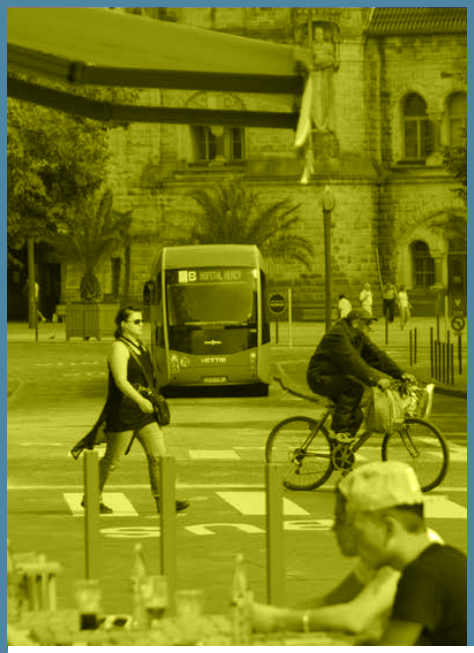


COMPRENDRE LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Objectif 2030

Inauguration de Mettis et du nouveau réseau Le Met' en 2013, élargissement du périmètre du ressort territorial de mobilité à l'occasion de l'intégration du Val-Saint-Pierre en 2014, accès au statut de métropole le 1er janvier 2018, etc. Autant de raisons qui ont amené la métropole à réviser son Plan de déplacements urbains.

Quelle démarche, quels objectifs et quelles actions opérationnelles pour guider l'organisation de la mobilité sur le territoire de Metz Métropole à l'horizon 2030 ?

Un Plan de déplacements urbains (PDU), c'est quoi ?

Cet outil de planification de la mobilité à l'échelle de la métropole, propose une **stratégie** à court terme, tout en préparant le long terme (horizon 2030) **pour organiser les déplacements et le transport de personnes et de marchandises, ainsi que le stationnement**. Il concerne l'ensemble des modes (voiture, transports collectifs, vélo, etc.).

Quelques-unes des grandes orientations du PDU :

- la diminution du trafic automobile grâce au **développement des modes alternatifs** moins consommateurs d'énergie et moins polluants, et un **partage plus équilibré de la voirie** entre les différents usages ;
- une **meilleure accessibilité des réseaux de transports**, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les seniors et les familles ;
- l'**amélioration de la sécurité et du stationnement** pour tous les modes ;
- l'**atténuation des impacts environnementaux** des déplacements.

Qui participe à sa conception ?

Sa construction s'appuie sur une forte concertation des acteurs politiques et techniques :

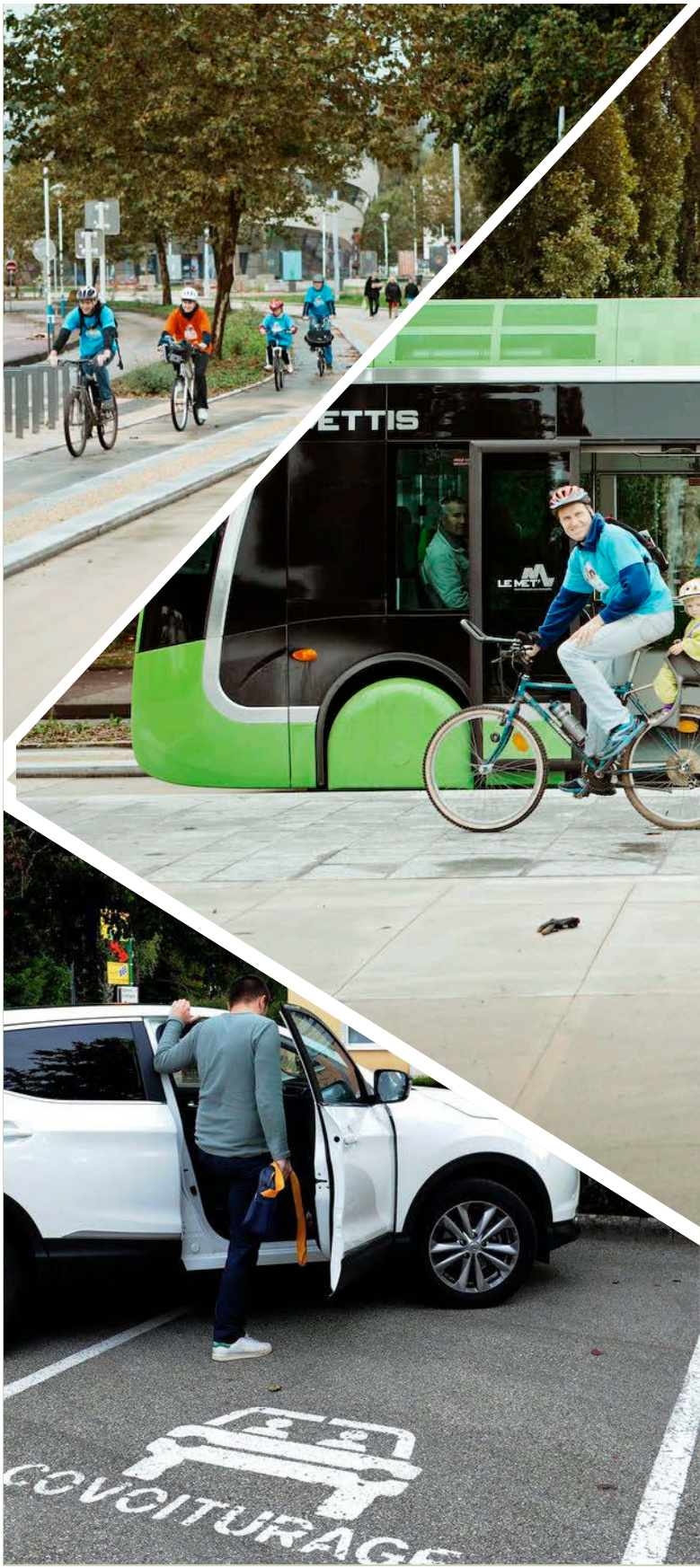
- **commission mobilité de Metz Métropole** (pilotage de la démarche, orientations, mais surtout espace de débat politique) ;
- ateliers de secteur avec **l'ensemble des maires de la métropole** (diagnostic et partage des enjeux, de la stratégie et des actions, prise en compte des différentes spécificités du territoire) ;
- rencontres avec les **techniciens** des différentes institutions partenaires et des bureaux d'études (études et travaux d'analyse, animation d'ateliers thématiques).

L'Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle (AGURAM) a animé la démarche et l'a alimentée par de nombreuses études et réflexions, complétées par plusieurs bureaux d'études.

Tous ces acteurs se sont aussi appuyés sur une connaissance fine de la mobilité des habitants du territoire grâce aux premiers résultats de **l'Enquête déplacements grand territoire** menée en 2015-2016 à l'échelle du bassin de vie*.

Nouveaux périmètres, nouvelles compétences, zoom sur la démarche et ses différents temps forts, ainsi que sur le contexte législatif **pages 6 à 19** du PDU.

« Un document stratégique, construit collectivement ! »



** Le bassin de vie étudié est ici celui du Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine. Il regroupe les 44 communes de Metz Métropole et 6 communautés de communes, soit 411 000 habitants sur 1760 km². L'Enquête déplacement grand territoire (EDGT) y a été menée entre 2015 et 2016. Ses 1ers résultats sont consultables sur www.aguram.org*

Quelle mobilité des habitants de Metz Métropole ?

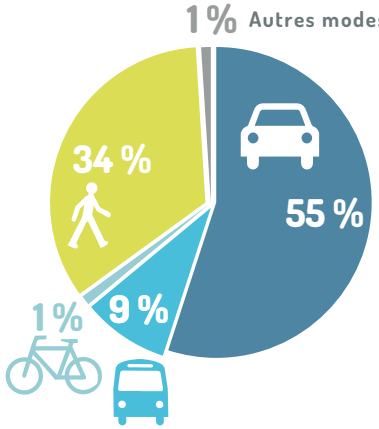
150 000 échanges quotidiens
entre les EPCI du SCoT* et Metz Métropole

dont **60 %** vers la métropole

La métropole, une polarité forte pour l'emploi, les services, l'éducation, la formation

« Un fort potentiel pour développer les modes actifs »

Modes de déplacement des habitants de la métropole (2017)



Les transports collectifs

- Depuis la mise en place du réseau Le Met' en 2013, structuré autour de Mettis :
  - **fréquentation des transports collectifs.**
  - **usage des P+R** et développement du stationnement aux abords des points d'arrêt des transports en communs.

- **L'« effet Mettis » s'estompe,** 7 années après le lancement (une fréquentation qui augmente toujours, mais moins rapidement).
- Des transports collectifs (cars et Trains Fluo Grand Est) surtout utilisés par les scolaires.
- Une offre qui ne répond pas complétement aux évolutions de la demande, avec notamment une **insuffisance en soirée.**
- Une **surcharge en heure de pointe,** avec des bus entravés dans la circulation générale.
- Un **manque de liaisons de rocade.**

Voiture versus modes doux

- **La marche est le 2nd mode de déplacements des habitants** de la métropole, derrière la voiture. 30 % des déplacements de 1 à 3 km sont réalisés à pied.

La marche est fortement pratiquée par les habitants de la métropole en milieu urbain, mais aussi dans les villages.

- **20 % des déplacements inférieurs à 1 km sont encore réalisés en voiture.** Le chiffre monte à 61 % pour ceux entre 1 et 3 km, alors qu'ils pourraient en grande partie être réalisés à pied ou à vélo.

Une omniprésence qui a des conséquences sur la sécurité des piétons et sur la qualité de vie : **pollution, bruit**. Les autres modes aussi impactés : dégradation des conditions de circulation pour les bus, augmentation du nombre d'accidents à vélo.

- Une périurbanisation en cours à l'échelle du bassin de vie, qui accentue le besoin de voiture.
- Des **aménagements insuffisants** pour inciter à la marche (cheminements dangereux) et à l'usage des vélos (des pistes cyclables et une offre de stationnement à compléter, manque de promotion de l'usage du mode).

Bilan du PDU 2006, chiffres de la mobilité dans le bassin de vie et la métropole, place de la voiture, des transports en commun et de la marche **pages 20 à 55** du PDU.

4 GRANDS AXES ET 40 ACTIONS

POUR RÉPONDRE AUX AMBITIONS DE LA MÉTROPOLE

« AGIR AUJOURD'HUI ET CRÉER POUR DEMAIN LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ DURABLE ET AMBITIEUSE »

Metz Métropole s'est fixée 3 ambitions à travers son projet métropolitain : devenir la métropole des liaisons européennes, de l'écologie urbaine et humaine et Art&-Tech. La singularité d'une métropole, c'est de **pouvoir conjuguer puissance et proximité**. Au-delà du développement économique et du rayonnement, le passage en métropole doit aussi être l'opportunité de **franchir de nouvelles étapes en matière de qualité de vie, d'environnement et de solidarités**. Le PDU révisé doit aider à franchir ces étapes, dans un contexte d'urgence environnementale. C'est au travers de ce prisme que les enjeux de mobilité issus du diagnostic ont été identifiés et que la stratégie du PDU a été construite.

AXE 2 : FACILITER LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ

6 actions favorisent une mobilité des courtes distances, en agissant sur l'espace public : apaiser le trafic à proximité des lieux de vie, améliorer les conditions de déplacement des piétons, etc. Elles visent aussi à promouvoir une ville plus compacte, articulée autour des transports collectifs.

AXE 1 : RELIER LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE

17 actions pour améliorer l'accessibilité des polarités du territoire (emploi, commerces, services) tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture : 3e ligne de BHNS, optimisation des lignes structurantes TC, réseau prioritaire vélo, etc. La requalification des axes routiers pénétrants est au cœur de cet objectif.

AXE 3 : CHANGER LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

L'efficience des investissements de la métropole dans les systèmes de transports (transports collectifs, vélo, etc.) dépend en grande partie des mesures d'information, de communication et d'accompagnement aux changements de comportement. Pour cela, **10 actions** visent à soutenir les acteurs socio-économiques intervenant de près ou de loin dans le champ des mobilités des personnes : entreprises, associations, monde de l'éducation, etc.

ENCOURAGER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

+1/3 d'usage
pour atteindre
130 voyages/an/habitant
(101 en 2018)

DONNER PLUS DE PLACE AUX MODES ACTIFS

× 3 la pratique du vélo
(pour passer de 1 à 3 %)

Conforter la marche
(passer de 34 à 36 % au moins)

Objectif 2030

OPTIMISER L'USAGE DE LA VOITURE

– de 1 déplacement sur 2
réalisé en voiture

AXE 4 : RAYONNER DANS NOTRE BASSIN DE MOBILITÉ ET AU CŒUR DE L'EUROPE

Affirmer son rôle de locomotive économique, culturelle et servicielle lui impose de défendre et de promouvoir son accessibilité à l'échelle de son bassin de vie, et plus largement à l'échelle régionale et transfrontalière.

Les **7 actions** définies relèvent du champ des partenariats à construire et à faire vivre avec les acteurs de la mobilité intervenant à ces échelles : Région Grand Est, État, etc.

Le détail des 4 axes stratégiques et des objectifs à l'horizon 2030 **pages 62 à 73** du PDU.

« UNE STRATÉGIE, 4 AXES, 40 ACTIONS POUR RÉÉQUILIBRER LA MOBILITÉ AU PROFIT DES MODES ACTIFS ET COLLECTIFS »

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

/01 Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains

/02 Réaliser la 3e ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS)

/03 Restructurer et optimiser les Lianes et Citeis impactées par la 3e ligne de BHNS

/04 Restructurer et optimiser les Lianes hors périmètre 3e ligne BHNS

/05 Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées

/06 Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux

/07 Mettre en œuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable

/08 Déployer une offre de stationnement vélo adaptée

/09 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 Améliorer l'offre de rabattement sur le TER

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

/17 Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole

AXE 3
LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ

/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 œuvre 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

Le détail des 40 actions **pages 77 à 116** du PDU.

PDU
LES 40 ACTIONS

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

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

/16
Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée

/18
Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser

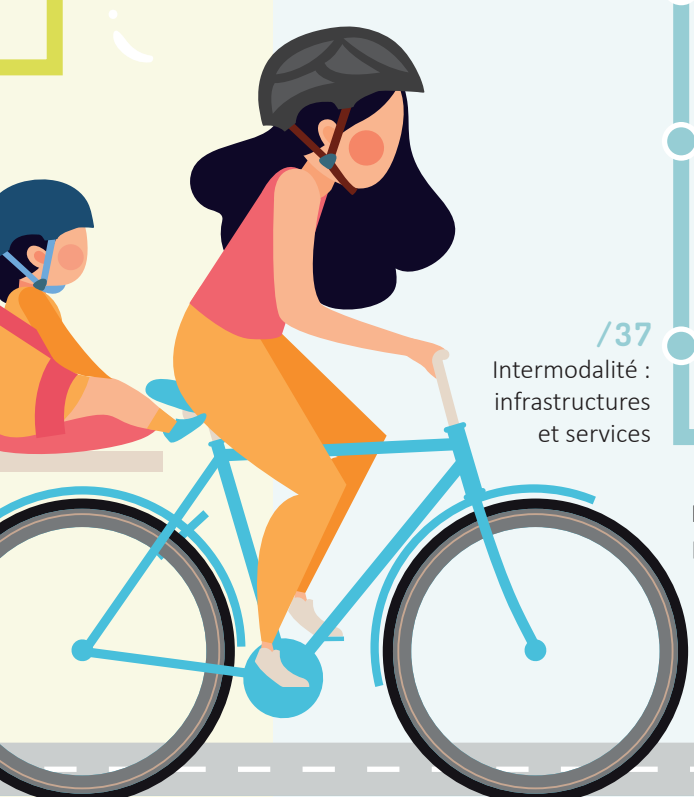
/19
Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement

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

/21
Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares

/22
Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi

/23
Renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves



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

/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 Fluo (TER), et des arrêts de transports collectifs

/37
Intermodalité : infrastructures et services

/38
Innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaines et transfrontalières

/39
Défendre et accroître la desserte TGV et Fluo (TER) de la métropole

/40
Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable

« COMMENT RELEVER LE DÉFI DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ ? »

Principale source de pollution sonore et atmosphérique sur notre territoire, le trafic automobile est au coeur des problématiques traitées par ce PDU. Les différentes actions avancées visent à réduire les externalités négatives de l'usage de l'automobile, notamment à travers :

- le renforcement de l'offre et de la performance des transports collectifs, mais également de l'intermodalité ;
- la promotion de la marche à pied et du vélo dans les déplacements de courtes et moyennes distances ;
- la promotion de nouvelles solutions de mobilité telles que l'autopartage ou le covoiturage courte distance ;
- la réduction des distances à parcourir par l'intensification urbaine.

L'évaluation environnementale, annexée au PDU, intègre une analyse multicritère des actions afin de mesurer leurs incidences au regard des enjeux environnementaux du territoire métropolitain.

PLACE A L'ENQUETE PUBLIQUE !

Avant d'être approuvé début 2020, le PDU est soumis à l'avis des citoyens et des Personnes publiques associées telles que les 44 communes de Metz Métropole, les services de l'État, le Département, la Région, etc. **Du 4 novembre au 6 décembre 2019, chaque citoyen peut s'exprimer sur son contenu et sur sa vision des mobilités de demain.**

OÙ RETROUVER LES DOCUMENTS DU PDU ? COMMENT RÉAGIR ?

Dans toutes les mairies de la métropole durant l'enquête publique.

Via le site metzmetropole.fr

Metz Métropole
Harmony Park
11 boulevard Solidarité
BP55025 - 57071 Metz CEDEX 3
03 87 20 10 00
www.metzmetropole.fr

Crédits photos : AGURAM, Metz Métropole

Septembre 2019

Conception et réalisation :
AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE
www.aguram.org
@agenceaguram