

Avis du CODEV sur le projet de Plan de Déplacements Urbains

27 mai 2019

Avertissement : Les membres du Conseil de Développement Durable de Metz Métropole ont pris connaissance le 1^{er} avril de l'architecture et des grandes orientations retenues par Metz Métropole dans le cadre de la révision de son PDU. Compte-tenu du caractère très général de ce document, le présent avis ne doit pas être considéré comme définitif même s'il reflète les thématiques prioritaires que le CODEV souhaite voir prises en compte par la Métropole. Il s'agit donc d'un premier avis qui sera complété par une contribution plus approfondie dès que le CODEV aura pris connaissance du document dans son intégralité.

Plan du document :

- 1- Faire du PDU un instrument participatif pour changer en profondeur les comportements
- 2- Faire de la mobilité pour tous une priorité
- 3- Réaliser vraiment l'intermodalité
- 4- Donner la priorité à un système de transport en commun efficace
- 5- Prendre du recul sur la politique de stationnement
- 6- Anticiper les modes de déplacements de demain
- 7- Corréler mobilité et organisation urbaine

1- Faire du PDU un instrument participatif pour changer en profondeur les comportements

Un contexte en pleine évolution

La révision du PDU arrive à un moment où les concepts et les technologies en matière de mobilité évoluent très rapidement. A titre d'exemple, la future loi LOM vient modifier le contexte réglementaire et les obligations des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), bientôt transformées en Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM). Si l'impulsion vient souvent de l'Etat, le CODEV fait le pari que le citoyen est en mesure de porter une parole volontariste et innovante sur la question des mobilités. Dans ce paysage mouvant, il n'est pas facile d'anticiper sur les nouveaux usages, or ce sont les citoyens qui vont révéler les signaux faibles sur la mobilité de demain. Il faut savoir les écouter.

Un PDU évolutif et participatif

Dès lors le PDU, bientôt le PDM (Plan de Mobilité), doit pouvoir s'adapter en permanence aux évolutions de la société. En parallèle il doit donner les moyens de faciliter et d'accompagner les changements de comportement indispensables dans le cadre des transitions écologiques et énergétiques.

C'est pourquoi, plutôt que d'adopter un plan statique qui serait rapidement obsolète, le CODEV préconise que la Métropole tende vers une définition claire d'objectifs assortis d'une gouvernance de la mobilité dans laquelle tous les acteurs du monde des transports, mais aussi des acteurs du secteur de l'économie, de l'organisation urbaine et de l'emploi-insertion seront impliqués. Ce dialogue permanent devra permettre de progresser collectivement et d'évaluer régulièrement, de façon transparente et ouverte, les résultats obtenus.

Réserver une place plus grande au dialogue avec les usagers et les acteurs socio-économiques peut revêtir de multiples formes :

- Des débats à grande échelle pour faire comprendre et partager les orientations prises par la métropole et faciliter les changements de comportements (organisation de diverses manifestations sur le sujet de la mobilité)
- Des instances de concertation à l'écoute du citoyen (usagers ou non, riverains) et du monde économique : structuration de comités d'usagers, création d'un Conseil économique (réunissant les contributeurs au Versement Transport), coordination des politiques contre l'exclusion de la mobilité, etc.
- Des enquêtes régulières de terrain, questionnaires, etc.

Un PDU attentif aux situations particulières

La Métropole de Metz a la particularité de s'étendre largement en secteur rural. Or le réseau Le Met comme le réseau TIM ne répondent que partiellement aux besoins de déplacement qui se manifestent en territoire peu dense. La voiture est trop souvent l'unique moyen de transport adapté. Cela conduit fréquemment les ménages à une double, voire à une triple motorisation.

Pour couvrir l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, sans se limiter au Centre de la Métropole, le CODEV souhaite que cette dernière s'implique davantage avec la mise en place d'un Conseil en mobilité aidant la recherche de solutions individualisées tout en s'appuyant sur les initiatives qui vont dans ce sens via des structures associatives. Le CODEV souhaite aussi une recherche sérieuse de gouvernance de la mobilité avec les collectivités situées au nord avec l'émergence dans un premier temps de syndicats mixtes de transports. La délocalisation de la Clinique Claude Bernard en est une bonne illustration.

Par ailleurs, le CODEV souhaite que la Métropole encourage fortement les Plans de Mobilité des entreprises, conformément à la loi de transition énergétique pour les établissements de plus de 100 salariés.

2- Faire de la mobilité pour tous une priorité

On le sait aujourd'hui au travers de nombreuses enquêtes, tant nationales que locales, les citoyens de notre pays ne sont pas égaux en matière de mobilité. La Métropole de Metz ne fait pas exception. A la suite d'un travail mené par un collectif d'associations sur le phénomène d'exclusion de la mobilité, le CODEV a consulté en 2017 une dizaine d'acteurs sociaux connaissant bien ces problématiques de mobilité dans le cadre de leurs missions. Les effets de ces inégalités peuvent être très dommageables pour les personnes concernées : isolement, repli sur soi, difficulté d'insertion, impossibilité d'embauche ou d'apprentissage, difficultés d'accès au logement, aux soins, aux services sociaux. Le phénomène touche toutes les couches de la population, jeunes ou retraités, handicapés ou en bonne santé, personnes peu sûres d'elles KEOLIS estime que 50 % de la population est sujette à une fragilité à un moment donné dans sa pratique de déplacement.

Les travaux conduits par le CODEV et l'IRTS (Institut Régional du Travail Social) mais aussi ceux de la Coordination Nationale des Conseils de Développement, nous conduisent à formuler les recommandations suivantes pour une mobilité plus inclusive. Le PDU doit :

- Comporter un volet social visant à corriger les inégalités les plus criantes en matière d'accès à la mobilité. Il s'agit aussi de décloisonner les politiques de mobilité et les politiques sociales.
- Organiser, à l'échelle du SCoTAM, une coordination des partenaires de la mobilité à caractère social (Région, Département, Autorités Organisatrices locales des Mobilités, syndicats mixtes de transport et Pôle emploi) débouchant sur un plan d'action commun pour la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité.
- Poursuivre le travail d'investigation auprès des acteurs de terrain et des publics concernés (à l'instar du travail de recherche de l'IRTS appuyé par la Métropole). Une quantification des problèmes est souhaitable par l'analyse des données statistiques disponibles. Un observatoire permanent pourrait être créé avec des partenaires qualifiés pour évaluer les dispositifs et les progrès réalisés. Un focus particulier semble pertinent sur le secteur rural de la Métropole où les dessertes TC sont réduites.
- Aider les personnes fragiles pour qui le coût du transport joue un rôle négatif (aides non pérennes et insuffisantes, distribuées par plusieurs sources soumises à plafonds). Il convient d'établir une cartographie des dispositifs d'aides (droit commun et initiatives locales) destinée à être mise à la disposition des professionnels, des bénévoles et du public. Une mise à disposition de titres gratuits pour les personnes sans ressources doit être envisagée via les organismes sociaux et les associations, peut-être sous la forme d'un pass mobilité qui offrirait des solutions adaptées de mobilité à chacun sans discrimination géographique.

- Faciliter l'accès à l'information pour les personnes qui ont besoin d'une aide et qui n'ont pas de vue d'ensemble sur les dispositifs existants. Idem pour les accompagnants, professionnels ou bénévoles.
- Mettre en œuvre pour l'ensemble de la population, une tarification sociale basée sur le quotient familial (déjà appliquée pour les scolaires).
- Faciliter la compréhension et la lisibilité des offres de transport pour rendre plus facile le déplacement. Cela implique également de poursuivre la simplification, l'interopérabilité et l'harmonisation des tarifications des différents transporteurs (TAMM, TIM, Grand Est/Fluo, SNCF dans le cadre de la carte SimpliCitÉS).
- Accélérer l'ouverture des données (open data), pour susciter l'innovation et améliorer l'information des usagers grâce aux plates-formes en ligne.
- Veiller en parallèle à réduire l'incidence de la fracture numérique par la mise en place de dispositifs ergonomiques et éventuellement, de médiateurs.
- Améliorer la compréhension de l'organisation du réseau de transport en commun. Cela devra notamment passer par un plan plus lisible du réseau et une signalétique particulière dans les points nodaux importants (places de la République, du roi George et de la gare).
- Renforcer l'accessibilité physique des modes doux. La mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est prioritaire mais la sécurité et le confort de tous les déplacements piétons et vélos sont une des conditions pour développer ces modes. Un Plan piéton, complémentaire du Schéma cyclable, devra être mis en œuvre avec un souci du détail renforcé. Dans un premier temps l'amélioration des accès aux arrêts des Transports Collectifs devra être privilégiée.
- Prévoir un conseil individualisé sous une forme ou une autre d'accompagnement à la mobilité pour l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle pour tout demandeur d'emploi ou personne éloignée de l'emploi sur son bassin de mobilité. (Voir l'expérimentation de Bordeaux avec des volontaires en service civique qui apportent un accompagnement portant sur la mobilité durable aux personnes fragiles). Dans cet esprit, la Métropole devra contribuer à l'émergence et à la structuration des actions d'accompagnement des publics fragiles : associations, réseaux d'entraide intergénérationnels, co-voiturage, etc.
- Faciliter la mise en place de services sur mesure pour les personnes âgées qu'elles soient isolées ou en établissements spécialisés.
- Revoir le fonctionnement du service ACCELIS pour une meilleure prise en charge des PMR.
- Aider à dépasser certaines attitudes comme le repli sur le quartier ou le rejet du bus ou du vélo par des approches d'accompagnement (à l'instar des ateliers de la Mission Locale pour l'Emploi).

3- Réaliser vraiment l'intermodalité

L'intermodalité reste encore embryonnaire dans notre agglomération. Les causes sont connues : interfaces entre modes peu nombreuses et le plus souvent peu commodes ou peu attractives. Une intermodalité réelle est pourtant indispensable si l'on veut réduire la place de la voiture et optimiser le système de transport.

La première urgence est de faire coopérer les différents opérateurs (Région, Département, EPCI, TAMM, SNCF...) pour réaliser un bilan de la situation et fixer des objectifs. Le SCoTAM paraît être le bon cadre d'action.

Des actions de court terme devraient être lancées assez rapidement :

- harmoniser les tarifications, aller vers un titre unique tous modes sur le bassin de vie;
- trouver les voies d'une amélioration rapide sur des segments bien identifiés. Exemples : correspondance entre Mettis et le dernier TGV du dimanche soir, ouverture de la gare routière le dimanche, etc;
- améliorer la signalétique des liaisons entre modes. Exemple : entre la gare SNCF et la gare routière, vers les parkings vélos, à proximité des hubs et des P+R;
- partager les informations et améliorer l'ergonomie des plates-formes de mobilité (Le Met, Moovit, etc.).

A moyen et plus long terme :

- faire des gares de la Métropole de véritables lieux d'échange ;
- faire des P+R des lieux de services pour les rendre plus attractifs ;
- implanter des parking-relais le long et en terminus des lignes TC, notamment en ciblant les déplacements ayant une origine hors de la zone dense ;
- améliorer et développer l'infrastructure de stationnement des vélos ;

Pour coller au mieux aux besoins et dans l'optique d'une amélioration continue des services offerts, une consultation régulière des usagers apparaît indispensable.

4- Donner la priorité à un système de transport en commun efficace

Des lianes plus performantes

La mise en place des lignes METTIS est indéniablement un succès mais a également fait naître un sentiment de réseau à deux vitesses, le réseau classique ne bénéficiant pas des mêmes progrès. C'est pourquoi le CODEV estime que l'amélioration des performances de toutes les lianes doit être un

objectif prioritaire. Cela doit se traduire par une augmentation de la vitesse commerciale et surtout de la fréquence (10min).

Une proposition pour la nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Si la décision de réaliser une nouvelle ligne BHNS desservant Montigny et le Plateau de Frescaty devait être prise, le CODEV suggère, dans le cadre éventuel d'une diamétralisation, de compléter cette branche Sud par une branche Ouest desservant la rive gauche de la Métropole, sur le tracé des lignes 4 et 5, pour les considérations suivantes :

- les lignes 4 et 5 desservent aujourd'hui une grande partie de l'agglomération dans des conditions difficiles ;
- les lignes 11, 107 et 108 bénéficieraient aussi des améliorations sur le parcours commun ;
- le secteur ouest connaît aujourd'hui une répartition modale très favorable à la voiture, ce qui, à contrario, indique un potentiel important d'utilisation des transports en commun à condition d'améliorer l'offre ;
- une grande part des voiries se prêtent à une implantation de sites propres ;
- le traitement cohérent de l'ensemble de la ligne 5 est favorable à l'acceptation des aménagements sur Moulins-Lès-Metz notamment en termes de gain de temps ;
- des parkings relais sont implantables pour les automobilistes venant du sud et de l'ouest.

Innover pour une meilleure desserte des zones d'activité

Le CODEV rappelle la nécessité de mieux desservir par tous modes les zones d'activité comme Actisud, Deux-Fontaines, Actipôle/hôpital Schuman... au besoin en faisant appel à des innovations technologiques (véhicules autonomes...)

Le réseau TER : un potentiel à exploiter

La Métropole au travers de son réseau Le Met dispose sur son territoire de 5 gares SNCF encore peu utilisées pour les liaisons intra-communautaires. Le CODEV suggère de renforcer cet atout en agissant sur plusieurs registres :

- des services de train plus denses, voire de nouvelles gares (en lien avec la SNCF) ;
- des gares plus multimodales, plus accessibles et transformées éventuellement en pôle de services ;
- une communication plus forte en particulier sur la tarification unique Le Met/TER.

5- Prendre du recul sur la politique de stationnement

La politique de stationnement est un instrument fondamental de la maîtrise de la mobilité automobile mais aussi de l'attractivité de la Métropole. Elle doit donc être maniée avec une grande prudence et dans le cadre d'une politique globale au niveau de l'agglomération qui prend en compte les grands équilibres urbains, sociaux et économiques. Jusqu'à présent l'essentiel de la politique du stationnement a été géré par la Ville de Metz, sans véritable connexion avec le PDU. Sans remettre en cause les principes qui la sous-tendent, il est clairement temps de tirer les conclusions de la récente politique de stationnement de la Ville de Metz : quel impact sur le commerce ? Les usagers ? Les recettes ? L'utilisation des modes alternatifs à la voiture ? Le nouveau PDU ne pourra valablement statuer dans ce domaine sans une véritable évaluation assise sur des enquêtes quantitatives et qualitatives (focus groupe) et qui intègrent toutes les formes de stationnement.

Cette évaluation doit porter sur le stationnement automobile mais aussi sur celui des deux-roues (voir l'avis du CODEV sur le Schéma Cyclable).

6- Anticiper les modes de déplacements de demain

Auto-partage, Vélos à Assistance Electrique (VAE), free-floating, trottinettes électriques et autres envahissent chaussées et trottoirs. Comment le PDU peut-il prendre en charge ces nouvelles pratiques ?

Il faut, en préalable, comprendre les évolutions en cours. Ces nouveaux usages traduisent en milieu urbain dense un recul de l'utilisation de la voiture lié à des questions économiques (l'augmentation du coût du carburant) mais aussi à une volonté écologique ainsi qu'à une évolution technologique rapide (la facilité d'accès aux données).

La notion d'usage du véhicule se substitue progressivement à celle de propriété. Se déplacer en ville est désormais moins une question de mode de transport que de convergence des transports ou de mobilité multimodale. La principale mutation de la mobilité urbaine passe donc par la dématérialisation de la mobilité. Flexibilité, localisation immédiate, facilité de paiement et services en temps réel font partie des attentes des usagers.

On constate que la mobilité intègre maintenant le marché des prestations de services par le biais de plateformes de mobilité. Des plateformes publiques et privées qui, à ce jour sont encore en gestation et en concurrence.

Le CODEV souhaite par conséquent que le PDU donne le cadre réglementaire et technique pour que la Collectivité garde la maîtrise de l'ensemble de l'écosystème de la mobilité en commençant par un questionnement (non limitatif) :

- Quelle ouverture des données ?
- Comment ne pas être dépossédé des instruments numériques ?
- Quelle latitude laisser à l'innovation et à l'expérimentation ?

- Comment organiser une mobilité collaborative entre acteurs très différents ?
- Quel suivi des évolutions ?
- etc.

7- Corréler mobilité et organisation urbaine

L'appréhension de la mobilité et des déplacements est intimement liée à l'évolution de la métropole et à son organisation urbaine. Or ces deux domaines, mobilité et organisation urbaine, vivent de profonds bouleversements : une complexité et diversité toujours plus grande des formes de mobilité, un fonctionnement plus complexe des espaces urbains. De fait, il est impératif, outre la nécessaire prise en compte réglementaire, technique et spatiale des nouvelles pratiques de mobilité, de repenser et concevoir une organisation urbaine appropriée, évolutive, notamment :

- par un urbanisme adapté : favoriser la reconstruction sur la métropole davantage qu'en réalisant de nouveaux lotissements, s'appuyer sur le PLUI pour équilibrer les implantations, afin, notamment, d'éviter la dispersion urbaine, source d'accroissement des déplacements ;
- par des réseaux, technologies et outils numériques : développer des services d'information adaptés aux nouvelles mobilités (véhicules autonomes /connectés) et à leurs pratiques (trafic, GPS, applications diverses, etc.), de façon à assurer la connections des différentes composantes de la ville (citoyens, réseaux, flux et infrastructures, bâtiments).

En conclusion, si le Conseil de Développement durable de Metz Métropole se félicite du soin apporté par Metz Métropole pour construire une stratégie de long terme cohérente en matière de mobilité, le CODEV rappelle aux élus de la Métropole la nécessité de concevoir un schéma :

- **évolutif**, qui puisse répondre aux changements constants dans les pratiques de mobilité et l'organisation urbaine
- **participatif** pour réellement impliquer les citoyens dans les orientations suivies par la collectivité
- **inclusif** pour que la mobilité ne soit plus un frein à l'emploi ou à l'insertion sociale.

Liste des membres de l'atelier Mobilité :

Animateur : Pierre TIERCELIN

Eric BLOCH ,Yves BRUNGARD, Élise CAREMIAUX, Philippe CARMINATI, Claudine DIDION, André FONTAINE, Noël GALET-LALANDE, Patrice GRILLOT, Pascal ICKX, Wilfried LEBERT, Robert LOBODA, Alexandre LOCQUET, Marie-Claude MALHOMME, Michel MARQUEZ, Pierre MEURANT, Jean-Claude MORETTI, Michel PEYEN, Jean-Marc PRIGNON, Hervé RIBON, Michel SANCHEZ, Jacques SICHERMAN, Jean-Marie STOLL, Alain TRINCAL, José VELA CUETO, Jean-Luc WINTZ