



## **Inventons la mobilité durable de demain: 20 propositions des associations d'usagers de Metz Métropole pour les élections de 2020 !**

*Nous, associations d'usagers des mobilités intervenant sur le périmètre de Metz Métropole, interpellons les candidats aux élections municipales et aux fonctions exécutives de l'intercommunalité sur les besoins des usagers. Nous demandons aux candidats de prendre en compte les besoins réels et les solutions pouvant permettre à notre métropole d'être aux avant-postes de la mobilité durable et d'être ainsi fidèle à son héritage d'écologie urbaine et humaine.*

***Il y a urgence à agir ! Urgence climatique bien évidemment, urgence sanitaire** avec 48 000 morts prématurés en France chaque année à cause des particules fines **et enfin urgence sociale**<sup>i</sup> : 23 % des français ont déjà refusé un emploi faute de moyen de transport<sup>ii</sup>.*

*La Métropole a bien changé en quelques années en passant d'une des dernières agglomérations françaises sans transport en commun en site propre et aux vélos interdits sur le plateau piétonnier à une agglomération dotée d'un Métis efficace et d'une amorce de pistes cyclables. Toutefois le bilan général est loin de permettre l'autocongratulation ! En effet, la fréquentation des transports en commun est en forte augmentation mais reste modeste comparée aux agglomérations de taille<sup>iii</sup> équivalente. De même, les pistes cyclables se sont développées mais ne permettent pas, du fait de leurs nombreuses imperfections, de développer l'usage du vélo aux delà du cercle des initiés.*

***Le mandat qui va s'ouvrir peut et doit permettre à Metz Métropole de changer définitivement de braquet.** L'objet de notre interpellation publique est d'établir un constat lucide sur la situation actuelle afin de proposer **des actions sur l'urbanisme des courtes distances, le développement ambitieux d'une politique cyclable, un plan marche et enfin la poursuite du développement des transports en commun.***

# Développons un urbanisme économe en déplacements

## Construisons la ville des courtes distances

*Les déplacements les plus durables sont ceux que l'on ne fait pas. Aussi, il convient de revoir profondément la manière de «faire» nos villes, en privilégiant l'urbanité et la proximité plutôt que la vitesse et la distance. Autrement dit, il s'agit de renverser la hiérarchie des priorités : la ville doit être faite pour les piétons, puis les vélos ensuite pour les transports en commun et enfin seulement pour la voiture.*

*La ville durable est la ville des courtes distances qui assure la mixité des fonctions commerciales, artisanales, tertiaires et d'habitat autour des axes forts de transport en commun. Ainsi renouvelées, les politiques d'urbanisation redynamiseront nos centres villes et permettront le développement des modes de déplacement actifs, écologiquement vertueux et économiquement peu coûteux.*

Jusqu'à maintenant, l'agglomération messine a trop fait le choix de spécialiser les différents quartiers. **Il faut mettre fin à ce zoning fonctionnel et revenir à une véritable mixité.** Ainsi les hôpitaux privés et publics situés en cœur urbain à proximité des habitants dans des zones bien desservies par l'ensemble des modes de transport ont été mis en périphérie dans des zones d'activités. Cet éloignement entraîne directement périurbanisation et développement du seul mode voiture. Ainsi l'hôpital Bon-Secours qui disposait (en ajoutant Maud'Huy) de moins de 500 places de parking, est désormais à l'étroit avec plus de 2 000 places à Mercy ! Les mêmes commentaires pourraient être faits concernant l'autorisation du centre commercial et du cinéma Waves ou le développement des zones tertiaires en périphérie.

**Proposition n°1 : Stopper l'étalement urbain en identifiant les zones disponibles au sein du tissu urbain afin de privilégier l'urbanisation des zones non exploitées ou en friche desservies par des transports urbains existants.**

**Proposition n°2 : Réintroduire de la mixité fonctionnelle dans les quartiers en rééquilibrant les parts de logement / commerce / emploi et réintroduire les activités tertiaires dans les centralités de la métropole.**

### 2 exemples :

- L'avenue de Thionville à Metz et Woippy, desservie par la gare de Metz Nord, le Mettis et l'autoroute, comporte de nombreuses friches ou terrains mobilisables
- L'avenue Jean XXIII à Metz , située à côté de la gare de Metz et de nombreuses lignes de transport en commun, a des emprises ferroviaires permettant de développer du tertiaire sur le modèle de la rue Lafayette

Revenir à une mixité fonctionnelle est essentielle pour l'attractivité des centres villes et centres-bourgs de la Métropole comme en témoignent les effets dévastateurs sur le commerce du déménagement de Bonsecours, de la maternité Sainte-Croix, des hôpitaux privés et de la fermeture de la Manufacture de Tabac et la création ou l'agrandissement de centres commerciaux (Marly Belle Fontaine, Waves).

Il est complètement faux et malhonnête d'expliquer aux messins que la difficulté du centre-ville est uniquement due à un stationnement désormais trop cher. Il faut au contraire continuer à encourager le report modal et le stationnement en périphérie de la métropole. Une évaluation des politiques tarifaires de stationnement pourrait être intéressante à mener pour l'adapter au mieux aux objectifs recherchés.

**Proposition n°3 : Libérer l'espace public de la voiture en poursuivant une politique de stationnement favorisant le report modal et le stationnement dans les parkings en ouvrages.**

### **Intégrer l'A31 dans son contexte urbain**

Suite aux conclusions de la concertation sur le projet A31 bis, nous pouvons dire aujourd'hui que l'A31 va perdurer sur son tracé actuel dans la traversée messine.

L'itinéraire actuel de l'A31 pose des problèmes d'ordre sanitaires (qualité de l'air et fortes nuisances sonores) et d'ordres urbanistiques : coupure nette entre le centre de l'agglomération et les villes du Ban-Saint-Martin, de Longeville-les-Metz, de Woippy et des quartiers Nord de Metz. Cette fragmentation territoriale renforce la mise à l'écart de Woippy et de ces quartiers messins.

Héritier de l'époque du tout-voiture, ce tracé ne peut rester en l'état ou faire l'objet de simples rafistolages. On peut être plus ambitieux, comme le fait Strasbourg en transformant son autoroute A35 en parc urbain.

Sur l'A31, il n'existe aujourd'hui aucune protection phonique alors que la quasi-totalité du tracé entre Moulins et le pont Mixte touche des habitations. Sur la partie sud-est de l'A31, partie la moins urbanisée, l'autoroute, parallèle à la rivière, ceinture le quartier du canal mais ne crée pas de coupure urbaine. La construction de murs phoniques de chaque côté de l'autoroute et sur le franchissement du Saulcy serait une solution adéquate.

Sur la section plus sensible entre le pont de fer et le pont Faidherbe, la mise en place de protection phonique ne répondrait pas aux problématiques de coupure urbaine. C'est donc une couverture totale de l'autoroute qui est nécessaire sur ce tronçon. Cette construction sur environ 400 mètres permettrait d'éliminer les nuisances liées au bruit, d'éloigner une partie de la pollution atmosphérique, de recoudre le tissu urbain de l'agglomération messine et donc de supprimer l'enclavement des quartiers et villes situées au Nord de l'autoroute.

Cette couverture pourrait devenir un nouveau poumon vert au plein centre de l'agglomération et permettre la reconversion du vieux port Mazerolle en nouveau quartier iconique de Metz Métropole en prolongation du plan d'eau sur le modèle du quartier Danube à Strasbourg.<sup>iv</sup>

**Proposition n°4 : Installer des protections phoniques le long de l'A31 entre Moulins-les-Metz et le Saulcy.**

**Proposition n°5: Couvrir l'A31 sur sa section centrale pour réunifier la métropole.**

## **La marche doit être enfin considérée comme un véritable mode de déplacement**

*La part modale de la marche sur l'agglomération messine est supérieure aux autres agglomérations de taille comparable. Bien que représentant entre 34% et 42% des déplacements respectivement au niveau de Metz Métropole et de la ville de Metz, la marche est rarement considérée comme un véritable mode de transport et aucune politique publique n'est pensée pour la développer et la rendre plus agréable. Au contraire, les piétons doivent subir les trottoirs trop étroits pour se croiser, les feux synchronisés pour les voitures, les stationnements sauvages et les conteneurs poubelles non rangés.*

*Le stationnement sauvage sur les trottoirs est véritablement dangereux pour les piétons qui sont parfois obligés de se rendre sur la route pour continuer leur itinéraire. Cet état de fait est une gêne pour la plupart des habitants de la Métropole mais constitue une assignation à résidence pour les personnes à mobilité réduite et notamment les personnes en fauteuil roulants.*

*Maintenant que la compétence voirie est métropolitaine, il n'est plus envisageable de trouver des places de stationnements à cheval sur un trottoir ou pire encore complètement sur un trottoir comme actuellement à Longeville-les-Metz ou Saulny.*

Il est temps que l'agglomération se dote d'un ambitieux plan marche pour faciliter les parcours piétons avec des trottoirs larges et des liaisons inter quartiers. La résorption des coupures est un axe important de développement comme le démontre actuellement la passerelle de Queuleu au-dessus de la Seille et le témoignera demain la passerelle entre le Ban-Saint-Martin et le Saulcy.

Les zones de rencontre sont à encourager mais nécessitent une signalisation au sol pour les non/mal voyants et de la pédagogie à destination des conducteurs qui n'ont pas tous compris le principe de ces zones.

**Proposition n°6 : Réaliser un plan marche conjointement au plan vélo. Prévoir une signalétique spécifique marche/vélo.**

**Proposition n°7 : Eradiquer le stationnement automobile sur les trottoirs afin de rendre les trottoirs aux piétons et aux personnes à mobilité réduites.**

Par ailleurs toujours dans l'esprit de partager l'espace public, la loi l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en place de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

Il fixe – au minimum – les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune. Seule la ville de Metz a établi ce document obligatoire.

**Proposition n°8 : Prendre au niveau métropolitain la compétence « mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ».**

Enfin, la réalisation avant-gardiste du plateau piétonnier de Metz centre fait la fierté des messins et contribue à la qualité de son hyper-centre. Il est désormais temps un demi-siècle plus tard d'achever cette belle réalisation en piétonnisant la Fournirue entre le parking Saint-Jacques et le parking de la Cathédrale ainsi que la rue des Jardins. Ces deux très belles rues messines souffrent d'un passage limité de voitures qui les empêchent de révéler leur véritable potentiel. Aujourd'hui, les commerces sont les premiers à souffrir de cette situation comme le révèlent la vacance de la Fournirue et le turn-over de la rue des Jardins.

Cette piétonisation ne doit pas se faire de manière autoritaire mais au contraire en concertation avec les habitants et les commerçants de ces rues. Un démarrage sous forme exceptionnelle une fois par mois serait une bonne manière de tester ses effets.

**Proposition n°9 : Etendre le plateau piétonnier à la Fournirue et la rue des Jardins.**

## **Le vélo, moteur potentiel d'une mobilité propre et frugale**

*Le potentiel est là. Sur Metz Métropole, 46% des ménages disposent d'au moins un vélo et plus de 3 ménages sur 4 disposent d'un lieu de stationnement sécurisé à leurs domiciles. Enfin, 8% des personnes enquêtées dans l'enquête déplacement grand territoire (EDGT) menée par le SCOTAM et Metz Métropole en 2017 déclarent réaliser au moins deux déplacements à vélo par semaine. Les nouvelles générations sont prêtes à se déplacer en vélo à condition que l'on leur garantisse leur sécurité.*

- à Metz Métropole, **2/3 des déplacements de ses habitants font moins de 3 km**
- **en ville, la bicyclette est le mode le plus rapide de porte à porte pour des distances inférieures à 5 km**
- une politique cyclable est en phase avec la prise de conscience croissante des enjeux climatiques et environnementaux
- un aménagement cyclable reste d'un coût très mesuré comparé aux investissements routiers et surtout coûte peu cher en fonctionnement
- la pratique du vélo est un enjeu de santé publique (maladies cardiovasculaires, obésité...) le vélo est un outil important pour l'intermodalité (stationnement sécurisé en gares ou aux P+R)

*Si la ville de Metz a initié le mouvement, force est de constater que les réseaux sont nettement insuffisants et disparates sur les différentes communes de l'agglomération.*

### **Nécessité d'envoyer un signal fort et rapide de changement**

Pour déclencher des changements de comportement afin de contribuer au changement climatique, il est nécessaire de donner au public le signal d'un changement fort et définitif au niveau de la politique de mobilité.

Des exemples récents le démontrent amplement :

- investissement massif de la Région dans les TER en Lorraine autour de 2010
- investissement massif de Metz Métropole dans les lignes METTIS

Il est communément admis que la masse critique à partir de laquelle l'usage du vélo est visible et exerce un effet de sensibilisation et d'entraînement sur la population correspond à une part modale de 10%. **Nous estimons que Metz Métropole doit se donner l'objectif ambitieux d'atteindre ce niveau d'ici 2030 et non 3% comme le propose le projet de PDU.**

**Pour espérer atteindre cet objectif, au vu des expériences dans d'autres villes, il est nécessaire de prévoir un budget d'investissement de 3,4M € par an (14,8 € /an/habitant).** Le niveau actuel (de l'ordre de 5€/an/habitant uniquement sur la ville de Metz) est bien inférieur à ce montant. A titre d'exemple, Strasbourg s'engage sur 15€/habitant et Bordeaux sur 23€/habitant.

Le schéma cyclable de Metz Métropole envisage d'aménager l'ensemble des axes prioritaires de la métropole pour un coût de près de 17M€ d'investissement en 8 ans. **Le rythme envisagé pour ces aménagements est clairement trop peu ambitieux** et ne permettra pas un changement de pratique.

**Proposition n°10 : Rendre cyclable en 5 ans l'ensemble des axes structurants de la Métropole pour arriver à une part modale du vélo de 10% d'ici 2030.**

### **Refondre le dispositif de stationnement des vélos**

Le stationnement des vélos pose de nombreux problèmes que ce soit dans les lieux d'habitation ou de destination. La liste des récriminations des usagers est longue : nombre de parkings sécurisés insuffisants, compétences éclatées, systèmes différents et/ou inadaptés, matériel déficient, sécurité et entretien insuffisant, coût excessif pour l'utilisateur ... Cette situation constitue un frein très important à l'usage du vélo.

**Proposition n°11 : Améliorer l'offre de stationnement vélo sous toutes ses formes notamment des boxes fermés sur l'espace public.**

### **Développer l'usage du vélo à assistance électrique (VAE)**

Le VAE est une évidence pour le territoire de la Métropole, ne serait-ce que du fait de vieillissement de sa population. Il efface les côtes de Moselle, les collines de Metz, double la distance parcourue...

Le VAE a une image valorisante et peut être un moyen de débloquer l'usage du vélo pour une nombreuse population.

**Proposition n°12 : Inciter à l'usage du vélo à assistance électrique par une politique ambitieuse : conseils, aides à l'achat, offre de stationnement et location par UEM.**

*Les villes les plus cyclables sont aussi celles qui ont le plus fort usage des transports en commun. Il convient également dans ce domaine de poursuivre la dynamique impulsée par la refonte du réseau à l'occasion de la mise en place du Mettis.*

## **Poursuivre la dynamique de développement des transports en commun**

*Après une longue période d'immobilisme et de perte de vitesse, le réseau de transports urbains de Metz Métropole a connu une importante redynamisation en 2013 avec l'inauguration des deux lignes Mettis et d'un réseau totalement refait, plus lisible, et d'une meilleure amplitude de service. S'en est suivi une croissance continue de la fréquentation. Mais si les résultats depuis 2013 ont été remarquables, la tendance commence à se stabiliser. Tout l'enjeu est maintenant d'insuffler une nouvelle dynamique.*

### **La qualité de l'offre avant la gratuité**

*Une idée tenace revient régulièrement, c'est celle de la gratuité. Cela paraît simple car cela éliminerait deux barrières : la contrainte financière et la compréhension du système, notamment pour les usagers occasionnels. Quoi de mieux pour gagner en accessibilité ? Or, **les études ont montré la limite de cette mesure : la tarification n'est pas le principal frein à l'usage des transports en commun.** Alors bien-sûr, la tarification reste un sujet, mais il apparaît que **c'est avant tout une offre musclée avec une haute qualité de service qui est déterminante dans l'attractivité des transports urbains.***

*Pour rappel, l'abonnement mensuel aux transports urbains va de 18.5€ à 38€ et un tarif combiné transport urbain avec TER jusqu'à Luxembourg 148€ alors qu'une voiture coûte entre 410 et 825€ par mois.<sup>v</sup>*

*La gratuité entrainerait une baisse des recettes de 13.5M€ pour la métropole. Nous préférons continuer à développer l'offre pour améliorer son attractivité plutôt que risquer la gratuité et une baisse d'offre du fait de problème de financement.*

### **Adapter l'offre de transport Le Met aux rythmes métropolitains**

Les études comparatives de l'AGURAM ont démontré que le réseau de Metz Métropole ne possédait pas une offre de service équivalente aux villes de tailles comparables.

Afin d'y remédier et de répondre au succès du réseau actuel, des renforcements de fréquence apparaissent comme nécessaires afin de stimuler la fréquentation des lignes et de traiter des points de saturation qui commencent à apparaître sur les lignes les plus fréquentées :

- Les lignes Mettis : les fréquences à 10 minutes sont aujourd'hui insuffisantes aux heures de pointe.
- Les cinq Lianes : dans un souci d'attractivité, **généraliser la fréquence de 10 minutes à toute la journée** (hors franges), avec un soin particulier à apporter aux L3 et 1, frisant elles aussi la saturation.
- La navette de centre-ville : la fréquence a été peu-à-peu sacrifiée, et tourne aujourd'hui à 13 minutes. Il faudrait revenir à des fréquences d'au moins 8 minutes, voire 5.

Il convient également d'**élargir l'amplitude de service le soir**. En particulier sur les cinq Lianes (L1,2,3,4,5), en y appliquant celles du Mettis : un bus toutes les 30 minutes jusqu'à minuit trente.



D'autres lignes secondaires paraissent sous-développées et mériteraient d'être augmentées : la C11 et la C17 (passage à 20 minutes toute la journée).

**Proposition n°13 : Porter l'amplitude de service jusqu'à minuit trente pour les cinq Lianes, jusqu'à 21h pour les autres lignes.**

**Proposition n°14 : Généraliser le cadencement de l'ensemble des lignes Lianes à 10 minutes entre 7h et 19h.**

Il est également indispensable pour réussir la mutation écologique de la mobilité d'associer aux mieux les usagers.

**Proposition n°15 : Créer des comités d'usagers et réalisation d'enquêtes régulières auprès des usagers par Metz Métropole.**

### **Réaliser des aménagements pour des bus plus fiables et plus rapides**

Avant de démarrer les travaux d'une troisième ligne de TCSP, des actions très efficaces peuvent être réalisés rapidement sur les Lianes pour améliorer leur régularité et leur vitesse commerciale. Il s'agit de réaliser les « axes aménagés » qui étaient initialement intégrés au programme Mettis et qui ne sont toujours pas réalisés à ce jour.

La réalisation d'un couloir de bus en amont du carrefour avec le réglage des feux s'impose lorsque les encombrements en amont sont trop fréquents. Nous avons identifié les principaux points noirs suivants : rue Haute-Seille, place N. Mandela & Pont du Saulcy, l'avenue de la Libération à Châtel St-Germain, la rue du Faubourg au nord de Magny, la route de Strasbourg à Grigy et la route de Lorry en amont du Pont de fer.

**Proposition n°16 : S'attaquer aux arrêts inopinés des bus en synchronisant les feux et, lorsque c'est insuffisant aménager des couloirs d'approche aux carrefours.**

Afin d'encourager l'usage de ces Lianes, des parkings-relais (P+R) seraient à réaliser sur certaines entrées de l'agglomération : Rozérieulles (D603), Magny Faubourg (D913), Route de Lorry (D7), Frescaty/Grange-aux-Ormes (D5).

Par ailleurs, le P+R Rochambeau, idéalement placé, doit être renforcé en remplaçant le parking aérien actuel par un parking silo sur le modèle du parking Mazelle. Il est important de ne pas disperser les parkings dans des endroits proches afin que les utilisateurs occasionnels sachent à l'avance où ils pourront se stationner pour prendre un transport en commun relais.

**Propositions n°17 : Développer l'offre en P+R : création de parkings relais secondaires aux entrées de l'agglomération et réalisation d'un parking silo à Rochambeau.**

### **Restructurer des lignes pour combler les lacunes de dessertes**

Certaines zones d'emploi de l'agglomération ne sont pas ou très mal desservies par les transports en commun. Il est paradoxal de vouloir réduire la place de la voiture au centre-ville de Metz en laissant des zones périphériques conçues à 100 % pour la voiture.

Il faut que la collectivité choisisse soit de ne pas développer ces zones périphériques et d'arrêter de donner des autorisations commerciales soit il faut les desservir et les faire devenir plus urbaines.

Les principales zones concernées sont Actisud et l'Actipole.

Par ailleurs, vu le renforcement du pôle Est, il apparaît qu'il manque une ligne de rocade est, sur un axe Vallières – Borny – Technopôle.

**Propositions n°18 : Desservir correctement Actisud, mener une réflexion sur la desserte d'Actipole et créer une desserte de rocade reliant Vallières, Borny et Technopole.**

### **Développer 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. Nous ne développerons pas ici la nécessaire montée en capacité et en qualité de la ligne TER Nancy Luxembourg car hors compétence métropolitaine.

La première urgence est de faire coopérer les différents opérateurs pour réaliser un bilan de la situation et fixer des objectifs. Le SCoTAM paraît être le bon cadre d'action.

Metz Métropole dispose sur son territoire de 5 gares SNCF (Ars-sur-Moselle, Metz, Metz Nord, Peltre, Woippy) dont le potentiel n'est pas suffisamment exploité.

Il serait opportun afin de développer l'intermodalité :

- d'harmoniser les tarifications et aller vers un titre unique tous modes sur le bassin de vie du SCOTAM
- de favoriser l'interconnexion des réseaux ferroviaires et le Met (ligne 1 pour Ars-sur-Moselle ou liaison bus de la gare de Peltre vers le bassin d'emploi Mercy – Technopole)
- de développer l'intermodalité des gares notamment pour les vélos

**Proposition n°19 : aller vers un titre unique au niveau du SCOTAM.**

### **Vers une 3<sup>ème</sup> ligne de TCSP**

Nous l'avons souligné au départ de cette contribution, il est très important de lier l'urbanisme à la mobilité. Nous ne pouvons donc que nous réjouir de la réflexion en cours sur une 3<sup>ème</sup> voie de TCSP en lien avec le développement du plateau de Frescaty.

Toutefois, il convient d'organiser le développement de l'ensemble des mobilités durables dans un objectif de préserver l'environnement en fonction des ressources disponibles.

C'est pourquoi, nous saluons les études en cours sur une 3<sup>ème</sup> voie de TCSP. Cela doit permettre d'intégrer cet aménagement structurant dans le développement du plateau de Frescaty et les futurs axes desservis.

**Toutefois, il n'est pas envisageable que cet aménagement serve de verni écologique à la prochaine mandature et monopolise les budgets.** Il y a urgence à développer un véritable plan marche et cycliste ainsi que le renforcement du service des lignes de bus structurantes. La révolution au niveau de la mobilité de Metz Métropole passera par une conjugaison de l'ensemble de ces modes et non uniquement par la création d'une 3<sup>ème</sup> ligne de TCSP.

**Proposition n°20 : Préparer l'aménagement de la 3<sup>ème</sup> ligne de TCSP, tout en mettant immédiatement en œuvre un plan marche et vélo ainsi que le renforcement de l'offre de transports en commun.**

### **Pour aller plus loin :**

- *Communiqué de presse de la FNAUT « Gratuité des transports urbains : idée séduisante mais peu utile et contre-productive » – septembre 2018*
- *Contributions AGIRR FNAUT Lorraine sur le projet A 31 bis « Faisons du projet A31bis une chance pour la métropole messine » - 4 février 2019*
- *Avis du Codev de Metz Métropole sur le plan cyclable vélo de Metz Métropole - 26 avril 2019*
- *Avis du Codev de Metz Métropole sur le projet de PDU – 27 mai 2019*

---

<sup>i</sup> Enquête 2016 de Santé Publique France

<sup>ii</sup> Enquête « Mobilité et Emploi » réalisée par Elabe présentée lors des 4<sup>ème</sup> rencontres de la mobilité inclusive à l'Assemblée nationale -2017

<sup>iii</sup> Environ 100 voyages par habitants sur Metz Métropole contre 150 pour les strates comparables au niveau national

<sup>iv</sup> Cf contribution AGIRR « Faisons du projet A31bis une chance pour la métropole messine » à la concertation sur le projet A31bis – agirr.org

<sup>v</sup> Etude annuelle 201 de l'Automobile Club Association