

Quel projet « Mobilités » pour notre Eurométropole ?



Relever les défis d'un territoire durable...

*Rapport sur auto-saisine du Conseil de Développement Durable de
l'Eurométropole de Metz – novembre 2022*



TABLE DES MATIERES

Introduction	5
<i>Accélérer la mutation des pratiques de déplacement : un impératif pour l’Eurométropole de Metz.</i>	<i>5</i>
I - Un état des lieux des mobilités...	9
<i>Le transport : le premier secteur d’émission directe de gaz à effet de serre en France</i>	<i>9</i>
<i>L’impact climatique du transport sur l’Eurométropole de Metz</i>	<i>10</i>
<i>Indicateurs de la mobilité dans l’Eurométropole de Metz</i>	<i>12</i>
Etat des lieux – principaux schémas de synthèse	12
Le piéton, usager de l’espace public mais aussi acteur de sa mobilité	14
L’état des lieux particulier du transport en commun.....	15
La motorisation des ménages	17
Se comparer... ..	19
<i>Que pensent les habitants de l’Eurométropole ?</i>	<i>21</i>
II - L’Eurométropole de Metz à l’heure d’une nouvelle planification de son développement	23
<i>Plan Local d’Urbanisme Intercommunal (PLUI) : une synthèse des grandes orientations du territoire</i>	<i>23</i>
<i>Les constats de l’Eurométropole</i>	<i>24</i>
<i>Nombre d’actions/mesures palliatives sont d’ores et déjà engagées</i>	<i>24</i>
<i>Ce que l’Eurométropole nous dit plus particulièrement de son projet mobilité</i>	<i>26</i>
III – La vision prospective du CODEV sur la mobilité du futur et ses conséquences pour l’action d’aujourd’hui	27
<i>L’Eurométropole des mobilités durables : la vision prospective du CODEV</i>	<i>27</i>
<i>Les idées conductrices de l’Eurométropole pour faire de cette vision une réalité</i>	<i>29</i>
Démontrer de l’ambition.....	29
Considérer l’organisation globale d’une mobilité durable sur la métropole dans de nouvelles « fonctions »	29
Trouver/affirmer un nouvel équilibre entre les parts modales	30
Se doter d’un plan de communication dédié et continu.....	30
<i>CHANTIER N°1 – Une réflexion pour un véritable « plan piéton métropolitain » plaçant le piéton au centre du projet mobilité</i>	<i>31</i>
Pour une ambition et une approche innovante de la place du piéton dans le Plan Mobilités métropolitain.....	31
La place des enfants dans la ville... ..	32
Les propositions du CODEV : élaborer un « Plan piéton métropolitain » dans une réflexion globale sur l’espace public	34
<i>CHANTIER N°2 : Une ambition vélo dans le projet mobilité métropolitain</i>	<i>37</i>
Les engagements déjà pris par l’Eurométropole (rappel).....	37

Les freins à la démocratisation du vélo (rappel...)	38
Les propositions du CODEV : favoriser toujours plus le système vélo dans l’Eurométropole de Metz	38
CHANTIER N°3 : Transport en commun	43
Quels constats du point de vue citoyen ?	43
Les propositions du CODEV : un transport en commun pour une Métropole !	45
CHANTIER N°4 : Nouvelles mobilités	51
Le plaidoyer des nouvelles mobilités...	51
Les propositions du CODEV : prendre en compte le besoin d’une appropriation par le citoyen	52
CHANTIER N°5 : La baisse de la place de la voiture est nécessaire à une mobilité durable et à un nouvel environnement urbain...	55
Le recours à la voiture électrique ? Un projet insuffisamment vertueux et à effets pervers...	55
Zones à faible émission-mobilité (ZFE-m) : un prochain développement sur l’Eurométropole de Metz...	56
Le partage de la voirie : un autre sujet insuffisamment documenté	57
Les propositions du CODEV : dessiner une nouvelle trajectoire moins dépendante de l’automobile...	58
IV – Le défi métropolitain : la gestion du changement face à l’urgence climatique	61
<i>Un projet de mobilité durable au service du développement économique</i>	61
<i>Une évolution du projet d’aménagement urbain et un cadre pour une politique globale des mobilités</i>	64
Les messages attendus du CODEV dans le cadre du Plan Local d’Urbanisme Intercommunal (PLUI)	64
<i>Convaincre ou contraindre ?... la grande question</i>	65
Relever le défi des politiques publiques de mobilité face à l’ambiguïté collective	65
Pour une nouvelle démarche publique – révolutionner les modes de faire dans la relation au citoyen	66
Se doter d’un cadre suffisamment contraignant au service d’une trajectoire métropolitaine durable et lisible	67
Conclusion	68

INTRODUCTION

Accélérer la mutation des pratiques de déplacement : un impératif pour l'Eurométropole de Metz

La mobilité, au sens premier de déplacement dans une zone géographique, est au cœur du quotidien des Français et du fonctionnement des territoires.

Elle est multiple, individuelle, collective et porteuse d'autres nombreux adjectifs, parfois antinomiques, mais qui caractérisent son analyse : facilitatrice ou complexe, intra ou extraterritoriale, polluante ou durable, onéreuse ou accessible, innovante et bien d'autres...

Elle est un objet central du projet urbain par son impact comme par ses « fonctions » sociales et économiques : habitat, connexion (au monde ou en proximité) du territoire et de ses activités, accès à l'emploi, aux soins, aux loisirs, au commerce, à la culture.

Si les mobilités connaissent de profondes mutations, technologiques, d'usages... elles sont aussi au cœur d'une réflexion de pleine actualité : l'urgence climatique.

Pour le CODEV, cet enjeu climatique doit être désormais le conducteur majeur des politiques publiques pour nous projeter dans un futur meilleur. A fortiori, il considère que la construction d'un projet de mobilité durable s'impose à l'Eurométropole malgré toute la complexité de sa définition et de sa mise en œuvre...

2022 : une nouvelle année d'accélération du dysfonctionnement climatique...

Le débat des mobilités ne se pose plus sous le prisme prioritaire de la congestion urbaine ou d'une approche sociale d'accès à la mobilité mais sous celui de la baisse impérative de l'empreinte carbone de l'activité humaine.

En France, le secteur des transports est en effet le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES).

Il « pèse », par an et par habitant, pour le seul transport quotidien, 2 tonnes équivalent CO² (sur un total de 10 tonnes correspondant à l'empreinte carbone moyenne française).



2 tonnes : c'est la mesure de l'empreinte carbone individuelle maximale à atteindre pour 2050 si l'on veut se conformer aux objectifs de l'Accord de Paris (2015) et aux stratégies européenne et nationale qui en découlent et ce, pour toutes les activités humaines et pas les seules mobilités.

2 ans : c'est le temps qu'il nous reste, selon le dernier volet du rapport du GIEC paru début 2022, pour amorcer enfin la décroissance des émissions de GES afin de maintenir plausible une trajectoire limitant à moins de 2 degrés la hausse des températures à la fin du XXI^{ème} siècle comparativement à l'ère préindustrielle (scénario le plus ambitieux de l'Accord de Paris).

En 2025, cette décrue devra ainsi être amorcée...

2022 – 2023 est aussi un temps institutionnel important pour l'Eurométropole dans la gestion d'une de ses plus grandes compétences, le service public du transport en commun confié jusqu'à présent au groupe Kéolis dans le cadre d'un contrat de Délégation de Service de Service Public (DSP) qui arrivera à échéance fin 2023. Elle doit pour la suite redéfinir ses objectifs, concevoir l'évolution et les conditions d'exploitation de son réseau urbain. Ce projet

s'annonce donc plus que jamais structurant pour l'avenir au regard d'un contexte en mutation accélérée combinant urgence climatique et crise énergétique.


Rappelons que l'Eurométropole a l'obligation de s'inscrire dans les objectifs 2030 – 2040 – 2050 de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de l'Accord de Paris... Cette trajectoire doit se formaliser dans l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial contractualisé avec l'Etat.

Le domaine des transports est celui où l'effort doit être le plus important, car pour la Métropole aussi et encore plus fortement qu'au plan national, les transports représentent le premier secteur émetteur de GES : près de 44% des émissions directes totales, loin devant l'habitat (30,4%) et les activités tertiaires (13,1%).

Le CODEV milite donc pour une métropole exemplaire sur l'enjeu des mobilités.

Ayant pris connaissance de nombre de données, études, témoignages, et ayant cherché à s'appropriier les nouveaux enjeux des mobilités, il restitue dans le présent rapport son analyse et ses propositions :

- En rendant compte tout d'abord d'un état des lieux des mobilités, sous l'angle de leur poids dans l'empreinte carbone et de l'enjeu climatique puis au travers des indicateurs disponibles sur les pratiques de mobilité enregistrées sur l'Eurométropole de Metz (*I – Un état des lieux des mobilités*) ;
- En observant les grandes lignes et objectifs déjà définis par l'Eurométropole de Metz (*II – L'Eurométropole de Metz à l'heure d'une nouvelle planification de son développement*) ;
- En proposant sa vision des mobilités du futur (*III – La vision prospective du CODEV sur la mobilité du futur et ses conséquences pour l'action aujourd'hui*) au travers :
 - d'idées conductrices qui, au regard des débats de son assemblée, doivent selon lui guider un nouveau projet métropolitain des mobilités,
 - de « grands chantiers » de réflexion et d'action autour de chaque mode de déplacement et de l'aménagement urbain, identifiant à chaque fois des enjeux particuliers et des propositions concrètes ;
- En confrontant enfin sa réflexion à un principe de réalité (la difficulté à transformer les pratiques de déplacement malgré l'impératif d'adopter de nouveaux comportements) et en mesurant l'équilibre et le choix délicats que doit assurer la politique publique entre la contrainte et la sensibilisation pour imprimer de façon efficace une nouvelle trajectoire à nos mobilités dans un temps qui est désormais celui de l'urgence (*IV - Convaincre ou contraindre...la grande question*).

 Notre propos, même si la méthode n'en est pas encore fixée, sera aussi de prolonger cette réflexion pour l'ouvrir à la population métropolitaine et interpeller chacun sur sa responsabilité à bien connaître les enjeux de la mobilité, l'impact de celle-ci sur le vivant et à comprendre aussi les difficultés de l'action publique dont le résultat ne peut dépendre que de l'adhésion la plus large possible à de nouvelles règles de fonctionnement, à l'impératif de nouveaux comportements de mobilité.

Avoir la capacité d'expérimenter d'autres choix de mobilité

Le CODEV a auditionné un enseignant-chercheur de l'Université de Lorraine – site de Metz et membre du laboratoire LOTERR mettant approche sociologique et compétence d'analyse universitaire au service de la réflexion du CODEV. Il a partagé également une expertise citoyenne des mobilités rappelant que l'on ne peut être expert de sa propre mobilité qu'à condition d'expérimenter, « d'ouvrir son spectre » des possibles afin de déterminer son, et plutôt ses, choix de mobilité en conscience des contraintes à gérer tout en se donnant les moyens si possible d'agir pour le climat et l'environnement.

Une leçon de pragmatisme et une approche humaine très inspirantes dans la réflexion livrée dans ce rapport...

Sur cette expérience particulière d'échange et de débat, le CODEV appelle à prendre du recul sur nos questionnements ou affirmations pour permettre une réflexion collective, constructive et responsable...

Remerciements

Le présent rapport s'est construit à partir de travaux en groupes et ateliers au sein de l'assemblée du CODEV.

Les informations et chiffres partagés ont été issus de sources fiables et telles qu'accessibles par l'ensemble des citoyens, comme les rapports de l'AGURAM, les données de l'Eurométropole ou encore les données de l'ADEME ou du « Shift Project » à l'échelle nationale, la presse, les études publiques etc.

Le CODEV tient également à remercier :

- Béatrice AGAMENNONE, Vice-présidente de l'Eurométropole de Metz, en charge de la Mobilité et des transports pour son intervention en séance plénière du CODEV et sa présentation des grands termes et objectifs présidant à la politique mobilité de l'Eurométropole de Metz,
- La Direction de la Mobilité de l'Eurométropole de Metz,
- La Direction de la transition écologique de l'Eurométropole de Metz qui a permis au CODEV de participer à un atelier du Plan Climat Air-Energie Territorial,
- L'AGURAM pour la mise à disposition de ses travaux
- ATMO Grand Est pour sa contribution à l'analyse comparée de l'impact écologique des mobilités sur les principales agglomérations de la région

I - UN ETAT DES LIEUX DES MOBILITES...

Le transport : le premier secteur d'émission directe de gaz à effet de serre en France

**Tous les signaux d'alerte sur le climat sont au rouge...
« Les demi-mesures ne sont plus une option »¹**

Les infrastructures de déplacement et l'organisation des mobilités ont accompagné le développement de toute notre société et de son modèle économique et social.

Desservir et même désenclaver les territoires (à différentes échelles de connexion, du local au mondial...), éviter la congestion, favoriser la rapidité, donner accès à tous les espaces d'activité mais aussi rendre la mobilité accessible à tous, tels sont les grands argumentaires historiques des politiques et des grands investissements en matière de mobilité.

Mais c'est le paramètre aujourd'hui dominant de l'urgence climatique qui conduit à l'impératif de réinventer nos mobilités.

L'organisation des mobilités est au nombre des chantiers principaux de la course contre la montre de la transition climatique.

Les transports sont « devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (30%, devant l'industrie et le tertiaire, l'usage de la voiture représentant à lui seul 16% des émissions françaises totales). »²

Neutralité carbone à l'horizon 2050, c'est l'objectif de l'Accord de Paris 2015. Cet objectif est quantifié : il suppose d'atteindre une émission carbone³ maximale moyenne de **deux tonnes par habitant et par an en France en 2050**.

Deux tonnes... c'est ce qu'un Français produit aujourd'hui en moyenne chaque année pour ses déplacements (sur un bilan carbone individuel total de 10 tonnes).

C'est au regard de ce chiffre que l'enjeu climatique a été choisi par le groupe de travail du CODEV comme point d'entrée du débat de l'assemblée plénière. Il signifie un bouleversement total dans nos habitudes de mobilité.

De fait, c'est sur le secteur des transports que repose la plus grande ambition de la « Stratégie Nationale Bas Carbone » élaborée en 2020 (en exécution de l'Accord de Paris) puisqu'elle vise une décarbonation presque totale des transports terrestres à l'horizon 2050.







¹ Hoesung Lee, Président du GIEC – Les Echos – 1^{er} mars 2022 « Le changement climatique n'épargnera rien ni personne ».

² Source ADEME - 2021 « Mobilités décarbonées, un, défi global »

³ Emission annuelle moyenne d'équivalent CO²

L'impact climatique du transport sur l'Eurométropole de Metz

Le transport est le **1^{er} émetteur de GES**, soit 43,8% (le transport sur route en représente la quasi-totalité soit 88,6%).

Transport	Résidentiel	Tertiaire	Industrie et déchets	Agriculture et sylviculture	Production d'énergie
					
43,8 %	30,4 %	13,1 %	8,6 %	3,6 %	0,5 %

Répartition des émissions directes de GES par secteur d'activité sur l'Eurométropole en 2019 (diagnostic PCAET EMM)

Il était intéressant de se poser la question de la situation du territoire de l'Eurométropole par rapport à d'autres... Le CODEV remercie l'ATMO pour sa contribution proposant une analyse comparée du poids de la mobilité à la fois dans la consommation d'énergie et à travers les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur les plus grandes agglomérations du Grand Est. Cette analyse est disponible sur le site du CODEV.

Les émissions du secteur « Transport routier » de l'Eurométropole de Metz apparaissent, dans cette analyse, comme comparables à celles des autres agglomérations ramenées à leur taille respective. Le profil particulier des territoires et des secteurs d'activités (notamment industriel) ne permet pas de conclure en l'état à un profil spécifique de notre territoire.

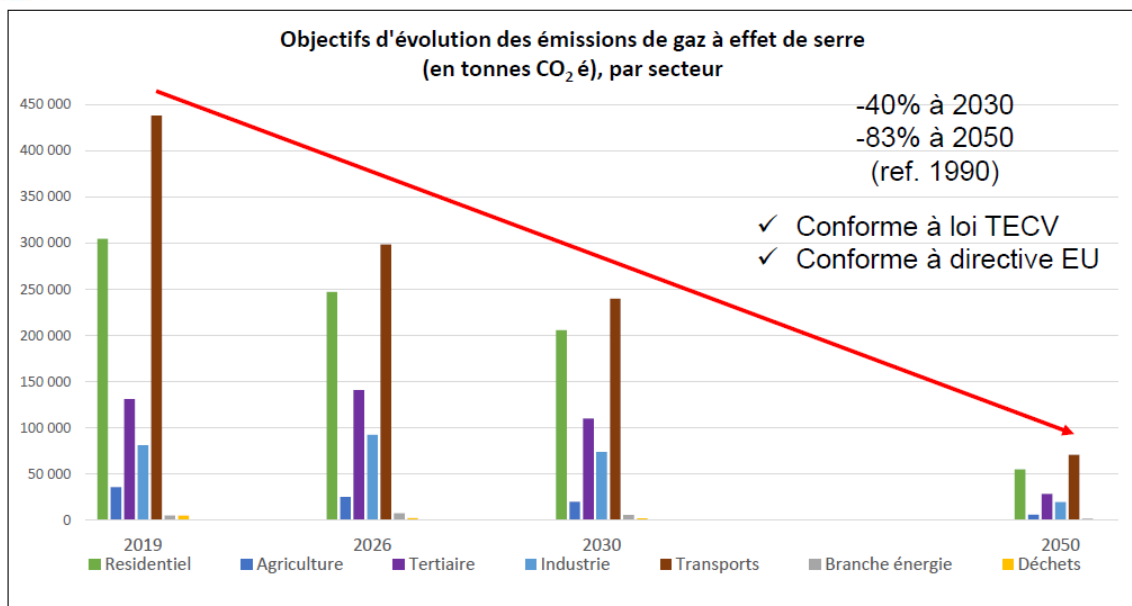
Les objectifs de l'Eurométropole de Metz à l'horizon 2050 pour réduire son empreinte carbone

Le **Plan Climat Air Energie territorial (PCAET)**⁴ en cours de finalisation par l'Eurométropole doit ainsi fixer des objectifs quantifiés et un plan d'action pour tenir les engagements de décarbonation sur notre territoire pour 2050. La politique des mobilités est bien entendu au centre de ces engagements. Les objectifs du territoire en application du cadre minimum fixé par l'Etat français et l'Union Européenne : faire diminuer de 40% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, de 83% à celui de 2050.



OBJECTIFS D'ÉMISSIONS DE GES 2026, 2030, 2050

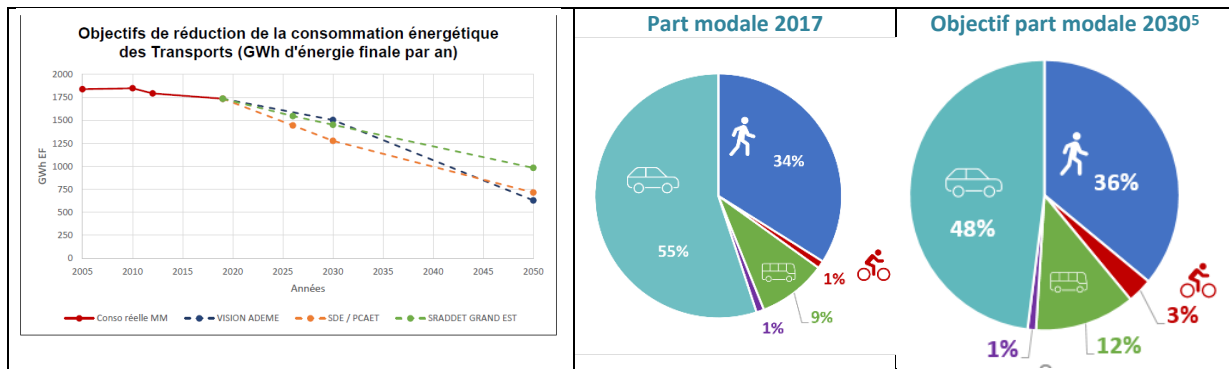
Scénario volontariste... Et règlementaire



ATELIER CODEV - 30 MAI 2022
ON FAIT QUOI POUR NOTRE CLIMAT ?

19

Focus : réduction des émissions de GES du secteur des transports sur l'Eurométropole



⁴ La Stratégie Nationale Bas Carbone, qui participe elle-même de la stratégie européenne pour le climat dans la suite de l'Accord de Paris, se décline localement par le **Plan Climat Air Energie territorial (PCAET)** à charge des intercommunalités et contractualisé avec l'Etat et l'ADEME.

⁵ Préparation PCAET

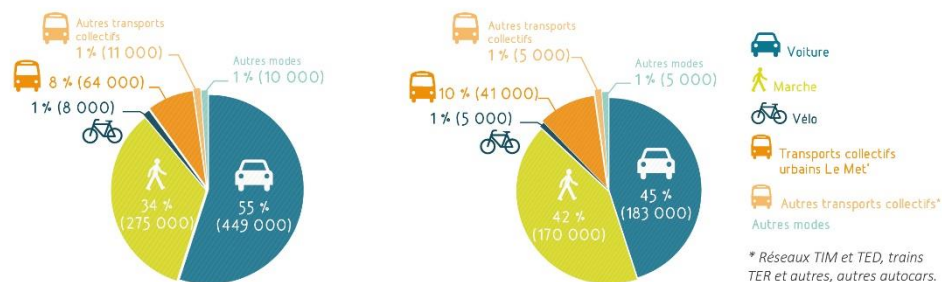
Indicateurs de la mobilité dans l'Eurométropole de Metz

Etat des lieux – principaux schémas de synthèse⁶

Volume et répartition par modes des déplacements

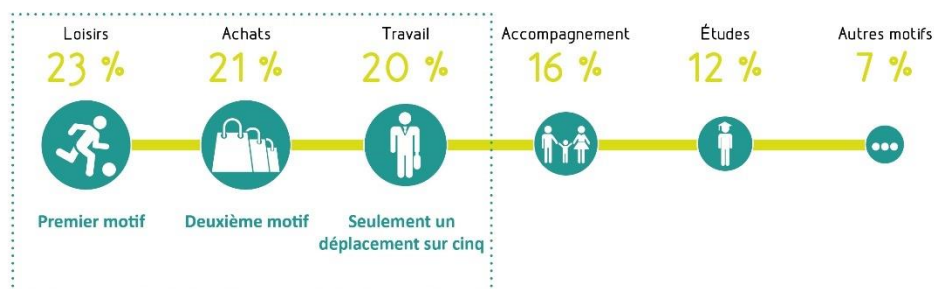
Les déplacements quotidiens dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs réalisés par :

- Les habitants de Metz Métropole : 817 000 déplacements par jour
- Les habitants de la ville de Metz : 409 000 déplacements par jour



Les motifs de déplacements des métropolitains⁷

Répartition des déplacements selon le motif de destination



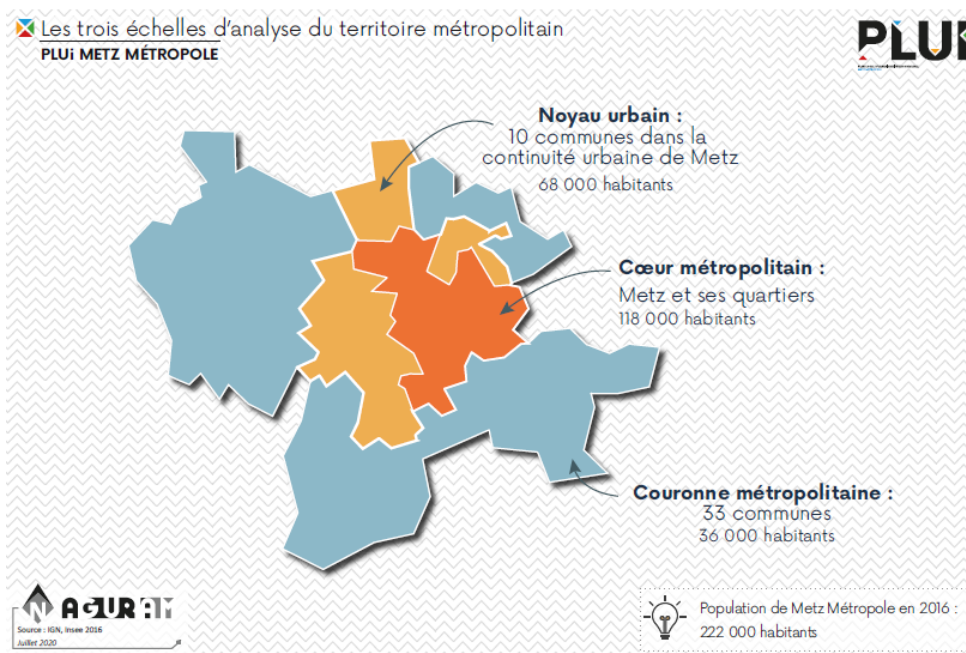
Nous retenons que sur 817 000 déplacements effectués au quotidien par les habitants de la métropole :

- La voiture représente 55% des trajets des personnes et 88% de la consommation énergétique.
- La marche à pied est le 2^{ème} mode de déplacements (34%)
- Les transports collectifs urbains est le 3^{ème} avec 8% des déplacements pour 2,3% d'émission GES.
- 60 % des déplacements sur la métropole se font sur moins de 3 km (dont 45% en voiture).
- La voiture est utilisée pour 27 % dans le centre de Metz, contre près de 70 % en périphérie
- Le vélo représentait en 2017, 1% des déplacements.

⁶ L'annexe 1 de ce rapport restitue les éléments de diagnostic auxquels le CODEV a eu accès au travers des publications de l'AGURAM, des données de l'ATMO Grand Est, des dossiers préparatoires au nouveau Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), de l'Observatoire des Territoires

⁷ AGURAM Enquête déplacement – décembre 2017 et « Agir pour la mobilité des seniors » - juin 2020

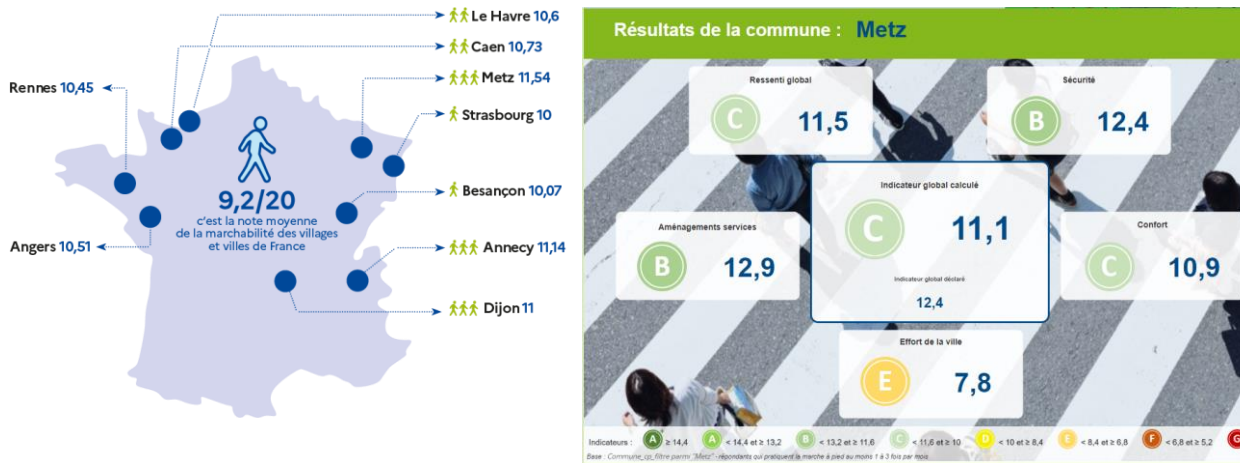
Le schéma territorial métropolitain - présenté dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) - s'organise en **trois zones de densité urbaine** différentes en termes de population comme d'activités. Cette structuration est importante dans l'analyse des différentes pratiques de mobilité (*se reporter pour plus de détails sur les flux au « Cahier thématique – Mobilités & Déplacements » du PLUI*). Il convient d'ajouter à ce schéma la commune de Roncourt qui compte un peu plus de 1000 habitants. Elle a été intégrée en 2022 et porte à 45 le nombre de communes membres de l'Eurométropole.



Il incite à concevoir l'organisation des mobilités futures de façon différenciée suivant les zones de densité urbaine.

Le piéton, usager de l'espace public mais aussi acteur de sa mobilité

Le « Baromètre de la marchabilité »⁸ montre selon l'ADEME⁹ que « toutes les villes présentent des faiblesses sur des critères tels que la mobilité, l'accessibilité ou la protection des piétons ». Il s'avère que la Ville de Metz se place en tête des villes de plus de 100 000 habitants (score de 11,54/20)...



Mais le CODEV retient cependant que cette place ne concerne que la ville de Metz. L'enquête ne porte pas sur une analyse des agglomérations...

De plus le collectif « Place aux piétons » qui a réalisé cette enquête, note que ce questionnaire est « loin d'être représentatif du sort des piétons du quotidien puisqu'il a d'abord été largement diffusé auprès de marcheurs et de randonneur aguerris (...) Le Baromètre met clairement en évidence l'existence de plusieurs catégories de piétons, se déplaçant plus ou moins avec facilité. Ils ont été, hélas, les moins nombreux à se manifester (personnes à mobilité réduite, personnes très âgées, personnes malvoyantes, ...), n'ayant ni l'âme militante, ni étant agile avec des questionnaires en ligne...»

De façon générale, l'usage piéton est mal évalué dans l'ensemble de la problématique des mobilités et peu intégré à la stratégie publique des déplacements (au sens de la politique de mobilité). Il apparaît peu représenté dans la négociation publique, en dehors des associations de randonnées bien structurées. De récentes initiatives au niveau national (Collectif « Place aux piétons », 1ères Assises Nationales de la marche en ville en 2021 à Marseille, 1^{er} « Baromètre des Villes Marchables » réalisé en 2021) permettent néanmoins de mieux approcher une diversité des besoins et des publics et de mettre en exergue des projets locaux expérimentant un nouveau positionnement de l'enjeu piéton dans le fonctionnement des territoires...

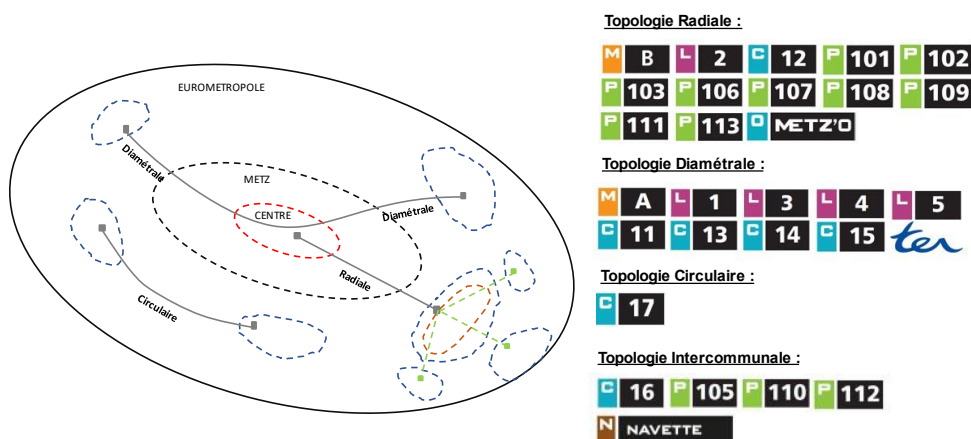
⁸ Réalisé par le collectif « Place aux piétons » sous l'impulsion de la Fédération française de de randonnées pédestre, en partenariat avec l'ADEME

⁹ <https://52histoires2021.ademe.fr/avec-les-collectivites/marche-des-pietons-exigeants-a-l-egard-de-leurs-villes>

L'état des lieux particulier du transport en commun

L'offre actuelle : un réseau principalement « en étoile ».

Lors de ses travaux, le CODEV a élaboré le schéma ci-dessous du fonctionnement du réseau Le Met pour illustrer la façon dont le territoire est spatialement desservi, avec connexion « en étoile » vers le centre-ville messin, le secteur gare étant l'autre point de connexion majeur.



CODEV Séance Plénière du 8 juin 2022

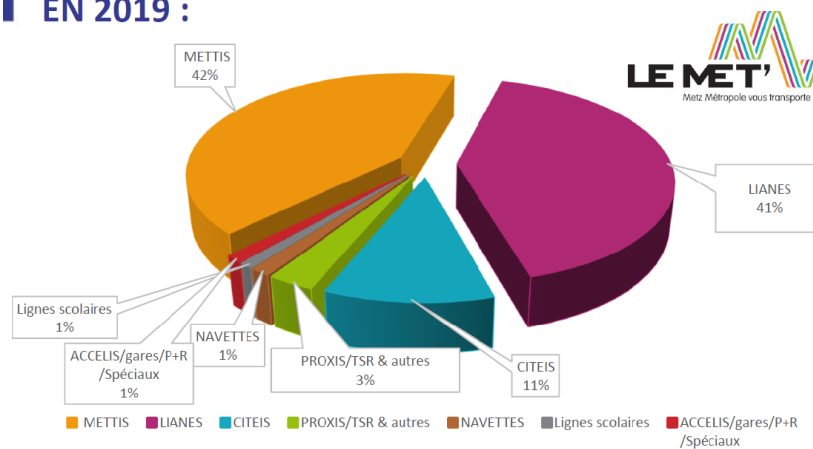
LE MET' constitue le réseau de transport urbain de l'Eurométropole de Metz¹⁰ desservant les 45 communes. Il intègre :

- un réseau de lignes de transport en commun par bus :
 - 2** lignes **METTIS** avec un passage toutes les 10 minutes, et 5 minutes sur les arrêts de Centre-Ville.
 - 5** lignes structurantes (**LIANES**) avec un passage toutes les 10 à 15 minutes
 - 7** lignes de maillage **CITEIS** (lignes C) dont une ligne de rocade, la C17
 - 12** lignes suburbaines « **PROXIS** » (lignes P)
 - 9** navettes (N) dont deux navettes de centre-ville gratuites : N81 CITY et N83 CITY
 - 4** services de soirée **FLEXO** effectuant leur départ depuis la Place de la République à Metz, jusqu'aux arrêts des LIANES L1 à L5, à 23h30 et 0h30 (en complément des lignes METTIS)
 - 25** lignes à vocation principalement scolaire mais ouvertes à tout public
 - 13** lignes TIM qui peuvent être utilisées sur le périmètre de l'Eurométropole de Metz grâce à un titre de transport LE MET'
- 4 gares TER intégrées au réseau de transport, permettant de circuler entre les gares de Woippy / Metz-Ville / Peltre / Ars-sur-Moselle, avec un titre de transport LE MET' chargé sur carte Simplicités.
- 1 service de transport de personnes à mobilité réduite (ACCELIS)
- 1 navette fluviale METZ'O mise en place à titre expérimental en 2022.
- Un service de location de vélos VÉLOMET' ;
- Vélos de ville, vélos pliants ou à assistance électrique, mirabelle, rose, bleu ou vert : il y en a pour tous les goûts.
- Des Parkings-relais :
 - 3 P+R gratuits et surveillés, en connexion directe avec les lignes METTIS A ou B (sortie possible grâce à un titre de transport validé dans la journée)
 - 3 P+R gratuits, non barriérés et non surveillés, accessibles pour tous

¹⁰ <https://www.eurometropolemetz.eu/les-services/se-deplacer/en-transports-en-commun-179.html>

Le METTIS et les LIANES structurent fortement le réseau messin et concentrent 83% de la fréquentation totale (23,5 millions de trajets validés en 2019).

FRÉQUENTATION DU RÉSEAU PAR TYPE DE LIGNE EN 2019 :



PRESENTATION CODEV-GROUPE MOBILITÉS
Juin 2022



METTIS : un outil exceptionnel de croissance de l'usage des transports en commun

UNE FORTE DEMANDE EN TRANSPORTS

Une fréquentation passée de 14 millions de validation en 2013 à **23,5 millions de validations en 2019**:

- Saturation des lignes Mettis actuelles
- Saturation d'un certain nombre de lianes
- Avec pour effet une perte de clientèle fidèle observée avant la crise



PRESENTATION CODEV-GROUPE MOBILITÉS
Juin 2022



Le réseau METTIS a contribué à une forte montée en puissance de la fréquentation. Il a fait exploser le record atteint en 2006 (17,3 millions de voyageurs) pour 23,5 millions en 2019 (qui reste l'année de référence quand on connaît l'impact particulier de la crise COVID sur le transport collectif).

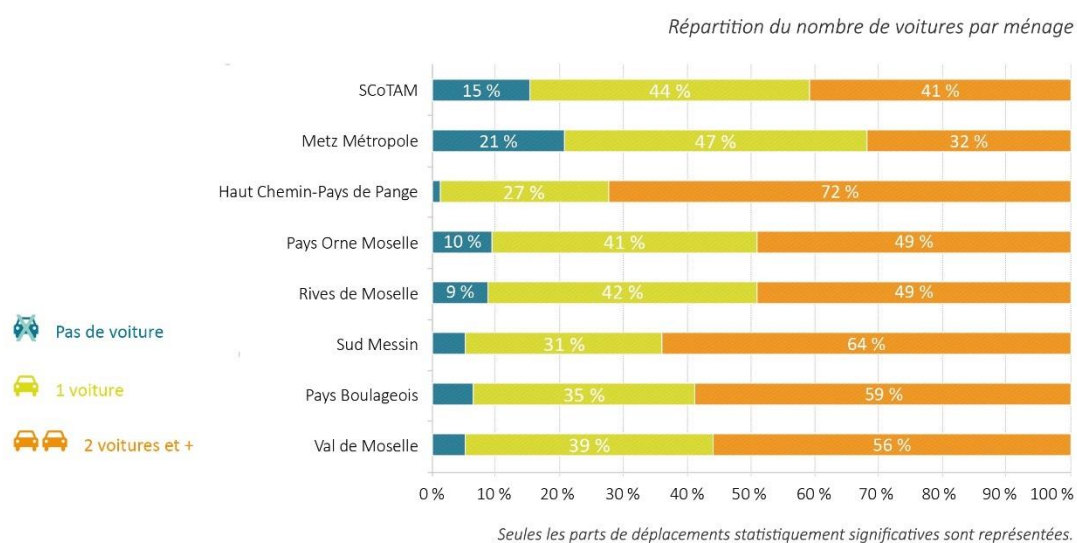
C'est sans doute aussi grâce à ce succès que l'Eurométropole de Metz observe aujourd'hui une demande de service élevée qui atteste d'une nouvelle culture de l'usage du transport en commun. Il montre l'effet positif que peut produire un réseau et des services modernes, performants et bien identifiés dans l'attractivité d'une offre de transport. Néanmoins le METTIS n'est pas une réponse suffisante aux attentes et les autres services de transport en commun voient leur part dans la répartition entre lignes peu évoluer jusqu'en 2021.

La motorisation des ménages

L'environnement urbain (accès à l'emploi, services de proximité et de mobilité) ou rural, l'activité, l'âge, la précarité financière ont un impact sur la motorisation des ménages¹¹. La proportion de ménages non motorisés a cependant tendance à baisser (23,2% en 1990 contre 15,1% en 2018) et la possession de 2 voitures, voire plus, progresse fortement (respectivement : 23 et 3,3% en 1990 contre 31,2 et 5,3% en 2018)¹². L'analyse sur le territoire du SCOTAM livré par l'AGURAM¹³ illustre la diversité des situations selon l'environnement de vie. **La proportion de ménages non motorisés est plus forte sur l'Eurométropole mais aussi la détention d'au moins 2 voitures est beaucoup plus faible.**

En moyenne, 1 ménage sur 7 n'est pas motorisé sur le SCOTAM

- ⊙ 1 ménage sur 5 sur l'Eurométropole de Metz
- ⊙ Moins de 10% des ménages hors Eurométropole
- ⊙ Un tiers des personnes seules n'a pas de voiture...



Au-delà de cette approche sociologique, ces chiffres rappellent/suggèrent :

- à l'évidence que l'usage de la voiture concerne une très forte majorité de personnes. Aussi toute intervention visant à le modérer est un sujet naturellement sensible pour les élus,
- mais aussi que la politique de mobilité de l'Eurométropole s'adresse à une population bien plus large que la seule population de la métropole. Cependant les coûts liés à l'amélioration des mobilités reposent sur le budget métropolitain et participent de la qualité urbaine offerte à sa population.

¹¹ Insee tableaux de l'économie édition 2020 : le taux de motorisation en France est de 84% mais de 94% en zones rurales. Dans l'agglomération parisienne ce taux est de seulement 67%. Près de 3% de la population française n'a pas les moyens de posséder une voiture.

¹² Insee précité

¹³ Enquête Déplacements SCoT de l'Agglomération Messine 2017

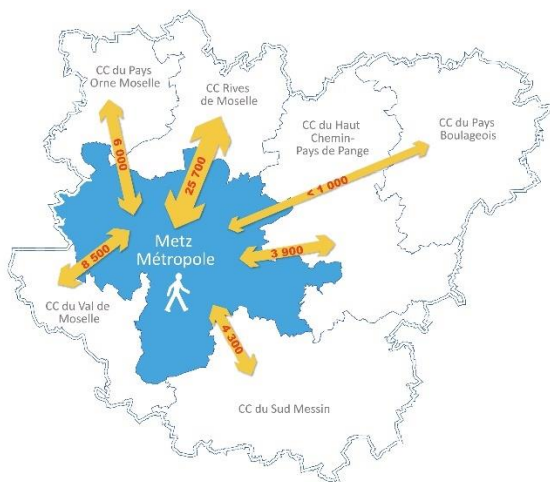
Le territoire métropolitain : une partition des mobilités composée avec tout un bassin de vie...

La Métropole messine concentre la grande majorité (87%) des déplacements de ses habitants¹⁴ mais la politique métropolitaine des mobilités doit composer avec son bassin socioéconomique ce qui génère des flux d'accès-sortie du territoire à fort impact pour la vie des habitants de la Métropole. Le décompte de ces flux n'est cependant pas précis et les indicateurs dont nous disposons sont difficiles à recouper.

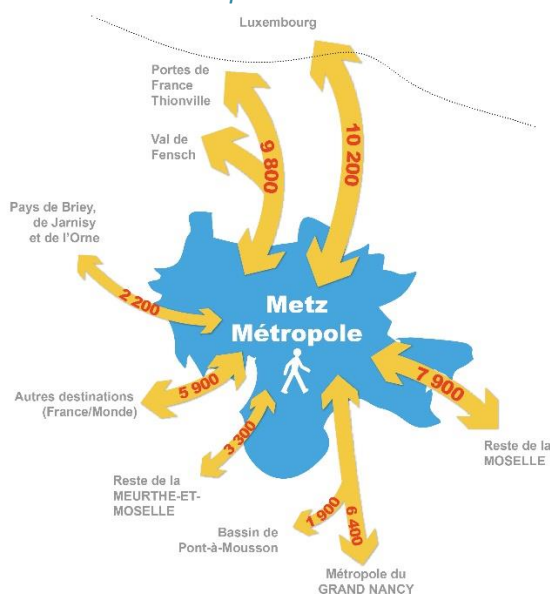
En 2017

13 % des déplacements des habitants de l'Eurométropole ont une destination hors territoire métropolitain :

49 000 vers les territoires du SCOTAM



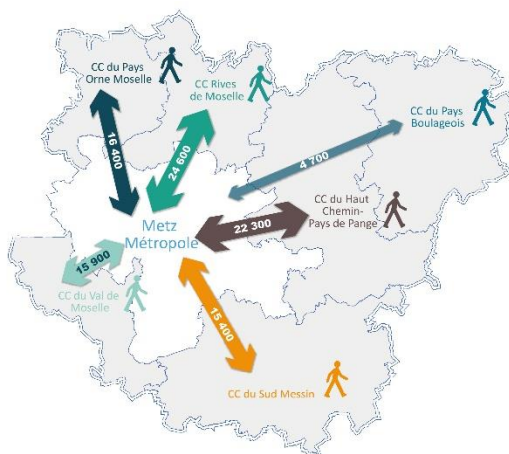
Près de 48 000 vers l'extérieur du SCOTAM dont plus de 10 000 vers le Luxembourg



L'Eurométropole capte aussi des flux de mobilité extérieurs¹⁵

100 000 déplacements quotidiens sont enregistrés en provenance des 6 territoires environnant l'Eurométropole pour :

- l'emploi (33%)
- les études (17%)
- les loisirs (16%)



¹⁴ AGURAM Enquête Déplacements suscitée et PDU : « 711 000 déplacements sont réalisés quotidiennement par les habitants de la métropole sur son territoire »

¹⁵ Les flux en provenance d'autres territoires que le SCOTAM ne sont pas connus du CODEV

Se comparer...

L'accès à des données comparatives et récentes n'est pas aisé. Une étude parue en juillet 2021¹⁶ réalisée dans les 21 plus grandes villes de France et leurs agglomérations par le Bureau d'études en transports et déplacements (ADETEC) suggère quelques éléments de synthèse pour qualifier globalement la performance du territoire en termes de parts modales. Mais il convient de noter que cette étude rend compte soit du périmètre de centre urbain (ville de Metz) ou « d'agglomération » au sens d'unité urbaine (plus large donc que le périmètre de compétence de l'Eurométropole...).

La ville de Metz et son agglomération sont dans des positions très moyennes voire mauvaises, derrière Strasbourg et Nancy le plus souvent. Seule la pratique de la marche lui confère un bon classement.

- Un mauvais classement sur l'usage de **la voiture** : 18^{ème} rang des villes mais remontant au 14^{ème} rang des agglomérations (agglomération de Strasbourg en 3^{ème} place et de Nancy en 8^{ème})
- Un mauvais classement sur **le vélo** : 17^{ème} pour la ville et 18^{ème} pour l'agglomération (agglomération de Strasbourg 1^{ère} et de Nancy 15^{ème})
- Un très mauvais classement sur **le transport en commun** : 20^{ème} pour la ville comme pour l'agglomération (agglomération de Strasbourg 9^{ème} et de Nancy 13^{ème})
- Une bonne place sur **la marche à pied** : ville en 9^{ème} rang et agglomération en 6^{ème} (agglomération de Strasbourg en 3^{ème} rang et de Nancy en 5^{ème})

Il convient de relativiser ces données par la prise en compte d'autres indicateurs qui exercent une influence sur l'organisation des transports publics et leurs performances : superficie du territoire et densité de population notamment, mais également éléments de topographie (quant à eux impossibles à renseigner en chiffres...). La prudence est notamment de mise pour ce qui concerne le transport en commun et nous reviendrons sur ce point dans la partie dédiée...

Tableau comparatif EPCI, unité urbaine et Aire d'attraction

2019/2020	Eurométropole Metz	Grand Nancy Métropole	Eurométropole Strasbourg	Grenoble-Alpes Métropole	Rennes Métropole
Ville centre					
Population	118 489	105 058	287 228	158 198	220 488
Densité urbaine	2825,2	8725,8	3670,2	8725,8	4375,6
Superficie	41,9	18,1	78,3	18,1	50,4
EPCI					
Population	224 863	257 915	505 772	446 612	457 416
Densité urbaine	719	1812,5	1496,6	818,7	648,8
Superficie	312,8	142,3	337,6	545,5	705
Unité urbaine					
Population	288 143	286 818	478 280	452 864	364 133
Densité urbaine	933,2	1166,4	1991,5	1264,8	1111,2
Superficie	308,8	245,9	240,2	358,1	327,7
Aire d'attraction					
Population	370 889	510 306	853 110	717 469	755 668
Densité urbaine	197,6	163,5	383,1	249,4	198,6
Superficie	1877,2	3120,5	2227,1	2876,3	3804,3

Données Insee Compateur Territoires 2022

Si les indicateurs en l'état sont donc à manier avec précaution, il est intéressant de se rapporter à une analyse de l'ADETEC, pour qui les écarts entre territoires tiennent :

- A l'**offre** pour chaque mode de déplacement : largeur des trottoirs, traversées faciles et sûres pour les piétons – pratique sécurisée pour le vélo - rapidité, fréquence des transports en commun
- A l'**urbanisme** : la proximité (emplois, commerce, services) favorise l'usage de la marche et du vélo, permet une bonne desserte en transport en commun / l'étalement urbain favorise la voiture
- Aux **décisions politiques** des dernières années et des décennies passées : modération de l'usage de la voiture, meilleure prise en compte des piétons et des cyclistes, développement des transport en commun...

¹⁶ Le palmarès des mobilités – les villes les plus vertueuses pour les transports – juillet 2021 –

- Au **savoir-faire** des ingénieurs et techniciens : acquisition de nouvelles connaissances, concertation avec les usagers, suivi et évaluation des projets d'aménagements
- **A l'information et à la communication**

Selon l'ADETEC, il n'y a pas de déterminisme climatique, ni géographique ou culturel, ni de taille des agglomérations...
















Le CODEV retient ainsi que toute la performance des mobilités relève de l'action publique, des objectifs qu'elle se fixe, de la façon dont elle prend en compte les mobilités dans leur fonctionnement, les besoins qu'elles couvrent et les contraintes auxquelles elles obéissent puis des moyens que cette action publique met en œuvre.

Pour autant, les données physiques et objectives du territoire, son historique également, ajoutent à la complexité des politiques publiques avec des contraintes de mises en œuvre qu'il est difficile de comparer entre territoires.

Que pensent les habitants de l'Eurométropole ?

L'enquête déplacement 2017 de l'AGURAM

Et que pensent les habitants de Metz Métropole ?

- ⊙ « Au centre-ville, il faut continuer à construire des parking » : 
la moitié ne sont pas d'accord !  D'accord  41 % Sans opinion  8 %
- ⊙ « Le vélo en ville, c'est l'avenir » : 
63 % sont d'accord !  Pas d'accord  28 % Sans opinion  9 %
- ⊙ « Il faut continuer à développer les transports collectifs, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes » : 
62 % sont d'accord !  Pas d'accord  32 % Sans opinion  6 %
61 % des automobilistes sont également d'accord !  Pas d'accord  33 % Sans opinion  6 %
- ⊙ Les points les plus importants concernant la circulation et les transports dans la métropole :



Commentaires du CODEV :



En 2017 la primauté automobile est entamée mais résistante, La sécurité est la préoccupation principale loin devant la pollution... et le transport collectif.

Mais le problème du stationnement est le second sujet d'attente...

Le discours de l'utilisateur demeure ambivalent : ouvert aux évolutions des modes doux et au développement du transport en commun... mais attaché au confort d'utilisation de sa voiture

Qu'en serait-il aujourd'hui ?

Comment rendre le citoyen plus à même de se faire une opinion éclairée de ces enjeux ?

Un besoin : étoffer nos outils d'observation...

L'analyse de l'existant a été menée par le CODEV en ayant recours à nombre d'indicateurs.

Force est de constater néanmoins que le dispositif statistique est difficile à exploiter : absence de comparabilité des territoires (données géographiques et démographiques spécifiques et pesant sur la gestion des mobilités, antériorité des chiffres et manque d'actualisation...).

Or, notre époque a la responsabilité de réorienter notre trajectoire de développement pour se conformer aux objectifs de neutralité carbone 2050.

Pour relever ce défi, l'efficacité de l'action publique et la conduite de ses ajustements vont dépendre de la capacité à :

- *suivre les évolutions de l'empreinte carbone des différents secteurs d'activités du territoire et à évaluer la pertinence de ses dispositifs*
- *mesurer l'évolution du comportement de ses habitants, notamment en matière de pratiques de mobilités,*
- *détecter les blocages/besoins susceptibles de freiner de nouveaux usages et/ou de s'approprier les solutions proposées localement,*
- *rendre compte aussi auprès des habitants des progrès accomplis ou des efforts à réorienter.*

Un outil d'observation territoriale des mobilités fournissant des indicateurs de suivi régulièrement actualisés est donc absolument nécessaire pour documenter en continu tant l'action de l'Eurométropole que l'information des habitants dans la phase de mutation et d'accompagnement au changement qui s'enclenche.

Dans ce contexte le CODEV estime que le secteur des mobilités doit être le premier à bénéficier du développement de la stratégie « Territoire Intelligent » ambitionné par l'Eurométropole de Metz et visant à mettre en place un dispositif de collecte et de gestion de données numériques. Au-delà de sa vocation d'aide à la décision et au management des politiques publiques, la valeur ajoutée essentielle de ce dispositif consistera dans la mise à disposition d'informations actives aux usagers : appui à la sensibilisation à partir du partage de données statistiques, mise à disposition d'informations, alimentation d'une plateforme de services promouvant l'intermodalité et le projet de mobilité durable.

Ainsi l'Eurométropole de Metz doit s'attacher à développer le volet mobilité de sa stratégie « ville intelligente » en articulation étroite avec l'élaboration de son nouveau projet métropolitain des mobilités.

II - L'EUROMETROPOLE DE METZ A L'HEURE D'UNE NOUVELLE PLANIFICATION DE SON DEVELOPPEMENT

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI)¹⁷ : une synthèse des grandes orientations du territoire.

Le PLUI est un exercice de planification intercommunale qui s'inscrit notamment dans les objectifs de lutte contre l'étalement urbain.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables¹⁸ (PADD) constitue le volet stratégique du PLUI. Il définit ses orientations en regard d'objectifs d'attractivité du territoire (notamment dans sa dimension nord lorraine et transfrontalière comme dans ses grandes fonctions métropolitaines) et de progression démographique (230 000 habitants en 2040). Il intègre de façon obligatoire la définition des orientations générales du territoire en matière de transport et de déplacement.

La qualité des mobilités est envisagée comme partie prenante de l'attractivité générale de l'Eurométropole. Les éléments évoqués par le PLUI se réfère à nombre d'enjeux des mobilités...

Extrait du PADD « Développer les mobilités en tenant compte des besoins des usagers »

« Organiser des transports métropolitains attractifs :

- « Renforcer le développement des transports collectifs en s'appuyant sur un réseau mettant en relation les principales polarités, maillé, performant et favorisant l'intermodalité ;
- Affirmer la Métropole des mobilités en favorisant la pluralité des modes de déplacement et les équipements associés ;
- Faire des gares les pivots de l'organisation territoriale en mobilisant le foncier à proximité et anticiper les besoins d'accès en lien avec les développements projetés des services ferroviaires ;
- Adapter les systèmes de transports aux dynamiques urbaines et aux besoins de mobilité, et travailler les relations entre les centralités multifonctionnelles comme Metz et les polarités ;
- Valoriser et requalifier les entrées de villes et les axes structurants ;
- Améliorer l'offre de transport collectifs dans les quartiers prioritaires et dans les tissus urbains denses où les ménages qui ne possèdent pas de voitures sont plus nombreux. »

Envisager mobilités et vie quotidienne de concert :

- « Miser sur les gares TER pour développer une offre en logements adaptée aux besoins des travailleurs frontaliers ;
- Affirmer une répartition solidaire de la production de logements à l'échelle de la Métropole, selon ses potentialités, et notamment selon la desserte en transports collectifs ;
- Développer les réseaux piétonniers et cyclables pour répondre à tous les motifs de déplacement ;
- Faire du stationnement un outil de régulation des déplacements et valoriser la mutualisation des places entre les divers usages ;
- Continuer d'affirmer la vocation logistique du territoire et développer de nouvelles spécificités en accompagnant l'émergence des métiers de demain ;
- Sauvegarder certaines anciennes emprises ferroviaires, ainsi que les emplacements réservés pour des projets d'infrastructures de transports abandonnés, afin d'en disposer dans le cadre de projet de mobilité. »

La référence à des enjeux de mobilité apparaît aussi dans des objectifs d'aménagement :

« Eviter de nouvelles zones d'activités monofonctionnelles accessibles uniquement en voiture ou faiblement desservies par les transports en commun. » ; « développer et promouvoir la pratique du vélo, en particulier dans le noyau urbain, en construisant un réseau attractif. »

¹⁷ PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – procédure d'adoption engagée par l'Eurométropole en mars 2019

¹⁸ Le Projet d'Aménagement et Développement Durables en est un élément obligatoire du PLUI qui présente les ambitions du territoire à 10 ou 15 ans. Source rapport de présentation introduisant au débat sur le projet de PADD en septembre 2021 dont il extrait certains passages.

Les constats de l'Eurométropole

L'Eurométropole porte un constat objectif sur sa performance territoriale en matière de mobilité et ses enjeux :

- Une obligation d'inscrire le système de mobilités métropolitain dans la lutte contre le changement climatique : l'impact environnemental du réseau est trop fort...
- Un développement de la pratique vélo dopé par le confinement (comme partout en France) mais qui reste en retrait (1% de part modale) par rapport à la moyenne nationale
- Des infrastructures vélo qui n'assurent pas une continuité de trajet
- Un réseau de transport en commun dopé par le succès du METTIS mais qui doit s'améliorer.
 - Le réseau est insuffisant, méconnu.
 - Il manque d'amplitude horaire
 - Le METTIS est saturé par endroit et à certaines heures, de même que les LIANES
 - L'ossature du réseau (« en étoile » ou « radiale ») ne facilite pas la connexion directe entre les composantes territoriales de l'Eurométropole (quartiers, communes)
- La conscience de nouvelles attentes des usagers

Le président de l'Eurométropole a dressé un cadre global d'évolution du réseau de transports en commun :
« Le redéploiement du réseau Le Met' devrait être mis en œuvre après la fin de la délégation de service public actuelle, dans 2 ans environ, afin de passer d'un réseau en étoile à des connexions directes entre les quartiers » (conférence de rentrée 2022)

Nombre d'actions/mesures palliatives sont d'ores et déjà engagées

Des réponses ont été portées par le territoire et l'Eurométropole de Metz poursuit aujourd'hui son action d'amélioration.

- Renforcement du **réseau piétonnier** dans le centre-ville messin,
- Développement/étoffement/diversification de l'offre et configuration d'applications en préfiguration d'une **future plateforme numérique de services de mobilités** : location de vélo, géovélo, offre Cities, expérimentation Klaxit et apparition de projets de co-voiturage dans la liaison avec des territoires environnants...
- Refonte de la réglementation du **stationnement** riverains, zonages, informations en temps réels sur les disponibilités des parkings,
- Extension du réseau de **pistes cyclables** (Queuleu, Nouvelle-Ville, centre gare, pont Saint-Symphorien, traversante Frescaty) et formalisation des voies cyclistes sur certaines voies notamment en sens unique...
- Initiatives de **sensibilisation vélo** renforcées en lien avec l'AGURAM (4 récentes publications),
- **Navette** centre-ville / centre gare / quartier de l'Amphithéâtre (une préconisation qu'avait porté le CODEV il y a quelques années...)
- Projet **METTIS C** engagé intégrant pour partie le sud du territoire à l'offre BHNS, accompagné d'une refonte de l'axe de circulation (espaces trottoirs requalifiés, voies cyclables, régulation des flux - dispositif GERTRUDE), programmant de nouveaux parking relais
- **Mesures palliatives à certaines insuffisances du MET'** dans l'attente de la refonte globale du réseau à laquelle elle travaille pour la prochaine période de gestion qui doit s'ouvrir en 2024.

Prise en compte de la nouvelle géographie du territoire (intégration de Raucourt),

**Evolution récente : l'intégration de
Raucourt, 45^{ème} commune de
l'Eurométropole (1000 habitants)**

*Ci-contre :
Extrait Républicain Lorrain
5 septembre 2022*

*« Raucourt : la ligne 107 prolongée
5 arrêts dans la commune »*

Depuis le 29 août dernier, les Raucourtois bénéficient d'un nouveau service de transport en commun. En effet, grâce à l'adhésion de la commune à l'Eurométropole de Metz, la ligne 107 du MET qui desservait Saint-Privat-la-Montagne est prolongée jusqu'à Raucourt.

Pas moins de cinq arrêts sont proposés à Raucourt : Masarieulles, Raucourt centre, Raymond-Mondon, Église et Mine. Les jours ouvrables, le premier départ se fait à 4 h 58 et le dernier à 19 h 58. En pleine journée, les dessertes ont lieu toutes les heures et toutes les 30 minutes aux heures de pointe. La ligne 107 va de Raucourt au square du Luxembourg à Metz. ■

Amélioration de dessertes de quartiers

« Tout Metz » 30 août 2022¹⁹ : « **la navette N71 Saint-Julien-lès-Metz/Bellecroix/Borny en service, une première étape** » :

« La nouvelle navette N71 du réseau de transport en commun Le Met' destinée à relier le centre commercial la Tannerie à Saint-Julien-lès-Metz, au quartier de Bellecroix et au marché de Metz-Borny est désormais en service. Celle-ci a été inaugurée par F. GROSDIDIER, maire de Metz et président de l'Eurométropole en présence de plusieurs élus ce mardi 30 août 2022. » Ce nouveau service mis en place par la nouvelle municipalité suite à la demande des habitants vient compléter une offre déjà existante. Le minibus circule les jours de marché à Metz-Borny, à savoir les mardis et vendredis matin de 9h à 12h30 toutes les 40minutes. Le dispositif est, dans un premier temps, déployé à titre expérimental. Un bilan est prévu d'ici mai-juin 2023. Celui-ci déterminera la prolongation, ou non, de nouvelles navettes.

La navette est en correspondance avec la ligne L1 entre les arrêts BERNE et MAUJEAN et avec les lignes C11, C13, P108 et N18 à l'arrêt TANNERIE. Elle dessert précisément le quartier d'affaires de la Tannerie, la mairie de quartier de Bellecroix, les commerces du boulevard de l'Europe, de la rue du Général Metman et le marché de Metz-Borny. Pour emprunter la navette il faut être muni d'un abonnement ou un titre de transport du réseau Le Met'. D'autres expérimentations sont à l'étude comme Magny et Marly en périphérie ou encore dans le nord de la métropole entre Saulny, Lorry et Woippy. »

Prise en compte de l'émergence de nouvelles demandes (desserte de sites économiques), la croissance des innovations technologiques (évolution de la **billettique**), l'exigence de services et mutation profonde des besoins de mobilité (**évolution des plages horaires**)

¹⁹ Article original : Metz : la navette N71 Saint-Julien-lès-Metz/Bellecroix/Borny en service, une première étape <https://tout-metz.com/inauguration-nouvelle-navette-n71-bellecroix-borny-metz-2022-765893.php>

Ce que l'Eurométropole nous dit plus particulièrement de son projet mobilité

La séance plénière du 8 juin 2022 du CODEV a été l'occasion d'une rencontre de la nouvelle assemblée avec la Vice-Présidente en charge des mobilités, Béatrice Agamennone, et d'une découverte du contour des politiques et des projets de l'Eurométropole dans une de ses thématiques majeures de compétences.

En synthèse le CODEV en retient les lignes principales ci-dessous :

Contribuer par la politique des transports à l'objectif de réduction de l'empreinte carbone

Une volonté d'améliorer toutes les mobilités – d'agir sur tous les modes – de renforcer l'intermodalité

Le transport en commun est présenté comme un axe prioritaire de l'action métropolitaine au travers de 4 objectifs/projets structurants :

- Développement des infrastructures METTIS (nouvelle ligne C - extension ligne A - renforts lignes existantes) : un territoire dense (population / emploi) et de grands contributeurs à desservir – un réseau existant saturé
- Un travail engagé et à mener sur les LIANES dans la perspective de la fin de la DSP : réseau et offre insuffisants (cadencement, desserte, amplitudes horaires) et mal connu. De premières mesures palliatives sont engagées sur l'existant mais l'objectif est à la refonte complète du réseau (à l'étude)
- Un écosystème hydrogène en construction
- Une expérimentation de navettes fluviales

De nouvelles ambitions pour le vélo : en cours de définition, les ambitions vélo de l'Eurométropole semblent être l'autre axe structurant des priorités du projet mobilité métropolitain

- Développement du réseau des pistes cyclables
- Schéma cyclable en refonte



Le CODEV salue la mise en œuvre de cet ensemble de projets et la multiplication des initiatives de l'Eurométropole de Metz, notamment devenue plus présente sur l'enjeu vélo.

Une trajectoire se dessine.

Est-elle suffisante ?

Les investigations du CODEV et sa réflexion collective l'incitent à demander à l'Eurométropole d'amplifier encore ses efforts, en assurant une cohérence d'ensemble et transversale pour un projet métropolitain de mobilité durable qui prenne en compte les besoins des habitants et des acteurs économiques de la vie urbaine.

La nature de ses constats et l'exposé de ses propositions font l'objet de la suite de ce rapport...

III – LA VISION PROSPECTIVE DU CODEV SUR LA MOBILITE DU FUTUR ET SES CONSEQUENCES POUR L’ACTION D’AUJOURD’HUI

« Notre territoire doit se réinventer » pour « adopter des positions très dynamiques pour l’attractivité de l’Eurométropole »²⁰

L’Eurométropole des mobilités durables : la vision prospective du CODEV

Agir aujourd’hui sur nos mobilités (face, à terme, à un impératif de survie et, aujourd’hui, à « l’ambiguïté » de notre société et de ses citoyens/acteurs) nous oblige à un exercice de prospective, de vision de l’avenir, afin de porter un nouveau regard sur les contraintes d’aujourd’hui et nous amener à les dépasser.

2040 : *la multi mobilité sera le modèle prévalant des moyens de transport afin d’effectuer un trajet. Les réseaux de bus seront devenus flexibles et leurs itinéraires remaniés...*

L’aménagement urbain et la politique de mobilités dessineront une ville végétalisée, qui aura transformé ses grands axes de déplacement en priorisant piéton, vélos, transport en commun (confortable, rapide ou « utile »), en assurant la flexibilité des modes de mobilité pour les adapter en temps réel aux besoins.

Il aura redéfini les services et l’espace de vie urbain pour maintenir son attractivité.

Les nouvelles mobilités envahiront l’espace (dont les voitures auront un usage beaucoup plus limité en zone urbaine) au profit d’une sécurité et d’une liberté accrue des déplacements doux individuels.

Le transport en commun deviendra un temps fort du quotidien pour une plus grande majorité (population et usages) / incidences sur des exigences de confort, de fiabilité, d’amplitude de services, de facilité d’accès... de niveau immédiat d’investissement public.

La civilité/le respect des règles comportementales, des personnes et du « mieux vivre ensemble » régiront toutes les mobilités urbaines.

Les voies d’eau auront une utilité quotidienne pour le transport des usagers et l’organisation de la logistique en ville

Les voies ferrées seront pleinement intégrées au réseau des transports en commun.

Le transport par bus à haut niveau de service et à énergie verte (hydrogène, biogaz...) et le covoiturage seront pleinement opérationnels (depuis 2025 !), sur voies dédiées, au service des mobilités interurbaines et transfrontalières pour pallier délais et coût des infrastructures ferroviaires.

Le Luxembourg et ses entreprises auront été mises à contribution pour restreindre la place de l’automobile et coordonner rythme et accès à ses centres économiques aux dispositifs lorrains (et métropolitains) de mobilité.

L’équité sera un paramètre central des politiques de mobilité. La solidarité de proximité et citoyenne redessinera l’usage des mobilités à partir d’îlots de résidence (voitures, vélo, vélo-cargo partagés...) en complément du développement du modèle de l’Economie Sociale Solidaire).

L’espace Lorraine Nord aura construit un plan mobilité concerté : il réduira l’usage de la voiture pour offrir notamment des solutions de transport en commun innovantes, confortables et agiles (RER sur voie routière et couloir réservé par exemple) et il proposera un très haut niveau de service intermodal urbain et périurbain.

Le télétravail permettra d’apaiser les rythmes de vie et les contraintes de déplacement en veillant à ne pas susciter de nouvelles mobilités (éloignement du lieu de travail).

²⁰ Propos extraits des ateliers du CODEV – Séance plénière du 23 juin 2022



2026, quelque part dans l'Eurométropole de Metz, une famille...

« Nous sommes en 2026, Sébastien et Charline sont un jeune couple habitant à Nouilly avec leurs enfants, Nathan à l'école primaire de Noisseville et Julie va faire sa rentrée au lycée Raymond Mondon de Metz. À la suite de la mise en place de la Zone à Faible Émissions à Metz et avec une de leurs deux voitures présentant un âge avancé et des défaillances majeures, ils se demandent quels modes de déplacement ils pourraient utiliser au quotidien. Pour mieux s'y retrouver, **un RDV est pris avec le service d'accompagnement à la mobilité durable mis en place par la Métropole**. Le conseiller leur permet de bien définir les besoins de mobilité du foyer et les solutions adaptées.

Avant, chacun allait au travail en voiture après avoir déposé les enfants à l'école, lui au technopole et elle, derrière le centre-ville de Metz. Au fil des discussions, ils découvrent plusieurs dispositifs dont ils ignoraient l'existence et plusieurs propositions émergent :

- Le conseiller met en contact plusieurs parents de Nouilly ayant émis une problématique similaire et une expérimentation de vélo-bus sera mise en place avec un roulement de parent accompagnateur bénévole pour emmener les enfants de Nouilly en sécurité à Noisseville à vélo le matin et le soir à la sortie de l'école. Nathan est ravi de l'idée et a prévu d'en parler avec ses petits camarades.
- Charline apprend que le bus C13 peut la déposer à proximité de son travail et que cela pourrait lui coûter moins cher que l'entretien et l'assurance de leur ancienne voiture.
- Par suite de l'engouement de Nathan pour son nouveau mode de transport, Julie et son père se motivent conjointement pour essayer ensemble ce week-end le trajet jusqu'au technopole grâce à la nouvelle piste cyclable sécurisée mise en place par la Métropole allant jusqu'à la zone d'activité par la forêt aux abords de l'hôpital Robert Schuman, direction le quartier de Borny vers l'avenue Sébastopol puis le boulevard des solidarités. Cela représente 8 km en 25 min alors que Sébastien faisait le même trajet en 15 min en voiture quand il n'y avait pas de bouchons à cause des travaux ou aléas sur la route... Julie pourra même emprunter un vélo à assistance électrique à un voisin du village pour l'occasion grâce à l'application de vélo-partage partenaire de la métropole avant de se décider d'investir dans un tel équipement.
- Si l'expérience ne lui plaît pas, il existe un bus scolaire pouvant la déposer au lycée Robert Schuman. Elle pourra même y embarquer son vélo grâce aux aménagements mis en place par le transporteur et cela lui permettra de faire le reste du chemin à travers le parc de la cheneau rapidement et en toute sécurité.
- Concernant les courses alimentaires et de la vie courante, la famille a plusieurs options complémentaires. Plusieurs coopératives se sont implantées à proximité du lieu de travail de Charline, lui permettant d'acheter les produits nécessaires à sa pause du midi. Cela lui demandera de faire des plus petites courses plus régulièrement pour éviter de se surcharger lors des transports. De même, différents magasins se situent sur le chemin quotidien de Sébastien donc il pourrait transporter des volumes plus importants avec des sacoches vélo adaptées ou un vélo cargo. En outre, au vu de la demande croissante dans les villages alentours, le marché de producteurs locaux de Noisseville s'est pérennisé et régularisé et est donc devenu une sortie vélo familiale et conviviale pour profiter de produits frais, locaux et de saison.
- L'été prochain, la famille a prévu de passer ses vacances en Dordogne pour visiter une région qu'ils ne connaissent encore que trop peu. Grâce au TGV, la famille pourra relier Metz à Angoulême en moins de 6h avec un changement à Paris et ils envisagent de louer une voiture électrique sur place pour visiter les sites architecturaux exceptionnels du département et traverser ses beaux paysages.
- Julie prend beaucoup de plaisir à jouer au badminton et souhaite s'inscrire à l'ASPTT Metz Club Omnisports situé à Queuleu mais les horaires d'entraînement ne sont pas adaptés pour prendre le bus. En discutant avec deux autres coéquipières habitant Mey et Vantoux, elle se rend compte qu'il est possible de mettre en place un covoiturage tournant pour que les parents ramènent chacune d'entre elles en alternant cette responsabilité.
- Les travaux de la maison avancent... les artisans à l'œuvre, qui ont pu participer à un travail de diagnostic et d'évaluation des besoins, notamment logistiques, liés à leur activité avec l'Eurométropole ont pu programmer et assurer leur intervention en toute sérénité dans le nouveau contexte des mobilités définis par l'Eurométropole.

Sébastien et Charline garderont leur deuxième voiture, citadine ancienne à essence qui a encore quelques années de vie devant elle, pour aller voir leur famille respective à Boulay et à Thionville mais en faisant le bilan annuel, ils ont prévu de faire moins 4000 km avec cette voiture, ce qui représente une belle économie de carburant, d'assurance et d'empreinte carbone comparé aux 10 000 et 12 000kms parcourus annuellement par leur anciens véhicules.

Le couple se félicite d'avoir choisi d'emménager dans l'Eurométropole de Metz après leur expérience parisienne. Ils sont sensibles à la nouvelle politique métropolitaine des mobilités mise en place dans le cadre d'une démarche participative innovante qui veut construire l'adhésion nécessaire à un projet de neutralité carbone collectif pour 2050. Ici l'attention est portée à l'environnement des habitants et acteurs socioéconomiques du territoire dans leurs vie et parcours de déplacement du quotidien. Ils sont fiers de vanter à leur famille l'exemple d'une Eurométropole engagée efficacement dans la réduction de son empreinte carbone, qui a mis en place un Plan piéton innovant et a déjà considérablement avancé dans l'évolution de son projet cyclable et dans la connexion d'un ensemble de services de transport... et ce n'est pas fini !

Il fait vraiment bon vivre dans l'Eurométropole de Metz...

Les idées conductrices de l'Eurométropole pour faire de cette vision une réalité

Quelques idées conductrices ont inspiré la réflexion du CODEV²¹ et ses propositions pour la construction d'un projet métropolitain des mobilités ambitieux et innovant dans son approche.

Démontrer de l'ambition

« Avoir, au niveau de la métropole, des objectifs supérieurs aux objectifs nationaux²² » et à la mesure de l'urgence climatique

Le CODEV mesure la réalité et la complexité de l'action publique, son contexte budgétaire contraint, son environnement conjoncturel incertain, son obligation permanente à maintenir l'équilibre social malgré des sujets sensibles.

Pour autant, l'impératif écologique est incontournable, et, nous l'avons vu, l'action sur les mobilités est un levier majeur de nos objectifs de décarbonation.

Mener à bien un projet de mobilité durable et l'engager à la hauteur des défis connus, exige donc pour l'Eurométropole de se doter ou de formaliser une grande ambition, de ne pas freiner et même d'accélérer sa trajectoire. Ceci d'autant plus que le message de l'Eurométropole au travers de la formulation de cette ambition peut avoir un effet d'incitation et de prise de conscience auprès de la population pour que chacun s'inscrive individuellement dans une démarche d'écomobilité.

Considérer l'organisation globale d'une mobilité durable sur la métropole dans de nouvelles « fonctions »

Le CODEV appelle l'Eurométropole à se situer dans une démarche positive en dépassant une approche de la situation sous le seul prisme de la contrainte à agir. Il y a selon le CODEV une réelle opportunité à améliorer la mobilité sur le territoire et à accélérer sa transition. Il s'agit de promouvoir un nouveau mode de fonctionnement en jouant sur de nouvelles fonctions sociétales de la mobilité en tant que :

- nouveau levier d'action pour la **prospérité du territoire** (cadre et confort de vie – qualité de ville – performance écologique - attractivité),
- nouveau levier de **cohésion/lien social/intergénérationnel** (pour une approche intergénérationnelle et de lien social au centre de la conception des politiques publiques)
- nouveau levier de **démocratie participative** : place à réserver à l'expérience citoyenne, engagement et appel à la responsabilisation citoyenne face au changement climatique, démarche participative pour la définition de la politique publique des mobilités

²¹ Elles ont été exprimées lors des ateliers de réflexion menés dans le cadre de ses séances plénières de juin 2022

²² Plénière CODEV – 23 juin 2022

Une ambition qui doit oser repenser le fonctionnement du territoire

Une nouvelle politique de mobilités durables est avant tout l'opportunité de repenser les conditions de la prospérité et de la cohésion du territoire.

Elle est un levier d'une dynamique de démocratie participative.

A condition...

- De travailler à rééquilibrer les parts modales en assumant la **priorité piéton et vélo...**
- De se doter d'un **plan de communication au service de l'adhésion large des usagers**
- De miser sur une **stratégie d'accompagnement au changement et d'apaisement du débat des mobilités**

Trouver/affirmer un nouvel équilibre entre les parts modales

« Agir sur tous les modes », c'est l'ambition de l'Eurométropole. Cela est effectivement nécessaire car une mobilité durable ne peut, en effet, se construire qu'en combinant un ensemble de modes de transport (tous les experts en conviennent). Il convient néanmoins d'affirmer un cap de promotion, de protection et de développement des modes prioritaires de la mobilité métropolitaine future : d'abord le piéton, le vélo (et autres modes actifs), ensuite les transports en commun et les nouvelles mobilités (autopartage) ...enfin... la voiture.

Ce principe de priorité dans les objectifs des politiques publiques conduit objectivement à **la réduction à terme de la place de la voiture** mais de façon éclairée et programmée par étapes car il convient :

- d'une part, de construire préalablement des alternatives fiables et réalistes tout en s'inscrivant dans la durée ;
- d'autre part de prendre en considération des objectifs d'équité sociale mais aussi, très simplement, de pragmatisme et de compréhension des contraintes construites par les décennies de notre modèle socioéconomique ;
- également de se doter au plus vite d'une plateforme numérique performante en matière de services à la mobilité²³ : ce type d'outil est essentiel si l'on veut gagner de nouveaux usagers des transports collectifs mais aussi des adeptes de nouvelles mobilités afin de « déprogrammer » le réflexe automobile alors que des alternatives sont disponibles et peuvent être rendues faciles d'accès (par exemple au travers de formules de paiement agiles, mais simplement aussi par l'accès à une information efficace sur leurs usages...) ; cet outil n'est cependant pas exhaustif des actions à entreprendre, d'autant plus que le risque de fracture numérique est à l'origine de nouvelles menaces d'exclusion dans l'accès aux mobilités et qu'il est de la responsabilité de la collectivité publique de répondre à cet enjeu de société...
- enfin de tenir compte et d'adapter les objectifs en fonction des particularités et des réalités territoriales au sein de l'Eurométropole, par exemple selon les zones à forte ou au contraire faible densité sur lesquelles il est plus ou moins facile d'offrir des alternatives efficaces à l'automobile...

Se doter d'un plan de communication dédié et continu

Pour la conduite d'une transition des mobilités, la politique publique dispose de leviers identifiés : développement des modes actifs et à énergie verte, renforcement du transport en commun, électrification raisonnée, usage des applications numériques pour favoriser le report modal, développement du covoiturage, sobriété des usages... Mais la mise en place de cette nouvelle offre est insuffisante. L'adhésion des usagers est tout aussi importante que la capacité technique, financière et organisationnelle de la puissance publique à mettre en place un nouveau projet public de mobilité durable.

La collectivité publique doit composer avec un contexte sociétal qui lui impose de construire une adhésion large des usagers. Cette adhésion dépend de phénomènes complexes, individuels et collectifs. Elle relève d'attentes d'équité dans les efforts demandés et du respect des libertés individuelles autant que d'une offre concrète de solutions efficaces de mobilité répondant aux exigences du quotidien.

Face à cet enjeu d'adhésion, la collectivité doit concevoir un plan de communication au service d'une bonne information sur les enjeux, d'une bonne compréhension et visibilité des solutions disponibles.

Accompagner au changement et apaiser le débat des mobilités...

L'offre nouvelle de mobilité à construire dépend de toute une stratégie d'accompagnement au changement à mettre en place.

Le débat des mobilités doit être apaisé. Il est temps de dépasser les clivages permanents piéton-vélo ou vélo-voiture qui nous masquent l'obligation de repenser totalement notre mobilité et, partant, nos infrastructures et notre aménagement urbain.

Le nouvel ennemi du piéton n'est pas devenu le cycliste ou la trottinette. L'ennemi du vélo n'est pas la voiture. **L'enjeu commun est la construction d'une mobilité durable, au service par ailleurs d'une planète vivable...**

Sur cette base le CODEV propose une approche par mode de mobilité des actions à conduire à travers de

5 grands chantiers.

²³ Voir rapport du CODEV décembre 2021 « Technologies numériques et mobilités : anticiper sans plus attendre »

CHANTIER N°1 – Une réflexion pour un véritable « plan piéton métropolitain » plaçant le piéton au centre du projet mobilité

La marche à pied : la plus économique, la plus sociale, la plus propre, la plus saine des mobilités !

Il y a un lobby vélo, un lobby voiture, une actualité publique récurrente sur l'enjeu du transport en commun (bus ou train), mais « le piéton » est peu représenté ou lisible dans l'enjeu spécifique des mobilités, (surtout au niveau local), si ce n'est pour mettre en avant les conflits de sécurité qui l'opposait hier centralement à la voiture et qui le mettent en scène plus systématiquement aujourd'hui face au développement de l'usage du vélo et des trottinettes... Le piéton, la marche sont associés plus facilement à la promotion des loisirs et à l'aménagement des sentiers de randonnées comme à ses bienfaits sur la santé. Cette approche est réductrice face aux enjeux actuels de la mobilité piétonne...

La marche est le premier et le dernier maillon de tous nos déplacements... Or, pour les piétons, si l'on excepte la mise en place progressive au siècle dernier de zones piétonnes dans les villes, qui correspondait du reste davantage à des perspectives de valorisation urbaine que de déplacement, peu de « grands » projets et de réflexions sont menées pour favoriser la « mobilité piétonne ». L'aménagement de trottoirs, leur confort et leur agrément est, bien entendu, un poste majeur dans les investissements de voiries. Mais la réflexion qui y est associée paraît insuffisante et sous-estimée dans le projet des mobilités... Au contraire, on observe souvent, par exemple, à l'occasion de chantiers de voirie ou de réseaux, ou dans la conception de pistes cyclables, que l'espace réservé aux piétons constitue une sorte de matière résiduelle, sur lequel on peut empiéter sans se préoccuper de trouver et de baliser des alternatives, quitte du reste à le faire disparaître, ponctuellement dans le temps ou l'espace.



En 2017, la mobilité piéton représente 34% des mobilités métropolitaines²⁴.

Objectif 2030 : 36%.²⁵

Est-il suffisant de s'en tenir à ce score certes honorable et à cet objectif pour la marche dans les déplacements sur la métropole ?

Pour une ambition et une approche innovante de la place du piéton dans le Plan Mobilités métropolitain

L'AGURAM évoquait en 2017 dans son « Enquête déplacements » que, sur le large territoire du SCOTAM, la marche « est privilégiée pour les loisirs et les études ». Une autre étude de l'AGURAM livrée en juin 2020 propose aussi d'« agir pour la mobilité des seniors ». C'est un enjeu important sachant que la place des plus de 75 ans est appelée à doubler d'ici à 2050 en France.

La pratique pédestre ne doit cependant pas être enfermée dans un cadre restreint. Il faut rendre la place du piéton active dans une stratégie intermodale avancée. **Le CODEV invite l'Eurométropole à resituer la place du piéton dans la vie urbaine et territoriale de demain...**

Le piéton n'est pas un véhicule et gérer la marche à pied ne se résume pas à gérer des flux. La marche est plus qu'un déplacement... Une ville « marchable » est plus qu'une ville techniquement accessible aux piétons. C'est une ville saine et sûre, active, agréable et confortable pour tous ses habitants.

La « demande » piéton n'est pas homogène... Femmes / hommes - les enfants, la rue, l'école – les seniors – les actifs – les personnes en difficulté pour se déplacer – les commerçants... autant d'attentes, de besoins et de ressentis spécifiques quant aux mobilités bien sûr mais aussi quant à la qualité perçue ou souhaitée des espaces piétons :

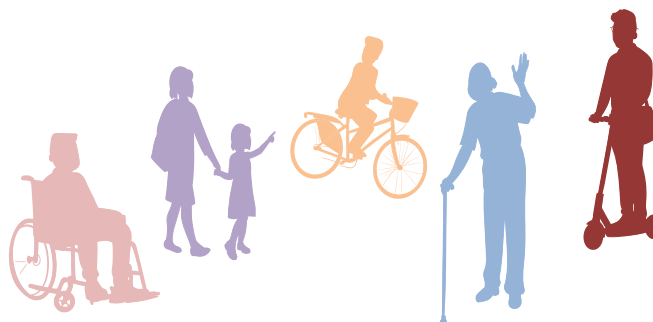
²⁴ Données du diagnostic PCAET

²⁵ Projet de PCAET

largeur des trottoirs, entretien, sécurité, encombrement, éclairage, conflits d'usage, agrément, qualité paysagère et visuelle, attente de services.



Une cohabitation difficile avec voitures, cyclistes, livreurs...



41% des personnes questionnées par l'ADEME considèrent que les conducteurs de véhicules motorisés ne respectent pas les marcheurs et les piétons et 50% que la circulation des véhicules motorisés (motos et deux roues, voitures, camions...) est gênante. Un piéton fait des écarts réguliers et imprévisibles dans sa marche, beaucoup plus et avec plus de facilité qu'un vélo ou une voiture...et il ne regarde pas forcément ce qui arrive derrière lui sur le trottoir, ce que cyclistes et usagers des trottinettes anticipent très rarement...



99% des piétons se sentent plus en sécurité si le trottoir est séparé de la circulation motorisée et des autres mobilités actives... Comment cette unanimité peut-elle être mieux prise en compte ? Faut-il inventer un « code piéton » apprenant le partage des trottoirs avec les pistes cyclables ?



Même si « peu de piétons demandent un plan piéton »²⁶, l'Eurométropole ne doit pas s'arrêter à ce constat... Selon le CODEV elle doit au contraire « forcer la main » à une prise de conscience collective de l'enjeu piéton dans le projet des mobilités du futur comme accessoire d'un projet de vie et de cadre urbains.

La place des enfants dans la ville...



Selon une très forte majorité (63% selon le « baromètre de la « marchabilité » 2021²⁷), se déplacer à pied est vécu comme « dangereux pour les enfants ». Les familles ont d'ailleurs témoigné de ce ressenti lors de la concertation METTIS en Nouvelle-Ville et Montigny (secteur en cœur urbain et présentant une forte densité d'établissements scolaires).



Ce ressenti peut-il être mieux pris en compte ? Les rythmes de vie des familles en environnement urbain appellent à questionner le « procès » systématique fait aux voitures aux alentours des écoles. C'est dans un dialogue entre parents, puissance publique et habitants des quartiers que doivent se construire des solutions pour les parents (quels que soient les lieux de leurs résidence et de leur activité) afin qu'ils puissent déposer ou rechercher leurs enfants en lieu sûr aux abords des établissements scolaires (voir nos autres développements sur le chantier Transport en commun)

L'organisation urbaine doit prioriser la sécurité des enfants et faire appel à l'inventivité...

²⁶ Béatrice Agamennone, Vice-présidente de l'Eurométropole de Metz – Plénière du CODEV du 8 juin 2022

²⁷ Réalisé par le collectif « Place aux piétons » sous l'impulsion de la Fédération française de de randonnées pédestre, en partenariat avec l'ADEME



42 minutes par jour : c'est le temps de transport que les Européens consacrent en moyenne pour conduire leurs enfants à l'école en voiture. Et pourtant : en moyenne, le trajet du domicile à l'école est inférieur à un kilomètre, et reste des plus polluants quand on sait qu'une voiture enregistre toujours une **surconsommation de carburant** sur le premier kilomètre (+ 50 % de consommation) et pollue énormément sur les 3 premiers kilomètres.

Les déplacements domicile-école sont parmi ceux qu'il faut réformer au plus vite et qui paraissent pour l'heure ne susciter de réponse principale qu'en termes d'aménagement urbain (zones 30, ralentisseurs, rétrécissements de chaussée, barrières, interdiction de stationnement...). Les abords des écoles et établissements scolaires demeurent un sujet préoccupant et source de tous les mécontentements... D'autres approches sont nécessaires et doivent aussi prendre en compte les problématiques des parents « chauffeurs » (temps, sécurité) sans les stigmatiser chaque fois.

Les trajets scolaires en voiture en proximité sont polluants, encombrants, néfastes à la santé. **Ils sont également anti-pédagogiques car ils créent dès l'enfance une accoutumance à l'usage de la voiture pour de courts trajets** (c'est-à-dire aussi les plus polluants...). « C'est à l'âge de l'enfant que s'ancrent les habitudes... accompagner les enfants à l'école en voiture, structure chez eux des comportements d'usage très tournés vers la voiture. Si demain on fait comprendre aux enfants de façon beaucoup plus massive que la sécurité c'est aussi se déplacer à pied, à vélo et que, au contraire la voiture est source d'insécurité, cela génèrera d'autres pratiques de déplacements. »²⁸ Mais « laisser libres les enfants dans la rue n'est possible qu'à deux conditions : que les aménagements s'y prêtent et que les parents aient confiance. »



Ce sont donc de vraies alternatives à la conduite en voiture des enfants à l'école qu'il faut proposer : soit par des aménagements totalement sécurisés (c'est une réponse difficile à rendre exhaustive en ville...), soit par de nouveaux modes de prise en charge de « transport en commun », dès que la partie du territoire métropolitain le permet. Le CODEV se permet donc cette incursion sur ce sujet du transport scolaire car il a un impact direct sur la conception de l'espace public et le projet de territoire dans son ensemble. Il n'est pas neutre également dans la réflexion d'aménagement urbain qui accompagnent la conception d'offres et de tracé du transport en commun (à l'exemple du tracé de la ligne METTIS C au niveau de Montigny-lès-Metz et Nouvelle Ville à forte concentration scolaire).

Dans certains territoires, quartiers d'agglomération ou petites communes des solutions innovantes peuvent aussi être envisagées et d'ailleurs existent déjà par endroits. Le premier sourire passé, ces quelques exemples devraient susciter une réelle réflexion.

La navette hippomobile

La mise à disposition du bus hippomobile, d'un meneur et d'un accompagnateur et de deux chevaux pendant 36 semaines deux fois par jour. Le budget annuel est évalué à 20 000 €/an et permet de transporter une dizaine d'enfants.

Le Pedibus



Sur le modèle d'un car de ramassage scolaire, le Pédibus suit à pied un parcours déterminé selon des horaires précis ; il comporte ainsi plusieurs **arrêts marqués** au moyen de panneaux avec les horaires affichés et auxquels les enfants attendent que le groupe de marcheurs passe. Déjà développé dans certaines communes de la Métropole, le Pédibus doit peut-être faire l'objet d'une communication et sensibilisation renforcée auprès des parents pour son développement dans le cadre d'un véritable projet pédagogique à multiples entrées...

Le S'COOLBUS

Des vélos collectifs à la place du classique autocar pour le ramassage scolaire, c'est l'idée originale de la ville de Rouen (Seine-Maritime). Sorte de rosalie dotée d'une assistance électrique, neuf enfants peuvent y pédaler ensemble sur le chemin de l'école.

²⁸ Stéphanie Vincent sociologue – Université de Lyon II – extrait podcast Le Monde « La ville à portée de pieds »

Les propositions du CODEV : élaborer un « Plan piéton métropolitain » dans une réflexion globale sur l'espace public

Pour reconnaître la place du piéton dans la ville et son rôle dans le projet métropolitain des mobilités, le CODEV invite l'Eurométropole de Metz à se doter d'un « Plan Piéton métropolitain » (objectif d'ailleurs évoqué à l'occasion de l'élaboration de son PDU). Le CODEV estime que ce projet doit être inscrit à l'agenda métropolitain.

Réfléchir à la place du piéton et, parallèlement, au rôle que doit pouvoir jouer désormais la marche en tant que mode de déplacement dans un projet de mobilité durable, invite à une prise de recul sur l'ensemble de l'aménagement du territoire. C'est **une démarche complexe et de longue haleine mais que le CODEV estime nécessaire dans le débat sociétal posé par l'urgence climatique et un contexte de transition globale**. Elle va de pair avec la réflexion également nécessaire sur le déplacement vélo, l'offre de transport en commun... et la réduction de l'excès de recours à l'automobile, autrement dit, la place de la voiture en ville...

Repartir des besoins de déplacements (et des contraintes qui les accompagnent), en considérant les autres modes (le vélo doit être à part dans cette démarche) comme des extensions de la marche là où elle ne répond plus au besoin (distance, handicaps...) permettrait d'ailleurs peut-être de dépasser les limites auxquelles se heurtent aujourd'hui, les réflexions sur les transports en commun. Ce thème de travail évoque bien entendu la prise en compte de toutes les « fragilités » et handicaps qui ne font pas de la marche l'Alpha et l'Omega des solutions de lutte pour une mobilité durable. Au sens des « fragilités », nous entendons aussi la référence aux rythmes et contraintes de vie (enfants, écoles, composition du ménage, horaires et métiers contraints...)

Axes et propositions du CODEV pour l'adoption d'un « Plan Piéton métropolitain »

De grands principes à affirmer

- **L'objectif d'une « nouvelle culture de la marche » et d'une « priorité piétonne »** autour de 4 enjeux majeurs du XXI^{ème} siècle : décarbonation des mobilités, santé publique, cohésion et inclusion sociales, qualité de vie/qualité de ville
- **L'évolution nécessaire des comportements : le rappel de la priorité à l'utilisateur le plus faible**
Le Code de la route édicte un cadre de priorité à « l'utilisateur le plus faible » : piéton – cycliste (et autres mode similaire). C'est la base (à rappeler) qui doit aussi guider la réflexion du projet et des aménagements des mobilités métropolitaines...
Un volet éducatif est à développer en lien avec les milieux scolaire et associatif
Ce droit à la protection du plus faible nécessite cependant l'appel à un comportement vigilant et respectueux...



Ces éléments pourraient être mis en valeur dans le cadre de l'adoption d'un « Code du Piéton métropolitain » pouvant être l'objet d'un projet éducatif avec les Ecoles métropolitaines

L'urgence climatique invite à repenser la place du piéton dans une vision prospective de l'Eurométropole de demain...

Le CODEV milite pour un « **Plan piéton** » ouvrant notamment à :

- une **réflexion globale sur l'espace public et les flux de circulation** supplantant les logiques d'interventions ponctuelles
- l'élaboration d'un « **Code piéton métropolitain** » dans une **démarche éducative élargie**
- l'adoption de **normes** pour les espaces piéton
- une action publique de **promotion** de la marche

- **L'écoute des besoins piétons et de la vie des quartiers** : le principe de concertation et de participation de quartier (ateliers de réflexion et de sensibilisation, participation à l'élaboration d'un projet piéton) s'impose dans la démarche d'adoption d'un nouveau projet métropolitain des mobilités qui nécessite d'être à l'écoute des besoins et des « vécus », de faire émerger des idées, de partager un projet d'agglomération...
- **Une réflexion volontariste sur la refonte des flux de circulation** dans une approche globale, sur les grands axes pénétrants de l'agglomération et dans les îlots urbains denses ou moyennement denses... (au-delà des centre-ville) amenant à retravailler la conception de l'espace public et de mobilité (place élargie pour le piéton et le vélo au détriment de la voiture)

Des exemples :

Barcelone²⁹ : expérimentation des super îlots avec des rues intérieures limitées à 10 km/heure, une priorité aux piétons et un espace public repensé

Dunkerque et ses 4 îlots « sans transit » qui réservent certains accès aux seuls riverains

- **La recherche systématique d'une articulation étroite marche – transport en commun**

Une demande d'information du CODEV

Quel est le nombre d'habitants de l'Eurométropole de Metz situés à plus de 200 mètres de distance d'une station de bus, sur le territoire dans son ensemble, mais aussi par communes et quartiers ?

Des suggestions d'actions

- **Définir des « normes » de conception/qualité/confort/ambiance/sécurité des trottoirs** dans le projet mobilité 2030-2040 et repenser le partage des usages de la voirie et des trottoirs. La réflexion doit tenir compte de besoins spécifiques (handicap, seniors, enfants, familles, proximité des écoles, vocation des quartiers...) mais aussi de l'animation urbaine et des commerces etc...

Ces nouvelles normes doivent intégrer la notion de « performance climatique » et d'amélioration de la « marchabilité » également dans les conditions de forte chaleur : ombrage, mobilier urbain, points d'eau...

- **Elaborer un Plan sécurité trottoirs** : séparation piétons / autres mobilités actives (vélos, trottinettes, rollers...), traitement des « points noirs » éventuels sur les trajectoires piétons

- **Promouvoir la marche**

Elaborer un « Code Piéton métropolitain »

Instaurer une signalétique plus systématique à l'attention du piéton : renforcer les plans de situation/quartiers, temps de marche selon les destinations, propositions modales de relais accessibles à proximité et temps sur ces modes de report



Les plans d'arrêt de bus parisien indiquent également la distance en temps de marche...

Systématiser les indications de temps d'accès piéton/distance sur les panneaux de signalisation

Etablir un plan de communication

Adopter un plan qualité du mobilier urbain et signalétique

Renforcer le schéma des trajets piétons « structurants » sur le territoire métropolitain et la communication dédiée

Créer un challenge « Y aller à pied » parallèle au challenge « Vélo » en lien avec la nouvelle offre de maillage du transport en commun

²⁹ Le projet a vocation à intégrer tous les quartiers pour un budget de 130M€ - source : 1^{ères} Assises Nationales de la Marche en Ville

- **Mobiliser les auto-écoles** dans une sensibilisation particulière des apprentis conducteurs aux enjeux de la sécurité piétons
- **Mobiliser la communauté éducative, parentale, de quartier, les urbanistes** dans une réflexion repensant les trajets et abords scolaires, questionnant également la « solidarité » urbaine vis-à-vis des enfants : démarche participative, enquête de quartier, enquête école/quartier...
- **Limiter / encadrer les usages liés aux applications numériques pour préserver les quartiers d'un transit nuisible** : un travail avec les opérateurs... (voir rapport CODEV « Technologies Numériques et mobilités » – décembre 2021)
- **Redéfinir les sens de circulation dans les quartiers denses** (campagne ADEME : « Mon quartier n'est pas un raccourci »). Selon le CEREMA (2021) dans les zones de circulation apaisée, il convient d'utiliser « l'organisation des sens uniques de circulation pour garantir (...) leur non-attractivité pour un trafic motorisé de transit »
- **Se doter d'un outil d'indicateurs plus précis autour de l'usager piéton** (y compris en termes d'accidentologie) pour mieux connaître et mieux partager les usages et leur évolution
- **Organiser des Assises métropolitaines de la marche**

Un éclairage supplémentaire du Club Vosgien

La marche a besoin d'un plan d'action publique Vers des « Assises métropolitaines de la marche » ... ?

Membre du CODEV, le Club Vosgien représenté par le club Metz la Seille, s'inscrit dans les préconisations du présent rapport visant à replacer le piéton au cœur du projet mobilité territorial.

Bien que plus spécifiquement actif sur la promotion de la marche loisirs-activités sportives, le Club Vosgien soutient la mise en œuvre d'une politique métropolitaine globale de promotion de la marche appuyée sur des valeurs de lien social (inter quartiers et intergénérationnelles), des opportunités de valorisation territoriale (patrimoniale et paysagère) et sur un enjeu de santé publique.

Plusieurs acteurs ou opérateurs doivent être en mesure de travailler auprès de l'Eurométropole à la préparation d'« Assises métropolitaines de la marche » pour :

- une nouvelle ambition territoriale,
- une mise en commun des ressources,
- une approche élargie des enjeux de la marche dans ses fonctions mobilité – loisir – sport,
- un « benchmark » des politiques menées sur d'autres métropoles
- la conception d'une application d'information et de recensement complet d'itinéraires et parcours

Il s'agirait de faire contribuer des acteurs spécialisés (Fédérations Française de Randonnée pédestre, clubs de marche locaux), des institutions (Office du Tourisme, Département, Académie, Cerema, autres territoires...) jusqu'à un ensemble d'acteurs socio-économiques (associations, EPHAD et résidences pour personnes âgées, monde médical et paramédical, associations et acteurs nationaux...).

Il est nécessaire de dépasser une forme d'inertie actuelle en matière d'initiative publique et de coopération sur le projet « marche », inertie liée au sentiment que tout serait déjà en place, que l'offre serait suffisante permettant à chacun d'agir selon ses convictions, que la pratique de la marche relèverait de la seule sphère privée et ne nécessite pas de plan d'action supplémentaire. Cette posture est inadaptée aux nouveaux enjeux. Le rapport du CODEV restitue les arguments qui animent aujourd'hui les débats d'experts, d'urbanistes ou d'usagers sur le sujet de la mobilité piétonne et invitent l'action publique à mieux investir ces nouveaux enjeux...

CHANTIER N°2 : Une ambition vélo dans le projet mobilité métropolitain

A l'instar de la marche, le vélo est un vrai mode de mobilité, pas seulement un accessoire de la balade du weekend ou l'objet d'une pratique sportive.



Réduction du risque de maladie, réduction du stress, lutte contre la sédentarité, amélioration de la qualité de l'air..., le développement de la pratique du vélo aurait un impact manifestement bénéfique sur la santé des métropolitains, sans parler du décongestionnement de la circulation urbaine. La crise énergétique et l'augmentation du prix des carburants, l'inflation et son impact sur les prix des voitures, des assurances, des réparations et autres frais connexes à la mobilité, sont d'autres arguments qui portent à développer l'usage du vélo (un vélo type à 600€ coûte l'équivalent de 4 pleins de 70L à 2€/L pour un SUV classique, 8 pleins pour un VAE...). Les vélos-cargo apportent de nouvelles solutions pour la logistique urbaine et celle des particuliers.

De fait, l'usage du vélo a connu un fort développement depuis quelques années en partie liée à une prise de conscience écologique et aux efforts d'aménagements cyclables³⁰. La crise Covid a encore contribué à son développement mais nous ne disposons pas des indicateurs de mesures récents. Le vélo prend une place croissante dans les politiques de mobilité. Il représentait 3% des mobilités en France en 2020 et l'objectif est d'atteindre 9% en 2024 et 12% en 2030, objectif sur lequel la Région Grand Est s'aligne³¹.

Qu'en est-il pour l'Eurométropole de Metz ?



2017 : la part modale du vélo sur l'Eurométropole de Metz était de **1%**³²

Objectif 2030 : 3%³³

L'Eurométropole doit mettre en place une politique lui permettant de se rapprocher des objectifs nationaux et régionaux fixés pour 2030. A très moyen terme **atteindre 6% de part modale vélo paraît un minimum.**

Que faire ?

Quelles solutions pour aller vite ?

Les engagements déjà pris par l'Eurométropole (rappel)

L'Eurométropole a pour objectif d'investir dans le vélo à hauteur de 2 millions d'euros par an pendant 10 ans pour atteindre 180 km d'aménagements cyclables (80 km en 2022), avec, entre autres :

- 1 ou 2 grands projets structurants sur Metz (budget dédié) par an
- 1 ou 2 grands projets structurants (rase campagne et zones urbaines) pour la Métropole
- Une création systématique de pistes pour tout projet de renouvellement ou restructuration de voirie

Quand on parle vélo on songe à 2 métropoles « exemplaires » : Strasbourg et Grenoble

- La Métropole de Grenoble compte 450km d'aménagements cyclables dont 211km de pistes cyclables (Shift Project). Elle a une population de 446 612 habitants et un territoire de 545,5 km². Elle a investi 12 millions d'euros sur ses pistes cyclables entre 2015 et 2020.
- L'Eurométropole de Strasbourg qui compte 758km d'aménagements cyclables (Shift Project) a une population de 505 772 habitants et un territoire de 337,6 km².

Mais les indicateurs comme les objectifs et les efforts de financement qui en découlent doivent être mis en regard des caractéristiques particulières des territoires (superficie, population...) ce qui rend les comparaisons difficiles. Metz Métropole compte 224 863 habitants sur une superficie de 312,8 km². Il peut donc être intéressant de rapporter les efforts en euro par habitant. Ainsi, si Grenoble a investi entre 2015 et 2020 environ 5,3€/habitants,

³⁰ Insee première janvier 2021

³¹ La Région programme 125 millions d'investissement sur 6 ans

³² PCAET de l'Eurométropole

³³ C'est l'ambition affichée par le schéma directeur cyclable 2020 et repris dans la présentation du projet de PCAET 2022

l'objectif de l'Eurométropole est d'investir 9€/habitants pendant 10 ans et cela situe donc un niveau d'ambition renforcé.

Mais est-ce que créer des infrastructures supplémentaires suffira à inciter les eurométropolitains à se tourner vers le vélo ? Ce n'est pas si simple...

Les freins à la démocratisation du vélo (rappel...)

Plusieurs obstacles sont à lever pour que le système vélo trouve sa place dans l'Eurométropole :

- ☛ **Le sentiment d'insécurité** ressenti par les usagers est un des plus grands freins.
- ☛ **La discontinuité généralisée des aménagements actuels** qui rend les trajets mal identifiés, peu sécurisants et donc peu attractifs pour le non-initié.
- ☛ **La concurrence d'usage vélo / piéton sur certaines infrastructures**, accentuée en présence de poussettes, en cas de handicap ou de terrasses commerciales.
- ☛ **Le vol des vélos**, en très forte croissance ces dernières années
- ☛ **Le manque de connaissance (et d'expérimentation)** qui laisse place à beaucoup de clichés malgré l'existence de solutions concrètes relevant aussi d'aménagements adaptés de l'espace public :
 - o « *C'est bien quand il faut beau mais on fait comment quand il pleut ?* »
 - o « *Je n'ai pas envie d'arriver en sueur au boulot...* »
 - o « *Le vélo n'est pas possible pour les femmes en robe ou en jupe* »
 - o « *Ce n'est plus de mon âge de faire du vélo* »

Les propositions du CODEV : favoriser toujours plus le système vélo dans l'Eurométropole de Metz

1. Repenser collectivement l'usage des voiries

Donner de la place au vélo revient à assumer des choix... Ils ne devront pas se faire au détriment des piétons ou encore des aménagements paysagers.

Il est toujours difficile de situer le niveau optimal des investissements. D'autant que la transition de nos mobilités est une ambition très exigeante sur de multiples champs d'intervention.

Comment être efficace dans le temps pour développer la pratique vélo sur notre territoire ?

Dans un article du Monde³⁴, Jean Coldefy, expert des mobilités, indique que le pays compte 1,1 million de kilomètres de voies routières contre 28 000 km de voies ferrées³⁵, situant bien la voiture comme structurant fortement notre société et mobilisant un énorme capital d'investissements. Jean Coldefy en conclut que : « **Réussir la transition climatique passera d'abord par la transformation de l'usage de la route avec plus de services de transports en commun** » ...

Rajoutons : « **et avec toujours plus de vélo** » ...

Donner plus de place aux infrastructures vélo... sans empiéter sur l'espace piéton et paysager...

Le CODEV milite pour :

- une réflexion métropolitaine globale sur **les nouveaux usages des voiries** dans une logique de rééquilibrage en faveur des modes doux,
- le renforcement de la **démarche participative** en amont des projets de voies cyclables
- la **continuité** des itinéraires cyclables,
- le renforcement des conditions nécessaires à **l'intermodalité**,
- une réglementation locale au service de la **sécurité** des usagers des modes doux
- une politique **d'incitation** par l'accompagnement et l'expérimentation

³⁴ Le Monde – 11 juillet 2022 – L'article questionne le développement du ferroviaire, son coût et sa capacité à être une vraie alternative de moyen terme à la voiture

³⁵ Voir aussi chiffres clés transport du Commissariat au développement Durable - édition 2020

« Transformer l'usage de la route » : un débat pour le territoire métropolitain ?

Le CODEV propose qu'un débat soit mené pour questionner l'ensemble des schémas de circulation et les usages des voiries face à l'enjeu des nouvelles mobilités, sans tabou ni exclusive et en adoptant un nouvel ordre de priorité à l'agencement urbain : piéton – vélo – transport en commun – nouvelles mobilités...voiture. Le but n'est pas d'éradiquer la voiture mais d'en minimiser l'usage en cherchant des solutions de court terme à offrir à l'utilisateur pour ses déplacements.

2. Renforcer la participation citoyenne en amont de la mise à l'étude des projets

Il existe sur la Métropole des pistes cyclables en bon état mais peu utilisées ou décriées par les citoyens (problème de discontinuité, partage de la voie avec le piéton, éloignement des trajets à parcourir, passage de trottoir "tapecul", etc.). Pour encourager les usagers à se mettre en selle, il est important que le citoyen (qu'il soit usager régulier, éphémère ou voisin de l'infrastructure) soit impliqué dans le processus de réflexion initiale. L'Eurométropole mène actuellement plusieurs initiatives de sensibilisation vélo. Elle peut renforcer encore sa concertation avec différents intervenants pour avoir plusieurs avis d'experts soit du vélo soit de la voie à transformer :

- associations ou organismes qualifiés ("Metz à Vélo", FUB, AGURAM, etc.)
- citoyen/usagers passionnés par la question
- comités de quartier, habitants ou usagers (piétons et autres mobilités) des tronçons en question

La concertation peut contribuer efficacement à créer un lien avec et entre les habitants, contribuer à la vie locale et permettre de faire correspondre le projet aux besoins des usagers, d'être mieux compris et accepté. Les services en charge de la conception et les élus pourraient se sentir plus soutenus dans leurs efforts grâce à ce lien direct.



La concertation ne se résume pas à une réunion d'information formelle ou à une exposition itinérante. Elle doit être un moment d'échange où les participants sont force de proposition. La conception d'un projet public doit s'accompagner d'une réelle prise en considération de l'expertise d'usage au travers d'une participation citoyenne préalable dont la sollicitation ne tient pas à une simple réunion de concertation (a fortiori dans la définition restrictive de celle-ci par les procédures de mise en œuvre des projets d'intérêt publics.)

Cette compétence est à développer en interne à l'Eurométropole ou au sein et avec ses partenaires institutionnels et locaux (CODEV - ALEC – AGURAM, etc.)

3. Assurer au plus vite la continuité des itinéraires cyclables et pallier le ressenti d'insécurité

Aménager les itinéraires cyclables sur des axes complets et structurants favorise réellement l'usage du vélo et la prise en compte des conditions qui concourent à la sécurité des déplacements vélo. L'Eurométropole est engagée dans cette voie et le CODEV ne peut que souligner combien cet enjeu relève des priorités.

La concertation doit avoir lieu dès le début sur l'ensemble de l'axe afin d'assurer une meilleure continuité du tracé et des infrastructures bien que les travaux puissent s'étaler dans le temps en différenciant les tronçons de l'axe.



La FNAUT relève d'ailleurs, à l'appui d'une étude du cabinet ADETEC³⁶, que la qualité et la continuité des aménagements cyclables ont plus d'importance que leur superficie dans le développement de la pratique du vélo.

³⁶ FNAUT Conférence de presse du 2 juillet 2021 et étude ADETC « parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises » - 2021

4. Équiper les transports en commun de porte-vélos et favoriser la multimodalité.

Certains villages sont mal desservis en transport en commun alors que le village voisin a une liaison plus directe et régulière. Le vélo peut devenir l'outil pour relier ce village isolé en empruntant le vélo puis le bus et continuer ses déplacements ensuite à vélo sans déranger les usagers des transports en commun ni perdre de temps. Ce qui nécessite de faciliter le transport des vélos dans les transports en commun, dans le respect de la réglementation.

5. La réglementation locale

La vitesse de circulation des voitures est avec la congestion urbaine le premier élément d'insécurité des déplacements à vélo mais aussi des piétons. Elle est par ailleurs un obstacle à la réappropriation des espaces publics par les piétons.

L'approche réglementaire permet partiellement de pallier ces difficultés. A ce titre une réflexion peut être conduite pour mieux définir et développer les zones 30 et pour la prise en compte des circulations vélos dans les ZFE-m.

6. Un stationnement adapté et sécurisé pour les vélos

L'aménagement des stationnements vélo doit lui aussi être :

- Sécurisé : il est rappelé que c'est une attente très forte du public cycliste,
- Incitatif et bien pensé du point de vue de la pratique cycliste : emplacement et confort porté au cycliste afin de limiter un autre stationnement sauvage qui peut gêner d'autres usagers (exemple : autour de panneaux de signalisation),
- Plus nombreux dans les sites à enjeux (trafic, zones culturels, de loisir ou de commerce, également dans tous les quartiers résidentiels)

7. Accompagnement



Afin de favoriser une transition aussi importante sur la mobilité, plusieurs métropoles ont développé des services spécifiques d'accompagnement. Ainsi pour accompagner la mise en place d'une Zone à Faible Émission, l'Eurométropole de Strasbourg a créé son ALEC (Agence du Climat) avec un service dédié composé de plusieurs chargés de mission qui conseillent et accompagnent les usagers tout en mettant en place des animations pour les sensibiliser à des pratiques de mobilité différente.



L'Eurométropole pourrait **développer un service d'accompagnement** similaire (au sein de ses services ou de l'ALEC). Une des missions pourrait être d'informer les métropolitains sur les différentes formes de mobilité, les aider de façon personnalisée à trouver la mobilité qui leur correspond le mieux.


Exemples d'actions possibles :

- *Création d'un plan de mobilité à l'échelle du ménage lors d'un Rendez-vous pour comparer les options de mobilité, définir des trajets sécurisés, calculer l'impact financier, déconstruire les clichés sur le vélo, etc.*
- *Centralisation des contacts et des informations pour mieux la partager (réparateur/magasin/garage, associations locales, aides financières, etc.)*
- *Aller à la rencontre des copropriétés pour les inciter à mettre en place des stationnements vélos sécurisés communs ce qui rendrait l'usage du vélo plus facile pour les copropriétaires ou locataires.*
- *Participation ou mise en place d'animations locales avec les acteurs de terrain pour mettre en avant le potentiel vélo dans l'Eurométropole.*

8. Incitation par l'expérimentation

Organiser des manifestations : ne pas ménager l'effort d'animation des actions...

Comme toute transition, le report modal passe par l'expérimentation. Elle permet en général de faire reculer les freins qui persistent une fois que les infrastructures sont présentes et les informations disponibles. L'expérimentation peut être favorisée par l'Eurométropole à travers un soutien accru aux acteurs locaux existants ou par le service de mobilité décrit plus haut.

 L'expérimentation peut être mise en place de façon ponctuelle en visant un public ciblé. Les événements "Défi à vélo" ou « Ville en selle » (avec 122 participants seulement) sont peu connus à l'heure actuelle, très peu visibles et insuffisamment incitatifs. Ils pourraient être dynamisés encore plus si un service d'accompagnement avait la charge de l'animation de ce type de manifestation en prenant directement contact avec différentes structures participantes, des entreprises locales (collectivités, hôpitaux, etc.) ou via une communication accrue au sein des quartiers/communes et dans les bassins économiques pour être au plus près d'un des besoins en mobilité, le tissu économique.

Changer de mobilité se fait également en période de transition professionnelle, familiale ou autres. La rentrée scolaire pourrait donc être une période propice à l'expérimentation de nouvelles mobilités via un événement spécifique ou intégré à la semaine du développement durable.

Les élus étant parmi les personnalités les mieux identifiées du territoire, il est important que les élus participent activement et régulièrement à ce type de manifestation pour encourager les habitants à suivre leur exemple.

Faciliter l'expérimentation ponctuelle

À travers les associations locales ou un service de mobilité renforcé, l'Eurométropole peut favoriser le prêt de vélo (temporaire ou ponctuel) pour qu'une personne essaie l'usage vélo pendant une période sans avoir à investir dans un équipement coûteux. Que ce soit pour un vélo à assistance électrique ou un vélo cargo, ces investissements peuvent effrayer surtout dans un contexte où l'utilisateur ne sait pas si l'équipement lui conviendra dans la durée. Ce type d'expérimentation met en place les conditions pour rassurer un usager et déclencher un changement de mobilité pérenne.



*Il est également important **d'assurer une vraie lisibilité, dans le temps, de la mise en œuvre de cet effort d'investissement dédié au vélo.** Des indicateurs de suivi (coûts et liste des aménagements) des investissements métropolitains dédiés selon les périodes de programmation est une information qui manque à la lecture citoyenne et qui pourrait favoriser l'objectivité du débat et la compréhension des politiques publiques...*

Un effort important sur l'objectif métropolitain de développement de l'usage vélo au cours des derniers mois

Le message porté à la promotion du vélo et au développement d'aménagements cyclables par l'Eurométropole de Metz est notoire. L'AGURAM y est également fortement mobilisée puisqu'elle vient de réaliser 4 publications entièrement dédiées :

- 1- Développer le meilleur système vélo : enjeu d'avenir pour les territoires (mai 2022). Il définit les objectifs et intérêts de l'amplification de la pratique du vélo*
- 2- Concevoir une politique cyclable efficace : quelles évolutions réglementaires et technique ? juin 2022. Il précise le contexte législatif, les attentes grandissantes et de l'urgence d'agir ainsi que des recommandations et aspects techniques du CEREMA*
- 3- Décrypter : quelles pratiques et perspectives pour le vélo dans le SCOTAM ? juin 2022. Il expose la répartition des parts modales, les inégalités des infrastructures et des statistiques ainsi que la nécessité de développer une culture vélo sur le territoire.*
- 4- Mobiliser : quels partenaires, outils et bonnes pratiques pour une politique cyclable qui roule ? juillet 2022*

Une récente initiative de la Vice-présidente en charge a permis de présenter l'exemple lyonnais qui projette 280M€ d'investissement d'ici 2026 (soit 60€ par habitant) et a privilégié une démarche participative dans le cadre de l'élaboration de sa politique. Le CODEV retient également le fort investissement en ressources humaines consenti par Lyon Métropole (un équipe de 20 personnes étant dédiées à l'ambition vélo).

A cette occasion, l'Eurométropole a pu également réaffirmer sa volonté d'action renforcée. Néanmoins le stationnement sécurisé des vélos semble demeurer le parent pauvre des perspectives d'investissement métropolitain...

CHANTIER N°3 : Transport en commun

Quels constats du point de vue citoyen ?

Le cercle de travail du CODEV, sans être représentatif, témoigne de la (d'une) vision de l'utilisateur du territoire, qu'il soit ou non usager du réseau de transport urbain.

La composition de l'assemblée fait bien sûr place à des « expertises » plus ciblées du fait d'une expérience professionnelle ou d'une implication associative. Cette expérience a pu guider certains constats, mais ne représente qu'une très faible part dans l'expression de l'ensemble des membres du CODEV quant à leur ressenti vis-à-vis du réseau de transport en commun métropolitain, expression que le groupe de pilotage mobilité a voulu solliciter en divers ateliers.

D'un point de vue général, cette expression recoupe pour partie les constats posés par l'Eurométropole de Metz :

- mauvaise connaissance de l'offre,
- manque d'amplitude horaire, de fréquence des transports en commun,
- desserte insuffisante / inadaptée / de mauvaise qualité de certaines parties du territoire de l'Eurométropole
- phénomènes de saturation à certains moments et sur certaines lignes,
- l'intermodalité doit être un enjeu prioritaire

S'y ajoutent des points qui n'ont pas été commentés lors de la séance d'échange avec l'Eurométropole de Metz mais dont celle-ci a sans aucun doute connaissance, d'autres sont néanmoins peut-être plus spécifiques de la réflexion du CODEV :

- insécurité réelle ou ressentie par endroits ou plages horaires,
- déficit d'informations notamment en certaines stations,
- insuffisance de connaissance des pratiques et besoins des usagers : l'enquête déplacement de l'AGURAM date de décembre 2017. A l'échelle du SCOTAM elle représente un travail très important de relève de données qui ouvrent sur des questions très intéressantes. Mais ces questions trouvent leur limite dans la méthode d'élaboration utilisée : échantillonnage, jour et période d'enquête...
- complexité ressentie du réseau ou des informations et outils disponibles pour gérer les déplacements
- le succès de METTIS (lisible, régulier, efficace, de qualité...) ne répond pas à tous les problèmes. Le METTIS n'est pas complexe : il fonctionne beaucoup plus en parfaite réponse aux besoins des usagers... mais il structure un axe principal de mobilité et ne représente que 2 lignes dont une grande partie du parcours leur est commune. Un meilleur maillage du territoire est une priorité. L'évolution du réseau du METTIS doit préserver ces qualités qui font son succès...

Quelques points peuvent être notamment mis en avant :

- le déficit ressenti du lien avec l'utilisateur : absence ou insuffisance des enquêtes qualité. Il serait intéressant d'équiper les bus de moyens de collecte du niveau de satisfaction,
- une information à parfaire : application peu efficace et sans intermodalités, mal connue. Il conviendrait de la présenter aux arrêts de bus pour mieux en diffuser l'usage,
- l'importance de la fiabilité du service pour contribuer au développement de l'usage du transport en commun et à son image : respect des horaires de passage et des durées de voyage.
- une attente d'actions pour que le temps du transport intègre aussi de la convivialité, qu'il soit un temps utile à l'objectif de cohésion sociale (de ce point de vue, l'idée de « compartimenter » potentiellement les bus en

Les points de faiblesse du réseau métropolitain de transport en commun sont assez connus... **mais des points de « ressenti » ou d'attente des usagers exprimés par les membres du CODEV méritent attention :**

- **Appréhension** voire insécurité par endroits ou plages horaires ;
- Manque d'information et de connaissance des pratiques/besoins/attentes des usagers... **un déficit général du lien avec l'utilisateur**
- **Complexité** du réseau (hors METTIS)
- **Fiabilité, niveau et qualité de service**
- **Une place pour la convivialité** dans la conception du service de transport en commun
- **Un manque d'articulation** avec les autres modes (notamment cycliste...)
- **La conscience d'un enjeu métropolitain spécifique...**

fonction de l'âge ou du handicap, si elle peut être comprise dans le souci de porter plus de confort à certaines catégories d'usagers, est une idée sur laquelle le CODEV reste perplexe),

- un manque d'articulation avec les autres modes de mobilité, comment un cycliste peut-t-il inclure un transport en bus dans son déplacement par exemple ?
- la conscience d'une responsabilité métropolitaine spécifique et extraterritoriale : approche de travail collaboratif sur un bassin de vie (accès à des lieux de travail ou de loisirs hors territoire), prise en compte de la dimension transfrontalière, sollicitation frontale du Luxembourg dans la mise en cohérence des efforts pour une mobilité durable (rythmes frontaliers, télétravail, covoiturage, politique de mise à disposition de véhicules de fonction...)
- un travail sur la tarification mais pas une attente de gratuité : le tarif doit être lié à la qualité du service..., la gratuité n'est pas une solution.

Gratuité : une « fausse bonne idée » pour la FNAUT³⁷.

Le Luxembourg, territoire ô combien soumis aux tensions des flux de circulation, a pris une mesure spectaculaire il y a un an : la gratuité de son réseau de transport urbain. L'exemple luxembourgeois n'est pas forcément transposable et son initiative mériterait une solide évaluation en intégrant des paramètres bien spécifiques au Luxembourg (niveaux d'investissement public, fonctionnement du territoire, analyse de ses flux et enjeux spécifiques...)

Pour la FNAUT, la gratuité du transport en commun n'est pas une « solution-miracle³⁸ ». Elle observe qu'aucune étude ou expérimentation ne vient confirmer ou infirmer sa position. Elle évoque au contraire l'exemple lyonnais dont les tarifs, plus élevés que la moyenne française, sont bien acceptés par le public dès lors que la qualité de service est au rendez-vous. Ainsi l'agglomération de Lyon détient un triple record : les meilleurs transports publics de France hors Ile de France, les tarifs les plus élevés et la fréquentation la plus élevée de France (350 voyages par an et par habitant). Le maintien de tarifs élevés permet à la collectivité locale de poursuivre les investissements.

*Le CODEV est attentif à la thèse de la FNAUT au regard des arguments dont il a pris connaissance lors de son étude et soulevant **les effets pervers de la gratuité** :*

- *sur les ressources économiques de l'opérateur des transports urbain et/ou la charge de compensation du déficit d'exploitation par la collectivité publique sachant que la fréquence et, globalement, l'amélioration des services de transport, exigent des investissements conséquents...*
- *sur la qualité des conditions de déplacement : la gratuité peut générer des usages « non nécessaires » (car l'alternative marche ou vélo serait préférable) susceptibles de renforcer la saturation des lignes de transport urbain et de dégrader le confort et la qualité des déplacements, poussant même certains usagers à se reporter sur leur voiture...*
- *de ce fait, la gratuité peut avoir un faible impact sur les automobilistes*

Selon le CODEV, la priorité est à renforcer la quantité et la qualité des dessertes bus sur le territoire, c'est-à-dire globalement la capacité d'accueil et de service du réseau, sa connexion à des parking relais mieux adaptés aux besoins et son déploiement dans un système d'intermodalité rendu performant.

La tarification est un levier d'action qu'il convient toutefois d'examiner dans la réflexion sur l'attractivité du transport en commun urbain et notamment auprès de la jeunesse dans une logique éducative (lutter contre le réflexe automobile dès le plus jeune âge) et sociale (lutte contre la précarité étudiante).

³⁷ FNAUT – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

³⁸ Conférence de presse FNAUT du 2 juillet 2021

Les propositions du CODEV : un transport en commun pour une Métropole !

Sur la base de ces constats partagés pour certains, le CODEV demande à l'Eurométropole de Metz de concevoir l'évolution de son réseau de transports en commun, tant dans son ergonomie que dans son fonctionnement, en se donnant **quatre grands objectifs** :

1. S'engager plus avant et résolument dans une démarche de transition vers une mobilité durable, aux impacts écologiques et climatiques fortement réduits, à un niveau supérieur aux exigences nationales,
2. Définir le Met' comme un élément d'une chaîne de mobilités métropolitaines s'articulant avec les autres mobilités et non plus comme un dispositif à finalité propre, construit à partir d'un réseau urbain étendu progressivement à un territoire métropolitain en fonction des besoins,
3. Avoir une lecture du territoire plus « solidaire », ce terme étant entendu au sens large c'est-à-dire à la fois dans l'attention portée aux publics les plus fragiles et dans un maillage plus équilibré de la desserte sur l'ensemble du territoire mais aussi en prenant en considération les contraintes individuelles de transport liées aux éléments « subis » de notre vie économique et sociale.
4. Construire une « entreprise » de transports en commun s'inscrivant dans une démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE), notamment au regard des Objectifs de Développement Durable 10, 11, 13, 17 de l'Agenda 2030

Dans le cadre de ces quatre grands objectifs, le CODEV prend notamment en compte plusieurs éléments pouvant structurer/inspirer le cahier des charges confié au futur exploitant :

Transition climatique et résilience territoriale : « un marqueur » du projet mobilité, et donc un engagement affirmé du futur gestionnaire

Quel que soit le cadre juridique choisi par l'Eurométropole de Metz pour gérer son réseau de transports en commun, elle doit mobiliser solennellement l'engagement et l'expertise du futur gestionnaire du réseau, au moment du regard initial sur le diagnostic local (mobiliser le partage d'expériences par rapport à la gestion d'autres territoires) et tout au long de son mandat.

Une démarche RSE³⁹ pourrait être mise en place, elle favoriserait l'impact environnemental et le recrutement de personnels. Elle contribuerait aussi à une redéfinition du rôle du conducteur dans ses composantes responsable, sociale et de valorisation du métier.

Le parc matériel suivra des évolutions dépendant de la capacité d'investissement de la collectivité, mais devra privilégier des équipements respectueux de l'environnement et utilisant des énergies vertes tel que le biogaz, par exemple. « En effet, les motorisations GNV et hybride GNV/élec représentent désormais 50% des immatriculations de bus en France en 2021 »⁴⁰

Un transport en commun de nouvelle génération pour le territoire, cela veut dire un projet :

- exigeant vis-à-vis du gestionnaire pour la transition climatique et la résilience territoriale ;
- porteur de la stratégie d'aménagement du territoire
- repensé dans une vraie dimension (euro)métropolitaine
- moderne dans sa promotion et sa billettique
- forcément inscrit dans une démarche intermodale globale et plus ambitieuse
- soutenu par un plan de communication volontariste et la mise en place d'une plateforme numérique des services de mobilité
- innovant et ouvert à de nouveaux services/modes de transport en commun

³⁹ RSE : (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise) : La stratégie RSE d'une entreprise vise à considérer sa performance globale sous les trois angles économique, sociétal et environnemental.

⁴⁰ Source : <https://www.gaz-mobilite.fr/actus/bus-gnv-immatriculations-ventes-2021-france-3265.html>

Le transport en commun, un outil stratégique de l'aménagement du territoire

Le débat sur les objectifs de l'Eurométropole de Metz en matière de transport en commun urbain est complexe. Il ne peut s'extraire de celui du fonctionnement global du territoire rapporté aux enjeux des mobilités durables et des principes d'aménagement qui en découlent pour le futur. La conception du transport en commun doit toujours anticiper le développement urbain.

Les textes de loi encadrent toujours plus les conditions de la planification urbaine autour de trois impératifs : la transition climatique, la sobriété de consommation des espaces, la desserte par les transports collectifs. Le PLUI se conforme bien entendu à ces injonctions.

Le CODEV rappelle ainsi les éléments proposés par le PLUI, s'agissant du transport en commun ou de son environnement :

- Pas de nouvelle zone d'activité sans une desserte en transport en commun.
 - ➔ *A ce titre le **CODEV** demande que cette restriction porte aussi sur la création de nouveaux quartiers ou lotissements en exigeant qu'ils aient un accès au Met' à moins de 200 m.*
- Un autre maillage nécessaire du territoire, résumé ainsi lors d'une récente conférence de presse du Président de l'Eurométropole de Metz « passer d'un réseau en étoile, à des connexions directes entre les quartiers » (septembre 2022) :
 - mise en relation des différentes polarités du territoire, maillage, performance
 - adaptation aux dynamiques urbaines / relations entre des « centralités multifonctionnelles »
- Une « Métropole des mobilités » et de la pluralité des modes de déplacements,
- Une place structurante pour les gares dans le schéma des mobilités métropolitaines et extra métropolitaines,
- Un enjeu spécifique autour des quartiers prioritaires et des zones denses du territoire,
- Une complexité des dynamiques et des besoins de mobilités à gérer
- Une clé de lecture pour le développement de l'habitat : gare et travailleurs frontaliers, répartition habitat
- Une place à réserver au vélo et au piéton
- Une orientation sur la maîtrise de l'impact des activités humaines qui identifie la lutte contre le changement climatique au travers d'une organisation urbaine réduisant les GES et les consommations d'énergie, la consommation d'espaces et favorisant les performances énergétiques et environnementales des projets.

Autant d'éléments qui traduisent la prise en compte de l'enjeu des mobilités dans un exercice complexe de planification territoriale.

Génération 2030 – 2040 – 2050...2100...

Ils sont nés ou vont naître... ils sont la jeunesse, les adultes, les seniors de demain et d'après-demain, du futur.

Quels seront leur environnement, leurs usages, leurs besoins ? Leur cadre de vie, leurs mobilités dépendent de choix d'aujourd'hui.

Ces choix, publics, répondent à une anticipation nécessaire, se bâtissent sur des hypothèses ou des trajectoires décidées en conscience et en fonction de nos connaissances actuelles. Et la conscience actuelle de l'enjeu climatique oblige à une transformation profonde de la trajectoire de nos sociétés, de nos territoires.

Telle est l'introduction que le CODEV suggère pour inspirer la présentation du PLUI métropolitain.... et l'entame d'un grand débat territorial.

➔ Le **CODEV** ne peut qu'insister sur le caractère certes structurant de l'ossature du réseau de transport en commun pour animer le développement – durable - du territoire.

Mais il retient très particulièrement le « slogan » d'une « Métropole des mobilités » pour évoquer les nouvelles suggestions imposées à la politique publique qui doit savoir ordonnancer/coordonner/mettre en relais tous les modes et toutes les pratiques de mobilité afin de mieux répondre à la diversité des besoins des habitants, au plus près de leurs contraintes familiales, professionnelles et sociales... Un impératif qui aura un impact sur une nouvelle architecture de réseau mais aussi sur son contenu modal.

Organisation du réseau / son architecture à définir :

Le réseau de transport en commun du territoire est fortement marqué par l'historique d'un réseau urbain qui a cherché à s'adapter au développement d'une intercommunalité.

Aujourd'hui, il convient de repenser totalement ce réseau dans une logique véritablement métropolitaine et sous contraintes : excellence de services, évolutions sociétales... et bien sûr toujours, enjeu climatique et écologique.

Un réseau à (re)concevoir à l'échelle métropolitaine, à la dimension de ses exigences, à l'heure de la transition globale du territoire et de la multi mobilités

- Le réseau à venir doit **se concevoir en sortant du tout en étoile**, il comprendra des circuits qui ne passent pas par la ville centre, il permettra l'**articulation des modes**, des **boucles « locales »** à développer désormais de façon plus systématique pour couvrir l'ensemble des quartiers / communes et utilisant des véhicules de plus petite capacité permettant d'une part la vie de quartier ou de petits territoires et, d'autre part, l'accès au reste du territoire métropolitain.
- Il conviendrait de **redéfinir le périmètre des LIANES** en les ramenant à un périmètre plus rapproché (éviter les grands bus vides en début/fin de parcours) mais assurer une connexion du réseau secondaire « local » conçu dans une logique de complémentarité (spatiale et horaire). Cependant, si les boucles locales peuvent avoir une pertinence, le développement doit être pesé et maîtrisé sous peine de voir vider les lianes et générer des coûts trop importants.
- Une meilleure **desserte domicile-travail** sera recherchée, les gros sites économiques comme, par exemples les zones commerciales ou PSA, feront l'objet de dessertes aux heures de gros déplacements (à l'instar de la desserte d'Amazon déjà en place).
- Enfin la réflexion doit prendre en compte des dessertes dans **l'espace Lorraine Nord** – ex Arcelor Research et anticiper le nouvel hôpital de Maizières (à l'instar de ce qui est dans le PLUI). Une entente avec les autres intercommunalités et les entreprises doit le permettre.

Travail sur la billettique et les tarifications

La gratuité du transport en commun n'est pas une « solution-miracle ». Pour autant la tarification (et son support technique) peut être un outil ponctuel ou permanent pour accompagner l'attractivité du réseau de transport en commun :

- Proposer périodiquement une « Offre d'essai à 0€ » dans le cadre d'un plan de sensibilisation de la population de type « expérimentez d'autres mobilités », sous des formes à définir (un jour par mois, une semaine de la mobilité, ...),
- Renforcer les tarifications selon la fréquentation (post-paiement) qui permet de lever la crainte du mauvais choix d'abonnement et de ne pas obliger au déplacement au bureau place République. Il conviendra dans le même temps de simplifier les démarches par internet,
- Conforter la billettique intermodale qui existe déjà,
- Permettre l'achat/recharge de tickets dans certains arrêts de bus et endroits de convergence de lignes.

L'intermodalité : une combinaison d'offres de mobilité qui repositionne la place du transport en commun dans un bouquet de services

Il est nécessaire de « repositionner » l'offre de transport en commun dans le schéma et la politique publique des mobilités. L'heure est en effet aux services de mobilité (c'est-à-dire à l'offre d'un bouquet de services de mobilité). L'heure est aussi à des choix autonomes car les contraintes personnelles sont diverses et l'individu veut être l'acteur de sa mobilité.

Par ailleurs, le Met' n'est pas le seul mode de transport propre à gérer la transition climatique et écologique.

Ainsi le transport en commun perd d'une certaine façon un peu sa place « phare » dans l'éventail des mobilités. Dans la nouvelle logique de services de mobilité, il a en effet vocation à devenir un outil parmi d'autres dans une offre globale de mobilités repensée par le territoire, même s'il reste un accessoire de taille et particulièrement exigeant, en financement comme en technicité.

Mais la collectivité est attendue désormais sur sa capacité à maîtriser et assurer une combinaison fluide entre les modes de déplacement sur son territoire.

Dans ce cadre, le transport en commun doit mieux intégrer (dans ses trajets, ses horaires, ses équipements) sa nécessaire cohabitation avec les modes « actifs » et les nouveaux modes de mobilité. Cette démarche doit être pensée en intégrant totalement la nécessaire connexion avec les territoires voisins de l'Eurométropole de Metz qui constituent avec elle un même bassin de vie socioéconomique.

Une réflexion structurante doit être menée pour améliorer les lieux de rupture de charge, notamment en prenant en compte, dans le choix d'implantation des points d'arrêts bus, la complémentarité multimodale.

Le transport vélo dans les bus devra être possible dans le respect du cadre réglementaire (ex : lignes de bus du Havre équipées pour accepter les vélos - 1 ou 6 vélos selon la taille du véhicule- rangés dans des racks ou bras de maintien).

De façon complémentaire, il conviendra également de **systematiser et de massifier les stationnements vélos sécurisés à proximité des arrêts de bus.**

Communication

L'augmentation de la fréquentation n'est pas un phénomène spontané. L'impact METTIS le montre. Un système efficace, identifiable, rapide fait ainsi sa propre publicité et attire les nouveaux voyageurs. Pour le reste du réseau une politique de promotion, de conviction des habitants et d'information accessible est nécessaire.

- Un plan communication ambitieux doit être mis en place de façon permanente pour familiariser les habitants avec leur réseau et ses services, montrer l'intérêt du recours au Met',
- Une action spécifique devra être menée dans les écoles pour promouvoir les valeurs du transport en commun, des multimodalités de transport, des initiatives locales en matière de transport en commun (voir Pedibus en village et autres ...),
- Un travail spécifique est également à mener vis-à-vis de sites ou de grands acteurs socioéconomiques du territoire : enquête salariés, prise en compte de métiers et contraintes spécifiques, débats et concertations poussées... La politique publique des mobilités doit mettre à sa disposition nombre d'innovations permettant de tendre vers une offre « sur mesure », agile et flexible... Le projet RSE des grandes entreprises peut d'ailleurs être un appui et un levier pour initier de nouvelles démarches pour la décision publique et la conception des services mis à disposition sur le territoire (comme l'a fait Arcelor Research avec Maizières les Metz),
- Le réseau de transport en commun peut lui-même être un vecteur d'information, un lieu d'indication sur la vie urbaine... A titre d'exemple, les arrêts bus pourraient abriter un panneau d'information sur les emplois disponibles à proximité.
- Face à l'ensemble des paramètres du progrès et à leur complexité, les collectivités publiques ne peuvent prendre de retard vis-à-vis de la potentielle intégration d'une plateforme numérique de services de mobilité

L'heure est aux services de mobilités et aux choix autonomes.

Le citoyen veut être acteur de sa mobilité ! Il faut lui donner tous les moyens du meilleur choix au service de la transition climatique et écologique mais aussi d'un bien être au quotidien.

Le transport en commun doit apprendre à mieux cohabiter avec les modes actifs de déplacement....

dans le quotidien de leurs préoccupations. Les élus, décideurs, doivent bénéficier d'un éclairage constant sur les stratégies à construire. (*Rapport Technologies numériques et mobilités du CODEV, février 2021*),

- Le développement d'un MaaS est une solution complémentaire nécessaire à la restructuration du réseau et de ses services. Il concerne la conception d'outils permettant de construire son parcours en temps réel. Cependant « Un bon MaaS ne suppléera jamais un mauvais système de transports. Il faut d'abord qu'il y ait une offre de qualité et diversifiée. » (Yannick Tondut - Métropole Aix-Marseille-Provence).

Le CODEV incite l'Eurométropole de Metz à créer en son sein une cellule de veille technico-politique de haut niveau qui couvrirait le champ des mobilités et qui soit susceptible d'alerter sur des incidences pouvant toucher différents domaines des politiques urbaines, et pas seulement les déplacements.

Les transports en commun nouveau style

La voie d'eau, une voie pour les mobilités ?

Le CODEV livre son point de vue au débat : la démarche est à resituer dans un long terme.

L'idée de mobiliser le capital des voies navigables qui participe de l'identité du territoire, est un projet intéressant et de long terme dans la réflexion sur la restructuration des mobilités sur le territoire (comme globalement de son animation). Les bateaux-bus gagnent les rives de villes maritimes ou fluviales comme La Rochelle et ses *Bus de Mer* ou son *Passeur* (un bateau électrique), *Navibus* à Nantes sur la Loire et sur l'Erdre, le réseau *Mistral* à Toulon, *Voguéo* à Paris ou les 4 lignes maritimes de Lorient.

La navette « Metz'O » a été expérimentée et le CODEV est attentif à l'évaluation qui en sera faite. Le premier retour est un succès sur le plan du loisir et du tourisme, ce qui démontre que le territoire doit investir toujours plus cette image de « ville d'eau » et de « ville verte », de qualité de son l'environnement urbain. Si la navette devait donc être reconduite pour correspondre à la saisonnalité de balades urbaines aquatiques, sa vocation et son coût demandent une tarification spécifique.

Mais la réflexion doit être questionnée à plus long terme en termes de rapidité, de fréquence pour servir des enjeux ambitieux de desserte quotidienne. Dès lors les haltes devront être questionnées pour assurer une bonne connexion avec les autres composantes des services de mobilité (aujourd'hui l'accès à la navette fluviale est loin des arrêts de bus et ne dispose pas de parking relais).

Peut-être également faut-il intégrer cette voie de circulation dans la réflexion sur les flux logistiques urbains, à l'instar de ce qui est réfléchi, voire engagé, dans d'autres territoires, qui conçoivent des plateformes de logistique urbaine adaptées.

Le vélo-taxi

Malgré sa relative lenteur (entre 10 et 25 km/h), il possède de sérieux atouts :

- Considéré comme un cycle, il est autorisé à rouler sur la chaussée, les pistes cyclables ou dans les rues piétonnes.
- Ses tarifs restent très abordables : environ un euro par personne et par kilomètre parcouru.
- Utilisé sur de faibles distances, ce drôle d'engin coûte le prix d'un ticket de bus mais pour un impact environnemental bien moindre.

Qu'il se nomme Urban-Cab, Cyclopolitain ou encore cycloville, il commence à être présent un peu partout en France : Paris, Lyon, Nantes, Lille, Toulouse, Grenoble, Rennes ou encore Nice l'ont adopté.

Le CODEV invite l'Eurométropole de Metz à intégrer ce nouveau mode collectif à sa réflexion sur l'offre de transport en commun, par exemple au service d'une meilleure agilité de desserte par endroit...

Une question d'équité : Les taxis, à quand une vision métropolitaine ?

Les taxis ont engagé une mutation écologique de leur flotte automobile. Les métropoles de Strasbourg, Nancy, Rennes, Lille, Montpellier Méditerranée ont toutes créé des ZUPC qui permettent à tous les taxis du territoire métropolitain de stationner sur tout le territoire métropolitain (principe d'équité de l'accès au client) et, dans le cas lorrain, aux taxis du Grand Nancy d'accéder au stationnement 'taxi' de l'aéroport de Louvigny et de Lorraine – TGV.

Une telle décision n'a pas été prise dans l'Eurométropole de Metz, pourquoi cela ne semble-t-il pas possible ?

CHANTIER N°4 : Nouvelles mobilités

Le plaidoyer des nouvelles mobilités...

Les « nouvelles mobilités »⁴¹ participent des grandes innovations et mutations en matière de modes de déplacement des dernières années et des enjeux de la mobilité durable.

Ce sont les nouveaux services de déplacement autour du partage de véhicules⁴² qui intéressent ici le CODEV. Ce partage peut s'organiser selon trois modes de fonctionnement :

- soit par réseaux de stations fixes pour le retrait et le dépôt d'un véhicule (exemple des voitures Citiz ou les vélos "Vélib'" en Île-de-France, BIXI à Montréal),
- soit (variante du premier mode) en freefloating, c'est-à-dire sans station pour ainsi faciliter son déploiement et son accès (trottinette en libre-service en Île-de-France)
- soit dans le cadre de dispositifs d'autopartage entre particuliers

Vers une nouvelle expérience urbaine...

La vision de la mobilité partagée ouvre à une transformation de l'expérience urbaine par une mobilité active, accessible, innovante, connectée et collaborative.

Du point de vue de la gestion publique et du projet collectif, elle renvoie à nombre d'opportunités : désengorgement de la ville, impact sur la qualité de l'air et la qualité de la ville, effort de sobriété énergétique, allègement des conflits entre les usagers de la route, suppression de places de stationnement, économie de dépense publique... Sa mise en œuvre peut également être déléguée à un prestataire assurant les contraintes de gestion.

Par ailleurs, la mise en place de mobilités partagées, au-delà d'une contribution au développement du territoire, peut jouer un rôle essentiel dans le maintien des sociabilités et de la vitalité culturelle et commerciale de nos cœurs de ville et quartiers. Elle peut contribuer à dynamiser et développer par l'innovation le tissu économique de l'Eurométropole.

Le développement des « nouvelles mobilités » est toutefois exigeant pour la politique publique et doit s'intégrer à son projet d'intermodalité. Il suppose :

- des applications permettant les informations essentielles à l'organisation des déplacements sur l'Eurométropole de Metz (lien avec la smart city) ;
- la réorganisation globale des déplacements : le développement des mobilités partagées s'organise autour des évolutions engagées sur les autres mobilités. Il convient donc de les aborder ensemble. Par exemple, le développement du vélo avec un système de partage est partie prenante d'une politique vélo ambitieuse et des aménagements qui l'accompagnent. Les nouvelles mobilités sont aussi à prendre en compte dans l'optimisation de l'offre de transport en commun (lignes peu ou non rentables, maillage du territoire, desserte horaire).

⁴¹ Elles désignent aussi l'usage de nouveaux engins de déplacement (trottinettes, monoroues mais nous renvoyons ce mode au développement des propositions vélos. De même nous n'intégrons pas le véhicule autonome qui relève d'ailleurs aujourd'hui de l'expérimentation et d'une technologie automobile (même si innovante et éventuellement porteuse de nouveaux usages...). On sait que cette innovation mérite d'être approfondie et sécurisée...

⁴² Lorsque nous abordons le partage de véhicule, il convient de préciser qu'il touche aux engins de déplacement personnel, aux scooters et aux voitures.

Les propositions du CODEV : prendre en compte le besoin d'une appropriation par le citoyen

Un choix à multiples opportunités pour l'Eurométropole

Pour répondre aux attentes citoyennes et aux enjeux environnementaux, **il est indispensable pour une métropole aux ambitions européennes telle que Metz de s'engager en faveur de ces services de mobilité innovante :**

- c'est l'opportunité de construire un modèle de société pour décarboner les transports s'inscrivant dans une démarche durable de réduction des émissions de CO2 sur le territoire.
 - ⚠ Pour rappel, 60% des déplacements se font entre 1 et 3 km dont 43% sont réalisés en voiture au sein de l'Eurométropole...
- c'est l'opportunité d'intégrer les enjeux économiques et sociaux qui vont de plus en plus peser sur les concitoyens métropolitains, notamment à cause de la hausse du prix de l'énergie.
- c'est également créer l'opportunité de faire rayonner un territoire en matière de mobilités urbaines, de mobilités actives et de services aux usagers des transports en commun et multimodaux ;
- c'est bien sûr s'inscrire pleinement dans une démarche de « SmartCity ».

Partage de véhicules : le développement est amorcé, il faut le renforcer

L'intérêt du développement des nouveaux systèmes de partage est :

- d'une part de faciliter l'usage et l'accès à ces mobilités en supprimant certaines contraintes d'un service de location classique (déplacement en guichet, horaires moins flexibles...)
- d'autre part de favoriser la visibilité des services en temps réel (location disponible, charge des engins, etc.).

L'Eurométropole monte en puissance sur l'offre de location et de covoiturage avec un fort développement de sa communication autour des dispositifs existants (location Le Met', Citiz, partenariat Klaxit) et un travail avec les acteurs économiques du territoire pour favoriser leur implication afin de faciliter la compréhension de ces sujets pour les salariés.

Elle doit continuer à jouer un rôle incitatif pour créer une offre suffisante mais aussi décentralisée afin d'entraîner une hausse de la demande en partage de véhicule.

- ➡ Or, les équipements de location, comme les bornes CITIZ, se trouvent principalement en centre-ville...
L'Eurométropole doit **équiper certains quartiers résidentiels denses ou d'activités économiques** (comme le technopôle) de bornes stratégiques tout en associant à sa démarche des campagnes d'essai gratuit visant à inciter les usagers à expérimenter afin de se tourner plus facilement vers ce type de nouvelles mobilités.

Des initiatives se développent également avec des territoires extérieurs à l'exemple de l'offre de covoiturage reliant Metz au secteur de Boulay (Communautés de Communes Haut Chemin Pays de Pange et Pays Boulageois). Les projets de ce type doivent se multiplier...

Saisir l'opportunité des nouvelles mobilités

Un choix de rang métropolitain

Mais des exigences pour :

- élargir l'offre et l'accès aux nouvelles mobilités sur un périmètre plus élargi que le centre-ville
- favoriser l'appropriation de ces nouveaux services auprès de la population

Place à la sensibilisation et à l'incitation par l'expérimentation et l'appel à des initiatives de terrain !

Les véhicules gros volume : un choix économique et fonctionnel irrationnel ?

Dans la majorité des cas, le consommateur choisit la taille/cylindrée de son véhicule en fonction d'un usage ponctuel et non quotidien. « Le choix des automobilistes est le plus souvent dicté par le cas d'usage le plus contraignant au lieu du cas d'usage le plus fréquent (ex : achat d'une grosse voiture puissante de 5 places, pour 4 trajets au complet dans l'année supérieurs à 500 km, alors que 90% du temps d'utilisation est consacré à des parcours de quelques dizaines de kilomètres avec 1 à 2 personnes au plus à bord) ». (*extrait carbone4.com*). Même dans le cas d'un véhicule hybride ou électrique, ce choix est qualifié de « sous-optimal économiquement (véhicule plus cher et plus complexe à entretenir) et environnementalement ».

De ce point de vue un service performant et accessible de partage de véhicule pourrait-il jouer sur la masse des gros véhicules circulant quotidiennement en milieu urbain en rendant cet achat moins évident... ?

Une politique de sensibilisation à renforcer

Du point de vue citoyen, l'intérêt potentiel des nouvelles mobilités partagées est loin d'être évident. Ces modes de déplacement sont méconnus et leur intérêt financier est difficile à appréhender (ex. vendre son véhicule pour utiliser Citiz). Elles viennent à contre sens de toute une culture des mobilités favorisées au XXème siècle autour de l'avènement de la voiture individuelle devenue quasiment art de vivre et attribut de liberté.

➔ A l'instar des préconisations faites pour développer l'usage du vélo, **les nouvelles mobilités doivent faire l'objet de toute une politique de sensibilisation, d'accompagnement et d'expérimentation.**

Le CODEV propose d'ailleurs **une cible particulière d'expérimentation urgente vis-à-vis des personnes qui seront touchées par la mise en place des ZFE** ou dans le cadre de la réflexion qui accompagnera la mise en place de celles-ci (puisqu'elles sont rendues obligatoires à court terme par la loi ?)

Tout le périmètre d'accompagnement de la nouvelle ligne Mettis C peut également être propice à tester une sensibilisation ambitieuse et la mise en place d'un dispositif performant de nouvelles mobilités (à l'adresse des personnes disposant de plusieurs véhicules ou celles qui se trouvent contraintes par le stationnement étant donné la densité urbaine du secteur que traversera le Mettis C.

- Favoriser l'expérimentation

L'expérimentation doit se renforcer pour amener d'autres personnes à ces nouvelles pratiques et pour développer une expérience plus en phase avec l'évolution des modes de déplacement : elle peut éclairer des opportunités d'interconnexion entre les mobilités présentes par exemple.

- Renforcer l'intégration à un nouvel éventail des mobilités offertes par le territoire

Le développement de l'interconnexion via un badge d'identification similaire, entre les différents services existants pourrait faciliter la lecture et la compréhension des services.

Pourquoi pas ?

Inciter à des initiatives privées autour d'une démarche de cohésion de voisinage pour une « nouvelle expérience urbaine et solidaire »

N'oublions pas que réduire l'excès automobile c'est aussi lutter contre les automobilistes « solistes » et que le partage de véhicule n'est pas obligatoirement du ressort de l'initiative privée lucrative ou d'un dispositif public organisé.

Des membres du CODEV proposent d'inciter, valoriser pour faire connaître ou favoriser des initiatives de partage d'automobile, de vélo, vélo électrique et vélo cargo entre résidents par exemple au sein de copropriétés, d'immeubles locatifs, de secteurs résidentiels ou petites communes mais aussi entre usagers d'associations, patients et visiteurs d'établissement de santé.

Une initiative de solidarité pouvant également avoir une dimension intergénérationnelle et de lutte contre les fragilités sociales et l'isolement.

Cette démarche inviterait à repenser nos usages et notre organisation autour de nouvelles opportunités... et pourquoi pas ? La résilience est une aptitude naturelle de l'être humain...

CHANTIER N°5 : La baisse de la place de la voiture est nécessaire à une mobilité durable et à un nouvel environnement urbain...

Tous les experts s'accordent sur un point : **le projet mobilité du futur est pluriel**. La voiture en restera une composante de poids puisqu'aucun projet collectif ne peut proposer d'alternative totale à son usage en raison des schémas d'aménagement et de fonctionnement qui structurent pour longtemps nos territoires et notre société/démocratie.

➔ Pour le **CODEV**, il s'agit donc bien de ne pas exclure la voiture mais d'en limiter l'usage, petit à petit... Nous l'avons vu, une action sur l'ensemble des modes de mobilités y concourt et toute la conception urbaine de demain doit contribuer à lutter contre la dépendance automobile. Mais, de façon générale, c'est une prise de conscience collective qui est nécessaire sur le remède à porter à l'excès automobile. Ce travail est à mener à une échelle de proximité métropolitaine.

Le recours à la voiture électrique ? Un projet insuffisamment vertueux et à effets pervers...

La mise en place de Zones à Faible Emission (ZFE) prochainement obligatoire sous-tend une incitation forte à l'achat de véhicules électriques... Le discours public, comme le discours du marketing commercial y concourent grandement...

**VOITURE ELECTRIQUE ?
UN CHOIX TROP FACILE ET QUI
NECESSITE DEBAT DANS
L'EUROMETROPOLE**



Selon le CODEV, le débat actuel sur la voiture électrique est inquiétant car il n'est que très partiellement/partialement objectivé. Il ne tire pas les leçons des effets pervers du développement industriel et économique des siècles passés...

Remplacer les véhicules à moteur thermique par les véhicules électriques permet de contenir a priori le volume d'émission des gaz à effet de serre. **Mais cela ne résout rien :**

- du report de GES sur d'autres activités/territoires et du bilan de consommation des ressources rares de la planète, de son impact sur l'environnement voire de la destruction de certains environnements (sites d'extraction) : c'est un problème majeur de débat démocratique, citoyen et environnemental. Il faut notamment resituer et éclairer le débat sur les batteries électriques dans le calendrier des innovations technologiques en cours (alternatives au lithium, chaînes de recyclage...)
 - de l'engorgement urbain par les flux de voitures individuelles
 - de l'artificialisation et de la qualité du territoire : surfaces de voirie, stations de recharges...
 - du débat nécessaire sur la sécurité des usagers piéton/vélo et du partage des voiries
 - du débat nécessaire également sur les ressources des ménages à moyens (mais à quel seuil ?) et faibles revenus pour qui l'achat d'une voiture électrique est un budget soit trop important soit non prioritaire en regard d'autres charges engagées.



Le projet de mobilité électrique sur le territoire est aujourd'hui factuel : il figure parmi les axes mis en avant dans le PCAET, il fait l'objet d'investissements programmés en matière de station de recharge... L'Eurométropole doit participer à animer un débat d'argument/contrargument en vue d'un développement raisonné, maîtrisé (ne pas déboucher sur des actions préjudiciables à long terme pour la planète, ne pas reproduire les erreurs du diesel ?...) et régulateur d'une offre économique qui crée aujourd'hui des besoins et incite à la consommation sans autre réflexion que le développement de marché.

Ce type de débat ne peut plus être hors champs de la responsabilité locale...

Zones à faible émission-mobilité (ZFE-m) : un prochain développement sur l'Eurométropole de Metz...

La ZFE-M est aujourd'hui un des outils publics majeurs d'action par la contrainte sur l'automobiliste... Elle cible un objectif sanitaire et de préservation de la qualité de l'air mais vient bien entendu s'inscrire dans l'arsenal des mesures encadrant la mobilité automobile, sans vraie distinction de débat pour l'utilisateur.



L'Eurométropole réfléchit donc à la mise en place de ce dispositif..., sujet dont l'actualité comme la communication locales ne se sont pas encore emparées au niveau local...

Où, quand, comment, qui, par rapport à quelles propositions d'alternatives ?

En instaurant un régime d'interdiction à certaines voitures (et il doit être noté que la collectivité a tout loisir à donner à la mesure un caractère plus contraignant que la loi ne l'y oblige...), la ZFE touche de façon indifférenciée tous les automobilistes quelles que soient leurs conditions de ressources et leurs contraintes de déplacement/de vie. **Dans les faits et faute d'accompagnement, elle est susceptible d'ajouter à l'iniquité des situations face aux mobilités et la contrainte publique. Ce point fait de plus en plus l'objet de discussions animées et même de vives critiques si ce n'est d'actions d'incivilité dans les territoires déjà engagés dans la mise en place de ZFE-M...**

*N'EST-IL PAS TEMPS D'EXPLIQUER,
DE DEBATTRE...D'ACCOMPAGNER ?*

Il devient (légitimement) difficile d'imposer des contraintes de court terme et à impact fort sur les projets des ménages (telles que peuvent l'être la contrainte d'achat d'un véhicule ou encore la réorganisation totale de ses trajets du quotidien) sans un argumentaire cohérent et reconnu comme tel. Le débat actuel indifférencié sur l'empreinte carbone (qui fustige par exemple les véhicules anciens quel que soit leur usage ponctuel ou massif) n'est pas propice à une acceptabilité sans faille de mesures intrusives sur les projets/libertés individuels... Le thème fortement médiatisé des transports en jet privé, de l'organisation d'événements internationaux désastreux sur l'environnement, de l'exception introduite par « l'amendement Ferrari » au plan d'arrêt européen de la production de voitures à moteur thermique, de l'empreinte industrielle et écologique masquée de la production de véhicules électriques... ajoutent aux dissonances du débat public...

Il est difficile pour le citoyen de passer de l'extrême d'une société de consommation aux nombreux excès, de schémas urbains conçus autour de l'automobile, aux nouveaux extrêmes d'une société de « sobriété » mais équivoque dans son éthique, qui ne laisserait pas place à une analyse nuancée, acceptable dans le court terme et efficace à long terme sur les plans environnemental et social.

Le partage de la voirie : un autre sujet insuffisamment documenté

Nous avons évoqué la difficulté des analyses comparatives entre territoires car les indicateurs ne prennent pas en compte des données géographiques, démographiques, topographiques qui soient comparables... De la même façon l'usage de la voirie ne fait pas l'objet d'indicateurs précis qui puissent permettre d'analyser la place réservée à la voiture et de mieux positionner les arguments de débat à son sujet.

C'est ce que relève l'avis de la FNAUT rapporté ci-dessous⁴³ et appuyé par l'étude du cabinet ADETEC⁴⁴ : la part d'espace public affecté à la mobilité dans son ensemble est peu connue. Les seuls exemples d'indicateurs concernent les métropoles de Lyon et Lille, les villes de Paris, Saint-Nazaire et Avignon.

Sur la base de ces territoires « pilotes », la FNAUT et ADETEC relèvent des éléments qu'il serait intéressant d'approfondir :

- l'espace public affecté à la mobilité varie de 13m² (Paris) à 59m²/habitant (Saint-Nazaire)
- la voiture occupe la plus forte proportion de cet espace devant la marche : 50% Lyon, 51% Paris, 69% Lille. La FNAUT relève que, paradoxalement, c'est là où l'espace est le plus rare (Paris, Lyon, Villeurbanne, Avignon) qu'il est mieux partagé en faveur des alternatives à la voiture.
- plus l'espace affecté à la marche est important, plus les habitants se déplacent à pied.
- plus l'espace affecté aux bus et tramways est important, plus les habitants se déplacent en transport collectif
- il y a en revanche assez peu de corrélation entre l'espace affecté au vélo et sa part modale : en effet, les communes affectant beaucoup d'espace au vélo en accordent aussi beaucoup à la voiture ; leurs aménagements cyclables sont davantage destinés aux loisirs qu'à la mobilité quotidienne ; leurs habitants effectuent souvent des déplacements longs, donc difficiles à faire en vélo ; autre explication possible : ce qui compte n'est pas la superficie des aménagements cyclables mais leur qualité et leur continuité, qui laissent souvent à désirer



Quels seraient ces indicateurs sur le territoire de l'Eurométropole de Metz ?

⁴³ Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – Conférence de presse du 2 juillet 2021

⁴⁴ « Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises » - 2021

Les propositions du CODEV : dessiner une nouvelle trajectoire moins dépendante de l'automobile...

Une réflexion « chapeau » : quels impératifs respecter, quelle trajectoire proposer pour se permettre, à terme, de réduire fortement l'usage automobile à horizons 2030 – 2040 -2050

Notre schéma de dépendance à l'automobile s'est construit depuis 100 ans, il s'est renforcé de plus en plus allant de pair avec la conception même de l'aménagement du territoire et de l'étalement urbain. La voiture est ainsi devenue un des symboles de notre société, un accessoire incontournable de nos modes de vie, porteur de « valeurs » largement promues : liberté, autonomie, activité, voire réussite sociale.

Ce modèle ne peut s'inverser sur un temps court... et pourtant il est nécessaire de le remettre en cause face à l'urgence climatique, à la crise énergétique mais aussi au constat des nuisances auxquelles ont abouti son développement anarchique (consommation d'espaces, engorgement urbain, santé publique, qualité de vie/qualité de ville...)

Le CODEV mesure l'impossibilité dans certaines situations de se passer de la voiture et reste dubitatif sur le déploiement sans filtre de la solution du véhicule électrique pour les raisons évoquées précédemment.

L'Eurométropole de Metz doit proposer/tracer une nouvelle trajectoire qui permette à ses habitants, comme à ses visiteurs, de se passer le plus possible de leur automobile.

➔ *Cet objectif doit faire l'objet d'un temps de réflexion préalable, large et prospectif, volontariste mais mesuré. La projection vers ce nouveau projet de mobilité doit faire l'objet d'une démarche participative : écoute des besoins, sensibilisation aux enjeux, construction de solutions...*

Le CODEV conçoit que le frein à l'usage de la voiture va devoir passer par des mesures de restriction (vitesse, stationnement, aménagements...). Mais la responsabilité de l'action publique sera de travailler à l'information et à la sensibilisation des usagers mais aussi de permettre les alternatives à la voiture dans le même temps que la mise en place des restrictions.

Les actions à envisager

Une réflexion sur les grands axes et les flux de circulation qui permette de questionner « l'empilement » actuel de toutes les mobilités sur un même axe. Un nouveau schéma de mobilité peut-il faire évoluer ce système en favorisant la séparation des flux, en travaillant sur les sens de circulation, les vitesses, l'accès à des parking relais...

Une réflexion et des indicateurs sur le partage de la voirie au service du rééquilibrage des modes de déplacements

Favoriser l'alternative à la voiture...

Une trajectoire à construire collectivement :

- dans la logique d'un rééquilibrage des modes de déplacement en faveur des modes doux ;
- dans une réflexion nouvelle sur le partage de la voirie, le fonctionnement des schémas de circulation métropolitains et la préservation des îlots urbains par rapport à des trafics de transit

Et encore :

Le déploiement structuré mais argumenté des **zones 20-30 km/h**

Un **stationnement** maîtrisé

Une **ZFE-m**... pas le choix... ! Donc débattons vite et objectivement...et aussi accompagnons !



Pourquoi pas une réflexion sur les îlots urbains pour les préserver du transit ?

Les quartiers / îlots pourraient être préservés des accès de transit en travaillant sur les plans de circulation et la vitesse, en restreignant la voie automobile au profit du cadre de vie et de l'espace pour les piétons et modes actifs.

Une proposition qui s'inscrit dans la volonté de donner forme à la priorité piétons et vélo déjà évoquée...

Un déploiement structuré mais expliqué/argumenté des zones à 20 – 30 km/h dans un projet d'ensemble

La réduction de vitesse est une mesure qui se développe aujourd'hui de façon importante, dans l'esprit d'améliorer la sécurité (piétons, cyclistes, trottinettes...), de réduire la pollution et l'émission de GES mais aussi, de plus en plus, de promouvoir un nouveau/meilleur partage de l'espace public à l'appui du travail des sociologues et de la réflexion des urbanistes.



L'Eurométropole de Metz a recours à ces limitations mais cette mesure gagnerait à s'inscrire dans un schéma d'ensemble objectif et expliqué aux habitants de l'Eurométropole (en lien avec les propositions supra sur les axes et îlots urbains).

Un stationnement maîtrisé...

L'équation est difficile pour l'action publique : le stationnement mis à disposition ne doit pas faire obstacle à l'objectif de réduire l'usage automobile (et donc ne doit pas inciter à utiliser sa voiture), mais il ne doit pas non plus être un frein aux activités socioéconomiques, commerciales et touristiques qui accompagnent par nature la dynamique urbaine d'une métropole...

La solution passe par des parkings relais optimisés par leur positionnement et leur connexion rapide et agile vers les centres d'activité (sans surcoût par rapport au stationnement) : petit train, navettes électriques, vélo taxi...

Le centre-ville messin demande bien entendu un traitement particulier dans cette stratégie en lien avec sa vocation métropolitaine, culturelle et touristique spécifique qu'il convient de fortement soutenir, de promouvoir et de redynamiser.



Le CODEV suggère de traiter le centre-ville messin comme un grand « parc » d'activité mettant à disposition des navettes spéciales libres d'accès. Les sociétés de parking doivent être des contributeurs financiers importants à ce service. L'animation du centre-ville doit également être promue dans ce concept.

ZFE-m : un débat à ouvrir en urgence...

ZFE-M sur l'Eurométropole de Metz en 2025 : la collectivité n'a pas d'autre choix du fait de la loi ? Certes... Mais il lui revient dès lors d'anticiper les situations individuelles, d'assurer une sensibilisation et un accompagnement exemplaire dans la mise en œuvre de cette mesure de ZFE-m. Il reste deux ans...un délai déjà a priori difficilement compatible avec un travail de fond et participatif...

L'Eurométropole doit en conséquence :

- **Penser la mise en place de la ZFE-m en articulation avec l'offre de transport en commun afin de faciliter un report modal pour les détenteurs de véhicules de catégories 4 et 5 qui n'auraient pas les moyens de les remplacer facilement ;**
- **Ne pas ajouter aux difficultés des acteurs économiques exerçant leurs activités dans les périmètres sur lesquelles une ZFE-M est susceptible d'avoir un impact direct ou indirect : desserte des livraisons, accès clients et employés, véhicules utilitaires...**
- **Etudier des mesures d'accompagnement voire de dérogations ciblées.**

Mais le temps de la concertation préalable devient urgent en raison de l'échéance de très court terme...

L'Eurométropole doit aussi mettre en place un débat avec acteurs économiques et sociaux. Ceci d'autant plus que de grandes questions se posent et auront un impact sur le quotidien des habitants : quelles sont les mesures à prendre pour établir la ZFE ? quels indicateurs seront pris en compte ? comment selon ces éléments sera déterminée son périmètre ? quel sera l'ampleur de celui-ci ? comment cela sera-t-il discuté ? quelle aide locale sera envisagée pour accompagner les usagers ?

Une jeunesse de 2022 dans l'Eurométropole de Metz

Ils se situent dans la tranche d'âge des 20 à 40 ans et ne sont représentatifs que d'une partie de nos jeunes et jeunes actifs. Ils ont eu envie de s'engager dans le CODEV pour porter des convictions et agir pour un « mieux vivre », conscients de l'enjeu climatique et plus globalement écologique, aspirant aussi à un autre débat démocratique, voulant s'impliquer dans l'avenir du territoire.

Ils ont souvent fait le choix d'habiter en centre urbain ou en sa proximité. Ils circulent ainsi à vélo, à trottinette, à pied. Le transport en commun est un accessoire de leurs mobilités. La voiture est vécue comme une dépendance, voire une nuisance mais ils admettent qu'elle peut être aussi une obligation en fonction de contraintes individuelles et familiales.

Leur attente ? Un projet de territoire engagé pour le développement durable bien sûr... un projet global, un projet de qualité territoriale... et aussi un projet « Mobilités » qui construise au plus vite de vraies alternatives à la voiture pour la cantonner au cercle d'un usage obligatoire, incontournable.

*Le transport en commun ? Il est une réponse importante (mais pas unique) aux enjeux de la mobilité durable. Il est une réponse souhaitée **dans un ensemble intermodal amenant à un autre projet de cohésion sociale, qui prenne en compte non seulement la fragilité des ressources mais exige aussi un autre forme de solidarité des politiques publiques vis-à-vis des contraintes individuelles du quotidien.***

Les nouvelles nuisances des mobilités « actives » ? Elles ne peuvent être un prétexte à long terme pour restreindre l'usage des nouvelles mobilités. Il appartient à l'aménagement public, d'une part, au projet « éducatif », d'autre part, et au projet public dans l'ensemble de son champ d'action, de réconcilier et de protéger piétons – cyclistes – trottinettes...

Ce choix n'est pas simple ? il est complexe et coûteux à mettre en œuvre ? Oui, mais cette génération, par son vécu d'aujourd'hui, portée par des connaissances que nul responsable ne peut désormais ignorer, se sent redevable vis-à-vis des générations futures et prise par un temps qui nous est compté... Le sens de l'action publique (et ce qui fait sa complexité et sa responsabilité) est d'ouvrir les perspectives, de savoir porter et accompagner la société vers un futur meilleur.

Un témoignage qui traverse toute une jeunesse de 2022 sur tant d'autres territoires. Un témoignage auquel se rallient aussi avec bon sens d'autres générations...

IV – LE DÉFI METROPOLITAIN : LA GESTION DU CHANGEMENT FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE

Un territoire urbain, a fortiori métropolitain, doit appréhender une transition globale, écologique et sociétale. Le sujet des mobilités durables est au nombre de ceux qui suggèrent les plus grandes complexités dans la gestion de paramètres et enjeux à la fois transversaux et possiblement contradictoires. L'état des lieux, l'ambition puis l'approche par modes que le CODEV a présentés témoignent de la difficulté à gérer urgence climatique et contexte économique et social immédiat, haut niveau d'ambition mais contrainte de moyens et limites d'acceptabilité, objectifs de temps long et impact d'actions de court terme.

Le défi de la gestion territoriale est d'inscrire le projet mobilité dans un projet métropolitain global, transversal. Il exige de dépasser l'approche cloisonnée des compétences et nécessite la mise en place d'un dialogue ambitieux au regard des questions posées... une démarche systémique et d'excellence qui doit inscrire notre Eurométropole dans le cercle des métropoles nationales et concourir également à assoir son statut transfrontalier spécifique pour porter une innovation territoriale à l'échelle plus large d'un grand bassin de vie à forte empreinte carbone et marqué par de forts enjeux de mobilités mais aussi de codéveloppement.

Un projet de mobilité durable au service du développement économique

Quel volet économique pour accompagner le tissu économique dans la mutation des mobilités ?

L'organisation des mobilités est bien entendu au cœur de l'enjeu de développement économique d'un territoire. Un territoire qui permet et maintient une dynamique économique, génère dans le même temps des flux de circulation des personnes comme des marchandises dont l'impact carbone est important... Or, la conjoncture de crise économique qui s'est installée est un frein aux mutations et investissements nécessaires des acteurs économiques, et notamment du tissu artisanal, du petit commerce et globalement des PME-PMI et TPE.



Au regard des mutations à mettre en œuvre, sur le plan de l'aménagement urbain, du développement des modes doux et des régulations des flux automobiles, le projet de mobilité durable de l'Eurométropole doit donc comprendre un large volet économique permettant le dialogue local et l'accompagnement des entreprises afin de préserver leur activité.

Toutes les préconisations visant à étoffer et améliorer l'accès au transport en commun et l'usage des modes doux sont comprises par les acteurs économiques comme des alternatives qu'il est nécessaire de mettre en place avant de pouvoir contraindre l'usage de l'automobile dans un contexte favorable : optimisation des fréquences, de la sécurité et de l'amplitude du transport en commun, amélioration des infrastructures piétonnes et cyclistes, conception de parking relais adaptés et connectés aux principaux centres économiques, enquête d'usage et de besoins au sein des équipes des grandes entreprises ou acteurs sociaux-économiques comme les centres hospitaliers, les établissements d'enseignement supérieur, les grandes structures sportives ou d'accueil d'événements....

L'Eurométropole doit avoir la capacité de concevoir une approche « sur-mesure » de son projet mobilité adaptée aux besoins spécifiques des acteurs socio-économiques.



Pourquoi pas ?

Contribuer à la lutte contre l'engorgement automobile en centre-ville en partenariat avec les commerçants par une carte d'abonnement enregistrant l'utilisation des parking relais de périphérie et ouvrant à remises et/ou gratuité du parking... ?

Un statut métropolitain à assumer dans la conduite du changement et une urgence à agir sur un temps long

L'Eurométropole doit réserver la deuxième partie de son mandat à bâtir une nouvelle démarche de planification autour d'un document de référence garantissant le continuum de l'action territoriale

Logistique, une fonction urbaine sous contrainte

Au cœur de la révolution des mobilités et point sensible de l'économie d'un territoire, la logistique exige de nouvelles réflexions dans le cadre du fonctionnement urbain notamment en raison de la pollution qu'elle génère⁴⁵. Elle est au nombre des paradoxes de notre société : génératrice de désagréments urbains mais dopée par le e-commerce et par de nouveaux modèles économiques ou techniques (Uber-eat, vélo-cargo/dernier km à vélo...), la logistique fait l'objet d'évolutions accélérées. Appelant à de nouvelles régulations ou réglementations mais confrontée aussi à l'incivisme, elle reste difficile à rendre totalement neutre pour le fonctionnement urbain...

Quel est le diagnostic du fonctionnement de la logistique urbaine au sein de l'Eurométropole de Metz ? Sans avoir pu développer suffisamment sa réflexion sur ce sujet, le CODEV témoigne bien entendu de la sensibilité de sa composante économique quant aux besoins logistiques inhérents à la bonne marche d'un réseau économique, artisanal et commercial : rythme, lieux de desserte, conditions de stationnement... L'étude de solutions serait d'autant plus sensible dans une logique de services/commerces de proximité qu'il conviendrait de développer pour permettre de limiter les déplacements des consommateurs.

Des acteurs locaux s'emparent du sujet...

Une initiative locale portée par l'Economie Sociale et Solidaire

« La coopérative LES COURSIERS DE METZ agit dans le domaine de la Logistique Urbaine Écoresponsable. Elle propose des solutions de transport/stockage et acheminement non-polluantes, avec des vélos cargo et remorques. Permettant ainsi de désengorger le centre-ville et sa périphérie, et donc de rendre la vie de ses habitants plus agréable en réduisant les pollutions sonores et gazeuses, mais aussi rendre espace et sécurité aux usagers des espaces publics, piétons, 2 roues, mais aussi 4 roues. »

Extrait : <https://www.bliida.fr/residents/les-coursiers-de-metz>



L'Eurométropole engage une première phase d'étude dans le cadre de la démarche InTerLud proposée par le CEREMA pour accompagner les territoires dans une stratégie de logistique urbaine durable ou « logistique du dernier kilomètre ». Le CODEV témoigne de son intérêt à suivre les résultats de cette initiative...

Un schéma touristique qui intègre la prise en charge des touristes auto motorisés...

L'Eurométropole de Metz est une destination touristique particulière dans son contexte transfrontalier d'une part, dans certaines caractéristiques de durée/objet de séjour d'autre part. Le CODEV croit à cette fonction touristique en devenir. L'Eurométropole développe déjà en ce sens sa promotion. Des « produits » touristiques renforcent leur attractivité autour du patrimoine (historique, culturel), des festivités (Marché de Noël, Constellation...), de ses sites et paysages. Le vélo-tourisme est également une carte à jouer autour de la qualité des connexions maillant tout notre environnement.

Pour autant, la vocation touristique n'est pas inscrite dans la culture profonde de notre territoire... Il convient bien de renforcer la maîtrise des besoins liés à cette activité, des attentes d'un touriste qui arrive dans notre métropole, par exemple du point de vue de son accessibilité et des déplacements entre ses sites d'intérêt.

➔ *Le CODEV invite l'Eurométropole à une stratégie spécifique d'accueil des touristes motorisés : enquêtes de besoins, circuits d'accès et destinations ciblés, informations à disposition et panneaux d'indication en anglais et allemand, parking relais et offres de service de mobilité dédiées visibles sur les trajets prioritaires des touristes...*

Automobile : une filière structurante de l'économie locale et de l'écosystème métropolitain d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation

Le CODEV n'oublie pas que la filière automobile est un secteur historique de l'économie locale très directement liée à l'Eurométropole et à son bassin économique au travers de ses sites de production et de son écosystème d'innovation technologique public et privé qui contribuent au développement de l'ingénierie de concept général et

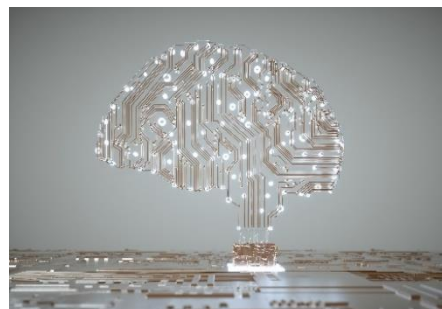
⁴⁵ « Si elle ne représente que 15 à 20% des flux, elle génère 50% des émissions de particules fine du transport et un tiers des oxydes d'azote » - Techni.Cités avril 2021 « La logistique, élément clé de la mobilité urbaine »

énergétique des véhicules du futur. L'Eurométropole de Metz est engagée dans la promotion de l'excellence et de la compétitivité de cette filière emblématique de l'identité industrielle et technologique de l'économie territoriale.

En cela, l'Eurométropole se trouve bien entendu particulièrement exposée au devenir de la filière automobile et à ses retombées en termes d'emploi comme d'activités d'Enseignement Supérieur, de Recherche et d'Innovation. Mais l'avenir de cette filière est plus que jamais déterminé par l'excellence de son environnement en termes de compétences (qualification de la main d'œuvre, dynamique du partenariat avec l'écosystème technologique local, innovation globale sur le plan des usages, des nouveaux services de mobilité comme du « fonctionnement » des territoires).

➔ L'industrie automobile demeure donc un secteur dont l'Eurométropole doit suivre et anticiper les multiples mutations. Elle possède des atouts exceptionnels d'accompagnement à faire valoir, non seulement par l'expertise technologique de ses acteurs mais aussi par la transversalité de ses compétences en formation, recherche et innovation.

Il s'agit là pour le CODEV d'une simple évocation du spectre large des compétences (d'excellence) métropolitaines à devoir mobiliser pour anticiper et accompagner la transition globale. Cette mobilisation repose sur une ingénierie exigeante de management territorial et d'orchestration des compétences... autant de domaines où il convient d'assoir les compétences spécifiques d'une Métropole engagée dans une dynamique régionale, nationale et européenne d'innovation et de conduite du changement.



Témoignage de la Chambre des Métiers de Moselle

Membre du CODEV, la CMA 57 se propose de présenter ici un point de vue économique contributif.

Les « chantiers » présentés par le rapport du CODEV partagent deux idées centrales :

- la nécessité d'encourager les mobilités douces qui présentent une alternative à la voiture : plan piéton métropolitain ; mobilités partagées ; intégration du vélo comme mode de mobilité à part entière, etc.
- la mise en place d'une nouvelle conception du tissu urbain, basée sur la réduction à la dépendance à l'utilisation de la voiture : îlots urbains, stationnement maîtrisé, développement des zones à 20/30 km/h, etc.

Ces chantiers concernent, avec des suggestions qui leurs sont spécifiques, le monde de l'artisanat et du commerce, le tissu économique local global. **Les politiques publiques nécessaires dans la mise en place d'un territoire où un habitant n'aurait qu'à effectuer un minimum de déplacement dans sa vie de tous les jours supposent un fort développement parallèle des services de proximité.** Ce développement s'effectuerait au profit des centres-villes, sur les activités artisanales alimentaires et de services à la personne.

Toutefois, **cette évolution de la conception du développement urbain supposerait une attention toute particulière à la logistique globale du territoire messin, assurant que tous les besoins nécessaires à la bonne marche d'un réseau artisanal et commercial au service des habitants subsisteraient** (Par exemple sur la question du stationnement, des rythmes et lieux de livraisons, du déplacement également des artisans de chantiers avec leurs matériels sur l'ensemble du tissu urbain pour réaliser leurs interventions). Il serait donc **essentiel de pouvoir trouver des solutions de facilitation de ces interventions** comme des espaces dédiés au stationnement professionnel qui ne seraient pas seulement destinées aux livraisons.

Toujours sur les interventions en centre-ville, beaucoup d'artisans (comme les plombiers ou les électriciens) font face à une démultiplication des normes sécuritaires. **Tout en reconnaissant la légitimité de ces réglementations, la CMA 57 considère toutefois qu'une réflexion globale sur la mobilité métropolitaine devrait éviter toute complexification superflue de ces normes,** conciliant ainsi efficacité urbaine et la bonne marche du tissu économique artisanal.

Il est aussi important de conserver une facilité d'accès pour les zones d'activités artisanales, majoritairement périphériques (une part importante d'artisans étant dans l'impossibilité de s'installer en centre-ville au vu des spécificités foncières de leurs activités, principalement dû à la nécessité d'avoir des ateliers de productions spacieux (menuisier par exemple).

La CMA de Moselle est consciente des enjeux écologiques majeurs pesant sur la mobilité et de la nécessité d'approfondir les efforts déjà engagés. Il est essentiel d'ancrer au mieux cette réflexion dans la réalité du tissu économique mosellan, le tout dans une logique conciliant la mise en œuvre de la transition écologique, le maintien et le développement des acteurs économiques et l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Une évolution du projet d'aménagement urbain et un cadre pour une politique globale des mobilités

L'aménagement urbain du XXème siècle a donc fait le choix de la priorité automobile. Appelé depuis plusieurs années néanmoins à remettre en cause cette domination (lutte contre l'étalement urbain, intégration renforcée du transport en commun), il doit aujourd'hui servir une replanification du développement des territoires à marche forcée contre le dérèglement climatique.

La préparation en cours du PLUI de l'Eurométropole (voir les autres développements afférents dans ce rapport) se confronte à cet impératif. L'exercice est périlleux dans un environnement d'informations/désinformations et d'analyses contradictoires, de crise sociale et de dysfonctionnement du dialogue social, d'enjeux de dépense publique exceptionnels (crise économique, crise de la dette, financement de la transition climatique...), de perte de confiance aussi dans les politiques publiques, voire de crise démocratique...



Un exemple de débat contradictoire : faut-il condamner le développement des lotissements ? pas si facile à dire...

- *comment arbitrer entre l'efficacité énergétique des nouveaux bâtiments, les innovations de la mobilité durable ET les coûts de réhabilitation des bâtiments anciens (y compris dans les anciens lotissements toutefois)*
- *quelle reconnaissance aux aspirations de vie, à la sauvegarde des libertés individuelles...*
- *quel est le nouveau projet collectif à promouvoir et comment doit-il prendre en compte a minima le projet de vie de chacun et les libertés individuelles, socles de notre démocratie ?*
- *un état des lieux à gérer*
- *un équilibre doit être trouvé pour concilier l'étalement urbain et l'organisation des services de mobilité*
- *l'innovation des mobilités doit permettre de concevoir de nouveaux services*

Les messages attendus du CODEV dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI)

Le PLUI est une des grilles de lecture stratégique du développement du territoire, un document de référence d'organisation/ordonnancement de son projet. Il doit instaurer **l'urgence climatique au rang des objectifs prioritaires de la planification territoriale à l'horizon 2050.**



Le calendrier d'adoption rapproché du PLUI et du PCAET doit favoriser ce message et les interactions à prévoir entre les deux documents.

Il doit également à ce titre **mettre en exergue l'enjeu du nouveau projet des mobilités** et donc du fonctionnement global du territoire aux normes des mobilités durables, y compris en actant la nouvelle priorisation des modes de déplacements (piéton, vélo, transport en commun, nouvelles mobilités puis voiture).



Une procédure de révision du PLUI doit, le cas échéant, être prévue pour tenir compte de l'adoption du nouveau projet de mobilité durable de l'Eurométropole de Metz.

Le PLUI doit être **partie prenante de la démarche smart city au service du pilotage de l'action publique** et de l'information du citoyen.



Le PLUI doit faire référence au tableau de bord alimenté par des outils d'indicateurs ambitieux et « agiles » dont l'Eurométropole doit se doter pour adapter l'évolution de ses grandes politiques d'aménagement, notamment en matière de mobilité durable : mesures environnementales (actions et mesures d'impact), offres et pratiques de mobilités, suivi du développement du territoire (consommation/réhabilitation/réemploi d'espaces par thématique, investissements publics et privés réalisés pour le climat...)

Convaincre ou contraindre ?... la grande question...

Si l'on se fie aux études et expertises sur le climat, nous sommes, dans l'Histoire, à un point de non-retour (rappelons-le, il nous reste 2 ans⁴⁶ pour inverser la pente cataclysmique qui nous entraîne vers un monde de plus en plus invivable...).

Et, à ce point de l'Histoire, nous sommes confrontés à nombre de dysfonctionnements sociaux et démocratiques, mais aussi géopolitiques, qui obèrent l'espoir d'avancer efficacement dans la transition climatique en cours alors même que le temps est compté...



« Si la lutte contre le changement climatique s'apparentait à un minuteur, le temps serait désormais écoulé »⁴⁷

Nous devons pourtant affronter le défi de réinventer notre futur en rupture avec nos pratiques désastreuses...

Les comportements individuels pèsent pour un tiers de l'effort attendu dans la lutte contre le réchauffement climatique. Sachant le poids du transport (et notamment du transport quotidien) dans l'empreinte carbone, l'action sur de nouveaux modes de mobilité est un levier essentiel à ce niveau.

Les compétences et les réseaux de partenariats entre acteurs publics locaux et nationaux sont actifs pour prendre en compte les innovations en matière de mobilité.

Le CODEV a cherché à s'approprier « l'état de l'art », à en témoigner.

Il veut aussi rendre compte du fait qu'il n'y a pas d'évidence ni de solutions de facilité, que le débat du « il y a qu'à, il faut qu'on » apporte peu à la construction de solutions de mobilités aptes à gérer l'urgence climatique tout en préservant l'équité sociale et des aspirations humaines légitimes.

Faut-il convaincre ou contraindre pour accélérer le mouvement ?

Relever le défi des politiques publiques de mobilité face à l'ambiguïté collective

Malgré ce que nous disons, rien de ce que nous faisons, individuellement ou collectivement, n'est suffisant pour amorcer la décroissance de l'émission des gaz à effet de serre (GES). Notre action n'est pas à la mesure de l'ampleur des enjeux. C'est là toute l'ambiguïté de notre société, toute notre ambiguïté individuelle et collective.

Les changements à opérer sont pourtant majeurs, connus, argumentés : réduction importante des énergies fossiles, accroissement des énergies renouvelables, sobriété, efficacité énergétique et électrification, modification des modes de vie, hausse substantielle des financements, aide à l'innovation technologique... Pourtant, et même si les actions pour le climat se multiplient, les GES sont en hausse constante et on atteint des records entre 2010 et 2019.

Le secteur des transports ne parvient pas à enrayer la hausse de ses émissions de GES. Là encore, les solutions sont pourtant connues⁴⁸, largement commentées.

Malgré le constat climatique et la progression de la prise de conscience collective (plus de 70% des Français « considèrent que chacun doit s'investir le plus possible pour protéger l'environnement »⁴⁹), il y a une grande difficulté à transformer nos habitudes de vie. Beaucoup d'analyses mettent en exergue des éléments de blocages socioéconomiques et des mécanismes complexes qui relèvent tant de la sphère individuelle (ressources, activité et contraintes professionnelles, cadre de vie, organisation/composition familiale...) que du fonctionnement social et collectif.

En matière de mobilité, la récente enquête précitée évoque que seulement 11% des répondants estiment le choix d'un mode de déplacement durable comme faisant partie des actions individuelles les plus efficaces pour protéger l'environnement, 6% que moins utiliser sa voiture l'est également...

⁴⁶ Le Monde – 6 avril 2022 déjà cité « Climat : le GIEC appelle à des mesures immédiates et drastiques » - « Le pic des émissions de gaz à effet de serre doit être atteint au plus tard en 2025 pour garantir un avenir viable » (...) « sans une réduction immédiate et drastique des GES dans tous les secteurs, il sera définitivement impossible de limiter le réchauffement à 1,5° par rapport à l'ère industrielle. Maintenir à portée de main cet objectif – le plus ambitieux de l'accord de Paris adopté en 2015 – implique d'atteindre un pic des émissions au plus tard en 2025, avant une décroissance dans tous les domaines. »

⁴⁷ Le Monde – article précité

⁴⁸ Pour rappel : La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) 2020 identifie cinq leviers pour décarboner les mobilités : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage, l'efficacité énergétique et l'intensité carbone des énergies utilisées.

⁴⁹ « Pratiques environnementales des Français en 2021 » : agir à l'échelle individuelle – Enquête du ministère de l'Environnement - Vie publique

La mobilité structure le fonctionnement de notre société et de nos modes de vie. C'est donc tout un modèle qui est à faire évoluer face aux enjeux de la mobilité durable : modèle de consommation, choix de cadre de vie, accès à l'emploi, aux loisirs, infrastructures disponibles... Il est complexe d'agir sur l'évolution des modes de déplacements car la mobilité touche à la gestion de paramètres très personnels. Nos choix s'arbitrent au travers de représentations et de contraintes individuelles : lieu de vie, organisation familiales, profession, ressources financières... **L'ambiguïté de nos comportements relève donc de mécanismes humains, sociaux et collectifs trop complexes pour incriminer la responsabilité individuelle, pour espérer également que l'adoption de nouveaux modèles de mobilités résulte rapidement d'une prise de conscience citoyenne.**

Pour autant il faudra bien activer au plus vite ces changements. Cet objectif est de l'essence même de la responsabilité des politiques publiques

La Métropole : un territoire pertinent d'action efficace pour le climat

Les villes et les métropoles qui concentrent l'essentiel de la population et des activités, représentent près de 70% des émissions de GES en France⁵⁰ au travers notamment de deux secteurs principaux que sont l'habitat et les transports. Elles constituent donc un bon échelon pour une action efficace en faveur du climat à la fois pour des raisons de volume mais aussi de méthode : mobiliser l'action de proximité qui s'avère nécessaire à l'accompagnement de la transition climatique auprès des personnes et des acteurs locaux.

Pour une nouvelle démarche publique – révolutionner les modes de faire dans la relation au citoyen

L'action publique est contrainte. Elle joue l'équilibrisme constant et le dosage permanent entre des mesures qui doivent être concrètes (notamment dans le respect de l'accord de Paris de 2015) et la préservation immédiate de la paix sociale, de l'activité économique et du bien-être de court-terme.

L'action publique est complexe et sans doute, de ce fait, difficile à lire pour le citoyen... Le dialogue social, maintes fois mis en cause, semble déboucher sur toujours plus de revendications et d'incompréhension...

La politique de lutte pour le climat est pourtant un projet public à confronter, immédiatement, à une nouvelle démarche démocratique. Bien que socialement explosif, le sujet nous condamne à rechercher de nouvelles solutions collectives.

Mobilités, un enjeu de transition climatique mais aussi un enjeu social

CEREMA : « L'atteinte de la neutralité carbone ne sera pas l'affaire de quelques secteurs ou groupes de population. Tous les acteurs économiques et l'ensemble de la population sont concernés par les mesures qui seront nécessaires à la réalisation de cet objectif. Ces mesures induiront donc d'inévitables changements de comportements aussi bien dans nos manières que dans notre propension à nous déplacer. Elles s'accompagneront vraisemblablement d'un renchérissement des coûts de la mobilité. Ainsi, si la technologie et les techniques à déployer seront indispensables, elles ne devront pas masquer les enjeux sociaux associés.

*Les plus précaires devront être accompagnés pour que les changements de comportements demandés concernent l'ensemble de la population. Les exemples récents de l'écotaxe poids lourds, de la taxe carbone, de la mise en place des zones à faibles émissions montrent les difficultés associées à la mise en œuvre de politiques de régulation des usages de mobilité. La définition de stratégies partagées et cohérentes avec les activités économiques et les populations des territoires doit donc être adossée aux évolutions de mobilité rendues nécessaires par les objectifs de transition écologique : **la transition des mobilités devra être économiquement soutenable, juste et inclusive.** (...). **La puissance publique a un rôle majeur à jouer en fixant le cap et en déployant les outils nécessaires via des mesures législatives et réglementaires, des aides, des appels à projets, etc.** »*

Même si la responsabilité de la politique publique est de conduire la transition vers de nouveaux modes de mobilité, même si son efficacité dépend d'une expertise technique et politique d'excellence au regard des complexités à gérer, **ce sont les citoyens qui pour finir détiennent la clé de l'efficacité réelle de cette politique publique** en ce qu'ils la mettent ou non en pratique, c'est-à-dire en ce qu'elle correspond ou non à leurs besoins d'une part mais aussi à leur capacité à s'y conformer (individuelle, sociale, financière, cognitive).

⁵⁰ Ecoact – Les villes et métropoles françaises face à l'urgence climatique – 18 juin 2020

Comment les élus de la métropole se questionnent-ils sur ce point en tant qu'acteur public ?



Selon le CODEV, il manque un axe dans la présentation des priorités de la politique métropolitaine des mobilités : l'enjeu climatique est bien envisagé mais « l'adresse citoyenne » n'est pas ciblée comme axe particulier de méthode, d'accompagnement au changement et comme accessoire impératif de l'action publique.

C'est à cette démarche en direction de la population que le CODEV entend poursuivre son travail sur les mobilités, il souhaite prendre sa part dans la relation au citoyen afin de plus sensibiliser les habitants et usagers du territoire aux enjeux et aux évolutions en matière de mobilité liées à l'urgence climatique.

Se doter d'un cadre suffisamment contraignant au service d'une trajectoire métropolitaine durable et lisible

Du point de vue citoyen, et des acteurs socio-économiques d'un territoire, beaucoup de questions se posent pour comprendre une stratégie territoriale et la lisibilité non seulement de ses objectifs mais aussi de leur mise en œuvre, de leur évaluation.

L'Eurométropole est à un carrefour de son évolution. Elle a réfléchi à sa politique d'urbanisme et d'habitat, elle a adopté son PCAET, elle engage une réflexion sur l'évolution de sa politique de mobilité... Comment envisage-t-elle d'explicitier aux citoyens l'articulation et la cohérence de ces différentes stratégies territoriales ?



Pourquoi pas ?

Quel(s) outil(s) de gouvernance partagée et de long terme faut-il mettre en place pour servir de cadre structurant à l'action de tous les acteurs en faveur de la transition écologique, dont un Plan mobilités constituerait bien évidemment un volet ?

Et pourquoi pas travailler à cela d'ici la fin du mandat en forme de contribution à un nouveau mode de fonctionnement territorial sur les grands enjeux de ce siècle... ?

CONCLUSION

Une grande ambition est donc attendue de l'Eurométropole dans la conception de son projet de mobilité durable et dans l'accompagnement nécessaire à sa mise en œuvre, à sa compréhension et à son acceptation.

Aujourd'hui la compréhension et l'adhésion à un tel objectif sont en effet nécessaires pour l'efficacité même de l'action publique. Celle-ci doit être lisible et évaluée régulièrement dans sa mise en place et ses résultats.

Fidèle à sa mission première et prospective, le CODEV livre dans ce rapport une sensibilité, une « vision » citoyenne à la construction de la mobilité de demain sur notre territoire. Il propose aussi une interpellation de chaque responsable public comme de chaque citoyen métropolitain face à l'urgence d'agir chacun à son niveau et à bouleverser ses habitudes...

C'est donc dans un objectif d'éclairage que ce rapport prend racine :

- il a l'humble vocation à venir apporter à la réflexion des élus métropolitains, **une sensibilité citoyenne et le regard des usagers ou non usagers des mobilités** représentés sur le territoire, sur le thème vaste, complexe et parfois ambigu de la mobilité.
- il souhaite aussi **contribuer à la diffusion des connaissances et à la prise de conscience**, dans ses rangs comme auprès des élus et de toute la population de l'Eurométropole, des enjeux liés aux mobilités et à l'avenir à leur réserver.

Il prétend même contribuer, humblement et localement, même si partiellement, **à déverrouiller les blocages de l'action publique... à initier le déclic collectif pour faire de notre territoire, un territoire exemplaire et pionnier d'une démarche publique et citoyenne pour la préservation du climat et la réinvention du projet mobilité au service d'un territoire durable et dynamique.**

Le fonctionnement d'une métropole implique des démarches de planification, l'adoption de documents cadre qui structurent l'action publique (Programme Pluriannuel d'Investissement, PLUI, PCAET...).

Le Plan Mobilités que la Métropole entend établir sera au nombre de ces documents cadre et des politiques majeures de l'action métropolitaine pour le climat.