



## **Synthèse des avis et observations reçues durant la phase de consultation des personnes publiques associées (PPA) suite à l'arrêt du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de la Communauté de communes Haut Chemin- Pays de Pange (CCHCPP)**

**Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Haut Chemin – Pays de Pange a délibéré, en date du 19 décembre 2024, pour arrêter son projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).**

Conformément à l'article L1214-36-1 du Code des Transports, le projet de PDMS arrêté a ensuite été soumis pour avis aux personnes publiques associées (Communes, Département, Région, ainsi que le SCoTAM et les EPCI limitrophes). Cette phase de consultation a eu lieu du **8 janvier 2025 au 8 avril 2025**, et a permis aux acteurs publics partenaires de s'exprimer sur le projet de PDMS.

**La synthèse des avis et observations reçus durant cette phase de consultation des personnes publiques associées est présentée ci-après.**

### **Avis des communes :**

7 communes du territoire (Courcelles-Chaussy, Failly, Maizeroy, Pange, Sanry-lès-Vigy, Sanry-sur-Nied, Silly-sur-Nied) ont délibéré favorablement sur le projet de PDMS, et une autre (Glatigny) a émis un avis favorable par mail. Les autres communes, en l'absence de réponse, ont un avis réputé favorable (article R1214-12 du Code des Transports). **L'ensemble des communes du territoire est donc favorable au projet.**

Il est à noter que plusieurs communes avaient déjà émis des remarques sur le projet dans le cadre d'une consultation des communes préalable à l'arrêt du PDMS (entre le 26 novembre et le 13 décembre 2024). En Commission, les élus de la CCHCPP ont étudié ces remarques, et décidé de la réponse à y apporter avant l'arrêt. Une remarque en particulier a donné lieu à un complément ajouté au projet de PDMS avant arrêt. Les personnes publiques associées se sont donc prononcées sur un document prenant déjà en compte des avis de communes émis en amont. Les remarques et la réponse apportée sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

Remarque	Réponse apportée
L'augmentation de la population dans les communes rurales n'est pas que liée aux terrains peu onéreux, mais principalement à la recherche d'un cadre de vie	<i>Pas de réponse particulière à apporter</i>
La sécurité mériterait une étude globale spécifique, notamment sur la RD 603 ainsi que la traversée de Courcelles-Chaussy	<i>Une telle étude n'est pas du ressort de l'EPCI ; c'est plutôt au Département ou à la commune de lancer une telle étude, car la CCHCPP n'est pas compétente sur cette voirie. Un Vice-Président de la Commission souligne que MATEC a mené une telle étude, mais qu'il faudrait plutôt mener une étude d'insertion.</i>
Pour les bornes de recharges pour véhicules électriques, privilégier les grands axes de circulation, car pour les trajets domicile-travail la recharge se fait au domicile ou au lieu de travail	<i>Si l'on privilégie les grands axes, on privilégie les usagers de passage, et non les habitants du territoire. Le Président précise que la CCHCPP souhaite doter les Zones d'activité de bornes de recharge, et que ces zones d'activité se situent le plus souvent le long de ces grands axes.</i>
Pour les seniors, améliorer les dessertes vers les "marchés"	<i>Prévu, via le transport d'utilité sociale</i>
Pour les déplacements des ruraux en recherche d'emploi, prendre en compte l'avenir de l'emploi	<i>Ce n'est pas l'objet du PDMS que de faire des projections sur l'avenir de l'emploi.</i>
Souligner le fait que certaines communes ne disposent pas d'offre de transport en commun vers Metz	<i>A été ajouté dans le PDMS (page 33).</i>
Prendre davantage en compte les déplacements liés aux loisirs, notamment de façon sécurisée	<i>Pris en compte dans le Schéma Directeur Cyclable, adopté en avril 2024</i>
Proposer des pistes cyclables sécurisées pour favoriser le tourisme durable	<i>Pris en compte dans le Schéma Directeur Cyclable, adopté en avril 2024</i>

### **Avis de l'Unité Technique Territoriale de Metz-Orne (Département de la Moselle) :**

L'unité Technique Territoriale (UTT) de Metz-Orne (Département de la Moselle) n'a, dans son avis, émis **aucune remarque relative au projet de PDMS, et y est donc réputé favorable**. Elle a en revanche fait un **retour spécifique sur le volet cyclable**, évoqué dans le PDMS et approfondi dans le Schéma Directeur Cyclable adopté en avril 2024.

Ainsi, pour les itinéraires longeant les routes départementales :

- Sur les axes supportant des trafics élevés, comme la RD603, une attention toute particulière devra être apportée à l'aménagement afin de garantir la sécurité des usagers de la route et de la piste cyclable, dans un contexte de fort trafic avec un taux de poids lourd élevé.
- Les bandes cyclables sont tolérées hors agglomération sur les routes départementales supportant un trafic motorisé inférieur à 3000 véhicules par jour.
- Les pistes cyclables à double sens ne peuvent être autorisées hors agglomération qu'avec un dispositif de séparation adapté entre la piste et la chaussée.

- Seuls les équipements homologués « équipements de la route » sont autorisés sur chaussée (par exemple, les barrières bois ne sont pas autorisées, mais les espaces verts végétalisés de 1,5m minimum le sont).
- Lors de la phase d'établissement d'avant-projet d'un itinéraire longeant une route départementale, une réunion de concertation avec les services routiers (UTT de Metz-Orne) sera nécessaire afin de fixer les prescriptions techniques et la validation du futur aménagement qui sera soumis à convention d'occupation du domaine public départemental.
- Le Schéma Départemental des Mobilités Alternatives peut cofinancer la création d'itinéraires en site propre et hors agglomération.

### **Avis de la Région Grand Est :**

Les services de la Région n'ont pas émis de retour sur le projet de PDMS à ce jour. Conformément à l'article R1214-12 du Code des Transports, les avis n'ayant pas été donné durant le délai légal de 3 mois sont réputés favorables. **L'avis de la Région Grand Est est donc réputé favorable.**

### **Avis du syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) :**

Le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a salué la démarche d'élaboration d'un PDMS, et rappelé que plusieurs orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) abordent les questions de Mobilité dans une approche transversale.

Ainsi, le Syndicat Mixte du SCoTAM recommande de :

- Préciser dans le PDMS qu'Avancy, Courcelles-Chaussy et Vigy sont répertoriés dans le DOO du SCoTAM comme pôles d'appui et localisations propices au développement de stations intermodales (cibles 8.4 et 8.6). Les deux premières font également partie des 3 aires locales de covoiturage à déployer (avec Courcelles-sur-Nied).
- Prévoir dans le PDMS le développement, au niveau des gares, d'une offre sécurisée de stationnement deux-roues et voitures, des itinéraires sécurisés piétons-cyclistes pour se rendre vers ces deux gares et des aménagements facilitant les correspondances autocars/trains ou autocars/bus (cible 8.5) ;
- Développer davantage un partenariat avec les EPCI voisins dans le PDMS et ses fiches-actions (cible 8.1) ;
- Mentionner dans le PDMS ou le SDC les 3 itinéraires inscrits au schéma cyclable fonctionnel du SCoTAM : Metz – Courcelles-Chaussy, Vigy – Antilly et Vigy – Avancy – Hôpital Schuman (cible 8.9) ;
- Explorer et développer la piste des véhicules autonomes (cible 6.7) ;

- Articuler le PDMS avec les actions en cours de définition du PCAET ;
- Mener une démarche paysagère (section 3 du DOO) dans le cadre de la mise en œuvre des actions.

Le Syndicat Mixte du SCoTAM propose également d'analyser les parcours et pratiques des cyclotouristes européens traversant le territoire, afin de mieux comprendre leur origine, destination, itinéraires et besoins en services.

### **Avis des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) limitrophes :**

**L'Eurométropole de Metz a émis un avis favorable au projet de PDMS, avec néanmoins quelques observations :**

- Concernant les transports collectifs, la réalisation de l'extension du Mettis A jusqu'à l'hôpital Robert Schuman et la création à terme d'un parking relais à proximité permettront aux habitants de la CCHCPP d'avoir une possibilité de rabattement sur le réseau de transport urbain de l'Eurométropole de Metz ;
- Concernant le réseau cyclable, l'Eurométropole est favorable au dialogue pour avoir une cohérence entre les réseaux des deux collectivités, et souligne que ce dialogue est déjà engagé à travers la participation de la CCHCPP au Comité Technique de révision de leur Schéma Directeur Cyclable ;
- Concernant la Zone à Faible Emissions mobilités (ZFEm) de l'Eurométropole, L'Eurométropole doit mettre en œuvre cette année une ZFEm, et travaille sur une étude réglementaire et un projet d'arrêté. Ces éléments devraient être disponibles d'ici mai, afin d'engager la phase de concertation du public et de recueillir l'avis des Personnes publiques associées en début d'été. L'objectif est une mise en œuvre effective de la ZFEm avant la fin de l'année 2025.

Les autres établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) limitrophes n'ont pas émis de retour sur le projet de PDMS à ce jour. Conformément à l'article R1214-12 du Code des Transports, les avis n'ayant pas été donné durant le délai légal de 3 mois sont réputés favorables. **L'avis des EPCI limitrophes est donc réputé favorable.**

## **Conclusion**

Dans l'ensemble, **les personnes publiques associées consultées ont émis un avis globalement favorable au projet de Plan de Mobilité Simplifié. Certains éléments pouvant nécessiter d'amender le document ont cependant également été identifiés**, notamment par le Syndicat Mixte du SCoTAM.

**La prise en compte de ces éléments, ainsi que des avis reçus ultérieurement, sera étudiée, dans la mesure du possible, à l'issue de la phase de consultation du public, organisée du 23 avril au 23 mai 2025 – 12h00. D'éventuelles modifications pourront être apportées au document à l'issue de cette phase de consultation, avant de soumettre le projet final au Conseil communautaire pour adoption.**

**La présente synthèse est mise à disposition du public en parallèle du projet de PDMS tel qu'il a été arrêté en décembre 2024, afin d'éclairer le lecteur.**