

AVIS du CODEV

Sur le pré-diagnostic du Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Issu de l'atelier Mobilité

1. Appréciation générale sur le document

De l'avis unanime, le document de pré-diagnostic établi par Metz Métropole représente un travail sérieux et intéressant sur le plan méthodologique. Il couvre bien l'ensemble des thématiques associées au PDU et semble refléter correctement les avis des nombreux acteurs interrogés. La mise en page est bien faite et le document est agréable à lire.

Les membres du CODEV constatent que le document pose un nombre très important de questions qui restent le plus souvent sans réponse faute d'une capitalisation suffisante de données au sein de notre agglomération. Par ailleurs, le CODEV constate que sur le plan des valeurs, des principes, des orientations, des priorités, même si ce n'est pas l'objet principal du pré-diagnostic, le document est pratiquement muet ce qui traduit sans doute de la part des acteurs interrogés de grandes incertitudes quant à l'avenir de notre territoire.

Les acteurs de la mobilité doivent mieux exprimer leur vision du futur pour dégager progressivement des objectifs partagés

A titre d'exemple, on pourrait souligner à ce stade du dossier, le manque d'orientations, de positions des décideurs politiques sur la mobilité messine l'optimisation des déplacements.

Le CODEV note par ailleurs une absence de hiérarchisation des problèmes qui aurait permis de cerner les priorités tant en études qu'en politiques à mettre en œuvre. En la matière, le CODEV peut être force de proposition.

2. Pilotage de la révision du PDU

Le CODEV s'inquiète de la lourdeur du pilotage mis en place pour l'élaboration du PDU mais surtout du fait que les résultats de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) arriveront trop tardivement et ne pourront pas s'intégrer dans le diagnostic. L'EMD n'aurait dans ce cas qu'un rôle pédagogique. Les membres du CODEV proposent donc d'attendre les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements pour finaliser correctement le diagnostic.

La qualité du futur PDU dépendra de celle du diagnostic, il faut donc attendre l'exploitation complète de l'EMD avant de décider des grandes orientations



Dans cette hypothèse, l'adoption du PDU serait retardée d'un an, ce qui ne doit pas empêcher Metz Métropole de mettre en œuvre des améliorations dans le système de transports et même d'initier des politiques urgentes comme celles concernant les vélos et les piétons.

D'autre part, un calendrier trop serré présente le risque de déboucher sur un PDU très conventionnel ne prenant pas en compte les évolutions sociétales. Au final, l'absence de cohérence entre les résultats de l'EMD et les actions proposées serait de nature à dévaloriser l'idée même de PDU tandis que les Maîtres d'œuvre du PDU auraient le plus grand mal à se justifier.

3. Aire d'étude

Le prochain PDU doit s'appliquer au bassin de vie messin et anticiper les futurs regroupements territoriaux

Le CODEV prend acte du fait que le périmètre d'étude et de consultation couvre le bassin de vie mais estime encore insuffisante la prise en considération des territoires situés au Nord de Metz Métropole, territoires qui génèrent une partie importante des déplacements.

Les orientations du SCoT ne suffisent pas et devront être déclinées plus finement en coopération avec ces territoires. Ce manque de vision sur le secteur nord pose le problème de la « gouvernance déplacements » au niveau du bassin de vie. Il faudra pallier l'absence d'une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sur le Nord Messin par une association étroite des collectivités et des opérateurs de transports.

Le PDU doit anticiper les futurs regroupements territoriaux et par conséquent être conçu à l'échelle du bassin de vie.

4. Contenu

4.1_Mobilités

Le document de pré-diagnostic aborde de manière assez large la question de la maîtrise nécessaire de l'utilisation de la voiture particulière mais apparaît trop en retrait par rapport aux nouvelles mobilités comme l'auto-partage, le covoiturage, la voiture électrique, les plans de déplacements scolaires ou d'entreprises, les déplacements doux qui connaissent ici comme ailleurs un développement certain et qui sont susceptibles de modifier sensiblement les équilibres modaux actuels.

Le diagnostic devra donc impérativement prendre en compte l'émergence de ces nouvelles façons de se déplacer mais aussi évaluer l'impact de l'e-commerce et des facilités de déplacement permises par les applications sur smartphone (itinéraires, multimodalité, paiement électronique,...). Le CODEV considère que les nouvelles

Le nouveau PDU doit impérativement tenir compte des évolutions sociétales tant sociologiques que comportementales. Cette transformation de la société devra faire l'objet de débats les plus larges possible



technologies sont susceptibles d'encourager les jeunes à utiliser les Transports en Commun ; il y a lieu de les faire éclore à Metz Métropole.

Le territoire de Metz Métropole étant très contrasté entre urbain et rural, le diagnostic devra s'attacher à connaître les éventuelles inégalités par rapport à la mobilité. La cohésion sociale de l'agglomération en dépend en partie.

Le CODEV confirme le constat d'une intermodalité encore balbutiante faute d'être assez pratique aujourd'hui pour les usagers. Le futur PDU devra apporter un progrès décisif sur cette question.

Le CODEV considère qu'à l'heure actuelle, il y a encore un déficit dans la prise en compte des modes doux dans les traitements récents de l'espace urbain ainsi que des problèmes de sécurité routière. Le partage équitable de l'espace public doit rester une question essentielle dans le futur PDU.

Le vieillissement de la population est un phénomène social fort mais qui est absent du document. Il faut intégrer cette évolution qui entrainera obligatoirement une mobilité différente.

L'Agglomération messine est très concernée par les déplacements des transfrontaliers en voiture particulière ou en train avec des conséquences importantes en termes de stationnement ; une bonne connaissance de ce contexte très particulier est nécessaire. Le PDU devra aborder cette question en liaison avec le Conseil Régional et la Direction Interdépartementale des Routes (DIR).

4.2_Aménagements de voiries / circulation / stationnement

D'une manière générale, les membres du CODEV confirment le manque de cohérence, d'une commune à l'autre, des aménagements, des réglementations mais aussi des fonctions attribuées aux voies. Cela conduit à des attitudes comportementales des usagers hétérogènes, non souhaitables voire dangereuses. Les plateaux surélevés sont notamment visés avec certaines conséquences néfastes sur les transports collectifs, les usagers et les chauffeurs. Une des raisons de cet état de fait réside dans l'éparpillement des maîtrises d'ouvrage. Ces dysfonctionnements devraient normalement disparaître avec la transformation en Communauté Urbaine. Le CODEV souhaite que la prise de compétence voirie soit prise sans tarder par Metz Métropole. Cette prise de compétence est indispensable également pour les deux roues (vélos) pour permettre une réelle prise en compte et dynamisation de ce mode de déplacement et assurer ainsi une coordination des différents aménagements existants ou à réaliser à l'échelle intercommunale.

La recherche de cohérence des aménagements au niveau de l'agglomération doit devenir une priorité de même que la prise en compte des modes doux

Le CODEV estime que les études du PDU devront aborder la question de la réglementation du stationnement que ce soit dans les documents d'urbanisme ou dans l'espace public sous la condition d'avoir la possibilité de la faire respecter.



4.3_Environnement

La prise en compte de l'environnement dans toutes ses composantes doit se faire très en amont des études. Metz Métropole se doit d'être exemplaire dans ce domaine

Bien que le document aborde la question au travers des thématiques bruit et pollution, le CODEV estime que le pré-diagnostic ne met pas assez l'accent sur les interactions avec l'environnement, à commencer par l'impact du PDU actuel. La notion d'environnement est-elle même trop limitée. Le CODEV souhaite que soient également pris en compte la biodiversité, les paysages, les aménités ou encore la santé des habitants. Ces questions devront être traitées avant l'étude d'évaluation environnementale du PDU obligatoire prévue par les textes.

A titre d'exemple, l'A31 présente beaucoup d'impacts environnementaux non traités à ce jour.

4.4_Urbanisme

Les membres du CODEV considèrent que la déconnexion des politiques d'urbanisme et de transport qui a été la règle jusqu'à aujourd'hui pénalise le développement des TC et favorise

l'usage de la voiture individuelle. Ils mettent l'accent sur l'importance d'intégrer, voire d'imposer, la prise en compte de la notion de mobilité dans les futurs projets d'urbanisme et d'aménagement de Metz Métropole pour favoriser les déplacements de proximité et l'usage des TC. C'est notamment le cas pour l'ancienne base aérienne de Frescaty qui suscite beaucoup de questions quant à sa desserte. Ils souhaitent que Metz Métropole clarifie ses choix en matière d'urbanisme dans la perspective d'une optimisation des infrastructures et de leur fonctionnement.

Les liens entre Déplacements et Urbanisme doivent être davantage et mieux appréhendés. Cette exigence nécessite de la part des décideurs une vision claire du développement territorial

Le PDU est un outil fort qui détermine d'autres planifications comme le PLU. Dans ce contexte, le PLUi (i comme intercommunal) doit s'imposer pour davantage de cohérence.

Le territoire et les préconisations du SCoT en matière d'urbanisme et de transport devront être pleinement intégrés dans le processus d'étude.

La cohérence et le respect de la réglementation en matière d'aménagement et d'urbanisme semblent très largement améliorables aux yeux des membres du CODEV. Il faudra imaginer les moyens d'y parvenir.

Parmi les secteurs présentant de gros problèmes, le CODEV identifie la zone Actisud (insuffisances notoires de desserte TC, de trottoirs et d'aménagements cyclables), le goulet de Moulins-Lès-Metz (développement intensif des zones pavillonnaires à l'ouest de l'agglomération peu desservies par les TC) et le secteur du Chemin de la Moselle (environnement).



4.5_Transports en commun

La mise en œuvre du METTIS dont le succès est incontestable a conduit concrètement à un réseau à deux vitesses. Le CODEV considère que l'amélioration du niveau de service des autres lignes structurantes constitue maintenant une priorité.

Les membres du CODEV regrettent la faiblesse de l'intermodalité TC/Vélo notamment avec METTIS. Des progrès sont attendus en la matière.

Les efforts consentis pour le METTIS doivent être prolongés sur l'ensemble du réseau pour mettre Metz Métropole au niveau des grandes agglomérations françaises et européennes

4.6_Déplacements des actifs

L'utilisation des modes doux et « alternatifs » par les actifs est encore très faible dans notre agglomération or les PDE, PDA et PDIE qui sont de bons outils pour faire évoluer les comportements ont du mal à décoller. Le PDU devra en analyser les causes et associer pleinement le monde du travail aux objectifs du PDU.

Le futur PDU devra encourager l'ensemble de la population à utiliser les modes alternatifs à la voiture notamment dans le monde économique

4.7_Logistique urbaine

Le CODEV prend acte des difficultés à mettre au point un système viable économiquement mais souhaite toutefois que soit réalisé un diagnostic des livraisons en centre ville (volumes, conflits d'usage, expériences d'autres villes...) pour que puissent se dégager des pistes d'action et au minimum une optimisation du système avec les commerçants et les transporteurs.

L'agglomération messine ne peut rester à l'écart d'une réflexion sur les flux de marchandises qui devra prendre en compte les nouvelles formes du commerce

