



Vous vivez ici

#81

BILAN ET PERSPECTIVES LE MET'

Cinq ans et l'avenir devant lui

Totalement repensé à l'occasion de la mise en circulation de METTIS fin 2013, le réseau des transports métropolitains fêtait ses 5 ans en septembre. L'occasion de faire le point et de parler avenir.

Franck Duval « Une forte progression tous les ans »

Le bilan du Directeur des TAMM⁽¹⁾, exploitant du réseau pour Metz Métropole.

Vous venez de célébrer les 5 ans du réseau LE MET', quel bilan dressez-vous ?

Franck Duval : En 2013, lancer ce nouveau réseau était un pari pour les politiques. Cinq ans après, je voulais montrer le pas que nous avons franchi. Montrer aux élus qu'ils ont eu raison, leur exprimer notre reconnaissance, ainsi qu'aux personnels de l'entreprise TAMM. Tout le monde peut être fier de ce réseau, la fréquentation a augmenté, on enregistre une forte progression tous les ans. C'est assez exceptionnel en matière de transports. En général il y a un effet « offre », c'est-à-dire que l'effet d'augmentation tient deux ans, alors qu'ici, cela fait cinq ans que l'on progresse. Je le dois à la pertinence du projet et aux salariés.

Quelle est l'évolution de la clientèle ? Avez-vous réussi à séduire des publics qui utilisent plutôt leur voiture ?

F. D. : Il y a encore 15 ans, les transports collectifs étaient faits pour les gens sans voitures et les scolaires. Aujourd'hui on ne raisonne plus comme cela. Mais les plus difficiles à convaincre restent les cadres. Dans sa voiture on a tout le confort, chauffage, clim, lecteur de CD, etc. Cela devrait changer avec la prochaine génération. Néanmoins, il reste

quelques lacunes sur le réseau et c'est un frein à son utilisation, il faut étoffer notre offre. Prenez par exemple Constellations, vous pouvez vous rendre en ville en bus en début de soirée pour un spectacle, mais après 22 heures le réseau est plus faible, les gens signalent qu'ils ne peuvent pas rentrer chez eux, sauf s'ils habitent le long des lignes de METTIS. Un autre exemple, en hyperpointe, le METTIS et certaines Lianes sont surchargés. Nos clients doivent parfois attendre le passage suivant.

Comment allez-vous y remédier ?

F. D. : Si on veut désengorger nos villes, il faut aller chercher le public. Nous travaillons avec les services de Metz Métropole et la commission transport pour développer le réseau en soirée et le dimanche, augmenter le nombre de bus, la cadence et l'amplitude horaire. Nous faisons l'acquisition de véhicules supplémentaires, bus standard et articulés. Il faut tendre vers une fréquence de nos Lianes à 10 minutes, seuil à partir duquel le voyageur n'a plus besoin de se préoccuper des horaires.

⁽¹⁾ Les Transports de l'agglomération de Metz Métropole (TAMM) sont l'exploitant du réseau LE MET'.



Extrait MetzMétropole LE MAG – Nov/Déc 2018 – CGT des TAMM

Les infos
du réseau

LE MET'

METTIS découverte

L'originalité est de mise avec METTIS, qui participe, à sa façon, à renforcer l'attractivité du territoire. Un service clé en main est désormais proposé aux entreprises qui peuvent privatiser un véhicule Mettis en soirée. Un voyage sur mesure, commenté par un guide de l'Agence Inspire Metz, emmène les voyageurs au cœur de la cité messine et en valorise les sites emblématiques. Service traiteur à bord.
nathalie.petit@lemet.fr

Marie Anne Isler Beguin « Mettre en avant le caractère Art & Tech du territoire »

Lignes d'avenir, par la Vice-Présidente de Metz Métropole en charge de la mobilité et des déplacements.

Pensez-vous à une troisième ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre ?

Marie Anne Isler Beguin : Viser une fréquence forte des transports, avec des véhicules à intervalle faible et régulier, cela veut effectivement dire couloir de bus. Où ? Avec la commission transports de Metz Métropole, nous imaginons naturellement la partie sud du territoire, du centre-ville (Roi Georges) jusqu'à Frescaty. Différents itinéraires sont en préfiguration, un cahier des charges en cours de montage. Si la partie nord est plus difficile à déterminer, on a en revanche besoin de dessertes sur la partie ouest (Technopôle), sans forcément passer par le centre-ville messin, les études le montrent.

METTIS a été le projet fort de 2009 à 2013. Aujourd'hui, en dehors d'une nouvelle ligne de BHNS, y a-t-il d'autres projets en gestation ?

M. A. I. B. : METTIS reste regardé à travers le monde. Mais on ne peut pas s'arrêter là, après cinq ans d'utilisation d'un outil innovant, il faut remettre des projets sur la table, travailler sur des techniques de pointe.

Nous poursuivons bien sûr notre réflexion sur les énergies parallèles, la métropole se préoccupe des gaz à effet de serre. L'électromobilité est l'une des pistes, nous allons commander des minibus 100 % électriques pour la navette N83 City en centre-ville [Pompidou – République – gare ; navette renforcée depuis la sortie de la L3 du plateau piétonnier]. Mais l'électricité ne règle pas tout, elle pose la question du nucléaire et des batteries usagées.

Par ailleurs, nous réfléchissons à un certain nombre d'innovations pour renforcer le réseau. Par exemple, l'entreprise PSA Borny pourrait être mieux desservie par les transports. Un système de navettes autonomes en site dédié, comme il n'en existe qu'à Paris et à Lyon, pourrait emmener les voyageurs vers la ligne METTIS. Ces idées innovantes mettraient en avant le caractère Art & Tech et les singularités du territoire.

Votre nouvelle navette de Centre-Ville

