, gare TGV					
36	Renforcer l'accessibilité à 360° de Peltre, Ars sur Moselle, Metz Nord et Woippy, gares TER, et des arrêts de transports collectifs					
37	Intermodalité : infrastructures et services => reconfiguration des pôles d'échanges autour de la gare de Metz centre					
38	Innover pour maximiser l'impact du projet A31bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière					
39	Défendre et accroître la desserte TGV et TER de la métropole					
40	Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable					



Légende :  investissements, dépenses de fonctionnement  
 mise en œuvre de réglementations, intégration aux documents de planification, gouvernance, partenariats

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	coût total investissements (M€)	Dépenses de fonctionnement
								X
							60 à 90*	X
							5	X
								X
							1,3	
							19	
							0,5**	
							5	
								X
								X
								X
							2,4	
								X
							1	
							0,5***	
							aménagements intégrés aux opérations de voirie	X
								X
								X
								X
							1	
								X
								X
								X
							19,1	
							2	
							1	X
								X

\* montants provisoires en attente de la finalisation de l'étude 3<sup>e</sup> ligne  
 \*\* action de compétence communale  
 \*\*\* coûts d'études, hors aménagements

**TOTAL : 117,8 à 147,8 M€**

# LE DISPOSITIF DE SUIVI DU PDU

## L'OBLIGATION LÉGALE D'ÉVALUATION DU PDU

L'article L1214-8 du Code des transports dispose que le « Plan de déplacements urbains doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé ».

L'évaluation du PDU implique la mise en place d'un dispositif permettant de suivre la mise en œuvre des actions prévues, mais également de mesurer les effets de celles-ci au regard des objectifs fixés.

Au-delà de la nécessité de mesurer l'efficacité des politiques publiques engagées, le dispositif d'évaluation du PDU constitue une opportunité d'impliquer, dans la mise en œuvre, les différents acteurs intervenant de près ou de loin dans la sphère de la mobilité.

## Création d'un « club du PDU », véritable comité technique de mise en œuvre

Réunissant **une fois par an** les acteurs institutionnels de la mobilité (autorités organisatrices, État, etc.), ce **Club du PDU** sera ouvert à des référents ayant une activité en rapport avec les déplacements (chercheurs universitaires, exploitants de réseau, société civile, entreprises, start-up, associations, aménageurs, chambres consulaires, etc.).

L'objectif est de créer un dispositif d'échanges sur la mise en œuvre du PDU, et plus globalement sur la connaissance et la compréhension des pratiques de mobilité, le partage des visions et des cultures, l'exploration des innovations possibles, les synergies à créer entre les différents acteurs.

## Dispositif d'observation annuel d'engagement et de suivi des effets des actions

Ce dispositif intégrera des **indicateurs de suivi** de l'engagement des actions prévues dans le cadre du PDU (quantitatif et/ou qualitatif selon la nature des actions) et des **indicateurs relatifs aux effets** de ces actions. Il donnera lieu à la production d'une synthèse annuelle, alimentée par d'autres observatoires exis-

tants (Journal du stationnement, etc.). Il sera complété par des **indicateurs d'ordre socio-économiques** permettant de cerner les dynamiques en cours dans la métropole (évolution de la population, de l'emploi, projets de développement, etc.).

Libellé de l'action		Indicateur de suivi de la mise en œuvre	Indicateur de suivi des effets
<b>AXE 1 : LA MÉTROPOLE RELIE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE</b>			
1	Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains	Évolution de la fréquence et de l'amplitude des lignes du réseau Le Met'	Évolution des validations sur les lignes concernées par le développement de l'offre
2	Étudier et réaliser la 3 <sup>e</sup> ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)	Synthèse des études, point d'avancement du projet, description du projet réalisé	Fréquentation de la 3 <sup>e</sup> ligne BHNS et fréquentation des P+R dédiés et des temps de parcours
3	Étudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes et Citeis impactées par la PLUi ligne de BHNS	Descriptif des évolutions du réseau Le Met' au sein du corridor BHNS, ml et type d'aménagements d'optimisation des lignes	Évolution des validations sur le réseau modifiés et optimisés et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
4	Étudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes hors périmètre 3 <sup>e</sup> ligne BHNS	Descriptif des évolutions du réseau Le Met' et type d'aménagements mis en œuvre pour optimiser les lignes	Évolution des validations sur le réseau modifié et optimisé et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
5	Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées	Descriptif de l'évolution de l'offre des Citeis et Proxis	Évolution des validations sur le réseau Citeis et Proxis
6	Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux	Nombre de carrefours traités	Évolution des validations du réseau sur les lignes concernées et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
7	Mettre en œuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable	Linéaire types d'aménagements réalisés	Comptages sur les itinéraires réalisés, évolution de la part vélo
8	Déployer une offre de stationnement vélo adaptée	Nombre, localisation et choix d'équipements de stationnement	Évaluation de l'usage des équipements de stationnement les plus stratégiques (gare, etc.)
9	Requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité	Linéaire de voirie réaménagée et descriptif qualitatif des aménagements	Évolution du nombre et de la gravité des accidents par mode de transports, comptages des différents modes de transports
10	Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains	Descriptif des politiques de stationnement mises en œuvre, nombre de places réglementées ou payantes	Nombre de transactions sur voirie et en parc
11	Organiser l'offre pour desservir les polarités locales	Descriptif des modifications apportées au réseau	Évolution des validations des lignes concernées
12	Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante	Descriptif des modifications apportées au réseau	Évolution des validations des lignes concernées
13	Étudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER	Descriptif des modifications apportées au réseau en rabattement sur les gares	Évolution des validations des lignes concernées
14	Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir	Nombre de places créées et localisation	Fréquentation des parkings créés
15	Définir les modalités de renforcement et d'optimisation de l'offre de rocade Citeis C14 et C17	Évolution de l'offre et types d'aménagements d'optimisation mis en œuvre	Évolution des validations sur les lignes C17 et C14 et des temps de parcours
16	Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée	Suivi des projets de voirie, inscription effective des emplacements réservés dans le PLUi	Comptages sur les différents modes empruntant ces aménagements
17	Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole	Tenue des réunions avec l'État, construction du modèle multimodal, études des dysfonctionnements et identification des solutions	Aménagements réalisés
<b>AXE 2 : LA MÉTROPOLE FACILITE LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ</b>			
18	Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser	Linéaire de voies apaisées et descriptif des types d'aménagements réalisés	Évolution du nombre et de la gravité des accidents par mode de transports
19	Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement	Linéaires d'itinéraires traités pour les piétons, descriptif des aménagements et mesures prises pour favoriser la marche à pied	Comptages piétons sur des axes stratégiques
20	Améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est => comités de secteurs	Ensemble des actions mises en œuvre au niveau des polarités stratégiques, synthèse des échanges en Comité de secteurs stratégiques	Projets concrétisés
21	Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares => PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution de la densité dans les périmètres concernés
22	Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution de la motorisation des ménages
23	Renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves => PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution du taux d'équipement vélo

Libellé de l'action		Indicateur de suivi de la mise en œuvre	Indicateur de suivi des effets
<b>AXE 3 : LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ</b>			
24	Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes	Nombre de personnes ayant pris part à la formation de « remise en selle »	Comptages vélo
25	Construire un plan de communication sur la politique cyclable	Nombre de plans de communication engagés	Comptages vélo
26	Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité	Nombre et nature des interventions auprès des structures d'aides aux personnes en difficultés	Nombre d'abonnés au réseau Le Met' bénéficiant de tarifs spécifiques
27	Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage	Nombre de places de covoiturage créées	Fréquentation des parkings de covoiturage
28	Favoriser l'autopartage	Descriptif des actions mises en œuvre et nombre de véhicules proposés en autopartage	Suivi de l'usage des véhicules en autopartage
29	Soutenir les entreprises, les administrations et l'Université de Lorraine dans l'élaboration de Plan de mobilité (PDM)	Nombre de PDM réalisés	Nombre d'abonnés au réseau Le Met' bénéficiant du tarif PDE
30	Logistique urbaine : accompagner les communes urbaines et favoriser les expérimentations	Descriptif de l'accompagnement et des expérimentations engagées	Nombre de zones ayant fait l'objet d'une évolution de la réglementation
31	Une mobilité électrique d'origine renouvelable	Nombre de points de recharge électrique mis en place	Fréquentation des points de recharge
32	Navettes autonomes : lancer l'expérimentation	Nombre et descriptif des expérimentations	Nombre de validations dans les navettes autonomes
33	Renouveler le parc Tamm en conformité avec la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte	Nombre et type de véhicules acquis sur le réseau Le Met'	Évolution de la part du parc à faible émission, baisse des taux de polluants locaux mesurés
<b>AXE 4 : LA MÉTROPOLE DANS SON BASSIN DE VIE ET AU COEUR DE L'EURO</b>			
34	Contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine	Contribution effective	
35	Renforcer l'accessibilité à 360° de Metz-Ville, gare TGV	Descriptif des actions engagées sur la gare de Metz-ville	Hausse du trafic voyageurs au départ ou à l'arrivée de la gare de Metz centre
36	Renforcer l'accessibilité à 360° de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz Nord et Woippy, gares TER, et des arrêts de transports collectifs	Descriptif des actions engagées sur les gares de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz Nord et Woippy	Évolution de la fréquentation des gares (titre Le Met')
37	Intermodalité : infrastructures et services => reconfiguration des pôles d'échanges autour de la gare de Metz centre	Descriptif des actions engagées pour favoriser l'intermodalité au niveau de la gare de Metz-ville	Aménagements réalisés, services mis en œuvre, fréquentation globale des arrêts de transports collectifs autour de la gare, utilisation des dispositifs de stationnement vélo
38	Innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaines et transfrontalières	Suivi du projet A31 bis	Réalisation de l'étude de la 3 <sup>e</sup> voie de covoiturage
39	Défendre et accroître la desserte TGV et TER de la métropole	Suivi de l'offre Fluo et TGV sur le territoire	Évolution du trafic voyageurs au départ ou à l'arrivée de la gare de Metz centre
40	Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable		Évolution des volumes traités



# ANNEXE : SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ





max. 350 kg

## CONTEXTE LÉGISLATIF

La question de l'accessibilité des transports collectifs et des espaces publics s'inscrit dans une série de lois avec notamment :

- la loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, qui fixe le cadre des actions à mettre en œuvre pour faciliter la vie des personnes handicapées. Le chapitre V propose des dispositions tendant à favoriser leur vie sociale, en leur permettant d'accéder aux établissements recevant du public (article 49) et aux infrastructures de transport (article 52) ;
- la loi d'Orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982, qui définit un droit au transport pour tous. L'article 2 souligne l'importance des mesures à prendre pour que ce droit concerne aussi les personnes à mobilité réduite ;
- la loi du 13 juillet 1991, qui complète la loi de 1975, et qui rend obligatoire l'accessibilité des personnes handicapées aux locaux d'habitation, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public. Elle réaffirme le principe de l'accessibilité de la voirie et l'étend aux espaces de circulation ;
- la loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000, qui associe la notion d'accessibilité à un périmètre d'action plus global et en fait une des conditions d'un développement urbain durable et solidaire.

Mais c'est surtout la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 (Loi Handicap) qui a fait fondamentalement évoluer la prise en compte des problématiques des personnes handicapées, notamment sur la question de l'accessibilité générale, et ce, quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap). La loi a fait évoluer la définition même de handicap, en intégrant la notion de la vulnérabilité, et par là même les problématiques à prendre en compte pour favoriser l'accessibilité générale des transports et des espaces publics (enfants, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds ou accompagnées d'enfants, personnes de petite taille, etc.).

La loi prévoit ainsi :

- la mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans par les autorités organisatrices des transports (AOT), via la réalisation d'un Schéma directeur d'accessibilité (SDA) ;
- la mise en place des procédures d'impossibilité technique avérée (ITA) et l'obligation de réaliser des mesures de substitution en cas d'ITA ;

- la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics par l'élaboration d'un Pave (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des Espaces publics) par les communes ou par l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) si il en obtient la compétence ;
- la constitution d'une commission communale ou intercommunale d'accessibilité dans toutes les collectivités de plus de 5 000 habitants, permettant d'associer les personnes handicapées à la mise en œuvre de l'accessibilité.
- de rendre accessible toute la chaîne du déplacement.

La loi de février 2005 a été complétée par une série de textes :

- l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015, qui a introduit deux mesures importantes :
  - l'obligation d'accessibilité du service de transport ne s'applique plus à l'ensemble des points d'arrêts mais intègre la notion de priorisation ;
  - la création du Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée, qui permet aux Autorités organisatrices de mobilité (AOM) de bénéficier d'un délai supplémentaire par rapport à l'obligation de 10 ans, fixée par la loi de février 2005, et de créer un nouveau cadre contractuel pour la programmation et la réalisation des travaux de mise en accessibilité ;
  - l'obligation de mettre en œuvre des Pave s'impose aux communes de plus de 1 000 habitants ;
- le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, relatif au Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité, programmé pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, définit le contenu du SDAP ;
- le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public définit les conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, et précise la notion d'impossibilité technique avérée.

# ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITÉ SUR LA MÉTROPOLE

## Les transports collectifs

### LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ – AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMME DE METZ MÉTROPOLE

Établi en 2015, le SDA-ADAP de Metz Métropole programme les travaux de mise en accessibilité du réseau Le Met', en prenant en compte les pôles d'attraction pour les personnes handicapées, ainsi que les arrêts de bus du réseau.

Le réseau le Met' est structuré autour de :

- 2 lignes BHNS Mettis aménagées en site propre sur la quasi-totalité du parcours ;
- 5 lignes structurantes Lianes (lignes L) ;
- 7 lignes Citeis (lignes C) dont une ligne de rocade ;
- 12 lignes suburbaines Proxis (lignes P) centrées autour du PEM (Pôle d'échange multimodal) ;

- 11 navettes régulières (N) ;
- 4 lignes nocturnes en complément des lignes Mettis (Flexo) ;
- 30 lignes scolaires ;
- 13 lignes TIM (intégration tarifaire) ;
- 4 gares TER (intégration tarifaire) à Metz-Centre, Ars-sur-Moselle, Woippy et Peltre.

Le réseau comprend 972 arrêts qui se décomposent en 70 stations BHNS Mettis et 902 arrêts pour le réseau général.

Au 31 janvier 2019, le réseau Le Met' disposait de 191 véhicules tous équipés de palette d'accès aux personnes utilisatrices de fauteuil roulant.

	BHNS	Bus articulés	Bus standards	midibus	minibus	TPMR	TOTAL
Nombre de véhicules	27	52	84	10	8	10	191
Nombre de véhicules équipés d'une palette d'accès aux UFR	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Au-delà de l'offre assurée par le réseau général, Metz Métropole propose un service de transport spécifique dédié aux personnes à mobilité réduite, le service Accelis.

Ce service dispose de moyens propres, que ce soit au niveau humain (10 conducteurs titulaires affectés au service, etc.), que matériels (8 minibus + 1 de réserve, 1 midibus pour un service le matin, 1 véhicule léger adapté TPMP) avec une large amplitude de fonctionnement (du lundi au vendredi de 6 h à 20 h, le samedi de 6 h à minuit, le dimanche de 8 h à 20 h). Une plateforme de réservation Effia ouverte du lundi au samedi de 7 h à 19 h assure la réception des demandes et la planification des services.

Avec 225 clients actifs en moyenne par mois en 2018 (contre 204 en 2017), le service Accelis a assuré 26 898 voyages à la fin octobre 2018 (en progression de 9 % par rapport à 2017).

### L'accessibilité des arrêts de transports collectifs

Le réseau comprend 972 arrêts qui se décomposent en 70 stations BHNS Mettis et 902 arrêts pour le réseau général.

Le programme de mise en accessibilité engagé par la métropole a permis de traiter 542 arrêts (56 % des arrêts) à la fin 2018. 119 (12 %) sont classés en ITA (Impossibilité technique avérée). 311 arrêts restent à aménager dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée.

Établi par la Région Lorraine en 2015, le Schéma directeur régional d'accessibilité programmée du réseau TER Métrolor de la Région Lorraine (décliné par département) a été intégré par la Région Grand Est lors de sa création en janvier 2016. Il a été complété depuis par un Référentiel d'aménagement des points d'arrêt routiers (janvier 2019) avec la prise de compétence transports routiers interurbains.

Aucune gare, ou arrêt de la métropole, n'est classée comme prioritaire dans l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité. La gare de Metz-Ville devait faire l'objet d'une vérification complémentaire.

Pour les gares non prioritaires, des mesures de substitution ont été prévues. La gare d'Ars-sur-Moselle figure parmi celles-ci. A ce titre, elle dispose du service gratuit d'accueil et d'accompagnement Accès TER Lorraine Métrolor pour les personnes en situation de handicap. Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité (quel que soit leur handicap et leur taux d'invalidité), de priorité ou de stationnement, les titulaires d'une carte de pensionné ou de réformé de guerre, ainsi que les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant peuvent en bénéficier.

La gare de Metz-Ville bénéficie également de ce service, ainsi que du service Accès plus qui offre la possibilité, sur les trains nationaux et internationaux et sur les TER en correspondance avec les trains nationaux et internationaux, de :

- acheter des titres de transport adaptés à la situation du demandeur ;
- réserver les prestations d'accueil en gare et d'aide pour monter/descendre du train ;
- accéder aux informations nécessaires au bon déroulement du trajet.

Les gares de Woippy, de Peltre et de Metz-Nord ne proposent aucun service d'accueil et d'accompagnement.

Le Schéma directeur régional d'accessibilité du réseau TER Métrolor de la Région Lorraine intègre également un volet accessibilité des points d'arrêts des lignes routières du TER Métrolor.

Une priorisation des arrêts a été établie sur la base de différents critères (desserte par une ligne structurante d'un réseau de transport urbain, constitutif d'un pôle d'échanges, proximité d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées, etc.). Sont concernées sur la métropole les communes d'Ars-sur-Moselle (arrêt TIM), et de Metz (arrêt Gare SNCF Place du Général de Gaulle et arrêt gare Metz-Ville).

La Loi NOTRe du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, a transféré des départements aux régions la gestion complète des transports interurbains, y compris les obligations et engagements pris au titre de l'accessibilité PMR et des Sdap.

Dans ce cadre, la Région Grand Est s'est pourvue d'un Référentiel d'aménagement des points d'arrêts routiers afin d'homogénéiser les pratiques à l'échelle régionale. Sont abordés les volets mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, ainsi que leur hiérarchisation, associés à des niveaux de qualité de services offerts à l'utilisateur, à travers :

- la définition du point d'arrêt routier ;
- le rôle des différents acteurs (Région et gestionnaire de voirie essentiellement) ;
- le niveau de service à assurer ;
- les principes techniques d'aménagement du point d'arrêt (quai, etc.), mais également de son environnement proche (cheminements piétons, traversées piétonnes, places de parking PMR ou dépose minute PMR, support de stationnement vélo, etc.) ;
- l'information aux voyageurs ;
- le confort d'attente ;
- l'impossibilité technique avérée.

# L'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) et de l'espace public

## L'ACCESSIBILITÉ DES ERP RELEVANT DE METZ MÉTROPOLE

L'obligation de mise en accessibilité porte sur 6 établissements recevant du public, dont Metz Métropole est propriétaire ou assure la charge du propriétaire par convention :

- Georgia Tech Lorraine ;
- École Supérieure d'ingénieurs des travaux de la construction ;
- Conservatoire à rayonnement régional ;
- Opéra-Théâtre de Metz Métropole ;
- Musée de la Cour d'Or de Metz Métropole ;
- Centre Pompidou-Metz.

De nombreux travaux ont d'ores et déjà été engagés, ou bien sont programmés, afin de garantir l'accessibilité des ERP. Des dérogations, en cas d'impossibilité avérée propres à chaque structure, ont toutes reçues un avis favorable.

## LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

### La Ville de Metz

Réalisé en 2014 par le Pôle Mobilité de la ville, le Pave fixe les conditions de réalisation des travaux de mise en accessibilité. Ce document a été réalisé en concertation avec la Mission handicap de la ville qui assure les relations avec les différentes associations représentant les usagers handicapés. La démarche d'élaboration du Pave s'est également appuyée sur la Commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH).

Le document comprend :

- un diagnostic de la voirie abordant les quatre grandes familles d'équipements à traiter (passages piétons, trottoirs et chemins, mobilier urbain, escaliers) ;
- une analyse du degré d'accessibilité de la voirie ;
- un plan d'actions en matière du traitement des voiries qui s'appuie sur une hiérarchisation du réseau viaire selon l'importance de la voie dans la chaîne de déplacement piétons ;
- un chiffrage des aménagements ;
- Un dispositif de suivi et de mise à jour du diagnostic.

### Autres communes de la métropole

À ce stade, les autres communes ne disposent pas de Pave. Metz Métropole dans le cadre de ce PDU, se propose d'accompagner les communes qui le souhaitent dans l'élaboration de ce document.

# LA COMMISSION MÉTROPOLITAINE POUR L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

Créée en 2014, la Commission Métropolitaine pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées a pour mission d'examiner les projets à l'aune des questions d'accessibilité, concernant :

- les transports collectifs et l'espace public ;
- l'accessibilité du matériel roulant et des arrêts ;
- l'accessibilité de la voirie depuis 2018 (prise de compétence par la métropole) ;
- les établissements recevant du public de Metz Métropole.

Cette commission est présidée par le Conseiller délégué en charge de l'accessibilité et du handicap et composée :

- d'élus ;
- de représentants des associations d'usagers : Groupement pour l'insertion des personnes handicapées (GIHP), Association familiale des locataires de Woippy, Consommation logement cadre de vie, Secours populaire français, Famille lorraine de Metz-Borny ;
- de représentants d'associations de personnes handicapées : Association des auxiliaires des aveugles, Association des paralysés de France, Association de réadaptation et défense des devenus sourds et malentendants, Comité départemental d'entente des aveugles, Union départementale des associations de parents et amis de personnes déficientes intellectuelles (Udapei), Association des parents d'enfants déficients auditifs de Moselle.

Cette commission se conformera à l'évolution des dispositions réglementaires.

## LES ACTIONS PRÉVUES DANS LE CADRE DU PDU

### ÉLABORATION D'UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU VIAIRE INTÉGRANT LA PROBLÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ

Un certain nombre d'actions prévues dans le cadre du présent PDU prennent en compte la problématique de l'accessibilité et en particulier l'action 18 (Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser). La mise en œuvre de cette action prévoit l'élaboration par Metz métropole d'une Charte d'aménagement du réseau viaire

qui permettra d'homogénéiser les traitements de la voirie. Cette charte intégrera une partie consacrée aux règles et aux principes à mettre en œuvre pour garantir l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (pentes, mobilier urbain, traversées piétonnes, abaissement de trottoir, etc.).

### AUTRES ACTIONS PRENANT EN COMPTE LA PROBLÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ

Parmi les actions inscrites au PDU, citons celles qui concernent l'aménagement et la gestion de l'espace public :

- **action 9** - requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité ;
- **action 19** - construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement ;

- **action 20** - améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est ;
- **action 21** - renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares.

### POURSUITE DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊTS DU RÉSEAU LE MET'

Comme prévu dans son Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, Metz métropole poursuivra la mise en accessibilité des arrêts de bus du réseau Le Met' (311 arrêts restant à mettre en accessibilité).

### APPUI AUX COLLECTIVITÉS SOUHAITANT ENGAGER UN PAVE

Metz Métropole accompagnera les communes (appui méthodologique dans l'élaboration du diagnostic et dans la définition des axes prioritaires à traiter) qui le souhaitent, dans l'élaboration de leur Pave.



# plan

Plan de déplacements urbains  
Metz Métropole  
objectif 2030



Harmony Park  
11 boulevard Solidarité  
BP55025 - 57071 Metz CEDEX 3  
03 87 20 10 00

[www.metzmetropole.fr](http://www.metzmetropole.fr)

  @MetzMetropole

Conception et réalisation :

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)

  @agenceaguram