



Réponse aux avis et observations reçues durant la phase de participation du public suite à l'arrêt du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de la Communauté de communes Haut Chemin- Pays de Pange (CCHCPP), et justification de la décision

Conformément aux articles L1214-36-1 du Code des Transports et L123-19-1 du Code de l'Environnement, le projet de PDMS arrêté ainsi que la synthèse des avis des personnes publiques associées ont été soumis à une participation du public. Cette phase de participation du public a eu lieu du **23 avril 2025 au 23 mai 2025**, et a permis au grand public de s'exprimer sur le projet de PDMS.

Le présent document apporte une réponse aux différentes contribution reçues, et détaille les motifs de leur prise en compte ou non au sein du Plan de Mobilité Simplifié.

Retour 1, par mail :

Des chemins sont-ils prévus pour les randonneurs ?

Réponse apportée : Pour de nombreuses liaisons inscrites au schéma cyclable, la création de voies vertes sera privilégiée. Les voies vertes sont accessibles aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes, et leur largeur permet de se croiser en toute sécurité. Par ailleurs, la Communauté de communes travaille également sur la création de nouveaux circuits de randonnée pédestre ; un nouveau circuit a été inauguré récemment entre Coincy, Marsilly et Saint-Agnan (Ogy-Montoy-Flanville), et d'autres sont en projet. Le territoire de la communauté de communes est cependant déjà bien maillé en termes de circuits de randonnée.

Retour 2, par mail :

Quelques propositions :

- Promouvoir le covoiturage à l'aide d'une application
- Proposer un service de livraison de courses pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer
- Installer une borne de recharge pour véhicules électriques dans chaque village
- Fin des limitations à 30 km/h dans les villages, suppressions des coussins berlinois non homologués (trop hauts)
- Sécuriser accès vélo entre la voie verte et les villages alentours

Réponse apportée :

- Concernant la promotion du Covoiturage à l'aide d'une application : Cette action est identifiée dans la fiche-action 2.1 du plan de Mobilité simplifié (PDMS). La CCHCPP a inauguré le 12 juin 2025 un partenariat avec la plateforme BlaBlaCar Daily.
- Concernant le service de livraison de courses : plusieurs enseignes de grande surface proposent déjà la livraison à domicile ; ce n'est pas forcément le rôle de l'intercommunalité de financer un service identique. En revanche, la Communauté de communes réfléchit à mettre en place un partenariat avec l'association Familles Rurales, qui propose (dans le cadre de son dispositif "Mobilité solidaire") de mettre en relation des conducteurs solidaires avec des personnes ayant des problématiques de mobilité. Dans le cadre de ce service, le conducteur emmènerait la personne faire des courses ou à un rendez-vous médical par exemple, et l'accompagnerait durant l'acte (porter les courses, amener à la salle d'attente du médecin...).
- Concernant les bornes de recharge pour véhicules électriques dans chaque village : une des actions du plan Climat Air Energie Territorial porté par la Communauté de communes consiste à "Etudier la pertinence d'installer 2 bornes de recharge pour véhicules électriques dans chaque commune". La nécessité de développer le maillage en bornes de recharge est donc bien identifié par l'intercommunalité ; cependant, la décision revient à l'heure actuelle aux communes.
- Concernant la fin des limitations à 30 km/h dans les villages et la suppression des coussins berlinois : il s'agit de compétences communales ; la Communauté de communes ne peut pas agir dessus.
- Concernant le vélo : la création de nouveaux itinéraires cyclables sécurisés, et notamment reliés à la voie verte existante, sont des points bien identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable.

Retour 3, par mail :

Quelques remarques :

- L'axe vers Saint-Julien pour rejoindre Metz est très dangereux à vélo
- Le PDMS favorise des itinéraires loisirs, alors qu'il devrait permettre d'accélérer la transition énergétique en favorisant la mobilité douce et permettre à ses usagers de se déplacer de manière plus vertueuse en toute sécurité. Le premier facteur de déplacement étant les trajets domicile-travail, c'est sur cet axe qu'il devrait insister.
- Souhaite pouvoir se rendre au travail par voie cyclable

Réponse apportée : Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) vise à répondre à différents enjeux de mobilité, et pas seulement dans une optique de loisirs. 4 grands enjeux y sont spécifiquement identifiés :

- *Le maintien de l'autonomie des seniors*
- *La mobilité du quotidien des actifs et des jeunes*
- *Les déplacements entre la CCHCPP et la métropole de Metz*
- *Une mobilité décarbonée et moins dépendante de l'automobile*

Les différentes actions envisagées vont en ce sens, et traitent différentes solutions : covoiturage, transport en commun, mobilité électrique, vélo...

Concernant la mobilité douce plus particulièrement, la Communauté de communes a adopté en avril 2024 un Schéma Directeur Cyclable (SDC), qui vise à développer l'écosystème vélo, ainsi que des itinéraires cyclables sécurisés. L'ensemble du maillage cyclable doit permettre de favoriser à la fois les trajets domicile-travail à vélo (avec les différentes liaisons vers Metz et les pôles générateurs de déplacement du territoire (commerces, établissements scolaires, établissements de santé...)). Certaines liaisons auront certes un usage principal de loisir, mais d'autres auront un usage dit mixte (à la fois loisirs et domicile-travail). Ce sont les usagers qui font l'usage de l'infrastructure.

Concernant la sécurité, le Schéma Cyclable identifie de nombreux itinéraires en site propre (voie verte ou piste cyclable, séparée de la chaussée). Cependant, au vu du coût de tels aménagements, il apparaît inenvisageable de réaliser l'ensemble du maillage en site propre. Lorsque la fréquence et la vitesse des véhicules le permettent, des sections en mixité peuvent être envisagées. Lorsque c'est le cas, des aménagements ou du marquage au sol (bande cyclable, zone de rencontre, pictogramme vélo pour légitimer la place du cycliste...) doivent permettre de sécuriser la présence du cycliste. La Communauté de communes suivra les recommandations du CEREMA pour cela. De plus, lorsque certains axes apparaissent comme trop dangereux, des itinéraires alternatifs sont proposés dans le SDC. Le maillage cyclable du Schéma Directeur Cyclable n'est qu'indicatif ; le tracé et les aménagements devront être affinés au cas par cas par des études d'avant-projet.

Retour 4, par mail :

Quelques remarques relatives au Schéma Directeur Cyclable (SDC) :

- Pas de mention de consultation des associations régionales ou nationales
- Enquête sur les cyclistes de passage : d'où viennent-ils, où vont-ils, de quoi ont-ils besoin ?
- Pas de mention dans le SDC sur comment aider les défis vélo (Au boulot j'y vais autrement, à l'école j'y vais à vélo...)
- Pas de mention du budget « historique » du Plan vélo de la Région Grand Est
- Pas de mention sur les échanges des ateliers PCAET
- La Voie Bleue (V50) n'apparaît pas dans l'étude de l'AGURAM, ni comment la rejoindre
- On ne comprend pas si la liaison entre Courcelles-sur-Nied et Metz-La Grange-au-Bois longe la M999
- « Principales routes déconseillées » : dangereuses pour cyclistes et piétons, mais souvent les plus pratique car les plus courtes en distance → aménager pistes cyclables sécurisées le long de ces axes ?
- Propose d'adhérer à l'association « Réseau vélo et marche » (350€/an) pour montrer l'engagement de la collectivité
- La voie verte existante pourrait être mieux entretenue (trous/fissures, végétation vers Landonvillers, débris végétaux, barrières trop étroites pour vélos larges, bris de verre près de la décharge de Courcelles-sur-Nied, absence de panneaux rappelant la nécessité de tenir les chiens en laisse...)
- Pas de panneau zone de rencontre sur la commune de Courcelles-Chaussy
- Quel impact d'une possible baisse des moyens de l'ADEME sur le partenariat AVELO 3 ?

Réponse apportée :

- *Concernant la consultation des associations : La CCHCPP a bien sollicité les associations relatives aux cycles du territoire (Courcelles Répar, du syndicat des initiatives de Courcelles-Chaussy, et le Corps Omnisport de Retonfey), mais n'a pas eu de retour de leur part. En revanche, aucune des associations nationales (type FUB) ou d'autres territoires (type Metz à vélo) n'a été concertée.*
- *Concernant les cyclistes en itinérance : la CCHCPP n'a pas réalisé d'enquête sur le sujet. Si le cyclotourisme a son importance, et mérite d'être accompagné, la priorité de la Communauté de communes reste de développer un écosystème vélo (infrastructures, services...) pour ses habitants.*
- *Concernant les défis "J'y vais", l'aide à la réalisation reste à déterminer ; cela pourrait prendre la forme d'une campagne de communication, pour encourager à prendre part à ces défis.*
- *Concernant le Plan Vélo de la région Grand Est : il s'agit d'un élément de contexte. Cela peut néanmoins, il est vrai, être une source de financement pour la mise en œuvre de la politique cyclable de la Communauté de communes.*

- *Concernant le Schéma Directeur Cyclable (SDC) : il a fait l'objet de ses propres ateliers ; ceux pour le PCAET ont quant à eux alimenté le PCAET, qui est une autre démarche (bien que rejoignant certains objectifs). Le programme d'actions du PCAET reprend lui bien les travaux issus des ateliers. On retrouve cependant des idées issues des ateliers PCAET dans le Schéma Cyclable, bien qu'il n'en soit pas fait mention.*
- *Concernant la Voie Bleue : cette infrastructure cyclable ne passe pas par le territoire de la CCHCPP, ni à proximité immédiate. Son accessibilité doit être travaillée à une échelle plus large (elle figure d'ailleurs, comme souligné, dans le Plan Vélo de la Région Grand Est). Le SDC cible des liaisons cyclables vers l'Eurométropole de Metz et vers la Communauté de Communes Rives de Moselle, afin de se raccorder à leur réseau cyclable, ce qui doit permettre de rejoindre la Voie Bleue traversant leur territoire.*
- *Concernant la liaison entre Courcelles-sur-Nied et la Grange-au-Bois : aucune liaison n'est prévue le long de la M999. La liaison avec l'Eurométropole et son réseau cyclable est plutôt fléchée via Mécleuves (le long de la D70), mais le tracé pourra être revu.*
- *Concernant les aménagements le long des routes déconseillées : cela dépend des cas. Le SDC a cherché à garder une logique de chemin le plus direct possible, mais également le plus réaliste et sécurisé possible. Le long de ces axes fortement fréquentés et à vitesse élevée, des aménagements en site propre (séparés de la route) sont indispensables. Or, cela représente souvent un long linéaire, donc de très grands coûts d'investissement et une certaine complexité (au niveau de l'achat du foncier par notamment). Il est donc par endroits privilégié d'emprunter des routes parallèles moins fréquentées, ou des chemins ruraux, afin de limiter les coûts sans pénaliser la sécurité.*
- *Concernant l'association "Réseau vélo et Marche" : il appartient aux élus référents de la CCHCPP de se positionner sur l'adhésion à cette association.*
- *Concernant la voie verte : les agents de la CCHCPP l'entretiennent très régulièrement. Cependant, sur les débris végétaux, c'est la contrepartie d'avoir une infrastructure entourée de végétation. La voie verte n'est ouverte aux engins agricoles que sur certaines sections, afin de faciliter l'accès à leurs parcelles.*
- *Concernant les zones de rencontre à Courcelles-Chaussy : il s'agit d'une compétence communale, à faire remonter à la mairie de Courcelles-Chaussy. Idem pour les double-sens cyclables, où un panneau et/ou un marquage au sol peut légitimer la présence des cyclistes.*
- *Concernant les financements de l'ADEME : les fonds ont été bloqués et validés pour 3 ans, selon le projet présenté par la Communauté de communes. La CCHCPP a d'ailleurs bien reçu le versement de l'aide de l'ADEME pour l'année 2024.*

Retour 5, par téléphone :

Un.e habitant.e propose de refaire le revêtement du chemin rural entre Ogy et Laquenexy, afin de relier Ogy-Montoy-Flanville à la voie verte. Le chemin rural est communal (Marsilly), mais il faudrait sécuriser la traversée de la route départementale.

Réponse apportée : Cette proposition a bien été prise en compte. Cependant, lors d'une réunion avec l'UTT de Metz-Orne, le Département s'est prononcé défavorablement pour l'aménagement d'une traversée. En effet, le Département n'autorise pas les traversées de route départementale hors agglomération, a fortiori sur une section entre deux virages telle que celle-ci, et où les véhicules circulent à vitesse élevée.

Retour 6, par mail :

Un.e habitant.e propose de refaire le revêtement du chemin rural entre Sorbey et Mécleuves, afin d'assurer une liaison avec le réseau cyclable de l'Eurométropole de Metz

Réponse apportée : Cette proposition a bien été prise en compte. Il s'agit toutefois d'un chemin communal ; la proposition doit être remontée aux mairies de Sorbey et de Mécleuves.

Retour 7, par téléphone :

Un.e habitant.e de Méchy (Sanry-lès-Vigy) indique que le village se situe à proximité de plusieurs aménagements cyclables (Voies vertes Vigy-Antilly et au niveau de Charly-Oradour), sans être raccordé à aucun d'entre eux. Le Schéma Directeur Cyclable prévoit-il une liaison vers ces aménagements ?

Réponse apportée : Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) identifie bien une liaison cyclable entre Vigy et Charly-Oradour, en passant par Sanry-lès-Vigy et Méchy.

Retour 8, par mail :

Un.e habitant.e souhaite voir évoluer le nombre de voies vertes sur le territoire, et notamment entre Vry et Vigy, afin de permettre aux collégiens de Vry de se rendre au collège à vélo.

Réponse apportée : La Communauté de communes prévoit en effet d'augmenter le nombre de voies vertes sur le territoire : un maillage d'infrastructures cyclables à créer (à long terme) a été identifié dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC), adopté en avril 2024. Sur le cas spécifique d'une liaison entre Vry-Gondreville et Vigy, plusieurs itinéraires permettant d'assurer la liaison entre les deux villages ont été identifiés. Il s'agit :

- *D'une liaison Vry - Vigy via une voie verte le long de la D71 puis de la D67 ;*
- *D'une liaison Vry - Vigy via la Chapelle Notre Dame de Rabas (Saint-Hubert), en suivant le chemin de randonnée "Le Chemin de la Reine", qui pourrait être transformé en voie verte ;*
- *D'une liaison Gondreville- Vigy via cette même chapelle, suivant le tracé des chemins de randonnée "La Source de Charlemagne" puis "Le Chemin de la Reine"*

Conclusion sur l'avis du grand public

8 particuliers se sont exprimés lors de la phase de consultation grand public du projet de PDMS.

6 d'entre eux concernaient exclusivement des aménagements cyclables, qui relèvent du Schéma Directeur Cyclable, adopté en avril 2024. Une réponse leur a été apportée sur ces points, mais en l'absence de retours spécifiques au PDMS, leur avis sur ce dernier est considéré comme favorable.

Une réponse a également été apportée aux deux retours concernant le PDMS (Retours 1 et 2). Les propositions faites sont déjà intégrées aux différentes démarches portées par la CCHCPP : le PDMS, mais également le Schéma Directeur Cyclable ainsi que le Plan Climat Air Energie Territorial (en cours d'élaboration). Par conséquent, ces retours n'impliquent aucune modification du projet de PDMS.

Aucun des 8 retours reçus n'implique de modification du projet de Plan de Mobilité Simplifié. Par conséquent, la Communauté de communes considère l'avis du public comme favorable sur le projet actuel, et choisit de ne pas amender le projet de PDMS.