



# Les chiffres clés en matière de transport en France

(pour savoir d'où on part au niveau national...)

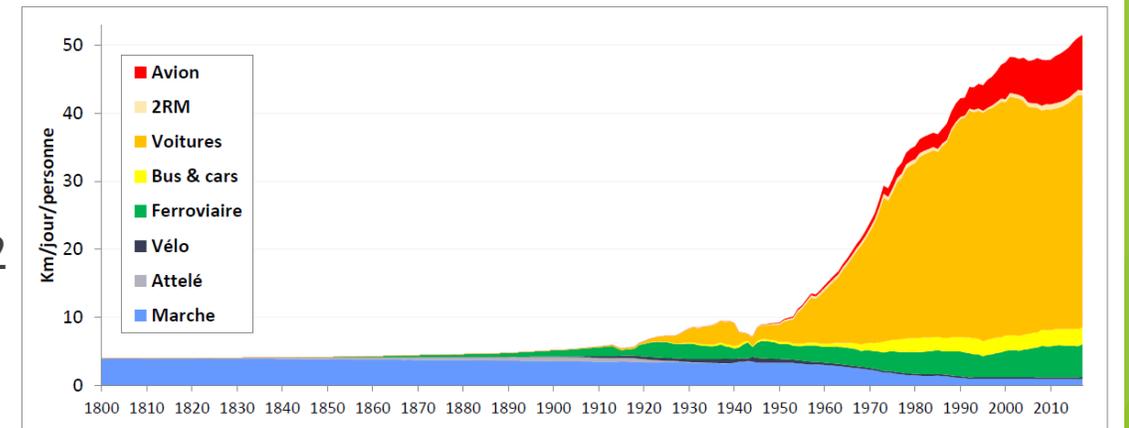
- ▶ 3 à 4 trajets/ jour/personne : stable
- ▶ 1h de temps de transport / jour/habitant : stable
- ▶ 15 à 20 min/ trajet : stable

Alors qu'en parallèle :

- ▶ La vitesse des déplacements a été multipliée de 10 à 12
- ▶ La distance a été multipliée de 10 à 12
- ▶ La demande de transports (km/jour/habitant) a été multipliée de 10 à 12
- ▶ Voiture = mode prépondérant

Cette « hyper-mobilité » ne résulte pas de la hausse du nombre de déplacements mais :

- ▶ de la hausse de la **vitesse physique** de déplacement
- ▶ de la hausse de la **vitesse économique** (pouvoir d'achat)



Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2017

Sources: Aurélien Bigo, Yves Crozet



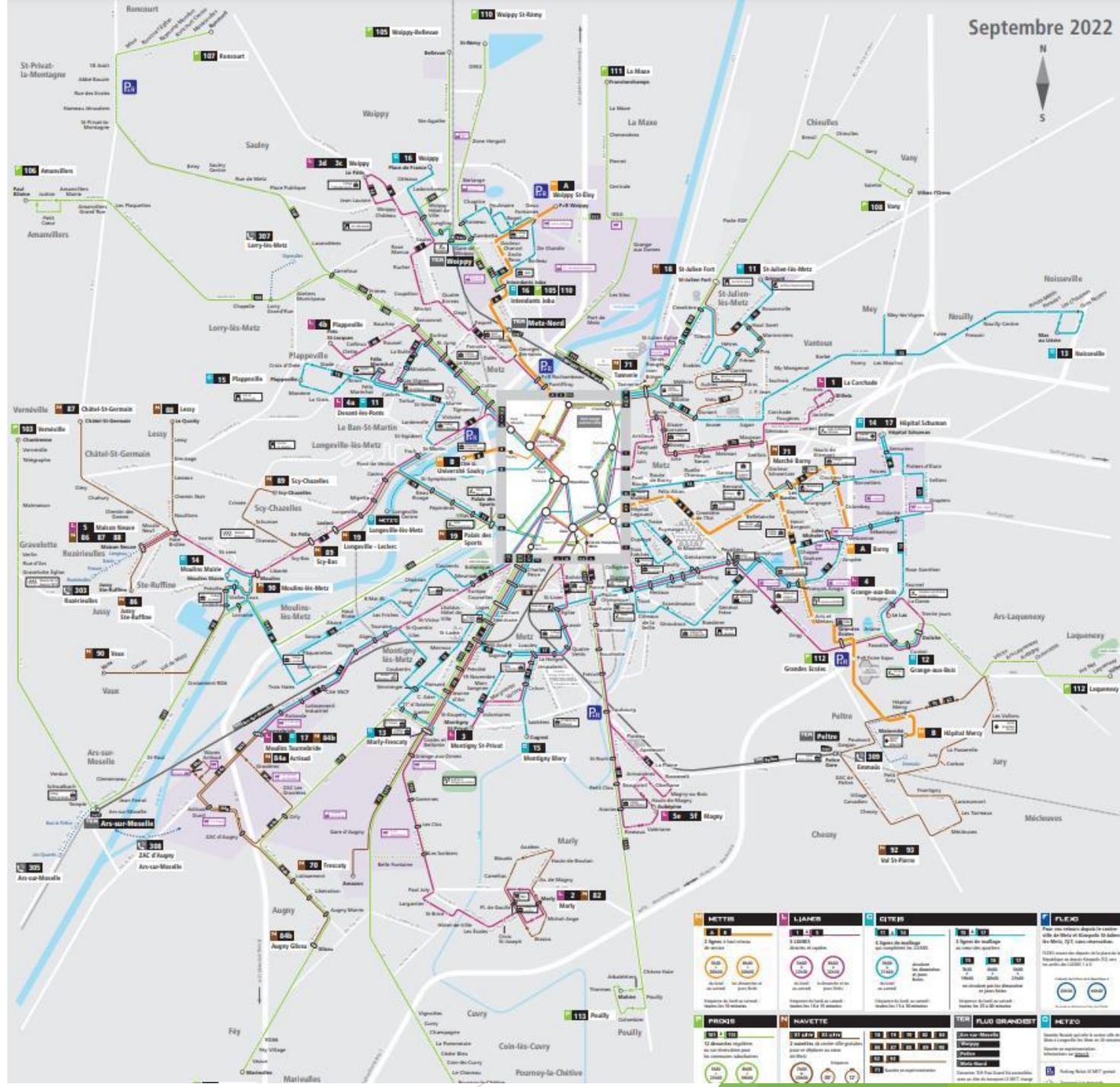
**Enjeu de limiter les déplacements en voiture Sur la métropole**

# Les « défis » en matière de transport

(pour l'Eurométropole de Metz... mais aussi plus largement pour toutes les collectivités)

- ▶ « **Défi Climat** »: Nécessité de réduire notre empreinte Carbone et atteindre la neutralité Carbone en 2050
  - ❖ Objectifs du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial)
  - ❖ Volet énergétique: Loi sur la Transition écologique et énergétique
  - ❖ Volet Santé: Réduction du bruit et des nuisances
- ▶ « **Défi Social** » :
  - ❖ Mise en œuvre envisagée d'une ZFE (Zone à Faibles Emissions) imposée par la Loi Climat et Résilience (mais depuis supprimée partiellement)
  - ❖ Défi de l'attractivité et de l'accessibilité des territoires
  - ❖ Question du prix des transports
- ▶ « **Défi économique** » : le coût social des encombrements et les difficultés d'accès à la ville-centre
- ▶ **Défi en termes d'aménagement urbain**: construire la « Ville du ¼ d'h » ou la « Métropole de la ½ h »

# Un réseau en étoile



# Les transports sur l'Eurométropole de Metz

## Le constat (en début de mandat):

- ❖ **Insuffisance du réseau de transport en commun** sur la métropole (en particulier pour quartiers en périphérie de Metz et communes rurales)
- ❖ Un réseau ancien avec une **structure « en étoile »** qui doit être revue (incompatible pour certains déplacements et surtout rallongeant inutilement les temps de parcours, donc diminuant l'attractivité des transports urbains)
- ❖ Une **métropole très étendue** qui rend difficile la massification des transports (2 fois moins dense que Nancy)
- ❖ **Un fonctionnement du réseau qui n'est pas adaptée** aux besoins (plus de lianes après 20h30!)
- ❖ Une **billettique « à l'ancienne »**
- ❖ **Méconnaissance du réseau de transport et des alternatives à la voiture** (ex. réseau de pistes cyclables)
- ❖ Un réseau qui doit être **adapté à l'âge** de nos concitoyens

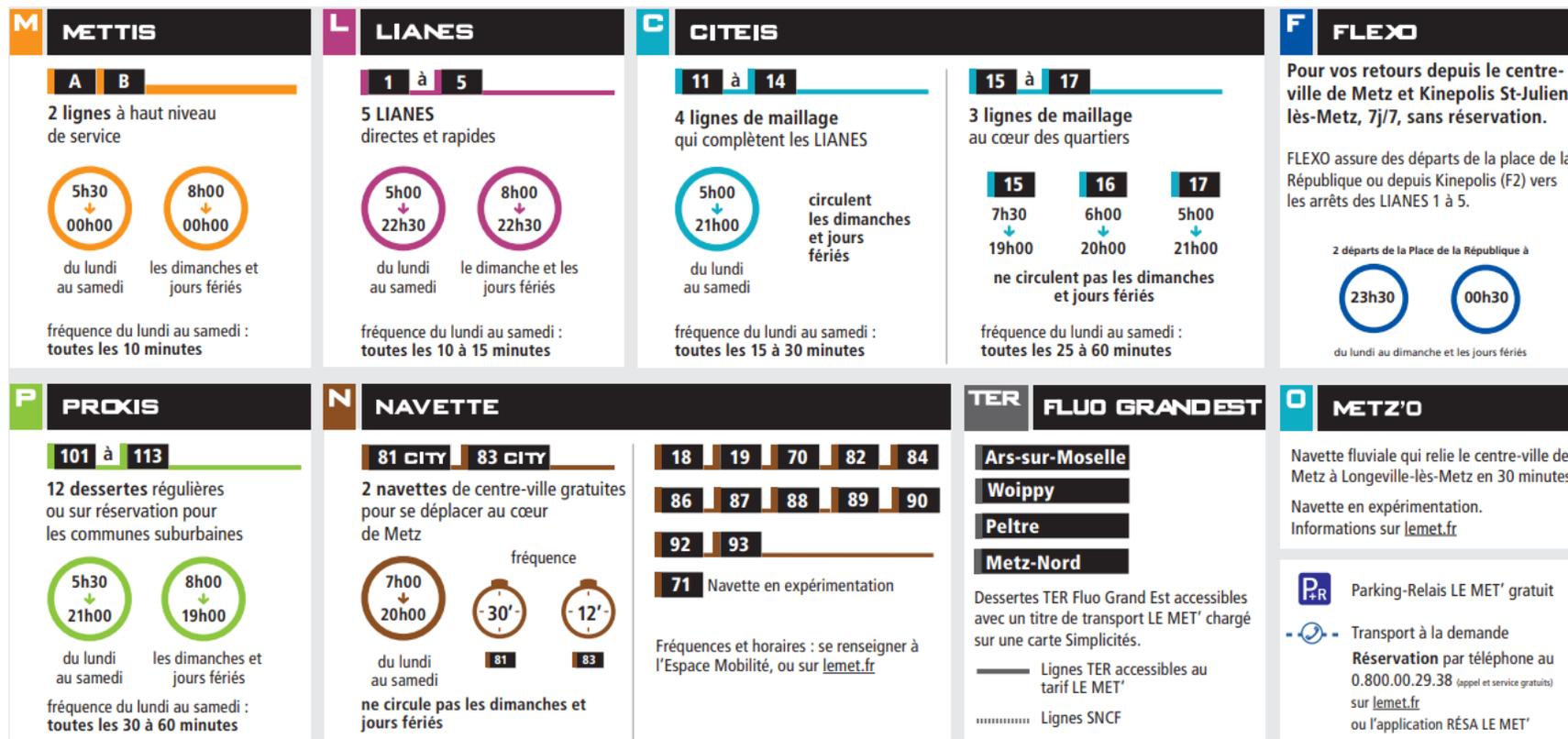
## Les différentes problématiques qui se posent:

- ❖ Question de la gratuité des transports (quand les transports sont déjà saturés et l'offre à développer)
- ❖ Développement de l'intermodalité
- ❖ La recherche d'un optimum économique
- ❖ L'innovation dans les transports (billettiques et matériels)
- ❖ L'interopérabilité des transports
- ❖ La reconversion énergétique de la flotte (H2 vert et électrique)

# Les enjeux pour la Métropole

- ▶ **Limiter les déplacements carbonés** à ceux strictement nécessaires (ex: en zone rurale)
- ▶ **Offrir une alternative crédible à la voiture**, lutter contre l'autosolisme (ex: promotion du covoiturage, de l'autopartage,...)
- ▶ **Développer les transports en commun** notamment entre lieux de vie et pour avoir une desserte « minimale » de toutes les communes de la métropole
- ▶ **Proposer des modes de transport doux** (vélo, marche,...) : inciter aux déplacements via le plan-guide
  - ❖ Travail sur les grands itinéraires cyclables, promotion du vélo
  - ❖ Marchabilité de la ville
  - ❖ Qualité des espaces publics et végétalisation des axes de déplacements
  - ❖ Sécurité (ex: adaptation des feux piétons,..), confort (bornes-fontaines,...)
  - ❖ Intermodalité,...
- ▶ **Penser à tous les publics:**
  - ▶ **Exemples pour les personnes (âgées ou pas!) peu mobiles**
    - ❖ Places « rouges » « 1h gratuite » près des centralités commerciales dans le cadre de la refonte de la politique tarifaire de stationnement
    - ❖ Mise en œuvre d'assises (« ville amie des aînés »)
    - ❖ Accompagnement des séniors pour découvrir le réseau de transport, formations de « remise en selle »,...
  - ▶ **Exemples pour les enfants**
    - ❖ Ecole du vélo
    - ❖ Challenge-piétons,...
- ▶ **Assurer la transition énergétique de la flotte de transports et mettre en œuvre des transports innovants**

# Un réseau hiérarchisé:



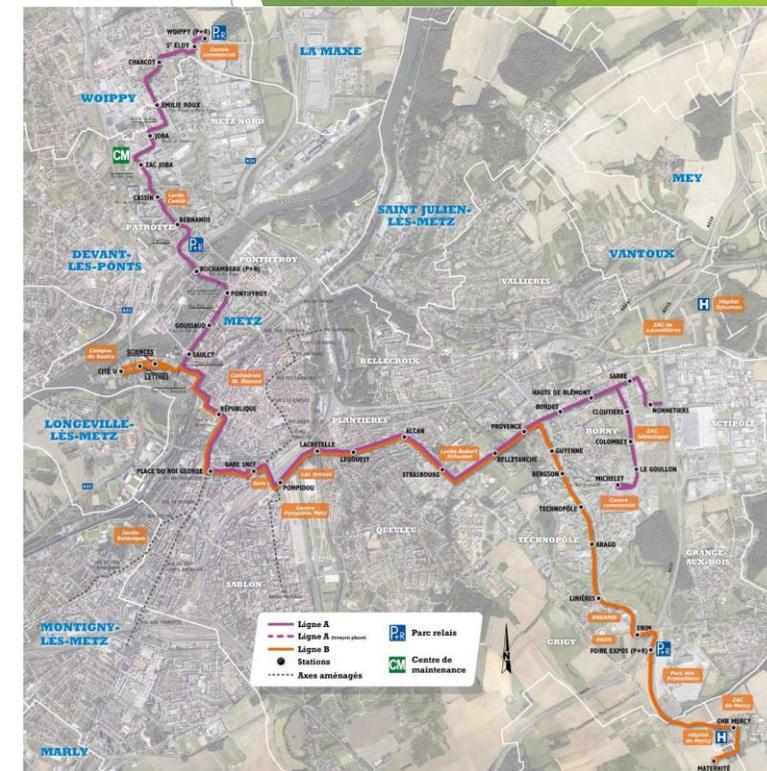
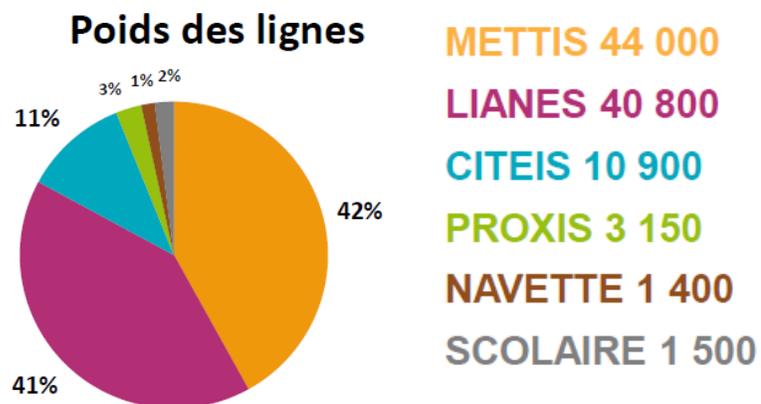
- ❖ + 26 lignes à vocation principalement scolaires
- ❖ + 13 lignes Fluo 57 intégrées tarifairement
- ❖ + 5 lignes TER intégrées tarifairement
- ❖ + 1 service TPMR : ACCELIS

# Un réseau hiérarchisé:



## Structure actuelle:

- ❖ 7 lignes fortes cumulant 83% du trafic:  
2 lignes Mettis (18 kms de BHNS) et 5 Lianes
- ❖ Sur une journée moyenne en 2024, 103 000 validations réparties ainsi:



## Coût du réseau:

- ❖ Un réseau avec des coûts à la validation très variables selon les lignes (et l'éloignement des communes de la ville centre)
- ❖ Un effort signification sur les tarifs « jeunes » et seniors

- ✓ **METTIS** 0,7 à 1 €
- ✓ **LIANES** 1,5 à 2 €
- ✓ **CITEIS** 2,4 à 6,6 €
- ✓ **PROXIS** 7,4 à 33 €

# Un réseau de transports qui a connu sa révolution en 2013



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

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

**2020:**

Avec le COVID, chute de la fréquentation et méfiance de la clientèle

**Un budget annexe-transport toutefois à l'équilibre, mais avec de fortes tensions annoncées (dette liée aux Mettis A et B)**

## FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA MÉTROPOLE



Source : Metz Métropole



Pour permettre de financer une nouvelle offre et répondre aux enjeux Climat, nécessité de trouver de nouveaux clients et donc de rendre le réseau attractif et conforme aux attentes des habitants afin de générer de nouvelles recettes

# Stratégies et actions engagées:

## 2 axes de travail:

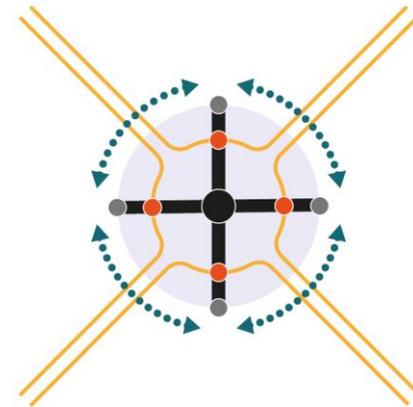
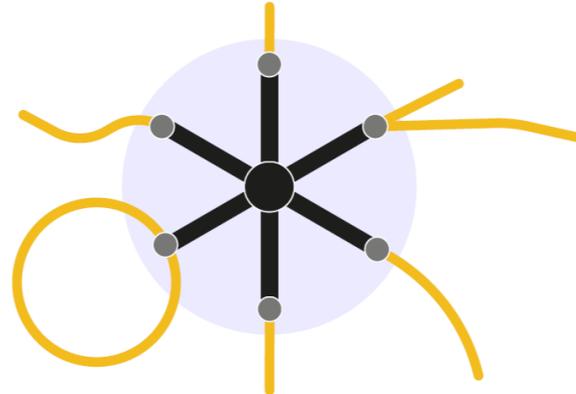
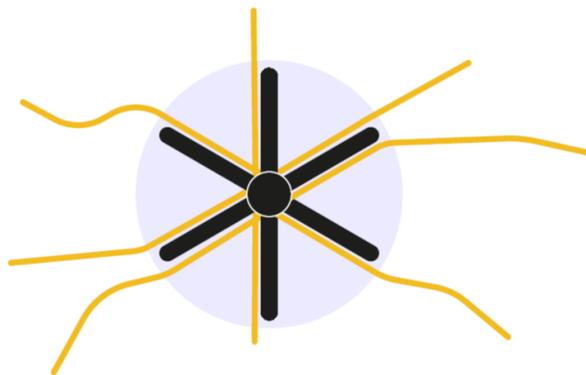
**Offre** -> pour répondre à la demande et attirer de nouveaux clients

**Infrastructures et matériels** -> pour répondre aux enjeux de transition écologique et énergétique, et attirer une clientèle par les innovations proposées (H2 vert, bus et navettes électriques, BHNS, navette fluviale)

## Une amélioration substantielle de l'offre dès 2020:

- ❖ Prolongement vers les nouvelles communes de la métropole (47 communes desservies)
- ❖ Navettes centre-ville gratuites
- ❖ Navettes fluviales
- ❖ Développement des lignes demandées par les élus quand elles sont jugées pertinentes et faisables

En parallèle, **travail avec les élus (séminaire), le public, les partenaires,... pour imaginer le réseau de demain, et notamment sa structuration**



# Lancement d'une étude de restructuration complète du réseau de transport en commun pour:

## Répondre aux besoins des usagers

- ❖ Dessertes dédiées (ex: Amazon, depuis la gare aux heures d'embauche et débauche)
- ❖ Création de nouvelles lignes et dessertes (Noisseville, Val St Pierre, ...)
- ❖ Expérimentations de dessertes (ex: Marché de Borny, centre commercial Waves...)
- ❖ Adaptation horaires suivant les besoins d'établissements scolaires, universitaires ou zones d'emplois
- ❖ Travail avec les comcom voisines pour développer une chaîne de mobilité

## S'adapter aux rythmes métropolitains (fréquence, amplitude, offre)

- ❖ Augmentation des fréquences des lianes et des Mettis
- ❖ Lianes en soirée (jusqu'à 20h30 en 2020, maintenant jusqu'à 22h30 voire 0h45 du jeudi au samedi soir)
- ❖ Extension du service Flexo aux communes de la métropole proches de Metz (Plappeville, Saulny, etc...)
- ❖ Mise en œuvre d'un nouveau SAE permettant d'avoir les trafics en temps réel

## Anticiper le réseau de demain

- ❖ Création de pôles secondaires pour permettre des rabattement et des meilleures fréquences
- ❖ Meilleure organisation de l'intermodalité (ex: recréation d'un PEM à l'arrière de la gare)
- ❖ Une offre complémentaire: la navette fluviale entre Moulins-les-Metz et Metz (sauf le dimanche), accessible avec un billet classique

# Le succès déjà au rendez-vous...

## 2024:

Un succès énorme des TC avec un trafic revenu au niveau de 2019, mais avec des pratiques différentes (moins d'abonnements professionnels, en raison du développement du télétravail)

Un trafic dépendant des jours de travail (JRTT, vacances scolaires, ...)

Des heures de pointe de plus en plus longues

## 2025:

L'offre complémentaire de transport répond à la demande: niveaux de fréquentation revenus à 2019 (avec 2 ans d'avance, malgré des travaux importants), et des recettes supérieures (moins d'abonnements travail en raison des JRTT)

## Et la suite ???

De nouvelles infrastructures à mettre en service

le renouvellement de la DSP Transports qui va permettre de compléter l'offre et les services associés ...

# L'évolution du réseau de transport en commun:

## Création de nouvelles infrastructures:

- ❖ Création de la ligne METTIS C: desserte des principales communes de la métropole et de lieux d'intérêts pour les jeunes (ex: NEC Marly): travaux réalisés à Metz Centre et Marly, mise en service fin 2027
- ❖ Mise en service du prolongement de la ligne METTIS A vers l'hôpital Schuman: desserte de lieux de vie (Rue de Sarre, Stellantis, Hôpital Schuman) depuis août 2025
- ❖ Réorganisation des arrêts pour une meilleure compréhension des usages (ex: place Général De Gaulle ou place de la République)
- ❖ Création en parallèles de P+R et parkings de covoiturage
- ❖ Restructuration de certains espaces publics (plantations, déminéralisations, travail sur le réaménagement de places, comme la Place St Thiébaut, la place Philippe de Vigneulles,...) en accompagnement des « projets bus »

# Les projets de transport en commun:

## Renouvellement de la DSP Transports Publique (création d'une SEMOP):

- ❖ Proposition de création d'une nouvelle ligne Mettis reliant le site du Saulcy au Technopôle durant l'année universitaire
- ❖ Proposition de liaisons périphériques (ex: liaison Ban st Martin -Woippy) pour relier des communes ayant l'habitude de « travailler ensemble »
- ❖ Confortement des dessertes de tous les lieux de vie par TC (ex: Marché de Borny, la Tannerie à St Julien les Metz, centre commercial Waves...)
- ❖ Une ligne circulant toute nuit, du jeudi au samedi soir sur l'axe Saulcy-Grandes Ecoles (clientèle étudiante visée)
- ❖ Un transport à la demande zonal (délai de prévenance = ½ h) pour permettre les connexions dans les bassins de vie, et l'accès aux zones d'intérêt de la zone voisine (ex: desserte d'IKEA pour Saulny, de l'hôpital Schuman pour Pouilly,...)
- ❖ Nouvelle « expérience voyageur » avec site Internet et applications dédiées (calculateur d'itinéraires, temps de parcours, alertes en temps réel, achat de billets,...)

# LE PLAN « VELO »:

## De nouvelles ambitions:

- ❖ Budgets dédiés sur Metz et pour la Métropole (1 ou plusieurs grands projets structurants par an chacun)
- ❖ Une création systématique de pistes pour tout projet de renouvellement ou restructuration voirie + des pistes cyclables en accompagnement des Mettis A et C
- ❖ La requalification des pistes cyclables anciennes
- ❖ La signalétique et le marquage des contre-sens cyclables,
- ❖ Le développement de Géovélo
- ❖ La création de la passerelle de Wadrineau (projet revu)
- ❖ Un SDC en cours de refonte pour prendre en compte les nouveaux usages (VAE, vélogistique)

## Le résultat:

- ❖ Plus de 60 kms de pistes cyclables sécurisées créées depuis 2020
- ❖ La mise en œuvre 300 arceaux et 5 abris sécurisés
- ❖ Développement d'une politique de location de vélos très attractive (VéloMet)
- ❖ La mise en œuvre d'une offre de vélos libre service depuis l'été 2025 (Graoulib'')
- ❖ Une augmentation significative des cyclistes sur la Métropole!

