

# QUATRE AXES STRATEGIQUES





# LA MOBILITÉ, ENJEU MÉTROPOLITAIN

## QUATRE AXES STRATÉGIQUES POUR RELEVER LE DÉFI

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

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

# Axe 1

La métropole relie les différents territoires et lieux de vie



# Axe 2

La métropole facilite les circuits courts pour plus de proximité



# Axe 3

La métropole change nos habitudes de mobilité



# Axe 4

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



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

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

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

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

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

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

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

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

La stratégie consistera à valoriser :

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# AXE 3 LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



# DES OBJECTIFS D'ÉQUILIBRE ENTRE LES MODES





# UNE STRATÉGIE DONT ON DOIT POUVOIR MESURER L'IMPACT

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

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

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



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

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



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

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



## Objectif 4 : conforter la marche, mode naturel

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



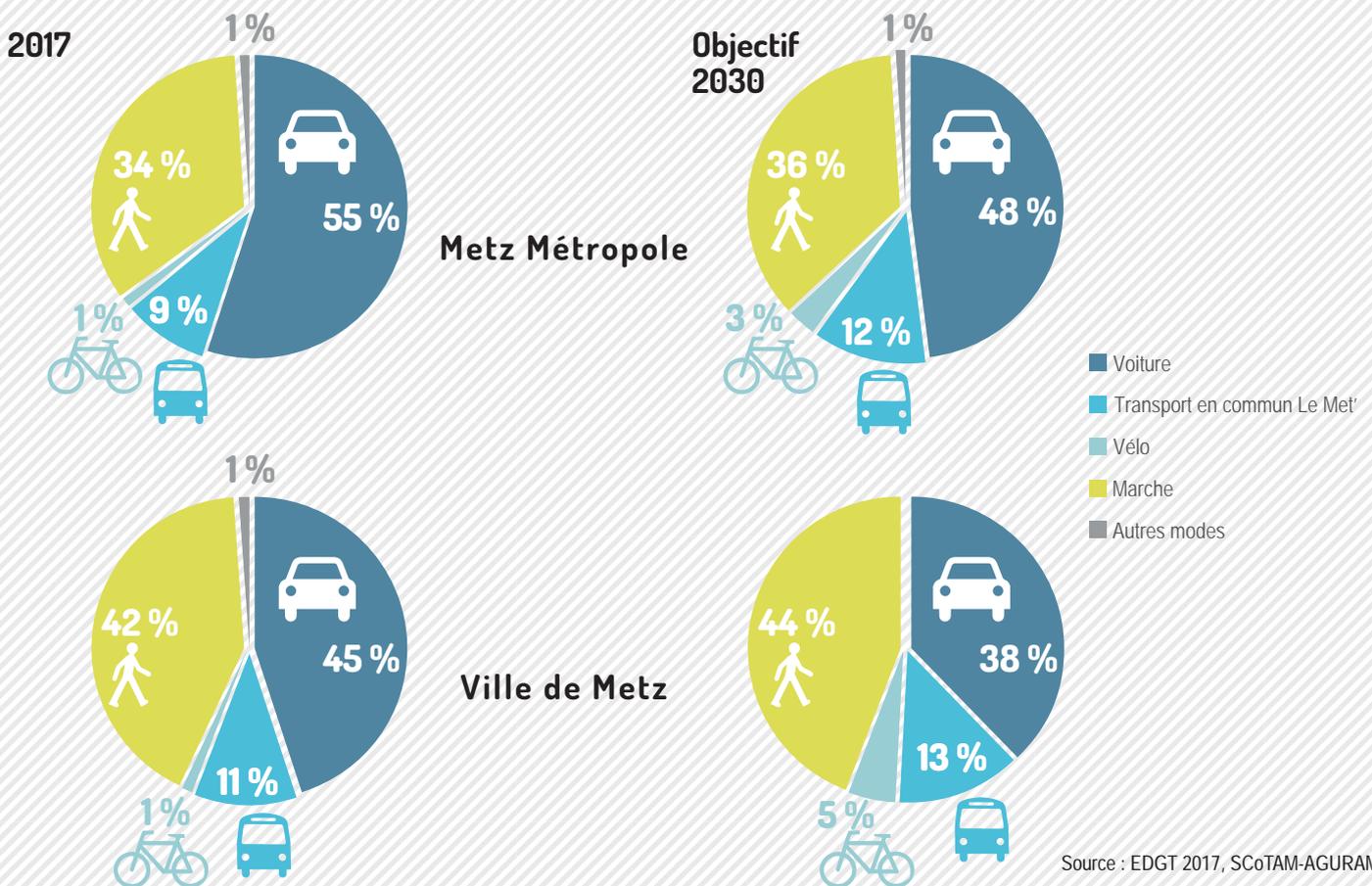
## Objectif 5 : 130 voyages par an et par habitant à l'horizon 2030

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



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

### Répartition modale des déplacements des habitants de Metz Métropole



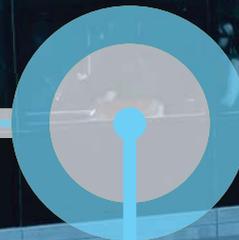
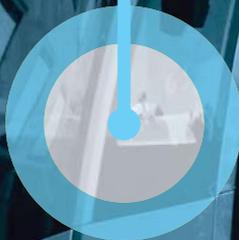
Source : EDGT 2017, SCoTAM-AGURAM



# 40 ACTIONS

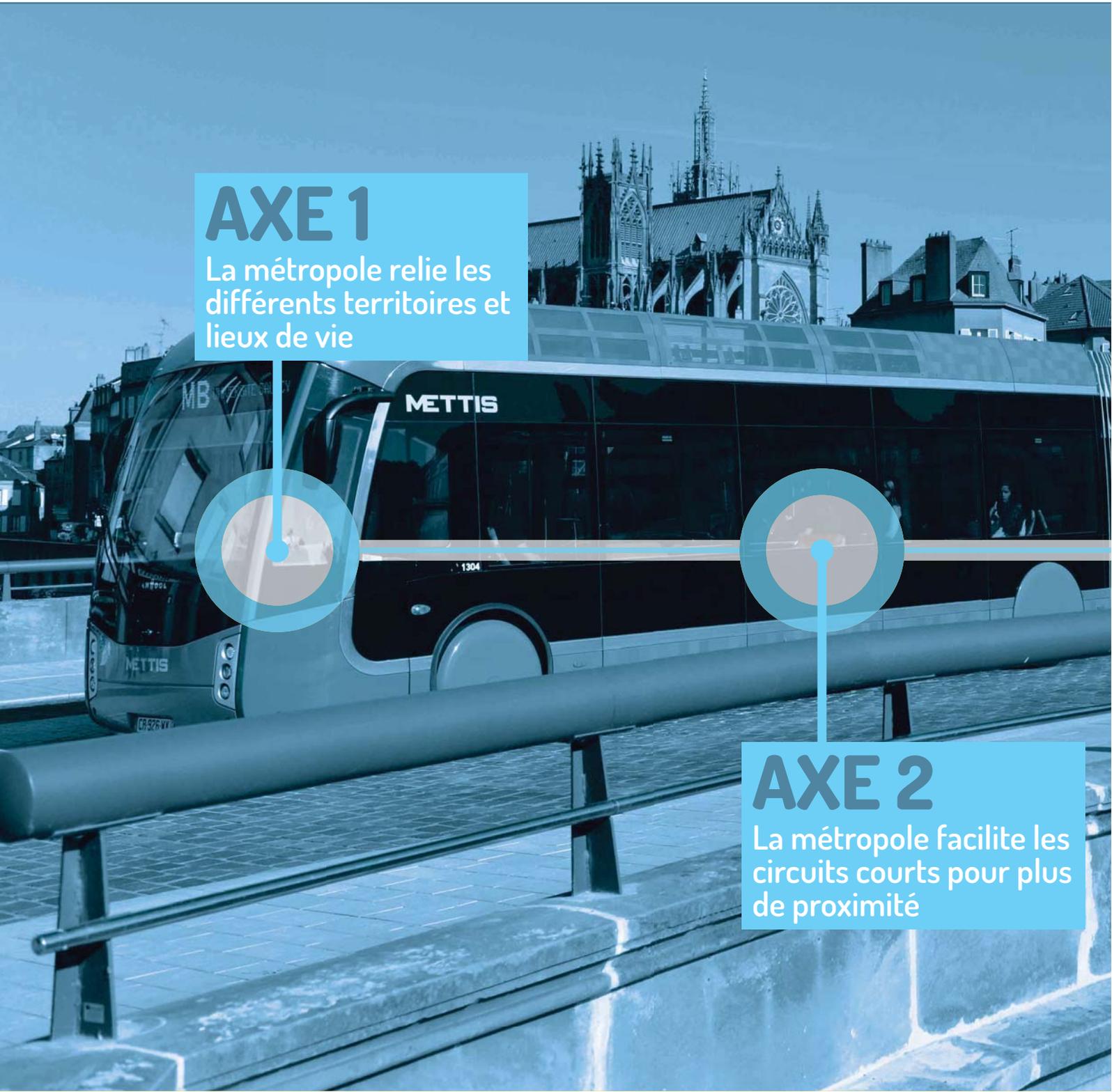
## AXE 1

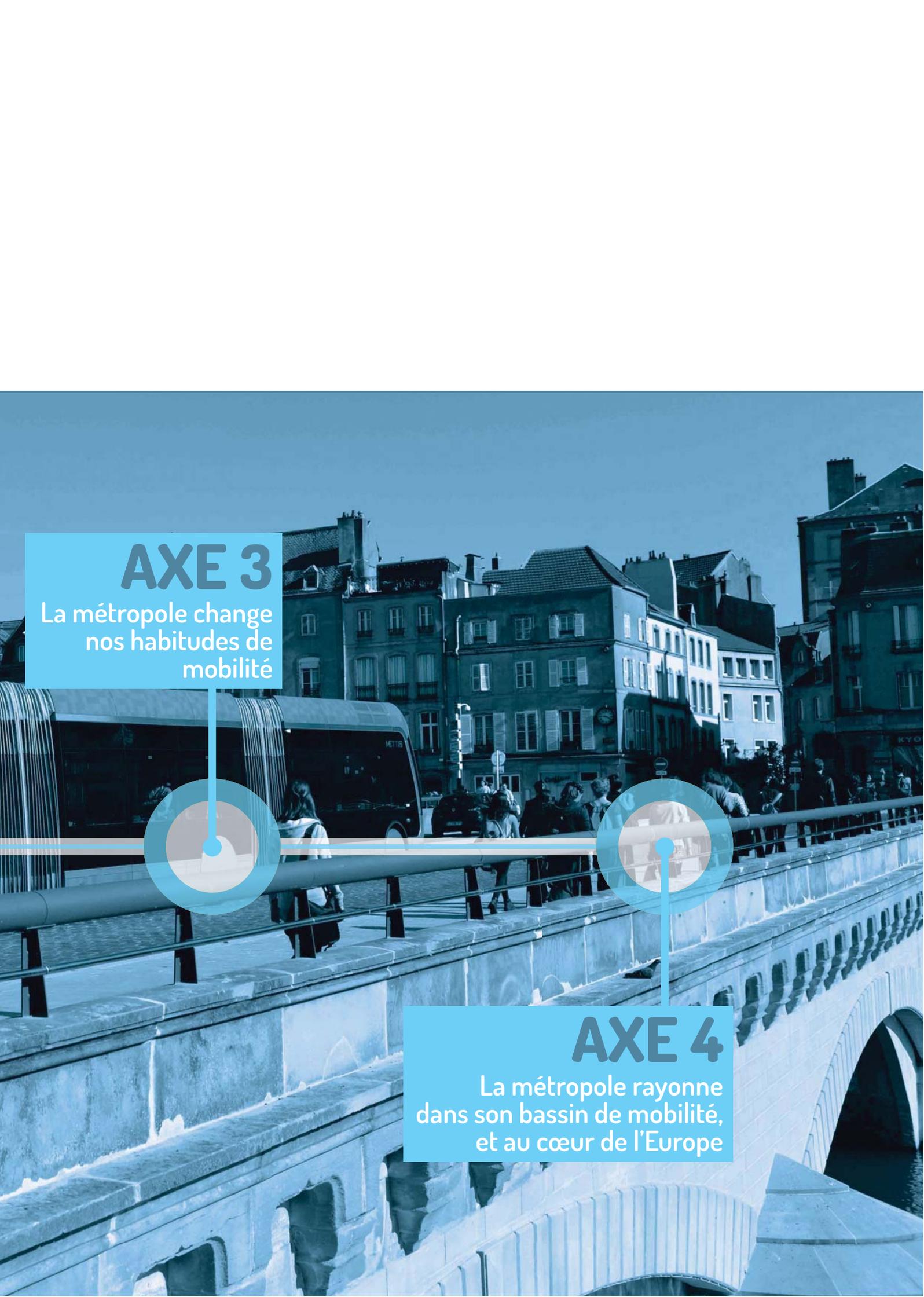
La métropole relie les différents territoires et lieux de vie



## AXE 2

La métropole facilite les circuits courts pour plus de proximité





## AXE 3

La métropole change  
nos habitudes de  
mobilité

## AXE 4

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

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



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

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

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

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

Les corridors étudiés sont les suivants :

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



### CONCRÈTEMENT

#### 2020-2030 :

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

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

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

## DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

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

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

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

19 liaisons sont à construire :

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

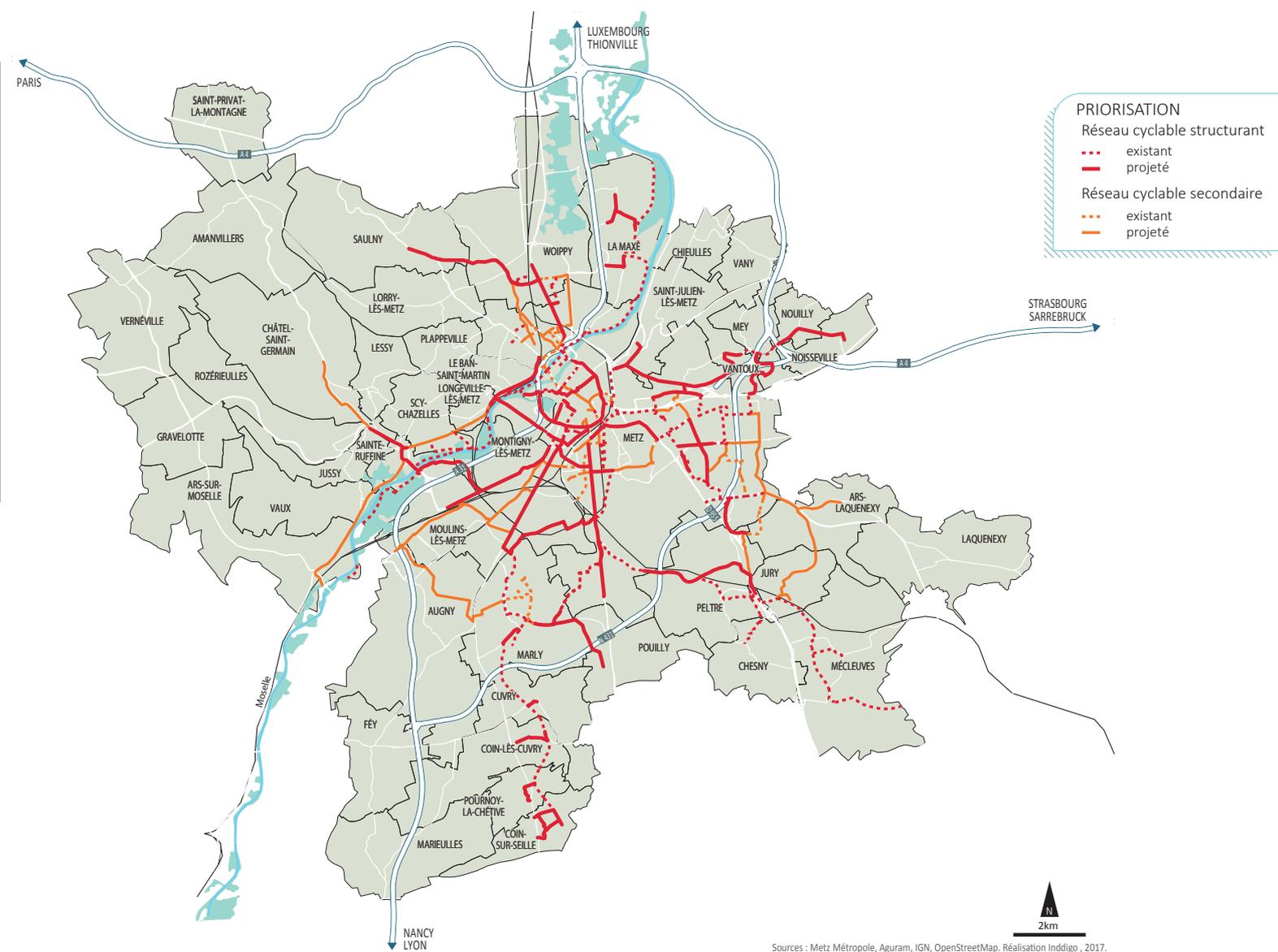
#### CONCRÈTEMENT

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



Future passerelle de Wadrineau : un projet en cours de définition

## Schéma directeur cyclable de Metz Métropole



Source : Indigo

# ENCOURAGER LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE SUR LES PÉNÉTRANTES

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

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

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

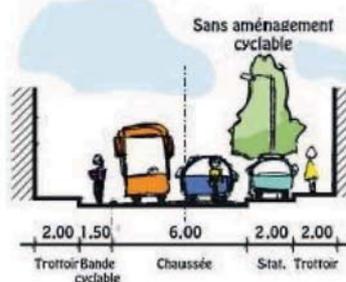
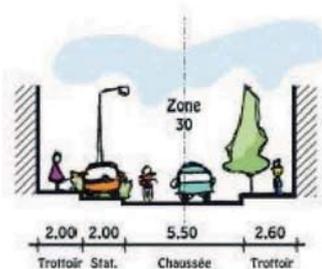
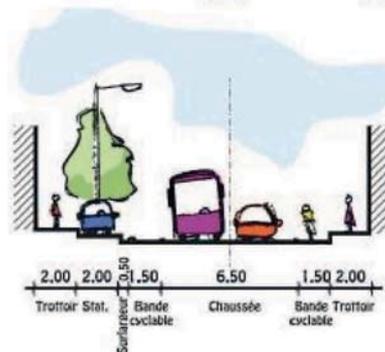
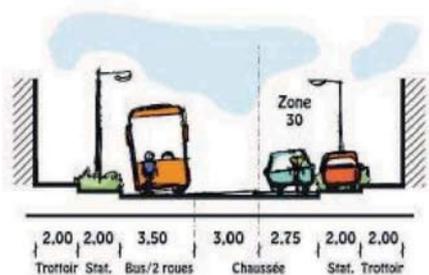
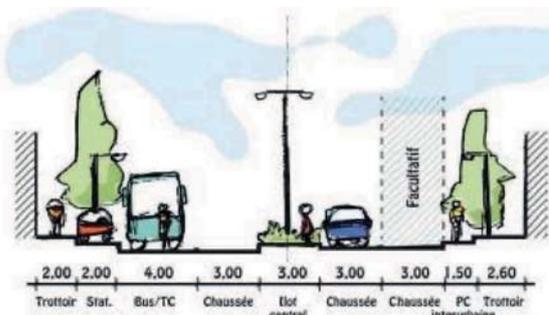
Sont concernées par cette action, qui sera engagée au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions 2, 3 et 7 :

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

### CONCRÈTEMENT

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

#### Profils en travers types



Source : ERA

# UTILISER LE STATIONNEMENT COMME LEVIER DE REPORT MODAL

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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



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

## UNE OFFRE LE MET' ATTRACTIVE ET EFFICIENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

# L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DES TERRITOIRES

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

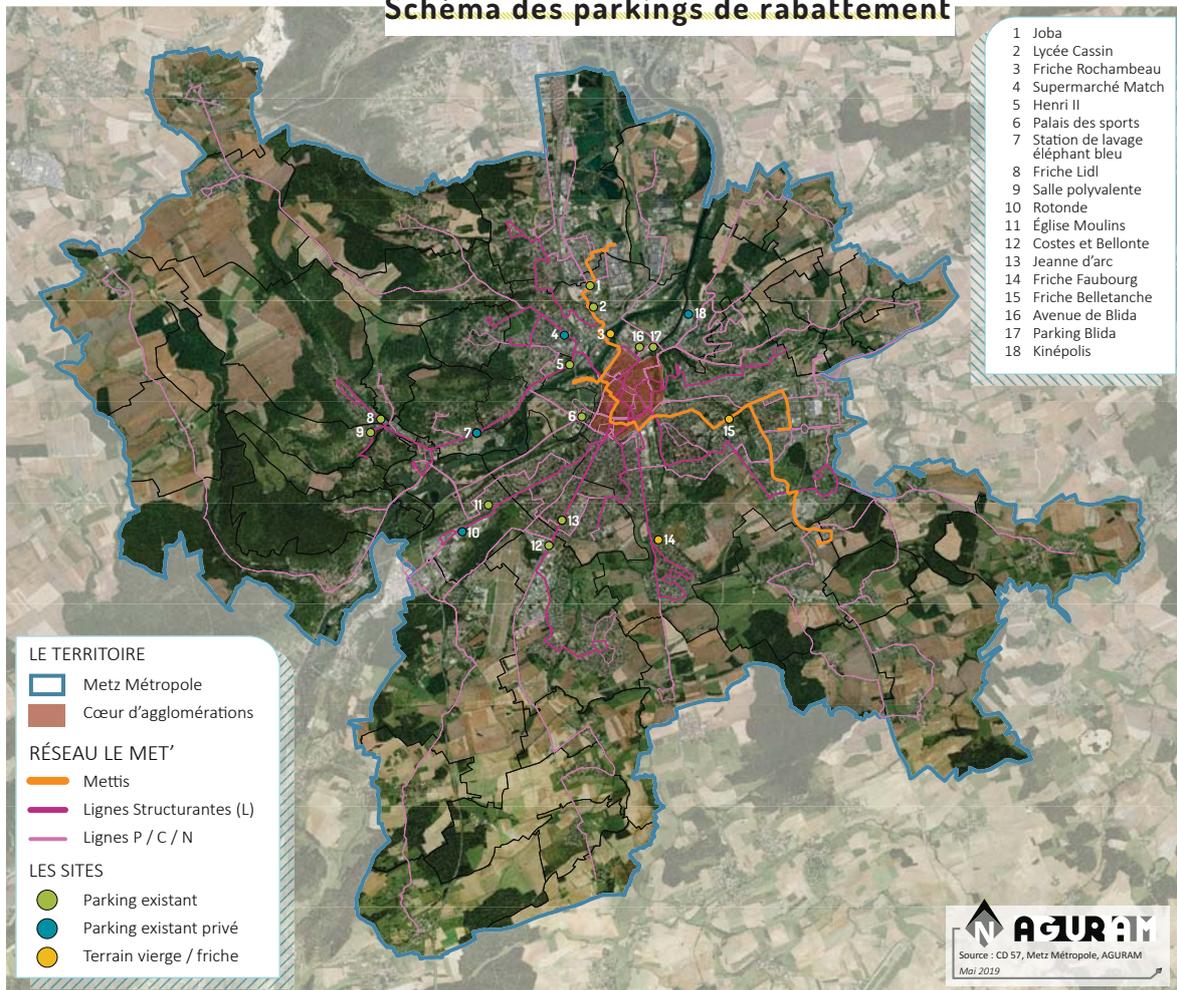
Afin de favoriser l'usage de l'offre Le Met', de limiter les effets de mur tarifaire et les conflits d'usage, Metz Métropole souhaite mailler le territoire de parcs de rabattement pour l'accès aux Mettis et aux Lianes.

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

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

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

### Schéma des parkings de rabattement



# FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE PÉRIPHÉRIE À PÉRIPHÉRIE

## UNE OFFRE LE MET' ATTRACTIVE ET EFFICIENTE

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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



## OPTIMISER LES VOIRIES DE ROCADE EXISTANTES

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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



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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

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



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



# APAISER LE CŒUR DES LIEUX DE VIE

## FAVORISER LES MODES ACTIFS DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

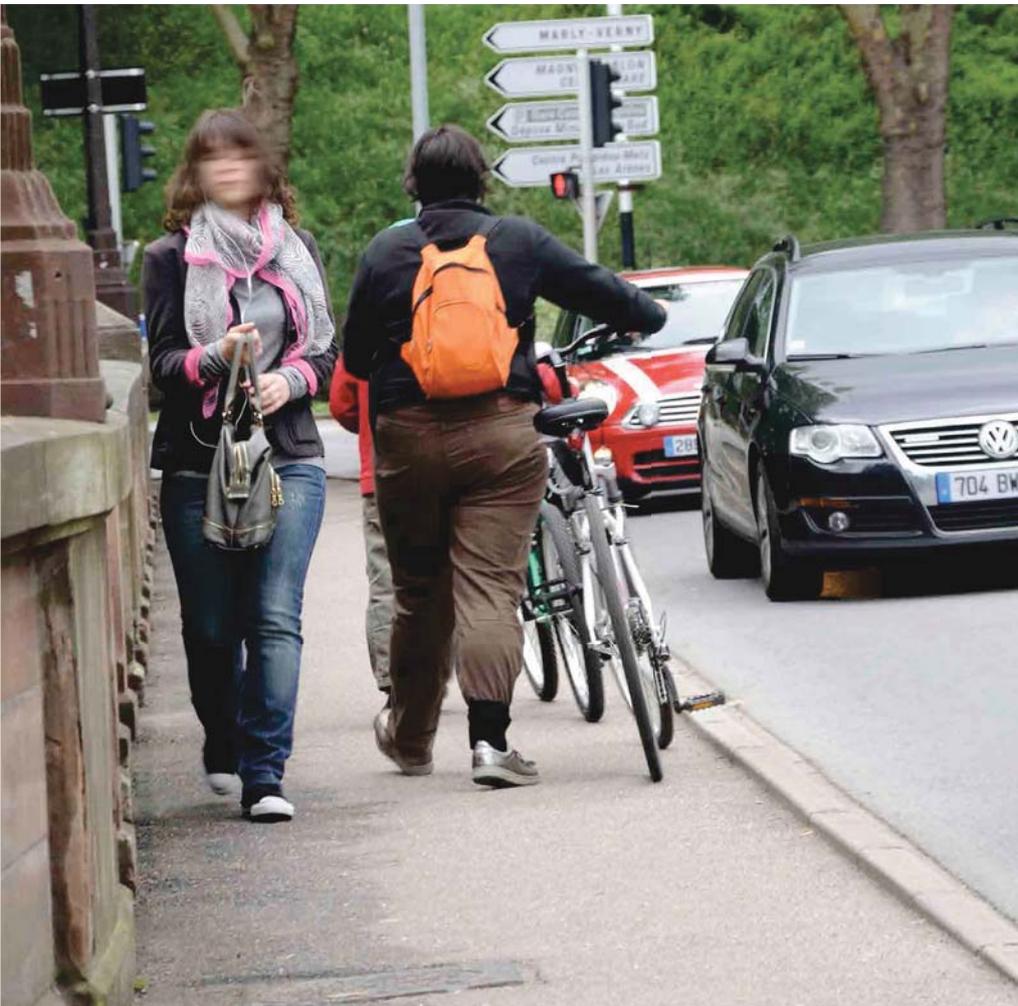
### Action 18 - Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser

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

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

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

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



### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

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

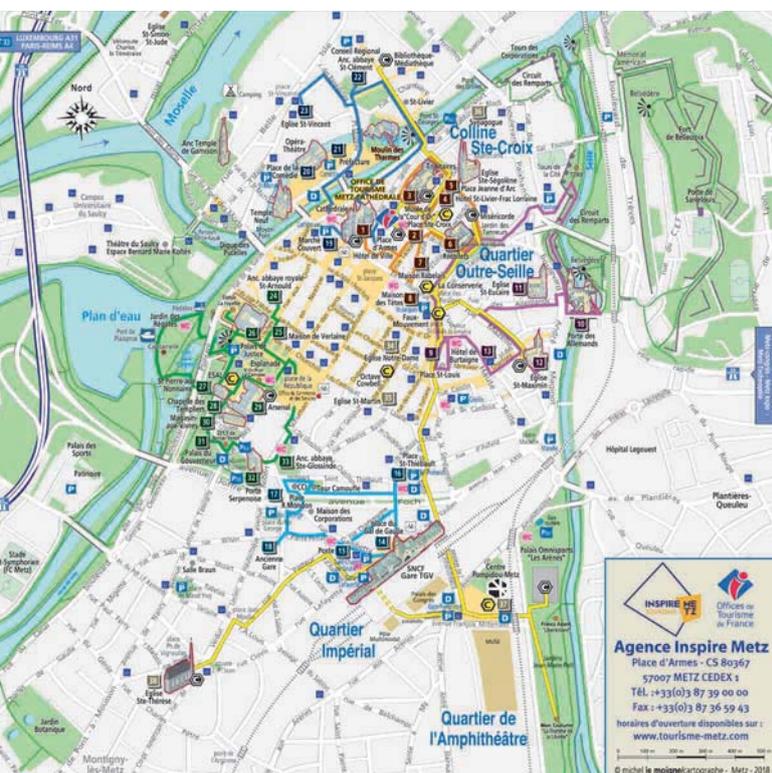
- l'aménagement de l'espace public en faveur d'une meilleure marchabilité : réduire les coupures urbaines, renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, développer l'accessibilité piétonne des arrêts TC, développer des espaces piétonniers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

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

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

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

### Metz plan touristique

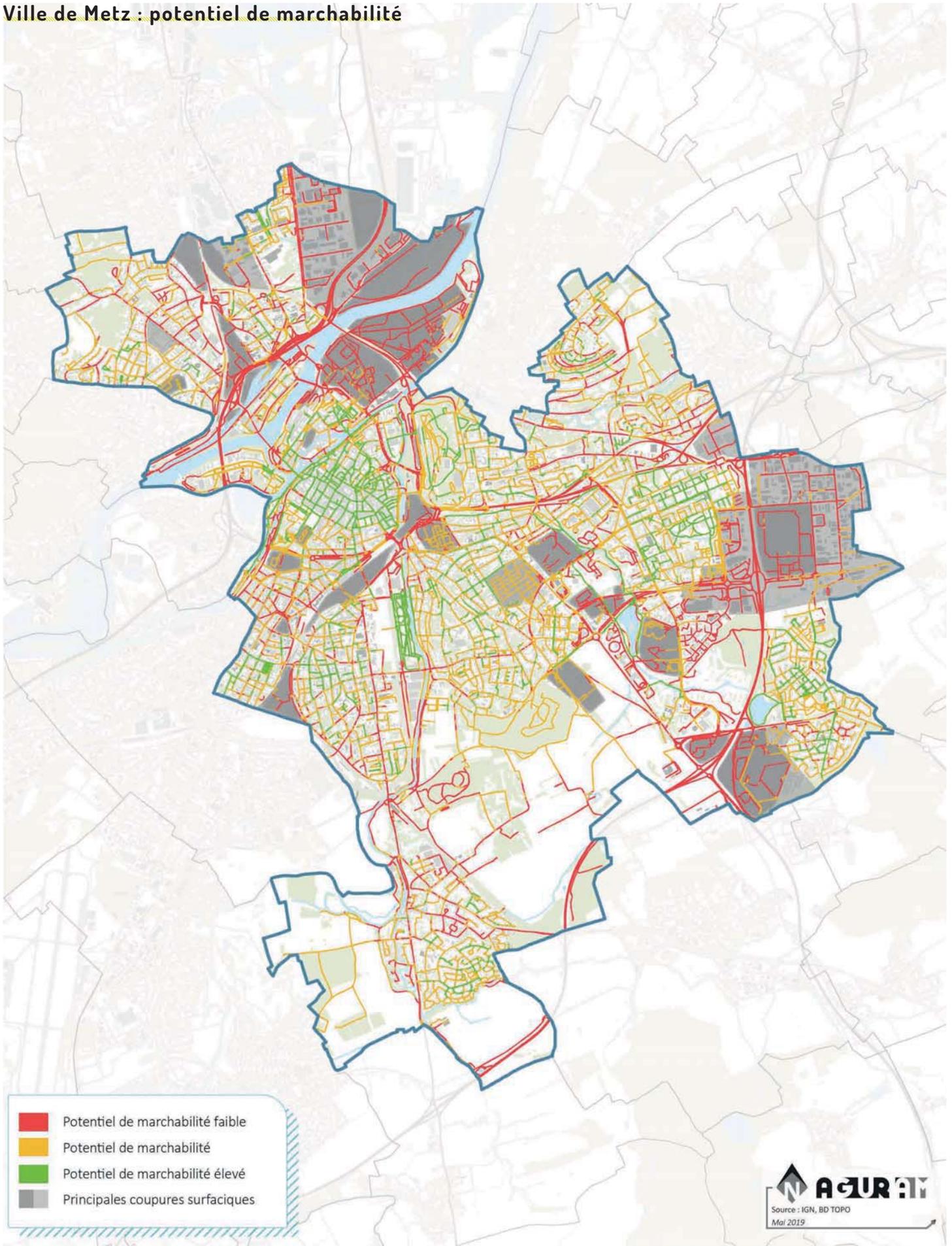


### CONCRÈTEMENT

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

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

### Ville de Metz : potentiel de marchabilité



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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

### PARTENAIRES

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

### Cœur métropolitain



### Actipôle, Technopôle, Sébastopol et Technopôle II



### Zone Actisud-Frescaty



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

## UNE ARTICULATION RENFORCÉE ENTRE URBANISME ET MOBILITÉ

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

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

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

L'articulation urbanisme-transport s'appuie sur :

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

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



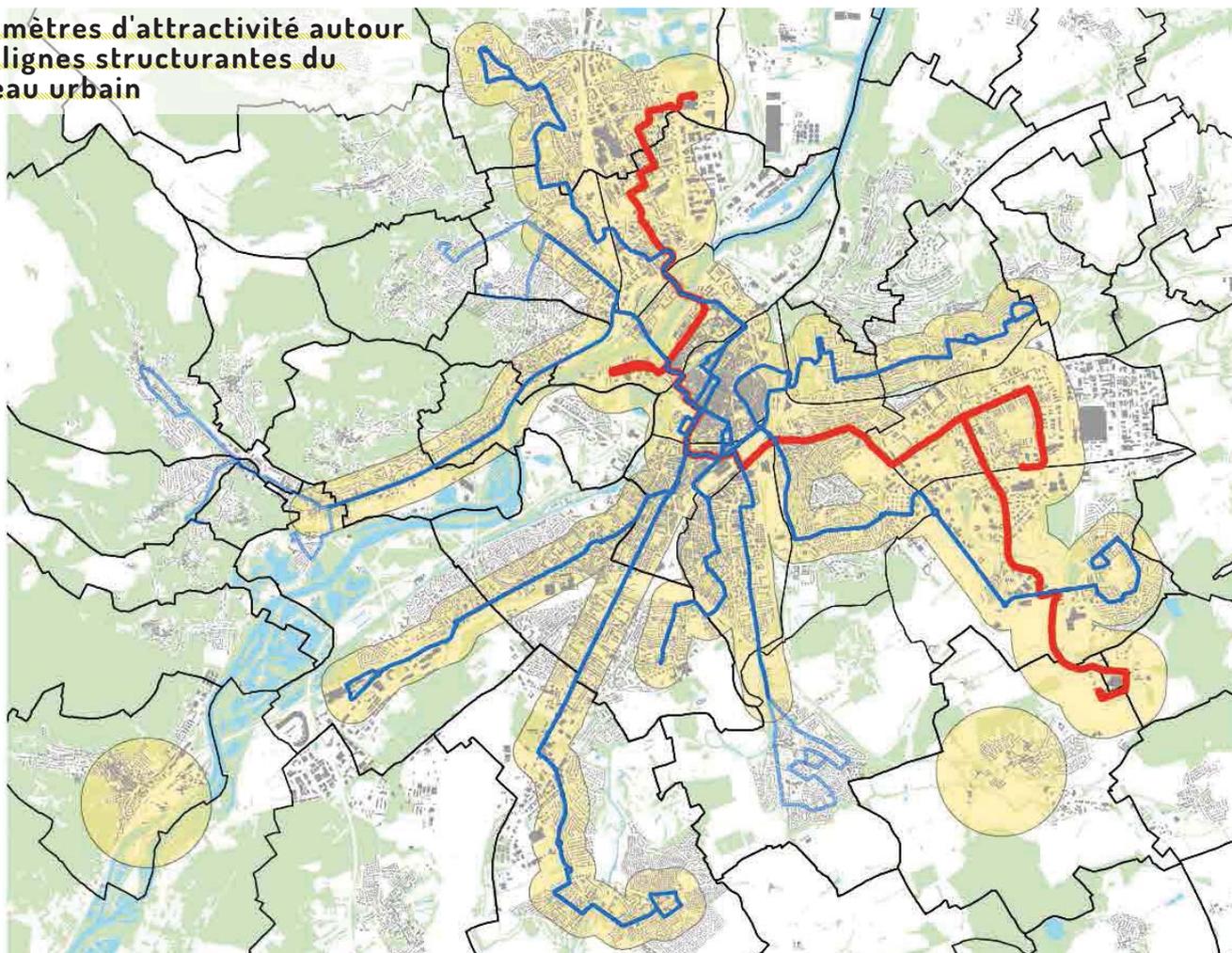
### CONCRÈTEMENT

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

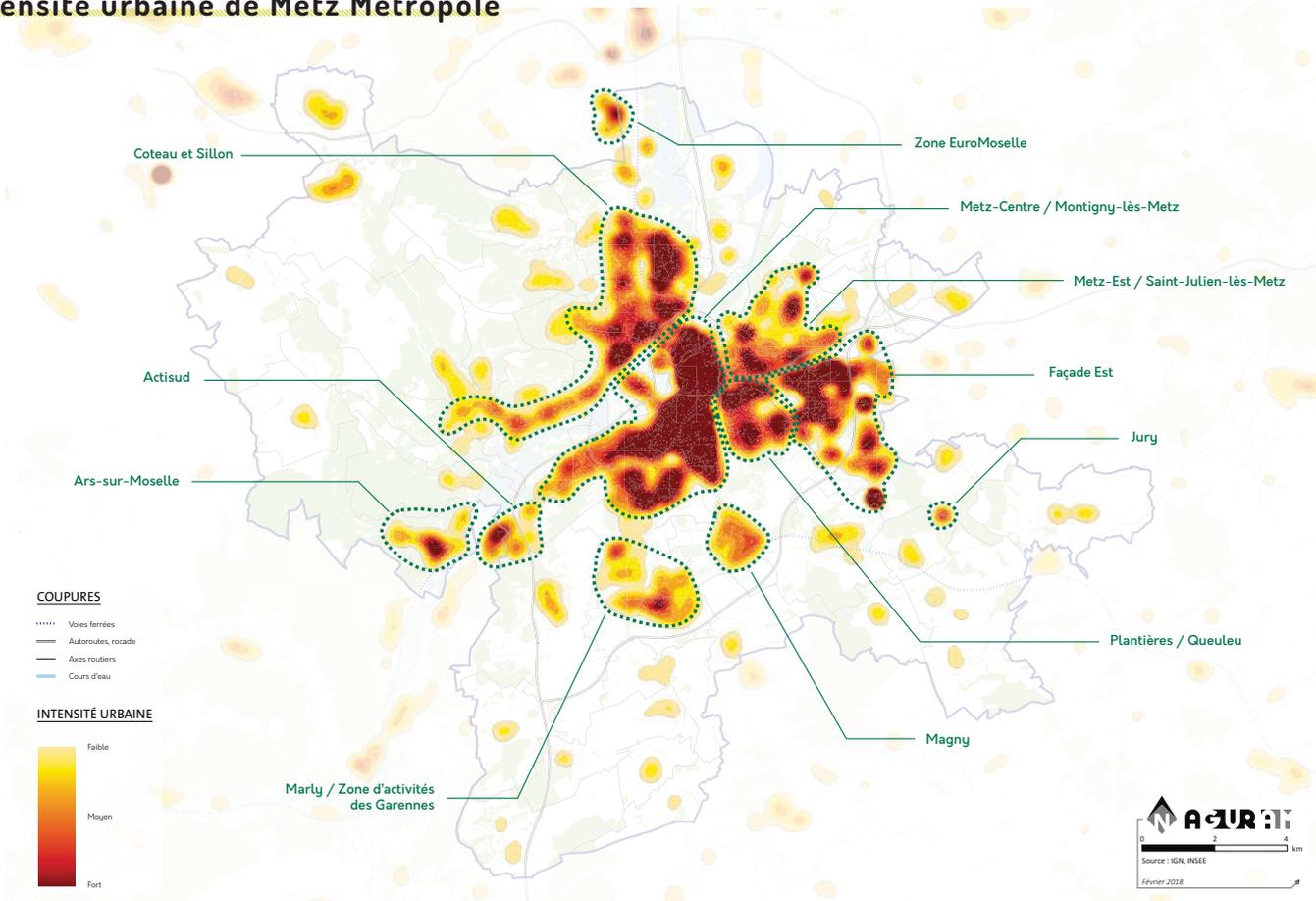
**2020** : partenariats pour la mise en œuvre opérationnelle des projets urbains et pour la mobilisation foncière autour des axes structurants de transports en commun

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

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



### Intensité urbaine de Metz Métropole



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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

Cette obligation concerne actuellement :

- les bâtiments neufs à usage principal d'habitation (0,75 m<sup>2</sup> ≤ T2, 1,5 m<sup>2</sup> ≥ T3, avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup>) et de bureaux (1,5 % de la surface de plancher) ;

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

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

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

## CONCRÈTEMENT (ACTION 23)

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

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

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

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

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



# AXE 3 : LA MÉTROPOLÉ CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ

# FAVORISER LES NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

## ENCOURAGER ET FACILITER LA MOBILITÉ PAR L'ACCOMPAGNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

Dans cette optique, Metz Métropole s'engage à :

#### pour les enfants :

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

#### pour les adultes :

- renforcer et étendre les formations de remise en selle.

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



### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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



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

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

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

Les facteurs d'exclusion mises en exergue sont multiples :

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

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

### CONCRÈTEMENT

2019- ... : Metz Métropole s'engage à

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



# PROMOUVOIR UN USAGE PARTAGÉ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

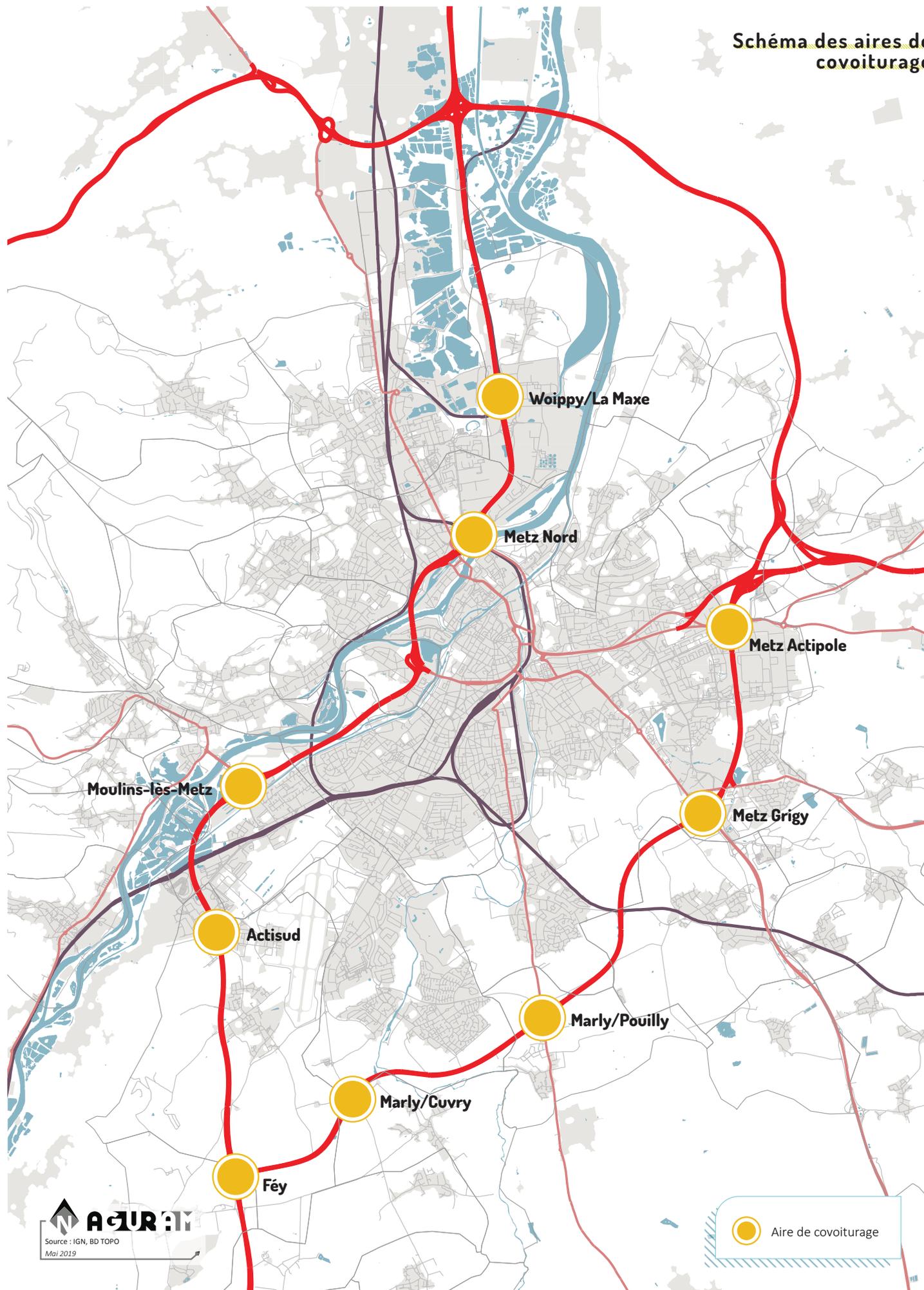
**Objectif** : mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage pour viser 500 places de stationnement dédiées à l'horizon 2025

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

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

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

### Schéma des aires de covoiturage



## Action 28 - Favoriser l'autopartage

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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



# ACCOMPAGNER L'INITIATIVE DES ACTEURS SOCIO ÉCONOMIQUES

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

2019-... : Metz Métropole prévoit de :

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



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

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

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

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

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

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

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



### CONCRÈTEMENT

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

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

# FAVORISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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



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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

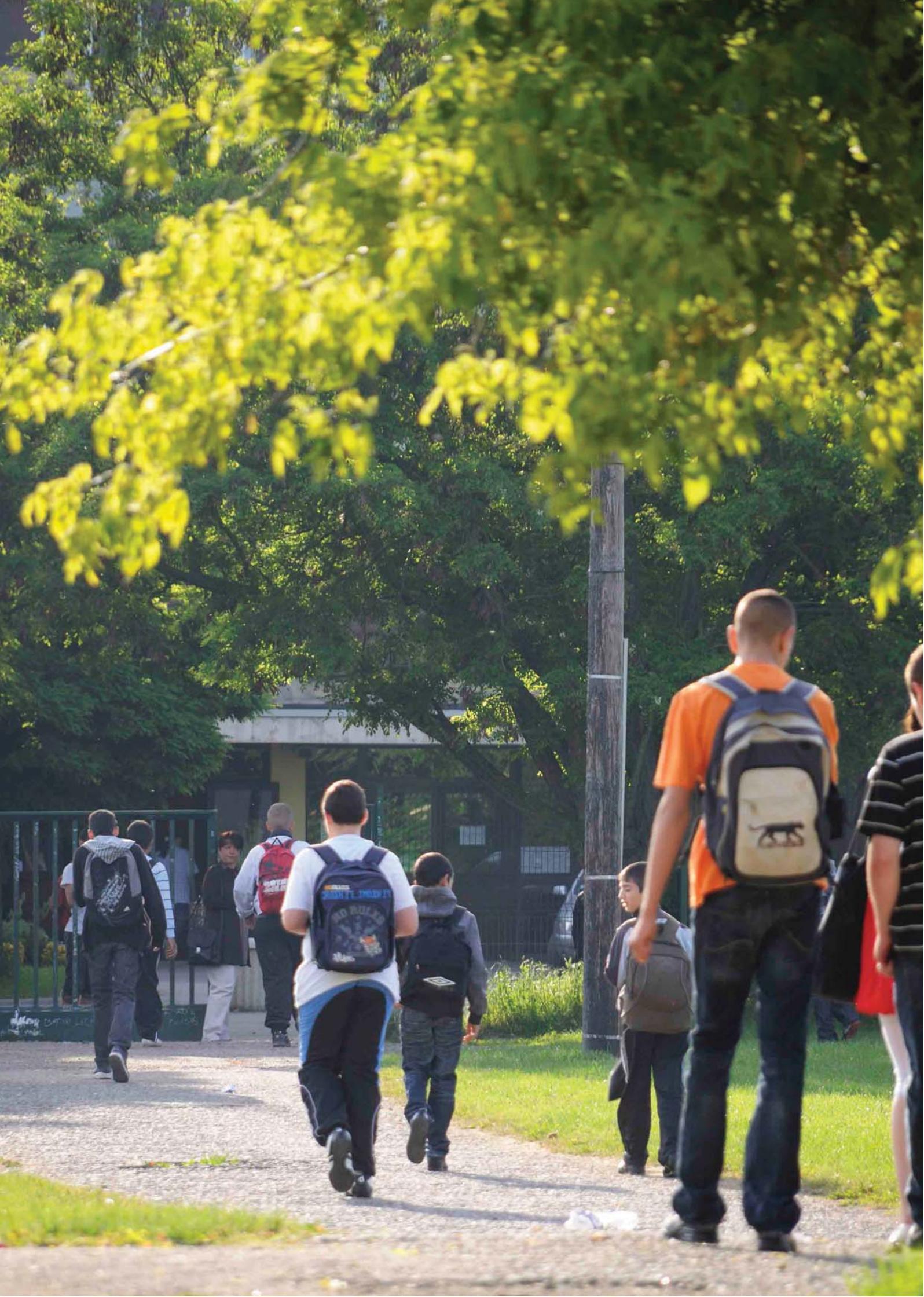
Les territoires concernés par l'un ou l'autre de ces groupes de véhicules dépendent notamment de la taille des agglomérations et sont fixés par arrêté préfectoral.

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

### CONCRÈTEMENT

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

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





**AXE 4 :**

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

GARE DE METZ

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

## Co-CONSTRUIRE LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

#### PARTENAIRES

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

### Action 37 - Intermodalité : infrastructures et services

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

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

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

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

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

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

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

### CONCRÈTEMENT

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

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

# INSCRIRE LA MÉTROPOLE AU CŒUR DE L'EUROPE

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

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

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

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

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

Aussi, elle entend :

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

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

#### CONCRÈTEMENT

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

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

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

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

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

Metz Métropole souhaite mieux valoriser cet atout et :

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

### CONCRÈTEMENT

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

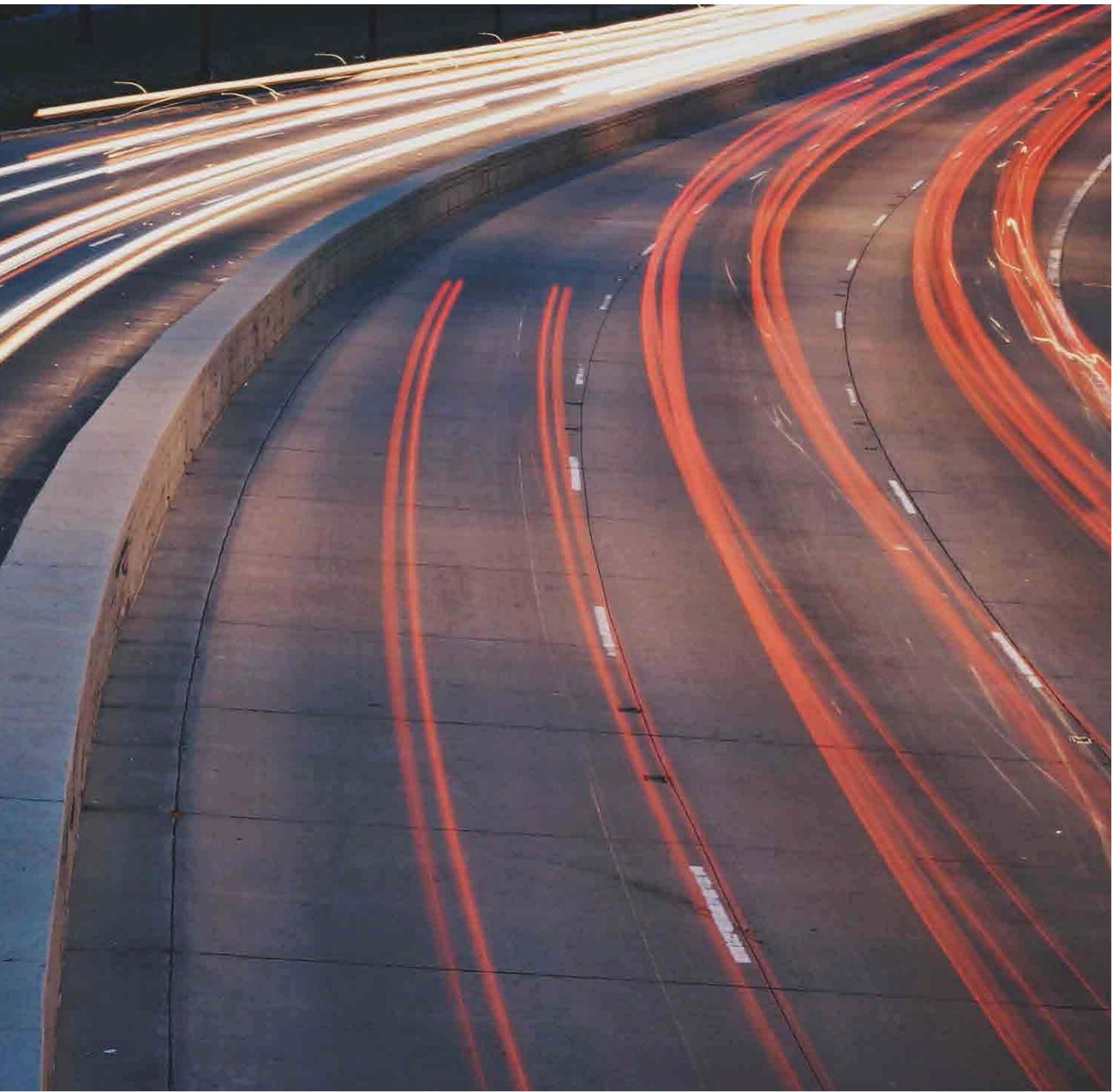
**2019-2020** : être acteur engagé en Comité syndical du SMO des Ports Lorrains (lien direct avec l'action 1 ci-contre)

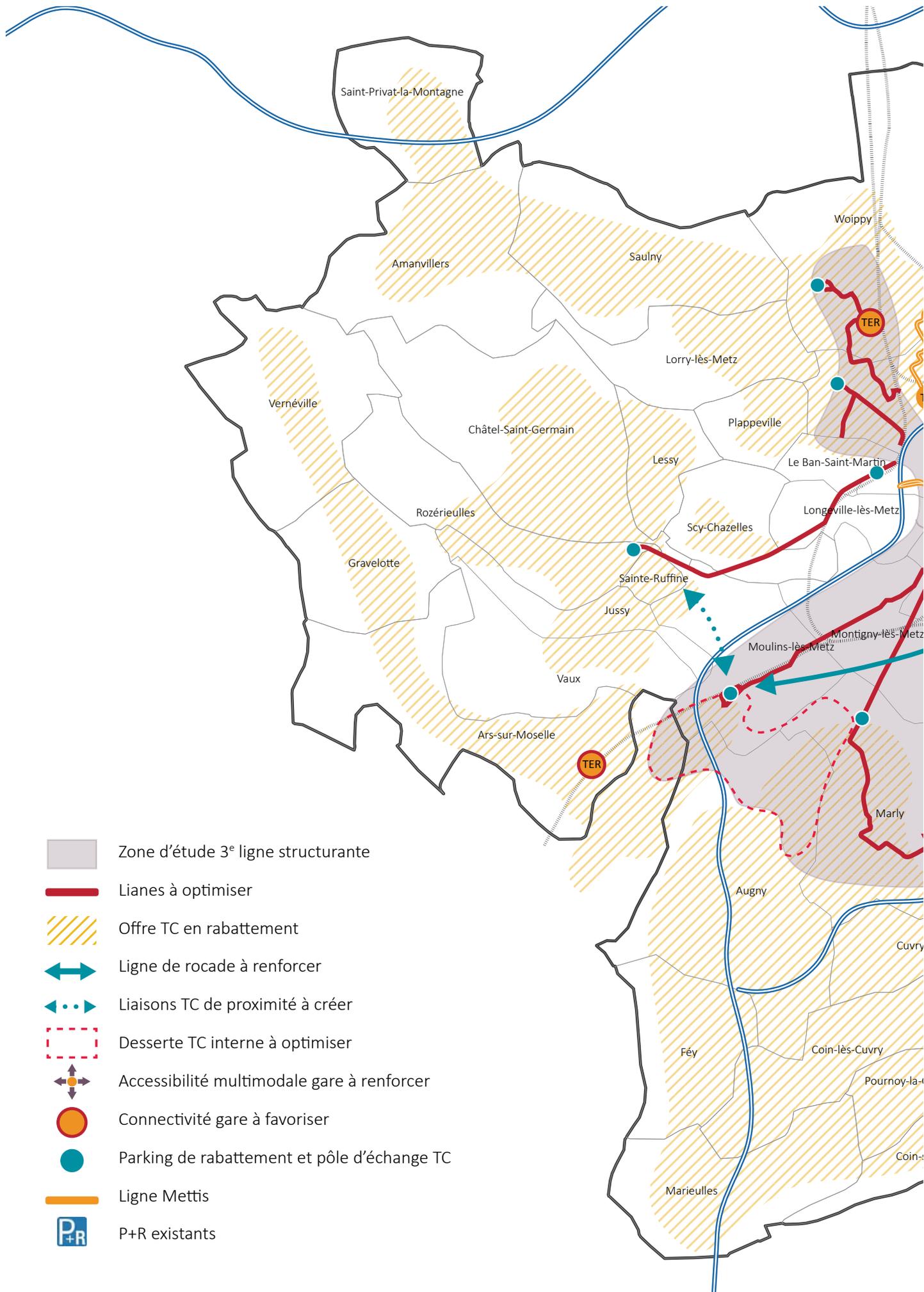
Cette action s'inscrit en complémentarité des actions 34 (contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine) et 38 (innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière).



# CARTES DE SYNTHÈSE



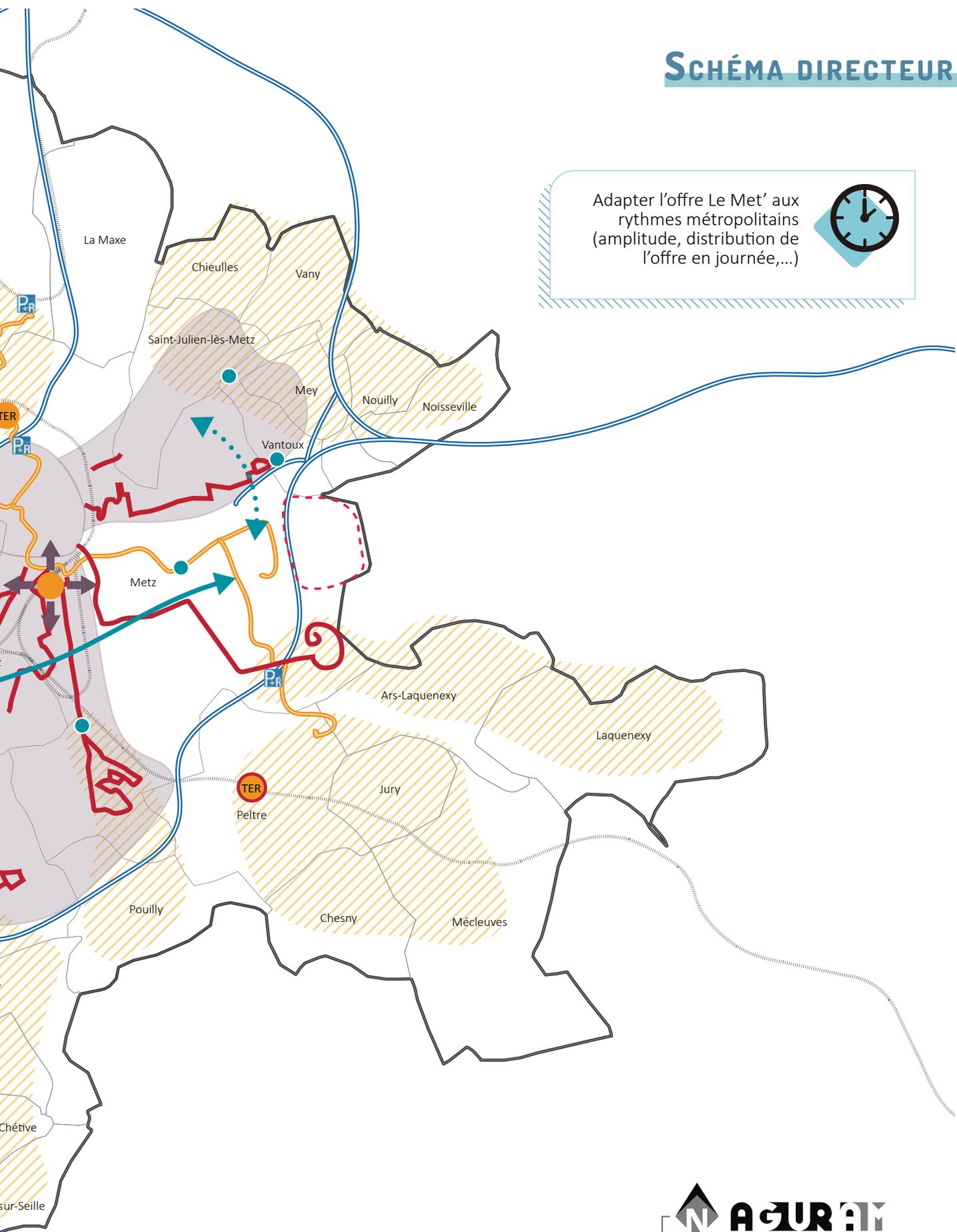




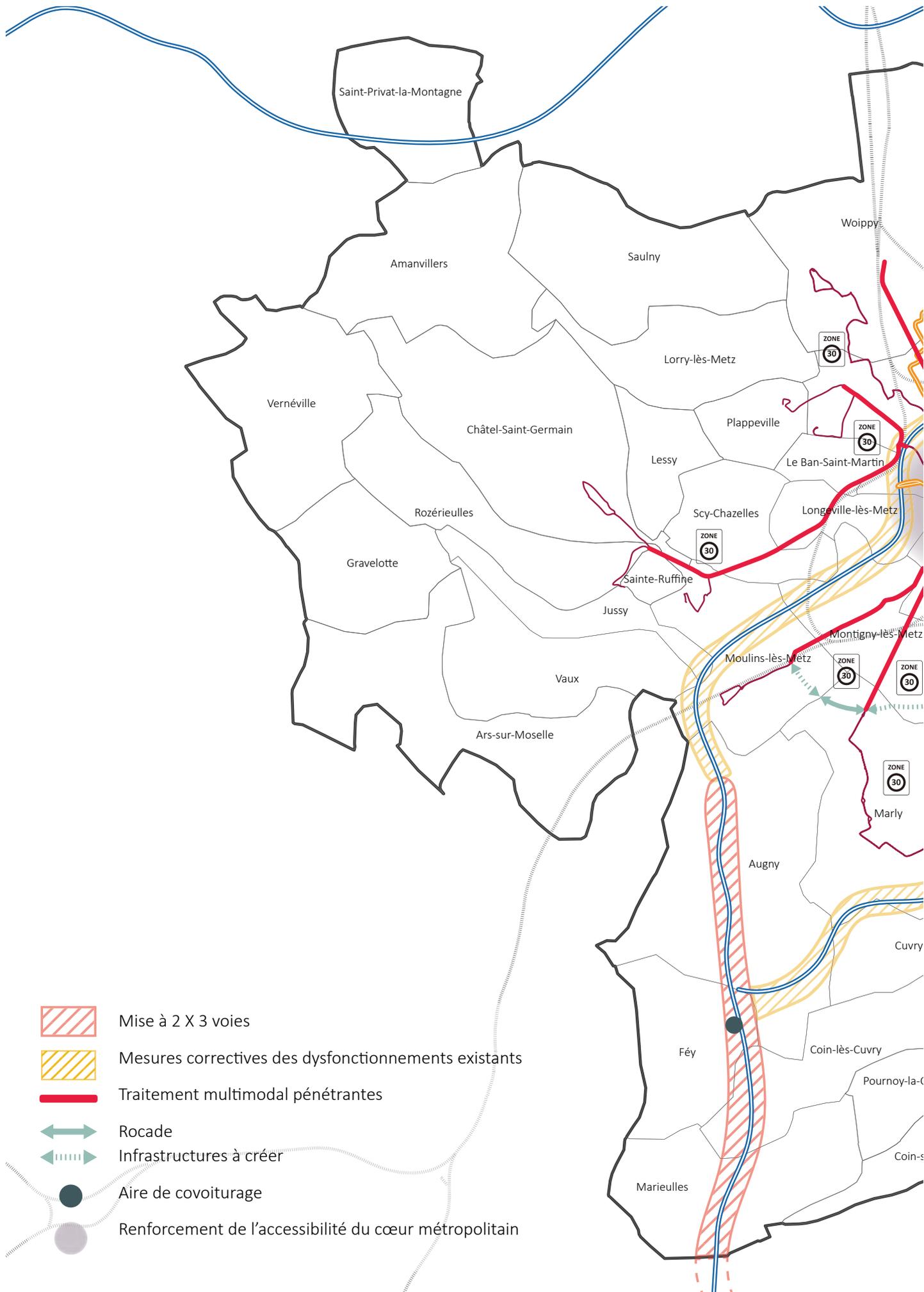


# SCHÉMA DIRECTEUR TC

Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains (amplitude, distribution de l'offre en journée,...)



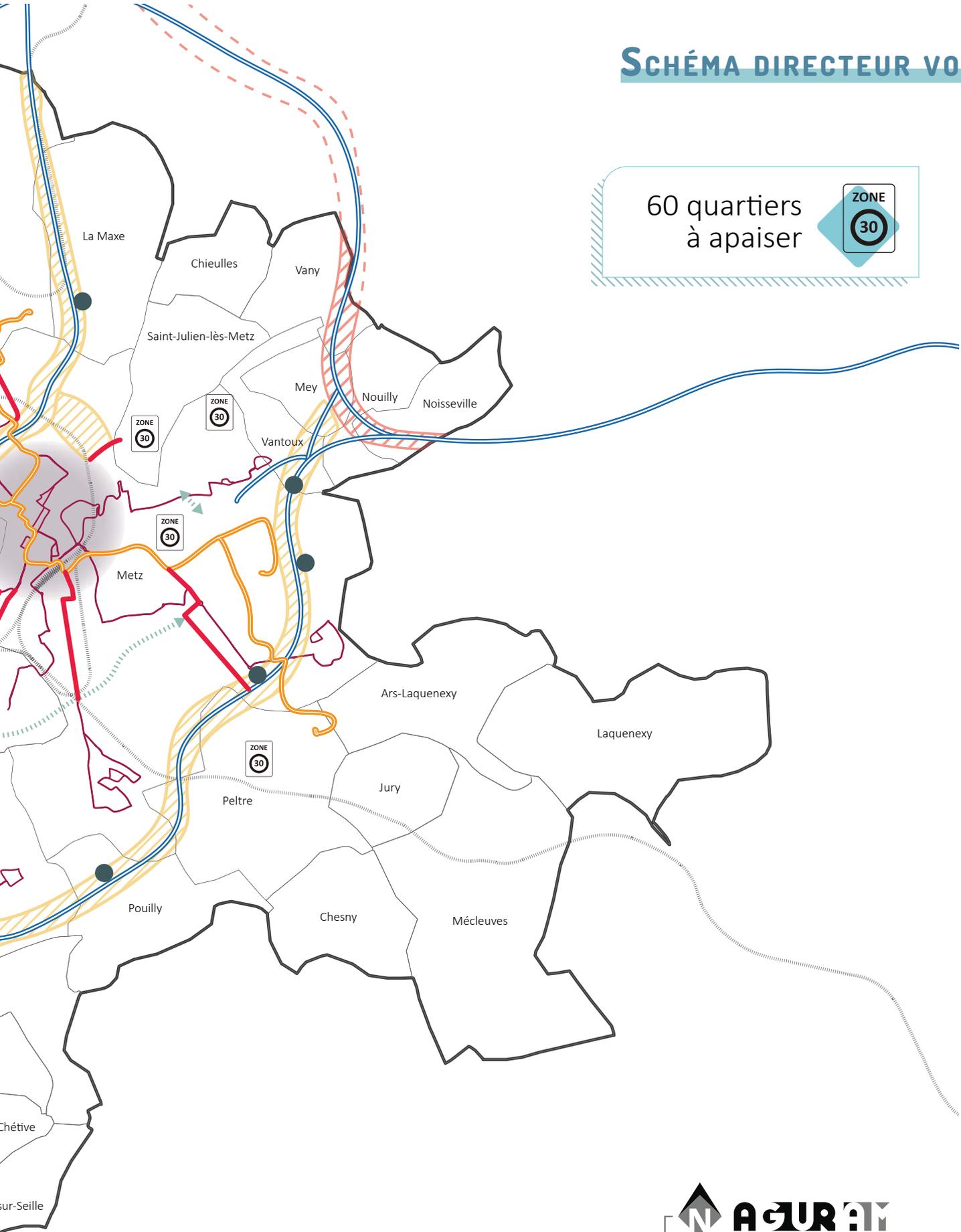
0 2 4 km  
Source : BD TOPO IGN,  
Février 2019



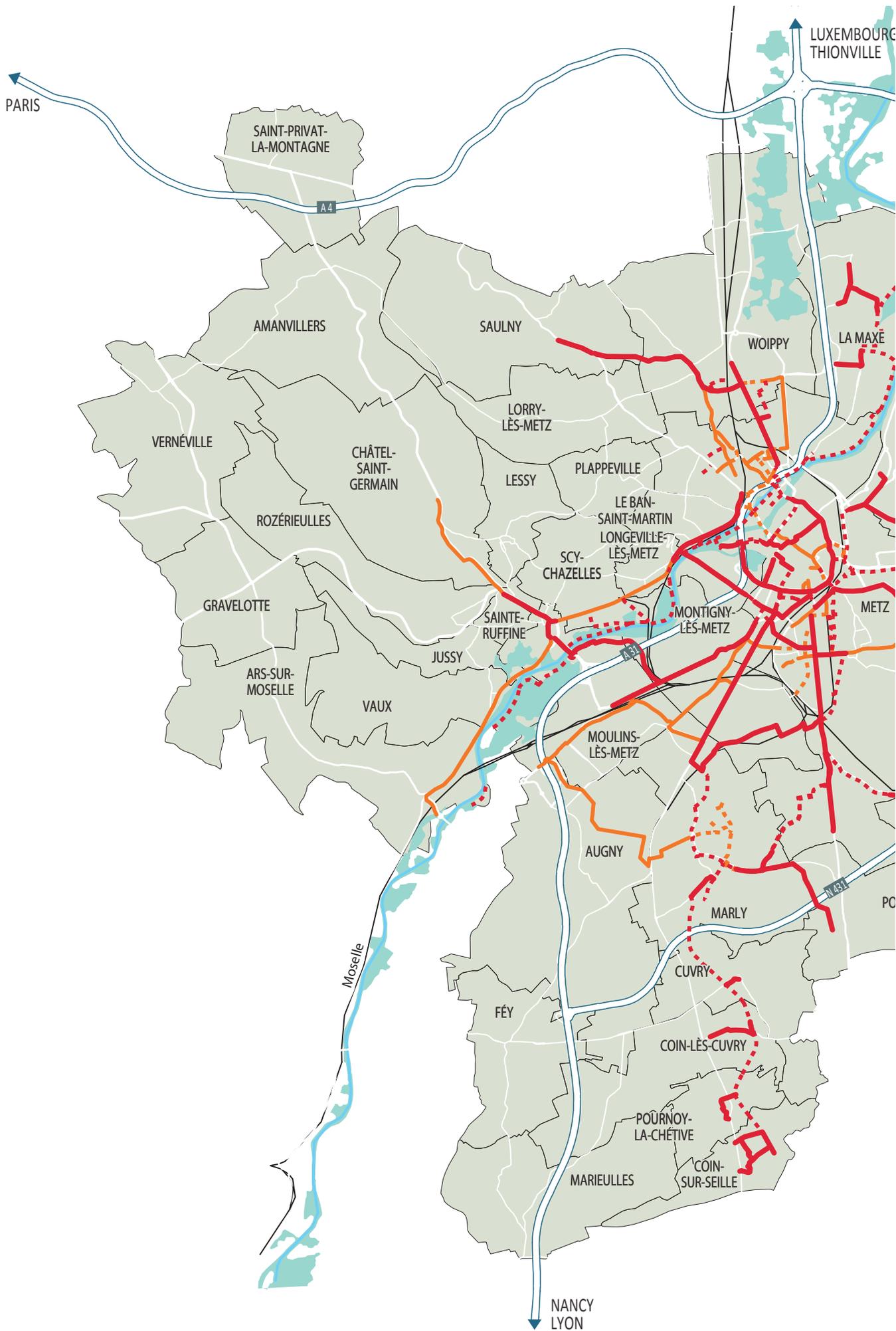


# SCHÉMA DIRECTEUR VOIRIE

60 quartiers  
à apaiser



0 2 4 km  
Source : BD TOPO IGN, Metz Métropole  
Mars 2019



# SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

## PRIORISATION

Réseau cyclable structurant

--- existant

— projeté

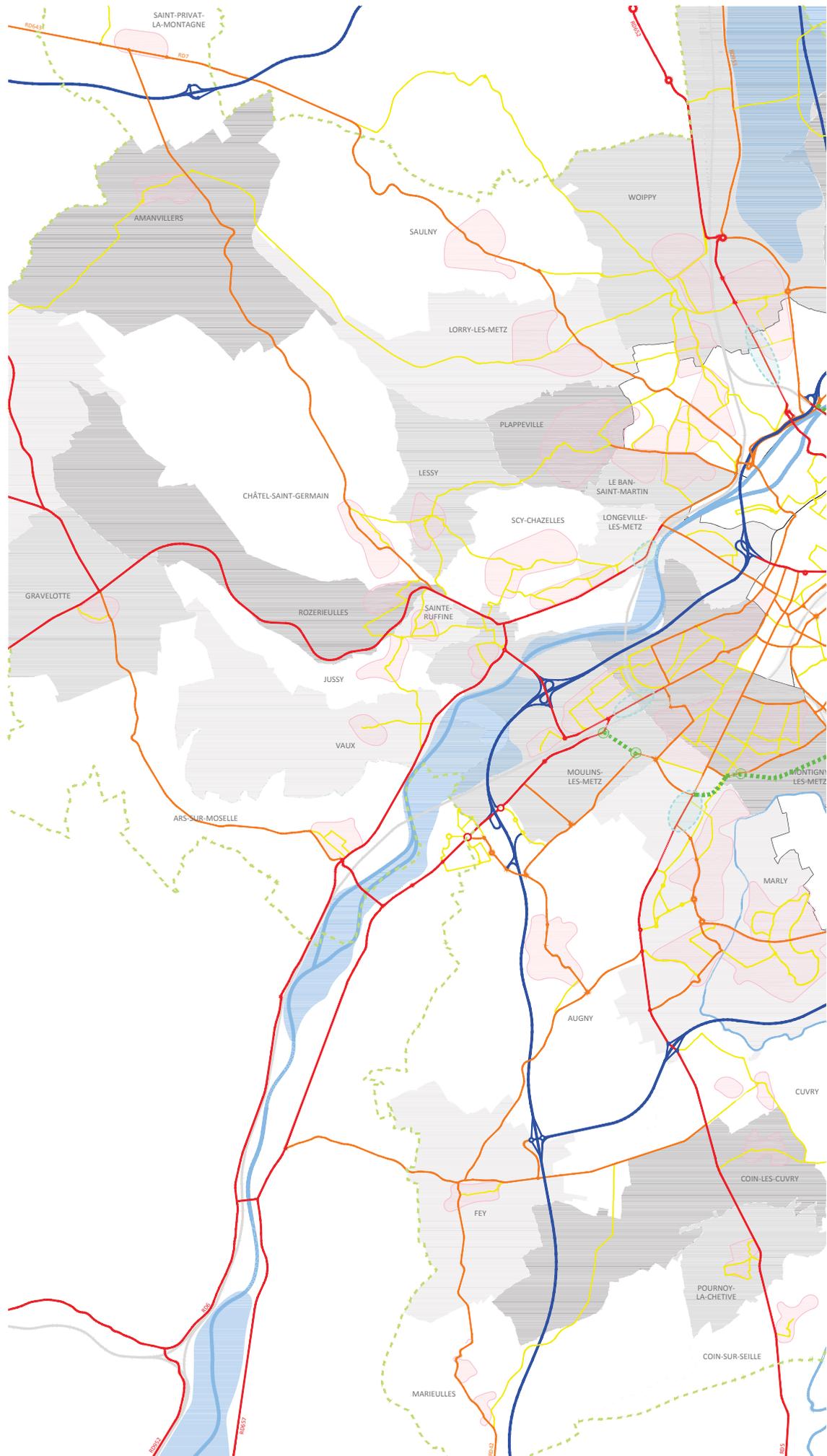
Réseau cyclable secondaire

--- existant

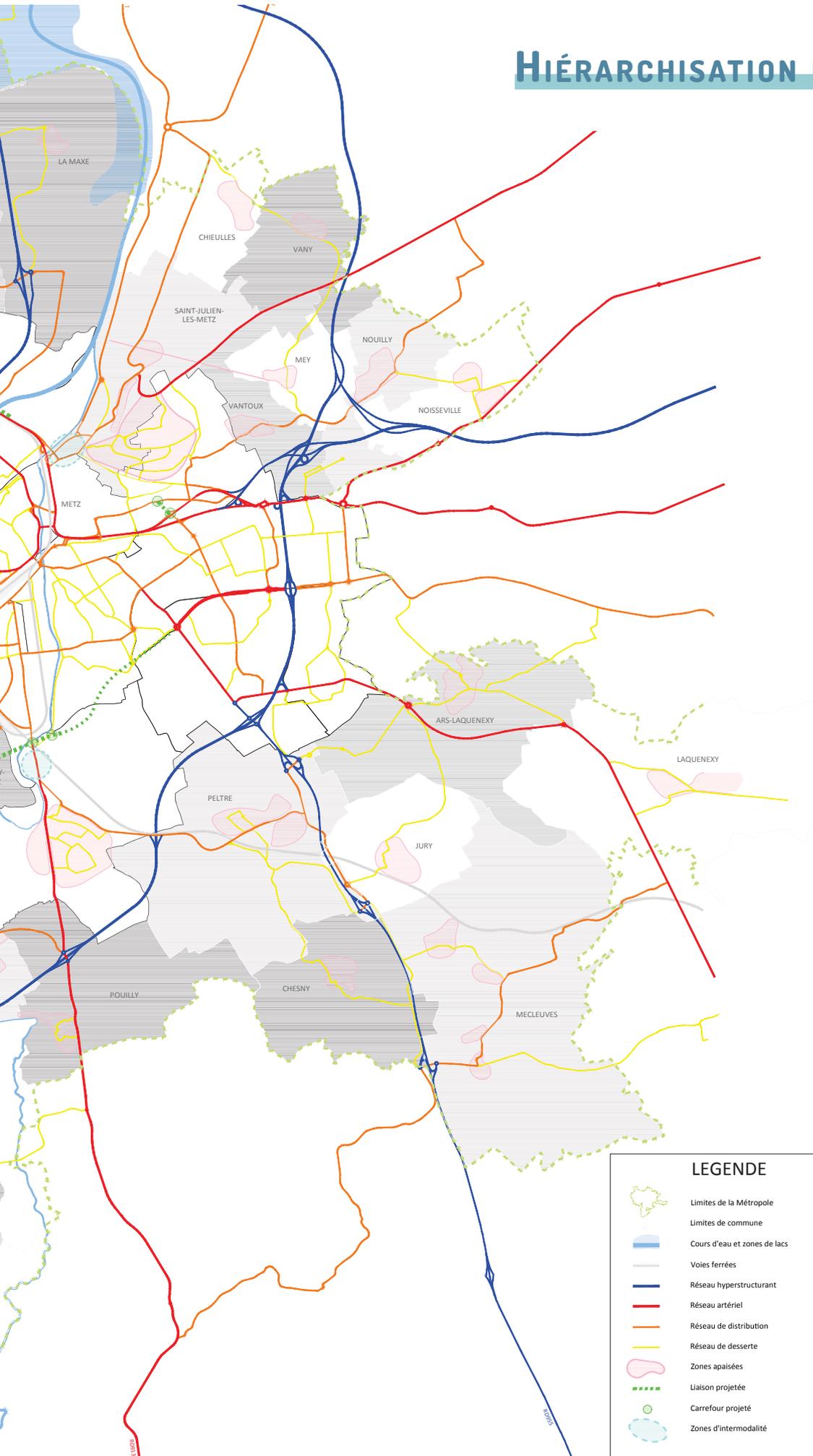
— projeté



Sources : Metz Métropole, Aguram, IGN, OpenStreetMap. Réalisation Inddigo, 2017.



# HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE



## LEGENDE

-  Limites de la Métropole
-  Limites de commune
-  Cours d'eau et zones de lacs
-  Voies ferrées
-  Réseau hyperstructurant
-  Réseau artériel
-  Réseau de distribution
-  Réseau de desserte
-  Zones apaisées
-  Liaison projetée
-  Carrefour projeté
-  Zones d'intermodalité

# **PROGRAMMATION, FINANCEMENT & MISE EN ŒUVRE**

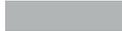




# HORIZON 2030 – Prévision de programmation et de financement

Numéro	Actions	2019	2020	2021	2022	2023
<b>AXE 1 : LA MÉTROPOLE RELIE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE</b>						
1	Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains					
2	Etudier et réaliser la 3 <sup>e</sup> ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)					
3	Etudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes et Citeis impactées par la 3 <sup>e</sup> ligne de BHNS					
4	Etudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes hors périmètre 3 <sup>e</sup> ligne BHNS					
5	Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées					
6	Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux					
7	Mettre en oeuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable					
8	Déployer une offre de stationnement vélo adaptée					
9	requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité					
10	Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains					
11	Organiser l'offre pour desservir les polarités locales					
12	Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante					
13	Etudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER					
14	Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir					
15	Définir les modalités de renforcement et d'optimisation de l'offre de rocade Citeis C14 et C17					
16	Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée					
17	Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole					
<b>AXE 2 : LA MÉTROPOLE FACILITE LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ</b>						
18	Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser					
19	Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement					
20	Améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : coeur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est => comités de secteurs					
21	Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares => PLUi					
22	Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi					
23	renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves => PLUi					
<b>AXE 3 : LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ</b>						
24	Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes					
25	Construire un plan de communication sur la politique cyclable					
26	Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité					
27	Mettre en oeuvre le schéma directeur de covoiturage					
28	Favoriser l'autopartage					
29	Soutenir les entreprises, les administrations et l'Université de Lorraine dans l'élaboration de Plan de mobilité (PDM)					
30	Logistique urbaine : accompagner les communes urbaines et favoriser les expérimentations					
31	Une mobilité électrique d'origine renouvelable					
32	Navettes autonomes : lancer l'expérimentation					
33	Renouveler le parc Tamm en conformité avec la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte					
<b>AXE 4 : LA MÉTROPOLE DANS SON BASSIN DE VIE ET AU COEUR DE L'EUROPE</b>						
34	Contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine					
35	Renforcer l'accessibilité à 360° de Metz-Ville, gare TGV					
36	Renforcer l'accessibilité à 360° de Peltre, Ars sur Moselle, Metz Nord et Woippy, gares TER, et des arrêts de transports collectifs					
37	Intermodalité : infrastructures et services => reconfiguration des pôles d'échanges autour de la gare de Metz centre					
38	Innover pour maximiser l'impact du projet A31bis dans ses dimensions interurbaine et transfrontalière					
39	Défendre et accroître la desserte TGV et TER de la métropole					
40	Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable					



Légende :  investissements, dépenses de fonctionnement  
 mise en œuvre de réglementations, intégration aux documents de planification, gouvernance, partenariats

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	coût total investissements (M€)	Dépenses de fonctionnement
								X
							60 à 90*	X
							5	X
								X
							1,3	
							19	
							0,5**	
							5	
								X
								X
								X
							2,4	
								X
							1	
							0,5***	
							aménagements intégrés aux opérations de voirie	X
								X
								X
								X
							1	
								X
								X
								X
							19,1	
							2	
							1	X
								X

**TOTAL : 117,8 à 147,8 M€**

\* montants provisoires en attente de la finalisation de l'étude 3<sup>e</sup> ligne  
 \*\* action de compétence communale  
 \*\*\* coûts d'études, hors aménagements

# LE DISPOSITIF DE SUIVI DU PDU

## L'OBLIGATION LÉGALE D'ÉVALUATION DU PDU

L'article L1214-8 du Code des transports dispose que le « Plan de déplacements urbains doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé ».

L'évaluation du PDU implique la mise en place d'un dispositif permettant de suivre la mise en œuvre des actions prévues, mais également de mesurer les effets de celles-ci au regard des objectifs fixés.

Au-delà de la nécessité de mesurer l'efficacité des politiques publiques engagées, le dispositif d'évaluation du PDU constitue une opportunité d'impliquer, dans la mise en œuvre, les différents acteurs intervenant de près ou de loin dans la sphère de la mobilité.

## Création d'un « club du PDU », véritable comité technique de mise en œuvre

Réunissant **une fois par an** les acteurs institutionnels de la mobilité (autorités organisatrices, État, etc.), ce **Club du PDU** sera ouvert à des référents ayant une activité en rapport avec les déplacements (chercheurs universitaires, exploitants de réseau, société civile, entreprises, start-up, associations, aménageurs, chambres consulaires, etc.).

L'objectif est de créer un dispositif d'échanges sur la mise en œuvre du PDU, et plus globalement sur la connaissance et la compréhension des pratiques de mobilité, le partage des visions et des cultures, l'exploration des innovations possibles, les synergies à créer entre les différents acteurs.

## Dispositif d'observation annuel d'engagement et de suivi des effets des actions

Ce dispositif intégrera des **indicateurs de suivi** de l'engagement des actions prévues dans le cadre du PDU (quantitatif et/ou qualitatif selon la nature des actions) et des **indicateurs relatifs aux effets** de ces actions. Il donnera lieu à la production d'une synthèse annuelle, alimentée par d'autres observatoires exis-

tants (Journal du stationnement, etc.). Il sera complété par des **indicateurs d'ordre socio-économiques** permettant de cerner les dynamiques en cours dans la métropole (évolution de la population, de l'emploi, projets de développement, etc.).

Libellé de l'action		Indicateur de suivi de la mise en œuvre	Indicateur de suivi des effets
<b>AXE 1 : LA MÉTROPOLE RELIE LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LIEUX DE VIE</b>			
1	Adapter l'offre Le Met' aux rythmes métropolitains	Évolution de la fréquence et de l'amplitude des lignes du réseau Le Met'	Évolution des validations sur les lignes concernées par le développement de l'offre
2	Étudier et réaliser la 3 <sup>e</sup> ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)	Synthèse des études, point d'avancement du projet, description du projet réalisé	Fréquentation de la 3 <sup>e</sup> ligne BHNS et fréquentation des P+R dédiés et des temps de parcours
3	Étudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes et Citeis impactées par la PLUi ligne de BHNS	Descriptif des évolutions du réseau Le Met' au sein du corridor BHNS, ml et type d'aménagements d'optimisation des lignes	Évolution des validations sur le réseau modifiés et optimisés et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
4	Étudier et mettre en œuvre la restructuration et l'optimisation des Lianes hors périmètre 3 <sup>e</sup> ligne BHNS	Descriptif des évolutions du réseau Le Met' et type d'aménagements mis en œuvre pour optimiser les lignes	Évolution des validations sur le réseau modifié et optimisé et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
5	Renforcer les Citeis et Proxis les plus fréquentées	Descriptif de l'évolution de l'offre des Citeis et Proxis	Évolution des validations sur le réseau Citeis et Proxis
6	Généraliser la priorité des bus aux carrefours à feux	Nombre de carrefours traités	Évolution des validations du réseau sur les lignes concernées et des temps de parcours, gains de productivité sur les lignes concernées
7	Mettre en œuvre le réseau prioritaire du Schéma directeur cyclable	Linéaire types d'aménagements réalisés	Comptages sur les itinéraires réalisés, évolution de la part vélo
8	Déployer une offre de stationnement vélo adaptée	Nombre, localisation et choix d'équipements de stationnement	Évaluation de l'usage des équipements de stationnement les plus stratégiques (gare, etc.)
9	Requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité	Linéaire de voirie réaménagée et descriptif qualitatif des aménagements	Évolution du nombre et de la gravité des accidents par mode de transports, comptages des différents modes de transports
10	Poursuivre l'encouragement à la rotation sur voirie et dans les parcs en ouvrage métropolitains	Descriptif des politiques de stationnement mises en œuvre, nombre de places réglementées ou payantes	Nombre de transactions sur voirie et en parc
11	Organiser l'offre pour desservir les polarités locales	Descriptif des modifications apportées au réseau	Évolution des validations des lignes concernées
12	Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante	Descriptif des modifications apportées au réseau	Évolution des validations des lignes concernées
13	Étudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER	Descriptif des modifications apportées au réseau en rabattement sur les gares	Évolution des validations des lignes concernées
14	Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants existants ou à venir	Nombre de places créées et localisation	Fréquentation des parkings créés
15	Définir les modalités de renforcement et d'optimisation de l'offre de rocade Citeis C14 et C17	Évolution de l'offre et types d'aménagements d'optimisation mis en œuvre	Évolution des validations sur les lignes C17 et C14 et des temps de parcours
16	Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée	Suivi des projets de voirie, inscription effective des emplacements réservés dans le PLUi	Comptages sur les différents modes empruntant ces aménagements
17	Mieux intégrer l'A31 et la RN431 à la métropole	Tenue des réunions avec l'État, construction du modèle multimodal, études des dysfonctionnements et identification des solutions	Aménagements réalisés
<b>AXE 2 : LA MÉTROPOLE FACILITE LES CIRCUITS COURTS POUR PLUS DE PROXIMITÉ</b>			
18	Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser	Linéaire de voies apaisées et descriptif des types d'aménagements réalisés	Évolution du nombre et de la gravité des accidents par mode de transports
19	Construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement	Linéaires d'itinéraires traités pour les piétons, descriptif des aménagements et mesures prises pour favoriser la marche à pied	Comptages piétons sur des axes stratégiques
20	Améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est => comités de secteurs	Ensemble des actions mises en œuvre au niveau des polarités stratégiques, synthèse des échanges en Comité de secteurs stratégiques	Projets concrétisés
21	Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares => PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution de la densité dans les périmètres concernés
22	Revoir les normes de stationnement automobile en lien avec le PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution de la motorisation des ménages
23	Renforcer les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves => PLUi	Descriptif des modalités de prise en compte de cette prescription dans le PLUi	Évolution du taux d'équipement vélo

Libellé de l'action		Indicateur de suivi de la mise en œuvre	Indicateur de suivi des effets
<b>AXE 3 : LA MÉTROPOLE CHANGE NOS HABITUDES DE MOBILITÉ</b>			
24	Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes	Nombre de personnes ayant pris part à la formation de « remise en selle »	Comptages vélo
25	Construire un plan de communication sur la politique cyclable	Nombre de plans de communication engagés	Comptages vélo
26	Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité	Nombre et nature des interventions auprès des structures d'aides aux personnes en difficultés	Nombre d'abonnés au réseau Le Met' bénéficiant de tarifs spécifiques
27	Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage	Nombre de places de covoiturage créées	Fréquentation des parkings de covoiturage
28	Favoriser l'autopartage	Descriptif des actions mises en œuvre et nombre de véhicules proposés en autopartage	Suivi de l'usage des véhicules en autopartage
29	Soutenir les entreprises, les administrations et l'Université de Lorraine dans l'élaboration de Plan de mobilité (PDM)	Nombre de PDM réalisés	Nombre d'abonnés au réseau Le Met' bénéficiant du tarif PDE
30	Logistique urbaine : accompagner les communes urbaines et favoriser les expérimentations	Descriptif de l'accompagnement et des expérimentations engagées	Nombre de zones ayant fait l'objet d'une évolution de la réglementation
31	Une mobilité électrique d'origine renouvelable	Nombre de points de recharge électrique mis en place	Fréquentation des points de recharge
32	Navettes autonomes : lancer l'expérimentation	Nombre et descriptif des expérimentations	Nombre de validations dans les navettes autonomes
33	Renouveler le parc Tamm en conformité avec la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte	Nombre et type de véhicules acquis sur le réseau Le Met'	Évolution de la part du parc à faible émission, baisse des taux de polluants locaux mesurés
<b>AXE 4 : LA MÉTROPOLE DANS SON BASSIN DE VIE ET AU COEUR DE L'EURO</b>			
34	Contribuer activement au Grenelle des mobilités / Lorraine	Contribution effective	
35	Renforcer l'accessibilité à 360° de Metz-Ville, gare TGV	Descriptif des actions engagées sur la gare de Metz-ville	Hausse du trafic voyageurs au départ ou à l'arrivée de la gare de Metz centre
36	Renforcer l'accessibilité à 360° de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz Nord et Woippy, gares TER, et des arrêts de transports collectifs	Descriptif des actions engagées sur les gares de Peltre, Ars-sur-Moselle, Metz Nord et Woippy	Évolution de la fréquentation des gares (titre Le Met')
37	Intermodalité : infrastructures et services => reconfiguration des pôles d'échanges autour de la gare de Metz centre	Descriptif des actions engagées pour favoriser l'intermodalité au niveau de la gare de Metz-ville	Aménagements réalisés, services mis en œuvre, fréquentation globale des arrêts de transports collectifs autour de la gare, utilisation des dispositifs de stationnement vélo
38	Innover pour maximiser l'impact du projet A31 bis dans ses dimensions interurbaines et transfrontalières	Suivi du projet A31 bis	Réalisation de l'étude de la 3è voie de covoiturage
39	Défendre et accroître la desserte TGV et TER de la métropole	Suivi de l'offre Fluo et TGV sur le territoire	Évolution du trafic voyageurs au départ ou à l'arrivée de la gare de Metz centre
40	Conforter Metz et son aire métropolitaine comme plateforme logistique multimodale incontournable		Évolution des volumes traités



# ANNEXE : SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ





**CHALLENGES**  
max. 350 kg

## CONTEXTE LÉGISLATIF

La question de l'accessibilité des transports collectifs et des espaces publics s'inscrit dans une série de lois avec notamment :

- la loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, qui fixe le cadre des actions à mettre en œuvre pour faciliter la vie des personnes handicapées. Le chapitre V propose des dispositions tendant à favoriser leur vie sociale, en leur permettant d'accéder aux établissements recevant du public (article 49) et aux infrastructures de transport (article 52) ;
- la loi d'Orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982, qui définit un droit au transport pour tous. L'article 2 souligne l'importance des mesures à prendre pour que ce droit concerne aussi les personnes à mobilité réduite ;
- la loi du 13 juillet 1991, qui complète la loi de 1975, et qui rend obligatoire l'accessibilité des personnes handicapées aux locaux d'habitation, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public. Elle réaffirme le principe de l'accessibilité de la voirie et l'étend aux espaces de circulation ;
- la loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000, qui associe la notion d'accessibilité à un périmètre d'action plus global et en fait une des conditions d'un développement urbain durable et solidaire.

Mais c'est surtout la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 (Loi Handicap) qui a fait fondamentalement évoluer la prise en compte des problématiques des personnes handicapées, notamment sur la question de l'accessibilité générale, et ce, quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap). La loi a fait évoluer la définition même de handicap, en intégrant la notion de la vulnérabilité, et par là même les problématiques à prendre en compte pour favoriser l'accessibilité générale des transports et des espaces publics (enfants, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds ou accompagnées d'enfants, personnes de petite taille, etc.).

La loi prévoit ainsi :

- la mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans par les autorités organisatrices des transports (AOT), via la réalisation d'un Schéma directeur d'accessibilité (SDA) ;
- la mise en place des procédures d'impossibilité technique avérée (ITA) et l'obligation de réaliser des mesures de substitution en cas d'ITA ;

- la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics par l'élaboration d'un Pave (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des Espaces publics) par les communes ou par l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) si il en obtient la compétence ;
- la constitution d'une commission communale ou intercommunale d'accessibilité dans toutes les collectivités de plus de 5 000 habitants, permettant d'associer les personnes handicapées à la mise en œuvre de l'accessibilité.
- de rendre accessible toute la chaîne du déplacement.

La loi de février 2005 a été complétée par une série de textes :

- l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015, qui a introduit deux mesures importantes :
  - l'obligation d'accessibilité du service de transport ne s'applique plus à l'ensemble des points d'arrêts mais intègre la notion de priorisation ;
  - la création du Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée, qui permet aux Autorités organisatrices de mobilité (AOM) de bénéficier d'un délai supplémentaire par rapport à l'obligation de 10 ans, fixée par la loi de février 2005, et de créer un nouveau cadre contractuel pour la programmation et la réalisation des travaux de mise en accessibilité ;
  - l'obligation de mettre en œuvre des Pave s'impose aux communes de plus de 1 000 habitants ;
- le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, relatif au Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité, programmé pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, définit le contenu du SDAP ;
- le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public définit les conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, et précise la notion d'impossibilité technique avérée.

# ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITÉ SUR LA MÉTROPOLE

## Les transports collectifs

### LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ - AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMME DE METZ MÉTROPOLE

Établi en 2015, le SDA-ADAP de Metz Métropole programme les travaux de mise en accessibilité du réseau Le Met', en prenant en compte les pôles d'attraction pour les personnes handicapées, ainsi que les arrêts de bus du réseau.

Le réseau le Met' est structuré autour de :

- 2 lignes BHNS Mettis aménagées en site propre sur la quasi-totalité du parcours ;
- 5 lignes structurantes Lianes (lignes L) ;
- 7 lignes Citeis (lignes C) dont une ligne de rocade ;
- 12 lignes suburbaines Proxis (lignes P) centrées autour du PEM (Pôle d'échange multimodal) ;

- 11 navettes régulières (N) ;
- 4 lignes nocturnes en complément des lignes Mettis (Flexo) ;
- 30 lignes scolaires ;
- 13 lignes TIM (intégration tarifaire) ;
- 4 gares TER (intégration tarifaire) à Metz-Centre, Ars-sur-Moselle, Woippy et Peltre.

Le réseau comprend 972 arrêts qui se décomposent en 70 stations BHNS Mettis et 902 arrêts pour le réseau général.

Au 31 janvier 2019, le réseau Le Met' disposait de 191 véhicules tous équipés de palette d'accès aux personnes utilisatrices de fauteuil roulant.

	BHNS	Bus articulés	Bus standards	midibus	minibus	TPMR	TOTAL
Nombre de véhicules	27	52	84	10	8	10	191
Nombre de véhicules équipés d'une palette d'accès aux UFR	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Au-delà de l'offre assurée par le réseau général, Metz Métropole propose un service de transport spécifique dédié aux personnes à mobilité réduite, le service Accelis.

Ce service dispose de moyens propres, que ce soit au niveau humain (10 conducteurs titulaires affectés au service, etc.), que matériels (8 minibus + 1 de réserve, 1 midibus pour un service le matin, 1 véhicule léger adapté TPMP) avec une large amplitude de fonctionnement (du lundi au vendredi de 6 h à 20 h, le samedi de 6 h à minuit, le dimanche de 8 h à 20 h). Une plateforme de réservation Effia ouverte du lundi au samedi de 7 h à 19 h assure la réception des demandes et la planification des services.

Avec 225 clients actifs en moyenne par mois en 2018 (contre 204 en 2017), le service Accelis a assuré 26 898 voyages à la fin octobre 2018 (en progression de 9 % par rapport à 2017).

### L'accessibilité des arrêts de transports collectifs

Le réseau comprend 972 arrêts qui se décomposent en 70 stations BHNS Mettis et 902 arrêts pour le réseau général.

Le programme de mise en accessibilité engagé par la métropole a permis de traiter 542 arrêts (56 % des arrêts) à la fin 2018. 119 (12 %) sont classés en ITA (Impossibilité technique avérée). 311 arrêts restent à aménager dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée.

Établi par la Région Lorraine en 2015, le Schéma directeur régional d'accessibilité programmée du réseau TER Métrolor de la Région Lorraine (décliné par département) a été intégré par la Région Grand Est lors de sa création en janvier 2016. Il a été complété depuis par un Référentiel d'aménagement des points d'arrêt routiers (janvier 2019) avec la prise de compétence transports routiers interurbains.

Aucune gare, ou arrêt de la métropole, n'est classée comme prioritaire dans l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité. La gare de Metz-Ville devait faire l'objet d'une vérification complémentaire.

Pour les gares non prioritaires, des mesures de substitution ont été prévues. La gare d'Ars-sur-Moselle figure parmi celles-ci. A ce titre, elle dispose du service gratuit d'accueil et d'accompagnement Accès TER Lorraine Métrolor pour les personnes en situation de handicap. Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité (quel que soit leur handicap et leur taux d'invalidité), de priorité ou de stationnement, les titulaires d'une carte de pensionné ou de réformé de guerre, ainsi que les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant peuvent en bénéficier.

La gare de Metz-Ville bénéficie également de ce service, ainsi que du service Accès plus qui offre la possibilité, sur les trains nationaux et internationaux et sur les TER en correspondance avec les trains nationaux et internationaux, de :

- acheter des titres de transport adaptés à la situation du demandeur ;
- réserver les prestations d'accueil en gare et d'aide pour monter/descendre du train ;
- accéder aux informations nécessaires au bon déroulement du trajet.

Les gares de Woippy, de Peltre et de Metz-Nord ne proposent aucun service d'accueil et d'accompagnement.

Le Schéma directeur régional d'accessibilité du réseau TER Métrolor de la Région Lorraine intègre également un volet accessibilité des points d'arrêts des lignes routières du TER Métrolor.

Une priorisation des arrêts a été établie sur la base de différents critères (desserte par une ligne structurante d'un réseau de transport urbain, constitutif d'un pôle d'échanges, proximité d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées, etc.). Sont concernées sur la métropole les communes d'Ars-sur-Moselle (arrêt TIM), et de Metz (arrêt Gare SNCF Place du Général de Gaulle et arrêt gare Metz-Ville).

La Loi NOTRe du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, a transféré des départements aux régions la gestion complète des transports interurbains, y compris les obligations et engagements pris au titre de l'accessibilité PMR et des Sdap.

Dans ce cadre, la Région Grand Est s'est pourvue d'un Référentiel d'aménagement des points d'arrêts routiers afin d'homogénéiser les pratiques à l'échelle régionale. Sont abordés les volets mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, ainsi que leur hiérarchisation, associés à des niveaux de qualité de services offerts à l'usager, à travers :

- la définition du point d'arrêt routier ;
- le rôle des différents acteurs (Région et gestionnaire de voirie essentiellement) ;
- le niveau de service à assurer ;
- les principes techniques d'aménagement du point d'arrêt (quai, etc.), mais également de son environnement proche (cheminements piétons, traversées piétonnes, places de parking PMR ou dépose minute PMR, support de stationnement vélo, etc.) ;
- l'information aux voyageurs ;
- le confort d'attente ;
- l'impossibilité technique avérée.

# L'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) et de l'espace public

## L'ACCESSIBILITÉ DES ERP RELEVANT DE METZ MÉTROPOLE

L'obligation de mise en accessibilité porte sur 6 établissements recevant du public, dont Metz Métropole est propriétaire ou assure la charge du propriétaire par convention :

- Georgia Tech Lorraine ;
- École Supérieure d'ingénieurs des travaux de la construction ;
- Conservatoire à rayonnement régional ;
- Opéra-Théâtre de Metz Métropole ;
- Musée de la Cour d'Or de Metz Métropole ;
- Centre Pompidou-Metz.

De nombreux travaux ont d'ores et déjà été engagés, ou bien sont programmés, afin de garantir l'accessibilité des ERP. Des dérogations, en cas d'impossibilité avérée propres à chaque structure, ont toutes reçues un avis favorable.

## LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

### La Ville de Metz

Réalisé en 2014 par le Pôle Mobilité de la ville, le Pave fixe les conditions de réalisation des travaux de mise en accessibilité. Ce document a été réalisé en concertation avec la Mission handicap de la ville qui assure les relations avec les différentes associations représentant les usagers handicapés. La démarche d'élaboration du Pave s'est également appuyée sur la Commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH).

Le document comprend :

- un diagnostic de la voirie abordant les quatre grandes familles d'équipements à traiter (passages piétons, trottoirs et chemins, mobilier urbain, escaliers) ;
- une analyse du degré d'accessibilité de la voirie ;
- un plan d'actions en matière du traitement des voiries qui s'appuie sur une hiérarchisation du réseau viaire selon l'importance de la voie dans la chaîne de déplacement piétons ;
- un chiffrage des aménagements ;
- Un dispositif de suivi et de mise à jour du diagnostic.

### Autres communes de la métropole

À ce stade, les autres communes ne disposent pas de Pave. Metz Métropole dans le cadre de ce PDU, se propose d'accompagner les communes qui le souhaitent dans l'élaboration de ce document.

# LA COMMISSION MÉTROPOLITAINE POUR L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

Créée en 2014, la Commission Métropolitaine pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées a pour mission d'examiner les projets à l'aune des questions d'accessibilité, concernant :

- les transports collectifs et l'espace public ;
- l'accessibilité du matériel roulant et des arrêts ;
- l'accessibilité de la voirie depuis 2018 (prise de compétence par la métropole) ;
- les établissements recevant du public de Metz Métropole.

Cette commission est présidée par le Conseiller délégué en charge de l'accessibilité et du handicap et composée :

- d'élus ;
- de représentants des associations d'usagers : Groupement pour l'insertion des personnes handicapées (GIHP), Association familiale des locataires de Woippy, Consommation logement cadre de vie, Secours populaire français, Famille lorraine de Metz-Borny ;
- de représentants d'associations de personnes handicapées : Association des auxiliaires des aveugles, Association des paralysés de France, Association de réadaptation et défense des devenus sourds et malentendants, Comité départemental d'entente des aveugles, Union départementale des associations de parents et amis de personnes déficientes intellectuelles (Udapei), Association des parents d'enfants déficients auditifs de Moselle.

Cette commission se conformera à l'évolution des dispositions réglementaires.

## LES ACTIONS PRÉVUES DANS LE CADRE DU PDU

### ÉLABORATION D'UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU VIAIRE INTÉGRANT LA PROBLÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ

Un certain nombre d'actions prévues dans le cadre du présent PDU prennent en compte la problématique de l'accessibilité et en particulier l'action 18 (Repenser l'espace public des quartiers et villages : 60 quartiers à apaiser). La mise en œuvre de cette action prévoit l'élaboration par Metz métropole d'une Charte d'aménagement du réseau viaire

qui permettra d'homogénéiser les traitements de la voirie. Cette charte intégrera une partie consacrée aux règles et aux principes à mettre en œuvre pour garantir l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (pentes, mobilier urbain, traversées piétonnes, abaissement de trottoir, etc.).

### AUTRES ACTIONS PRENANT EN COMPTE LA PROBLÉMATIQUE DE L'ACCESSIBILITÉ

Parmi les actions inscrites au PDU, citons celles qui concernent l'aménagement et la gestion de l'espace public :

- **action 9** - requalifier les voies radiales pour plus de qualité urbaine et de multimodalité ;
- **action 19** - construire un Plan piétons à l'échelle métropolitaine décliné localement ;
- **action 20** - améliorer la desserte et la mobilité interne des secteurs stratégiques de la métropole : cœur métropolitain, Actisud-Frescaty, Façade Est ;
- **action 21** - renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports collectifs et des gares.

### POURSUITE DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊTS DU RÉSEAU LE MET'

Comme prévu dans son Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, Metz métropole poursuivra la mise en accessibilité des arrêts de bus du réseau Le Met' (311 arrêts restant à mettre en accessibilité).

### APPUI AUX COLLECTIVITÉS SOUHAITANT ENGAGER UN PAVE

Metz Métropole accompagnera les communes (appui méthodologique dans l'élaboration du diagnostic et dans la définition des axes prioritaires à traiter) qui le souhaitent, dans l'élaboration de leur Pave.



# Plan de déplacements urbains Metz Métropole objectif 2030



Harmony Park  
11 boulevard Solidarité  
BP55025 - 57071 Metz CEDEX 3  
03 87 20 10 00

[www.metzmetropole.fr](http://www.metzmetropole.fr)

  @MetzMetropole

Conception et réalisation :

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)

  @agenceaguram