

# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAUT CHEMIN PAYS DE PANGE

2025

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE





# LE MOT DES ÉLUS

La Communauté de communes Haut Chemin – Pays de Pange (CCHCPP) s'engage résolument, depuis plusieurs années, dans des actions de développement territorial durable, visant à préserver et améliorer le cadre de vie de ses habitants. Notre engagement en faveur de la biodiversité, illustré par notre démarche Trame Verte et Bleue initiée en 2017, a été reconnu par la labélisation « Territoire engagé pour la Nature » en 2022. Nous sommes fiers d'être, aux côtés du PETR du Pays de Sarrebourg, les seules intercommunalités en Moselle à bénéficier de ce label, soutenu par l'Office Français de la Biodiversité ainsi que par les Agences de l'eau Rhin-Meuse, Rhône Méditerranée Corse, Seine-Normandie et la Région Grand Est.

Depuis 2022, la communauté de communes a également entrepris l'élaboration d'un plan Climat-air-énergie territorial (PCAET) pour répondre, à notre échelle, aux défis majeurs liés au changement climatique et à ses impacts présents et futurs sur notre territoire.

Cependant, notre territoire rural reste fortement tributaire du transport routier et de la voiture individuelle, ce qui affecte notre environnement et la santé de nos concitoyens. La transition écologique et énergétique de la Communauté de communes Haut Chemin – Pays de Pange, ainsi que l'amélioration du bien-être de ses habitants, nécessitent donc des actions en faveur d'une mobilité durable.

En mars 2021, le conseil communautaire a décidé d'exercer la compétence "Mobilité", conformément à la loi d'Orientation des mobilités. Dans ce contexte, l'élaboration de ce plan de mobilité simplifié (PdMS) a permis de mener une réflexion stratégique sur notre politique intercommunale en la matière. Ce document constitue un cadre structurant dans lequel la collectivité s'engage à investir, dans la limite de ses ressources, pour apporter des changements significatifs dans la vie des habitants.

Le Président,

**Roland CHLOUP**



Les vice-présidents de la commission Mobilités douces,

**Etienne LOGNON**



**Éric GULINO**



**Fabrice MULLER**





# Sommaire

<b>1. Diagnostic et enjeux</b> .....	<b>p. 9</b>
- le territoire	<b>p. 11</b>
- la demande de mobilité	<b>p. 19</b>
- l'offre de mobilité	<b>p. 25</b>
- synthèse, enjeux et leviers	<b>p. 37</b>
<b>2. Plan d'actions</b> .....	<b>p. 43</b>



# LE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ, POUR QUOI FAIRE ?

## Qu'est-ce qu'un plan de mobilité simplifié ?

Le plan de mobilité simplifié (PdMS) est un document de planification qui permet aux Autorités organisatrices de mobilité (AOM) des territoires ruraux et des villes moyennes de moins de 100 000 habitants, de structurer leur stratégie et actions en matière de mobilité dans un document souple et au cadre allégé. Le PdMS laisse aux élus une totale liberté de choix quant aux thématiques à développer. Le PdMS n'est pas lié juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et n'est pas opposable.

Pour autant, il peut tenir compte des orientations et actions d'autres documents tels que le Scot ou le PCAET.

## Pourquoi un plan de mobilité simplifié au Haut Chemin Pays de Pange ?

La Communauté de communes Haut Chemin – Pays de Pange a acquis la compétence « Autorité organisatrice de la mobilité » en 2021, reconnaissant ainsi l'importance cruciale des mobilités sur son territoire. Ce dernier, situé à proximité immédiate de Metz et du sillon mosellan—deux grands pôles d'emploi et de services—et caractérisé par une typologie plutôt rurale, génère une mobilité relativement importante, principalement automobile. Le diagnostic du PCAET révèle que le secteur du transport routier est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie dans la région.

Pour aborder cette problématique de manière globale et définir une politique de mobilité à court, moyen et long termes, les élus de la CCHCPP ont donc initié l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié ainsi que d'un Schéma directeur cyclable, ce dernier représentant le volet cyclable du PdMS tout en constituant un document distinct.

L'objectif principal de ce PdMS est de trouver des solutions visant à faciliter la mobilité des habitants, quel que soit leur âge, tout en réduisant l'autosolisme et en limitant l'usage des véhicules thermiques.

Au-delà d'organiser l'action de la collectivité en réponse aux besoins des habitants et acteurs socio-économiques du territoire, le PdMS constitue aussi un acte volontaire, adressé à ses partenaires (État, Région, Département, EPCI et AOM voisines, etc.) avec qui les échanges et coopérations sont toujours plus nombreux, en particulier dans le cadre du Bassin de mobilité Metz – Thionville – Longwy – Luxembourg.



1

**DIAGNOSTIC**



# DIAGNOSTIC

**Le territoire**

**La demande de mobilité**

**L'offre de mobilité**

**Synthèse, enjeux et leviers**

# LE TERRITOIRE ET SON ORGANISATION

## Un territoire à dominante rurale

Sise sur le plateau lorrain à l'est de la vallée de la Moselle, la Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange est marquée par l'importance des espaces agricoles et naturels qui couvrent 94 % de son territoire.

La densité de population est relativement faible à l'échelle de la communauté de communes qui regroupe 19 250 habitants (Insee 2020) sur 256 km<sup>2</sup> : 75 hab. / km<sup>2</sup> (France métropolitaine : 120).

## Une urbanisation en archipel

Composé de 28 communes dont aucune ne dépasse les 3 000 habitants, le territoire du Haut Chemin - Pays de Pange s'est urbanisé « en archipel » autour de bourgs anciens constitués d'habitat groupé, selon un modèle typique des territoires agricoles de plateau, aujourd'hui périurbanisés.

## Un territoire multipolarisé

La communauté de communes est mitoyenne de deux collectivités qui exercent une forte polarisation sur son territoire :

- ◇ l'Eurométropole de Metz, *aire d'attraction des villes* au sens l'Insee dont le Haut Chemin - Pays de Pange intègre la *couronne périurbaine*. Il s'agit d'un pôle majeur à l'échelle régionale, qui concentre services, commerces et, surtout, 115 000 emplois ;
- ◇ la C.C. Rives de Moselle, importante polarité commerciale forte de 25 000 emplois.

Sur son territoire, la Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange présente plusieurs polarités locales, dont Courcelles-Chaussy et Vigy, pour lesquelles l'attractivité s'étend respectivement sur les moitiés sud et nord du territoire.

La coupure anthropique que constitue l'autoroute A4 semble jouer un rôle non négligeable dans cette géographie.

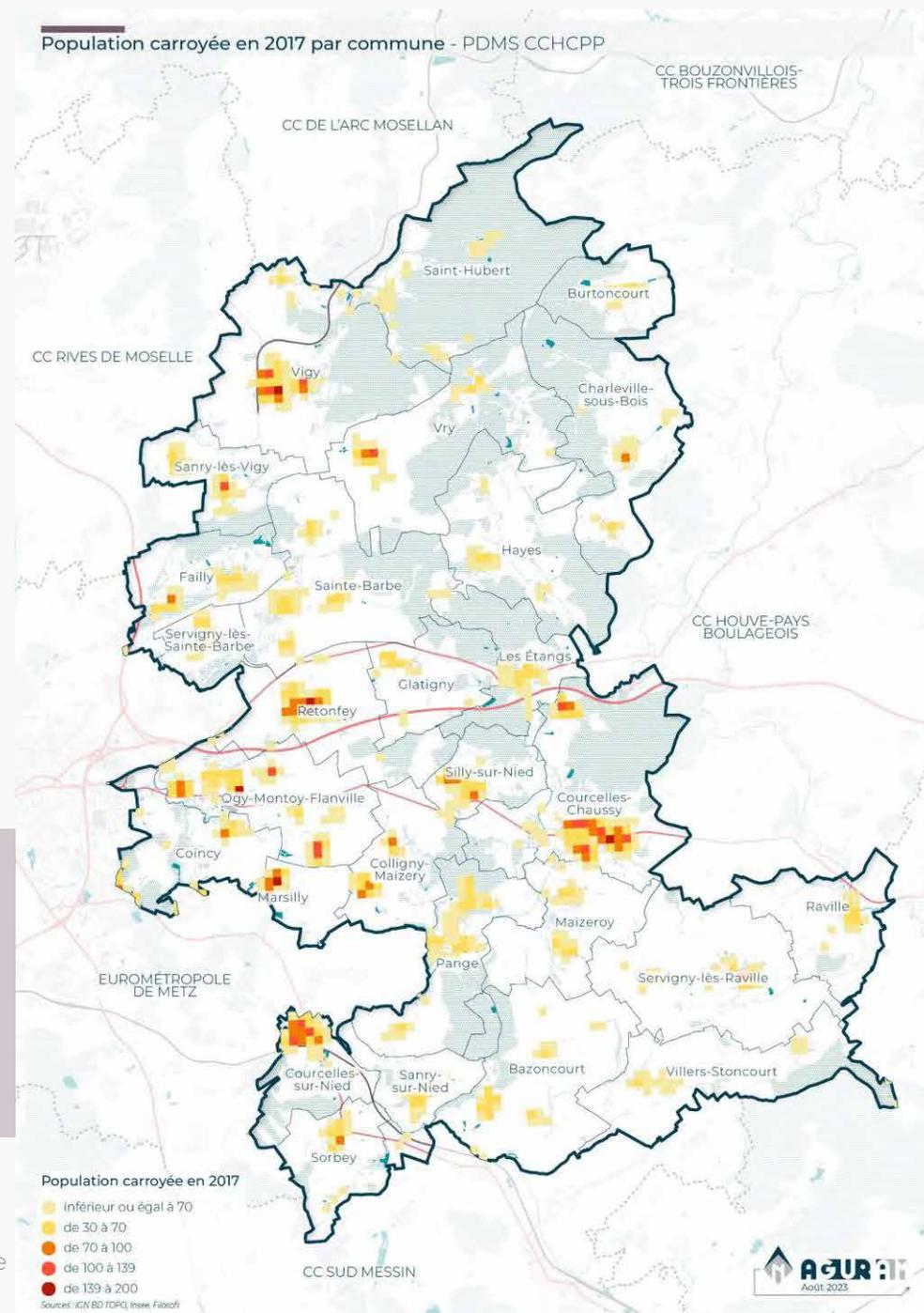
## → Enjeu(x) de mobilité

Cette organisation territoriale induit, par construction, la prise en compte de deux enjeux distincts :

- ◇ la mobilité générée par les **polarités extérieures**, qui ne se limite pas à l'Eurométropole de Metz et Rives de Moselle (voir par ailleurs) ;
- ◇ la mobilité, plus locale, générée par les **polarités internes au territoire** de Haut Chemin - Pays de Pange.

La faiblesse relative de la densité de population induit des **flux relativement diffus** à l'échelle de la communauté de communes.

La population carroyée de Haut Chemin - Pays de Pange, reflet de l'organisation « en archipel » de l'urbanisation d'un territoire à dominante agricole et naturelle forte – Aguram 2023



# LA POPULATION ET SA DYNAMIQUE

## 6 communes concentrent 50 % de la population

Les 6 communes les plus peuplées en 2020 (Insee) – Courcelles-Chaussy (2 960 hab.), Ogy-Montoy-Flanville (1 780 hab.), Vigy (1 670 hab.), Retonfey (1 340 hab.), Courcelles-sur-Nied (1 170 hab.) et Pange (880 hab.) – regroupent 51 % de la population communautaire, sans pour autant constituer de concentration importante de population. Cette part est relativement stable depuis au moins 1999.

## 2009-2020 : +7 % d'habitants, mais la croissance ralentit

Dans un contexte régional atone, la CCHCPP a vu sa population croître de 5 % entre 2009 et 2014 (Grand Est +0,6 %, Moselle +0,4 %), puis de « seulement » 2 % entre 2014 et 2020 (Grand Est +0,1 %, Moselle +0,4 %).

## Des dynamiques démographiques contrastées

Si la population globale continue de croître sur la période 2014-2020, d'importantes différences sont à observer dans les dynamiques communales :

- ◇ le nord du territoire, connaît une dynamique positive, ainsi que le sud, à l'exception de quelques communes, en particulier Villers-Stoncourt (-14 %) et Raville (-10 %) ;
- ◇ le centre du territoire connaît une dynamique légèrement négative.

Ce contraste s'observe aussi dans le temps, mettant ainsi en évidence des cycles démographiques en grande partie dus à la plus ou moins grande « maturité » d'extensions urbaines réalisées depuis les années 1980 :

- ◇ certaines communes connaissent une croissance continue depuis au moins 2009 : Servigny-lès-Raville (+38 %), Maizeroy (+26 %), Marsilly (+22 %), Vigy (+21 %), etc. ;
- ◇ d'autres sont en décroissance sur la même période : Les Étangs (-6 %), Pange (-4 %) ;
- ◇ la majorité a connu des retournements de cycle parfois très marqués. Par ex. : Courcelles-sur-Nied (+33 % entre 2009 et 2014, puis -2 % entre 2014 et 2020) ou Sanry-sur-Nied (-6 % puis +18 %).

## → Enjeu(x) de mobilité

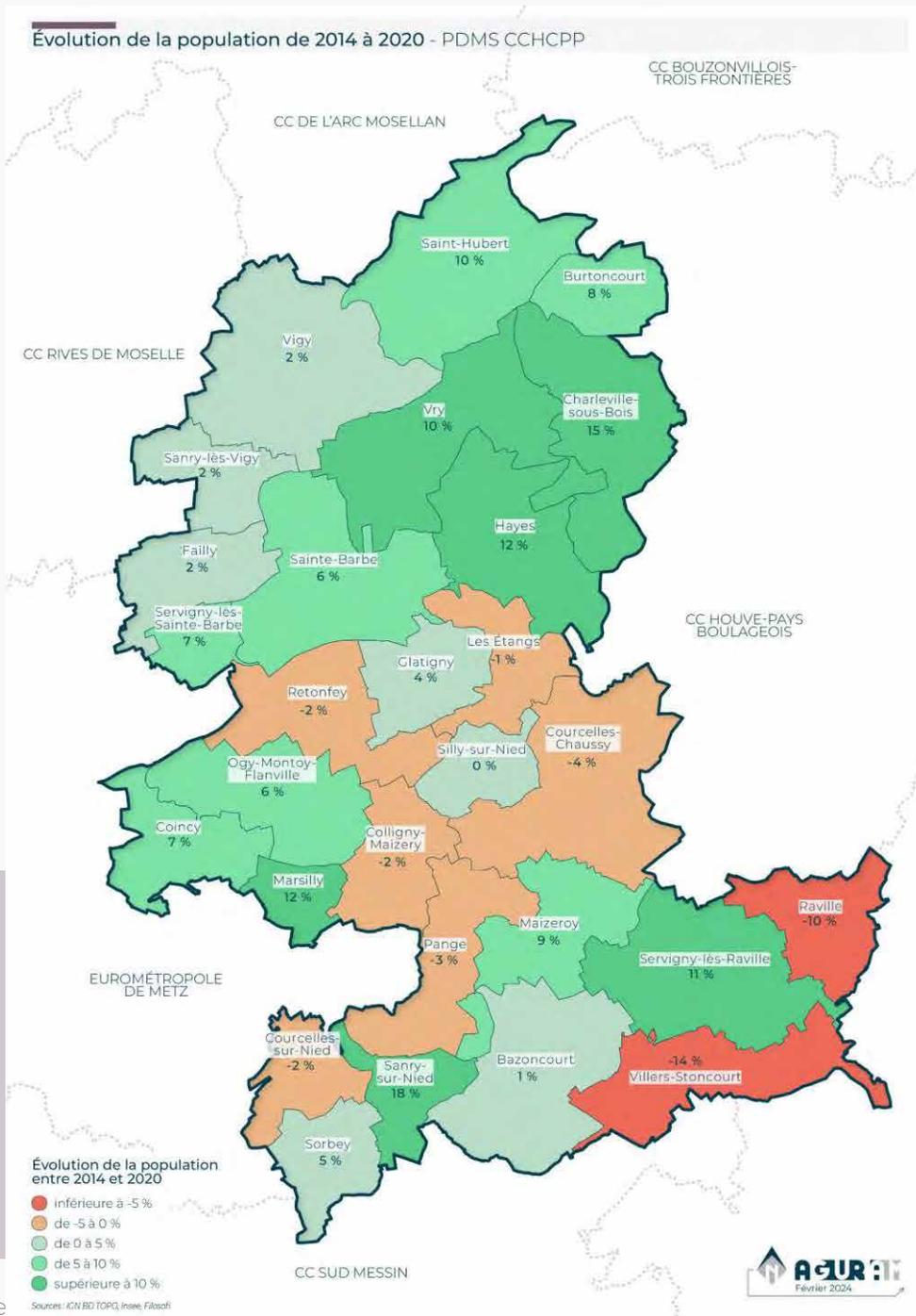
La croissance continue de la population induit une **croissance de la demande de mobilité**, en particulier vers les polarités extérieures, pour des motifs liés au travail.

Cette croissance concerne en particulier des communes parmi les plus proches de l'Eurométropole de Metz (Marsilly, Coincy, Ogy-Montoy-Flanville, etc.), ou parmi les plus éloignées (Burtoncourt, Charleville-sous-Bois, etc.), avec un **impact sur la distance des déplacements** pour ces dernières.

Influencées par les prix de l'immobilier, ces dynamiques sont susceptibles d'avoir un impact positif ou négatif fort sur la **part de revenu** que les ménages doivent consacrer à leur mobilité.

Les retournements de cycle sont la traduction de passages de « **cap démographique** » d'une part importante de la population (naissances au sein de jeunes ménages nouvellement installés, départs en retraite, etc.), susceptibles d'avoir un **impact sur les besoins en mobilité** important.

La population municipale 2020 et son évolution depuis 2014 – Insee 2020



# LA POPULATION : ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

## Des revenus importants et des contrastes « mesurés »

Le revenu annuel médian est de 26 430 € par unité de consommation, chiffre très supérieur aux revenus de la Moselle, du Grand Est, et de la France, tous trois autour de 22 350 €. Au sein de l'EPCI, ils sont très variables, puisqu'ils s'échelonnent de 23 110 € à Saint-Hubert à 29 460 € à Pange.

Les revenus sont les plus faibles (par ailleurs relativement importants) dans les parties nord-est et sud du territoire, qui connaissent par ailleurs les dynamiques démographiques les plus fortes.

Une telle variabilité aura des impacts sur la mobilité des individus et la part des revenus qui lui est ou peut lui être consacrée.

## Le chômage, un phénomène qui touche surtout les jeunes

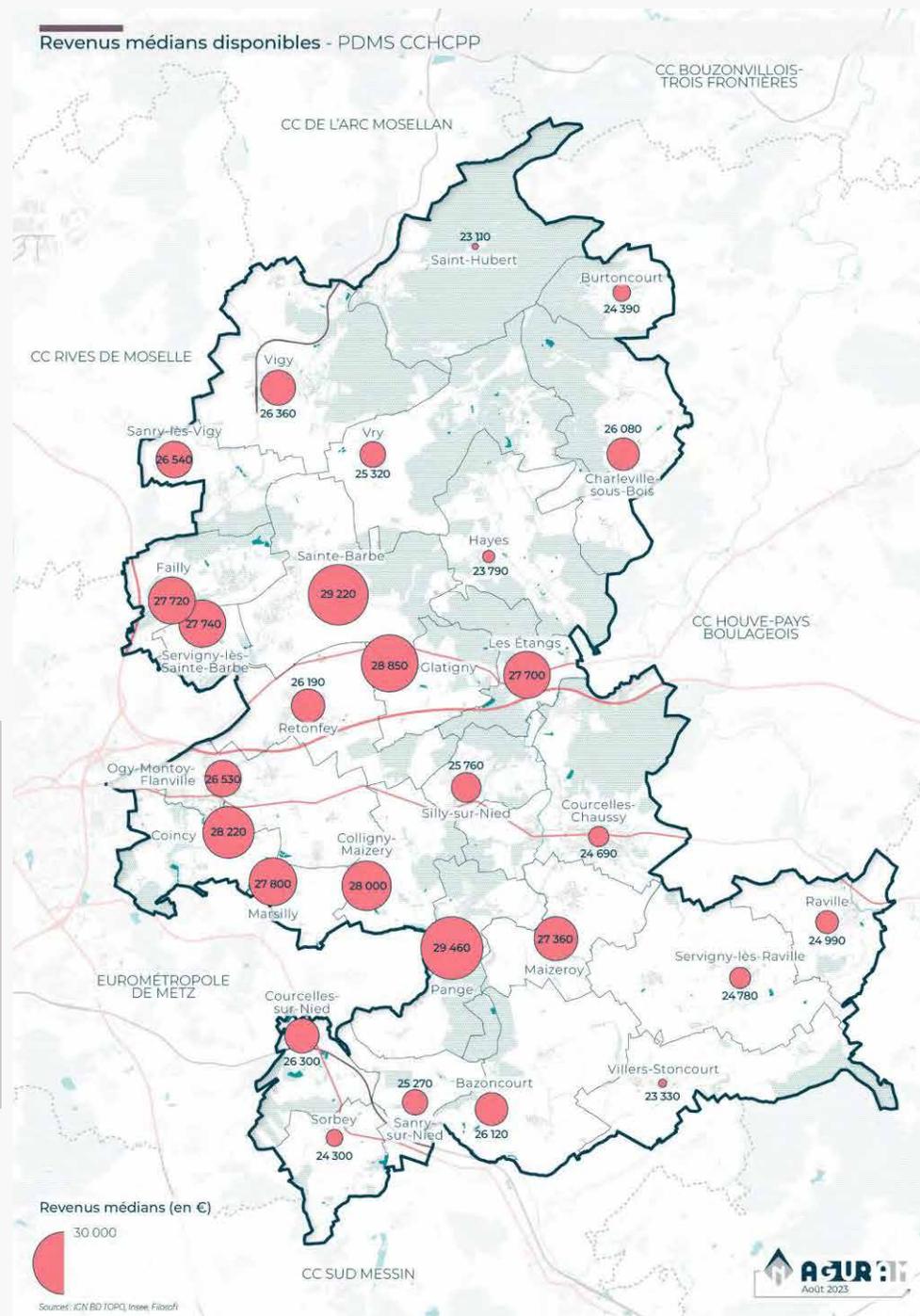
Le taux de chômage de la population active de la CCHCPP est relativement faible (6,7 % en 2020 – Insee). Cependant, ce taux est de 19 % pour la population de 15 à 24 ans (France : 25 %).

Le chômage est aussi plus important sur certaines communes qui font également partie des moins riches, et des plus dynamiques du point de vue démographique (nord-est du territoire) et/ou, qui concentrent les populations les plus jeunes (Hayes et Vry, par exemple).

## → Enjeu(x) de mobilité

Le **coût de la mobilité** et l'accès à l'**emploi** ne constituent pas des enjeux majeurs et largement partagés par la population de la CCHCPP. Cependant, ils constituent **des enjeux individuels ou familiaux** pour une partie de cette population, et ce d'autant plus que :

- ◇ le coût de la mobilité, et notamment celui de la possession et de l'usage d'une voiture individuelle va croissant. 1 personne en insertion sur 2 a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité (Laboratoire des mobilités inclusives, 2016).
- ◇ les difficultés (cf. point sur les familles monoparentales) tendent à se concentrer sur certaines communes qui sont souvent les plus éloignées des grands pôles d'emploi, mais dont la population connaît les taux de croissance les plus importants (sans doute à la faveur de prix de l'immobilier parmi les plus accessibles).



# LA POPULATION : ASPECTS SOCIOÉCONOMIQUES

## Les familles monoparentales : une mobilité sous contrainte

Au-delà de revenus moindres, la monoparentalité engendre aussi une difficulté d'organisation : deux caractéristiques qui influent sur les besoins et pratiques de mobilité. Le territoire de la CCHCPP présente à cet égard deux types de communes « à enjeu » :

- ◇ les communes présentant un taux relativement élevé de ménages monoparentaux, dont certaines peuvent cumuler d'autres difficultés d'ordre socioéconomiques ;
- ◇ les communes hébergeant un nombre de ménages monoparentaux important.

Il est à noter que certaines communes parmi les plus peuplées du territoire font partie des deux catégories : Courcelles-Chaussy, Ogy-Montoy-Flanville ou encore Courcelles-sur-Nied.

## Le vieillissement, un frein à la mobilité qui s'accroît

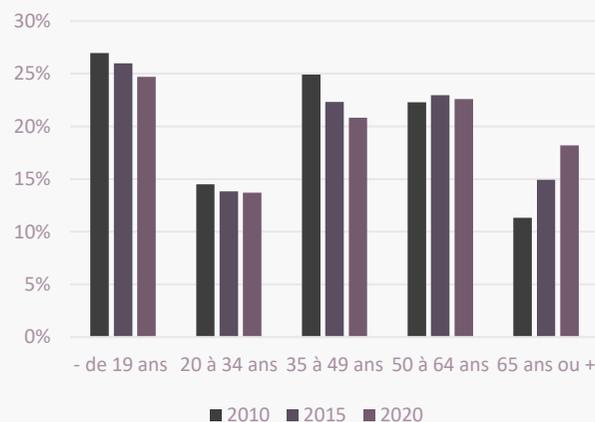
En 2010, 27 % des habitants avaient moins de 19 ans. En 2020, ce chiffre s'établit à 25 %. Dans le même temps, la population de plus de 65 ans est passée de 11 % à 18 %.

Cette population de « seniors » est particulièrement présente dans le centre de la CCHCPP, territoire qui perd par ailleurs de la population, mais aussi à Charleville-sous-Bois (32 %). C'est aussi sur ce secteur central que l'accroissement de cette population est le plus important (Retonfey, Glatigny, Silly-sur-Nied, etc.). Il est à noter que ces mêmes communes centrales font partie de celles dont les ménages sont les plus aisés.

### → Enjeu(x) de mobilité

Les familles monoparentales et les « seniors » rencontrent d'éventuelles difficultés qui sont d'ordres très différents (pour ce qui concerne notamment les revenus). Pour autant, la mobilité peut être une préoccupation partagée :

- ◇ gestion du temps, coût de la mobilité, possible isolement et accès à des services de type commerce ou école pour les familles monoparentales, dont la personne de référence du ménage est généralement encore active ;
- ◇ difficultés d'ordre cognitif et/ou physique et isolement (personnes seules) chez les « seniors » les plus âgés, pour l'accès à des aménités parfois éloignées : commerces, services, santé, etc.

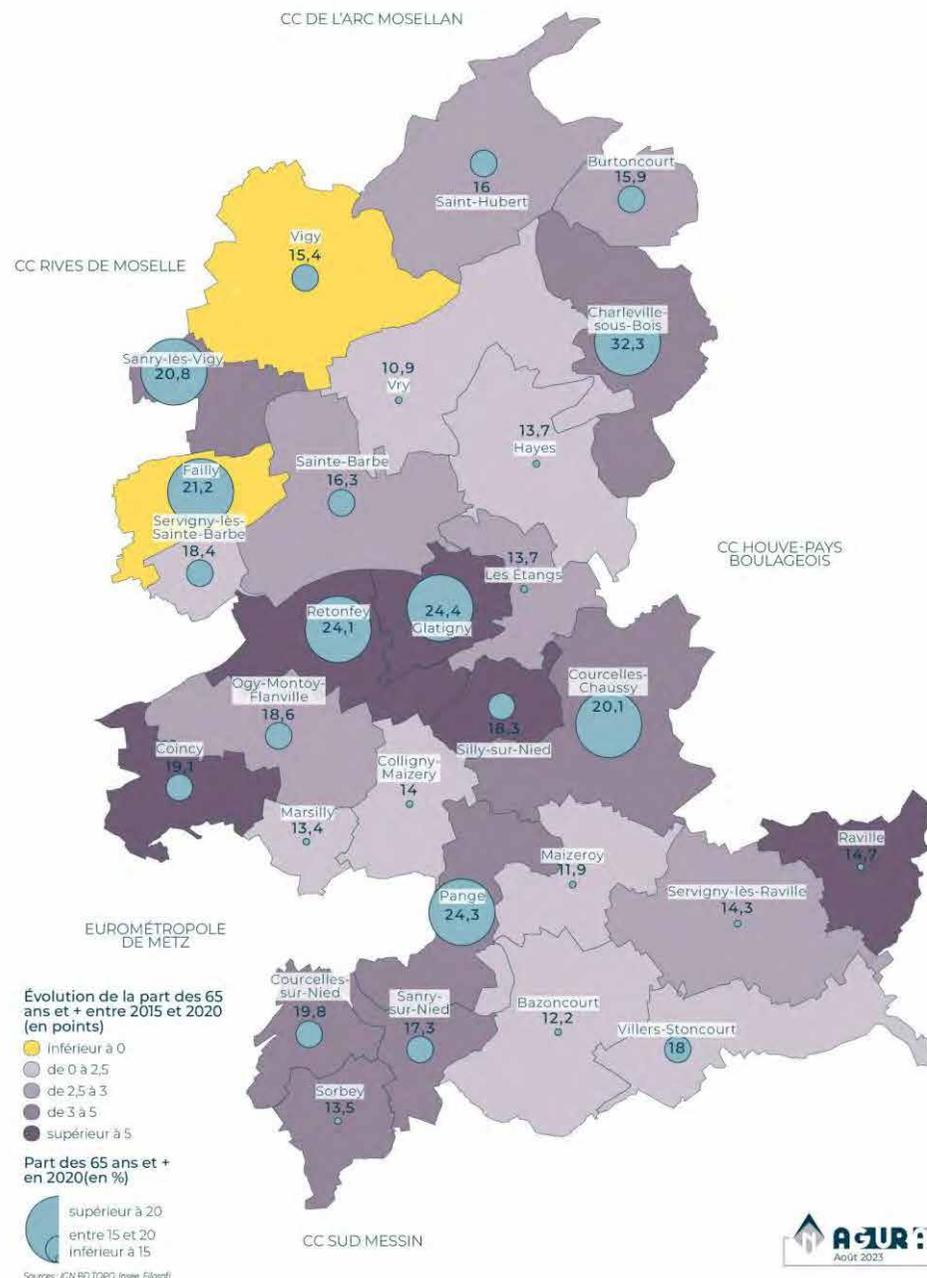


Évolution de la population par tranche d'âge, répartition relative – Insee

Part des + de 65 ans (en %) dans la population communale et évolution entre 2015 et 2020 (en points) – Insee

Part des 65 ans et + en 2020 et évolution de 2015 à 2020 - PDMS CCHCPP

CC BOUZONVILLE-TOIS FRONTIÈRES



# DES EMPLOIS CONCENTRÉS, OU EXTÉRIEURS AU TERRITOIRE

## Des emplois beaucoup moins nombreux que les actifs et 1 emploi sur 2 est occupé par un non-résident

En 2020, la CCHCPP comptait 2 800 emplois pour une population active ayant un emploi de 8 800 personnes, soit 3,1 actifs occupés résidents pour 1 emploi sur le territoire (Moselle : 1,2). Dans le détail (Insee 2020) :

- ◇ 1 500 actifs résidents de la CCHCPP y travaillent également (17 %).
- ◇ 7 300 travaillent ailleurs en France, surtout dans l'Eurométropole de Metz (4 400 – 50 %) ou Rives de Moselle (640 – 7 %) ou au Luxembourg (540 – 6 %).

1 300 emplois présents sur le territoire de la CCHCPP sont donc occupés par des actifs ne résidant pas dans le territoire. 560 habitent dans l'Eurométropole de Metz, 160 la CC Houve-Pays Boulageois, 110 la CC du District Urbain de Faulquemont et encore 105 la CC du Sud Messin.

## Des emplois concentrés sur quelques communes

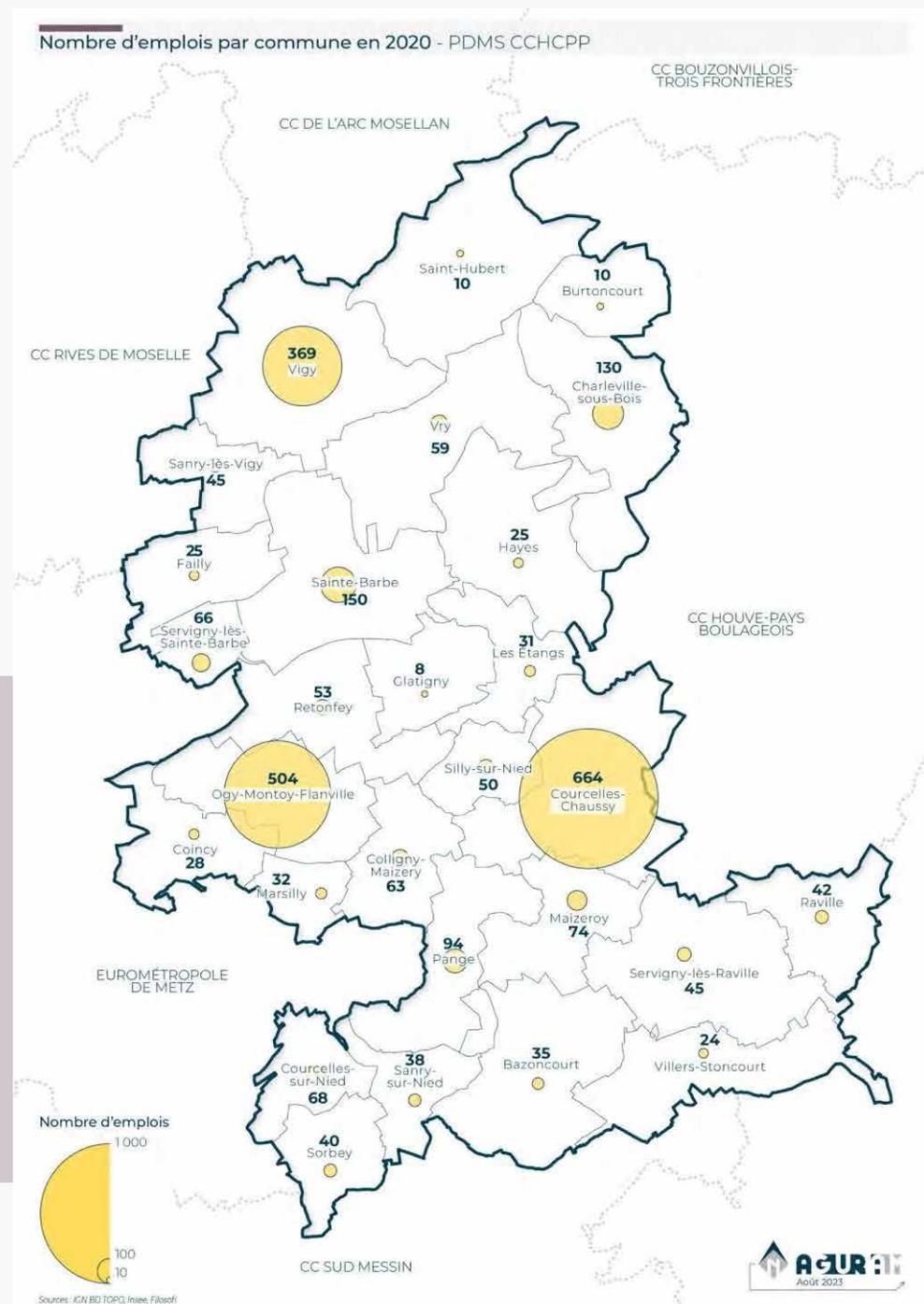
Cinq communes concentraient 65 % des 2 800 emplois de la CCHCPP en 2020 :

- ◇ Courcelles-Chaussy : 664 emplois (24 %) ;
- ◇ Ogy-Montoy-Flanville : 504 emplois (18 %) ;
- ◇ Vigy : 369 emplois (13 %) ;
- ◇ Sainte-Barbe : 150 emplois (5 %) ;
- ◇ Charleville-sous-Bois : 130 emplois (5 %).

### → Enjeu(x) de mobilité

La répartition des **emplois** occupés par les actifs de la CCHCPP, dans ou hors du territoire, et leur **accessibilité** constituent un enjeu de mobilité à appréhender en trois volets :

- ◇ **volet environnemental** : les flux domicile-travail représentent 30 % des déplacements générés par la CCHCPP vers Metz Métropole. Ils sont essentiellement réalisés en voiture (100 %), avec un impact fort sur le budget des ménages (cf. enjeu suivant), les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, etc. ;
- ◇ **volet socio-économique** : la mobilité domicile-travail est le fait de « déplacements obligés » dont le coût pèse sur le budget des ménages, en particulier des plus précaires, il est vrai relativement peu nombreux sur le territoire. Ces déplacements pèsent aussi sur le « budget temps » des ménages concernés ;
- ◇ **volet développement économique** : de plus en plus d'entreprises mosellanes, notamment dans le secteur de Metz et Rives de Moselle (Eurotransit, etc.) éprouvent actuellement des difficultés à embaucher, et se tournent, de plus en plus, vers des publics susceptibles d'éprouver des difficultés économiques, physiques ou cognitives pesant sur leur mobilité.



# ÉQUIPEMENTS, SERVICES ET COMMERCES

## Une offre limitée ...

Territoire périurbain et rural, la CCHCPP présente, assez logiquement, une densité en équipements, services et commerces relativement faible, avec, par exemple (Ithéa, 2022) :

- ◇ 3,8 professionnels de santé pour 1 000 habitants, contre 6,3 en moyenne en France ;
- ◇ 2,4 commerces de proximité pour 1 000 habitants, contre 4,8 pour la Moselle. 16 communes ne disposent d'aucun commerce.

Les habitants de la CCHCPP sont ainsi en partie dépendants de l'offre située sur le territoire de Rives de Moselle, et plus encore de l'Eurométropole de Metz qui en propose un large éventail sur sa « façade-est » : hypermarché, hôpital Schuman, etc.

## ... et concentrée sur quelques polarités locales

Pour autant, quatre polarités du territoire proposent un éventail plus ou moins large d'aménités : Courcelles-Chaussy, Ogy-Montoy-Flanville, Vigy et Courcelles-sur-Nied. Ainsi :

- ◇ trois communes disposent d'une bibliothèque recensée par le ministère de la Culture (bibliothèques) : Courcelles-Chaussy, Vigy, Pange ;
- ◇ quatre communes disposent d'au moins un médecin généraliste : Courcelles-Chaussy, Vigy, Courcelles-sur-Nied, Retonfey et Ogy-Montoy-Flanville.

Quelques projets, plus ou moins avancés, sont susceptibles de renforcer ces polarités :

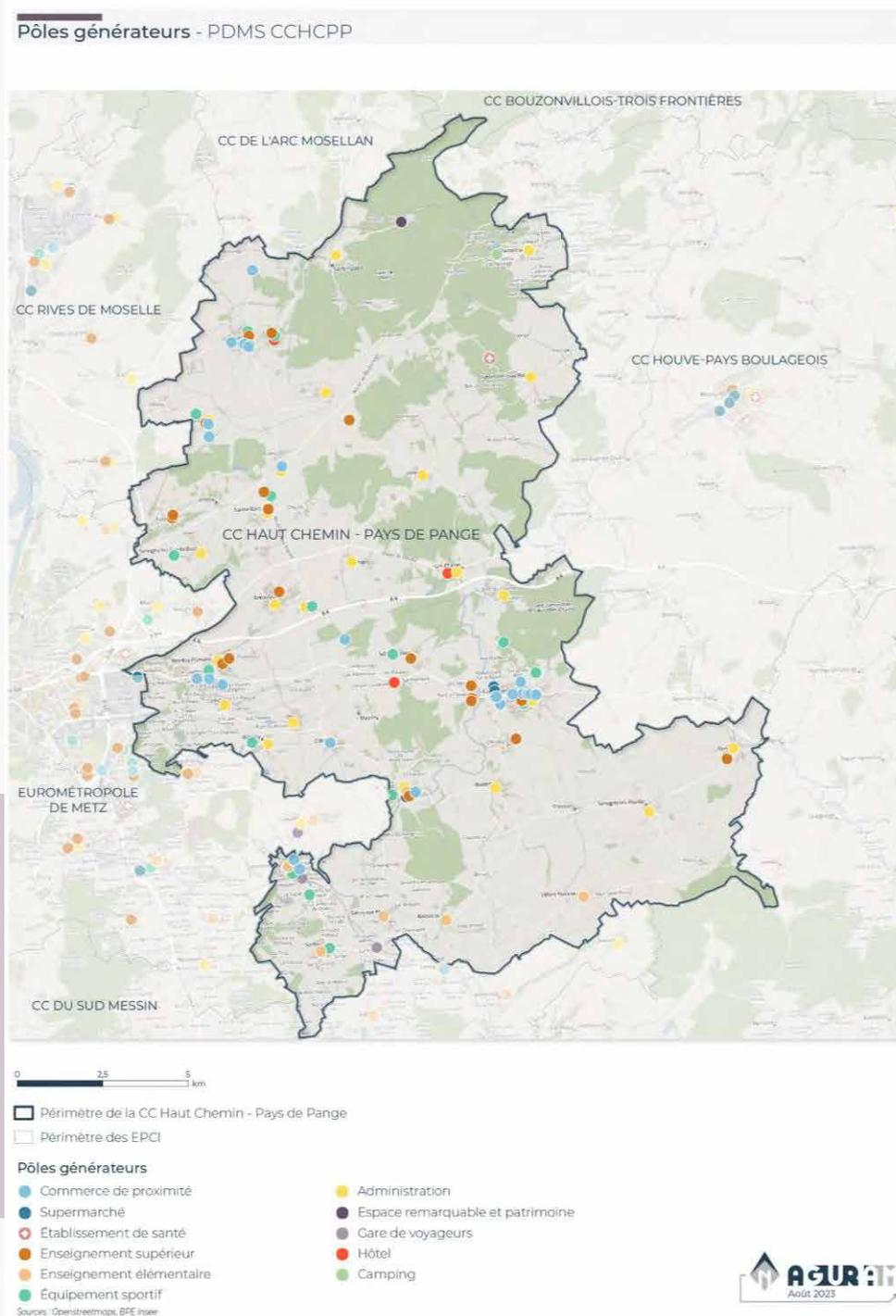
- ◇ commerce de centre-ville à Courcelles-Chaussy ;
- ◇ espaces santé/services seniors à Ogy-Montoy-Flanville ;
- ◇ création d'une micro-crèche et d'une maison médicale à Retonfey ;
- ◇ création d'une micro-crèche et d'une maison de santé pluridisciplinaire à Vigy ;
- ◇ création d'un commerce multiservices à Sainte-Barbe.

## → Enjeu(x) de mobilité

Cette géographie, couplée à l'ensemble des analyses qui précèdent, donne à voir une collectivité possiblement composée de **trois « sous-bassins de vie »** :

- ◇ **le nord**, en croissance démographique, composé de ménages plus jeunes et moins aisés que la moyenne (avec une sur-représentation de familles monoparentales), tourné vers Vigy, mais relativement moins bien pourvu en équipements, services et commerces ;
- ◇ **le centre**, surtout composé de communes en décroissance démographique et hébergeant une population plus âgée que la moyenne, mais aussi plus aisée ; ce secteur concentre, autour de Courcelles-Chaussy et Ogy-Montoy-Flanville, l'essentiel de l'offre en services et commerces ;
- ◇ **le sud** présente un profil assez proche du nord (mais avec deux communes en forte baisse de population). Les services sont concentrés dans le secteur de Courcelles-sur-Nied, assez excentré, mais le pôle de Courcelles-Chaussy reste proche, tout comme Rémilly.

Principaux équipements de la C.C. Haut Chemin - Pays de Pange, ou proches – Aguram



# QUE NOUS DISENT LES ÉLUS ET PARTENAIRES (ÉTAT, RÉGION, DÉPARTEMENT) ?

Lors de l'atelier PdMS du 28 juin 2023, organisé par la collectivité et l'Aguram à Courcelles-Chaussy, les préoccupations ou simples constats suivantes ont été exprimés :

- ◇ à l'échelle de la CCHCPP, les élus font le constat, sans pourtant disposer à ce stade des informations proposées par le présent diagnostic, de l'existence de trois « sous-bassins de vie », héritage de l'histoire économique et administrative du territoire ;
- ◇ il est constaté que, plus localement, les développements commerciaux et serviciels se font, depuis quelques années, en zone d'activité à la périphérie des polarités (ex. : Courcelles-Chaussy). Cette situation :
  - ◆ favorise l'accessibilité en voiture depuis les « sous bassins » de vie, mais limite l'accès par des modes alternatifs (marche, vélo) depuis les plus fortes concentrations de population ;
  - ◆ mais limite l'accessibilité aux commerces et services pour une population senior croissante, résidant souvent au centre de polarités désormais délaissées par ces commerces et services.
- ◇ l'absence complète de services, commerces ou équipements sur de nombreuses communes est considérée comme très préjudiciable en matière de mobilité et de qualité de vie, en particulier pour les seniors, mais aussi les jeunes (loisirs) et l'ensemble des populations fragiles ;
- ◇ les échecs, lors d'une nouvelle installation de commerce, sont récurrents, ce qui rend difficile un possible rééquilibrage au profit d'une mobilité de proximité pour les achats ;
- ◇ il a été rappelé que, durant les périodes de confinement, des services de livraison à domicile ont été organisés pour les seniors qui, d'une manière générale, peuvent éprouver des difficultés à se déplacer ;
- ◇ pour les participants, les écoles figurent parmi les équipements problématiques, avec des encombrements et une circulation susceptible d'occasionner des accidents. La dépose/reprise des enfants en voiture est devenue la norme alors que pour beaucoup la distance depuis le domicile est faible ;
- ◇ la proximité et le rôle de la métropole ne sont pas oubliés, avec une mobilité « obligée » liée aux nombreux emplois ouverts sur la métropole (et Rives de Moselle) aux actifs du territoire. Dans l'autre sens, les participants constatent que l'économie locale est aussi dépendante, dans une certaine mesure, de l'accès des actifs de la métropole aux emplois du territoire.

Participants à l'atelier PdMS du 28 juin 2023 – Aguram

## → Enjeu(x) de mobilité

Au travers de leurs expressions, les élus de la CCHCPP et les représentants des partenaires mettent en exergue :

- ◇ l'enjeu de l'accès, à l'échelle de la CCHCPP, aux grandes polarités. Chacun des trois « sous-bassins » de vie pourrait à cet égard constituer une échelle de travail ;
- ◇ l'enjeu de la répartition et de la localisation fine des équipements, services et commerces sur le territoire, tout du moins d'un point de vue « accessibilité » pour l'ensemble de la population et en particulier les personnes fragiles ;
- ◇ l'enjeu global de la mobilité des seniors, de plus en plus nombreux, mais aussi des jeunes ;
- ◇ l'enjeu des liens avec l'Eurométropole de Metz, voire Rives de Moselle, en particulier en lien avec la demande de mobilité liée au travail (précisée par ailleurs, cf. chapitre 2. La demande de mobilité).



# DIAGNOSTIC

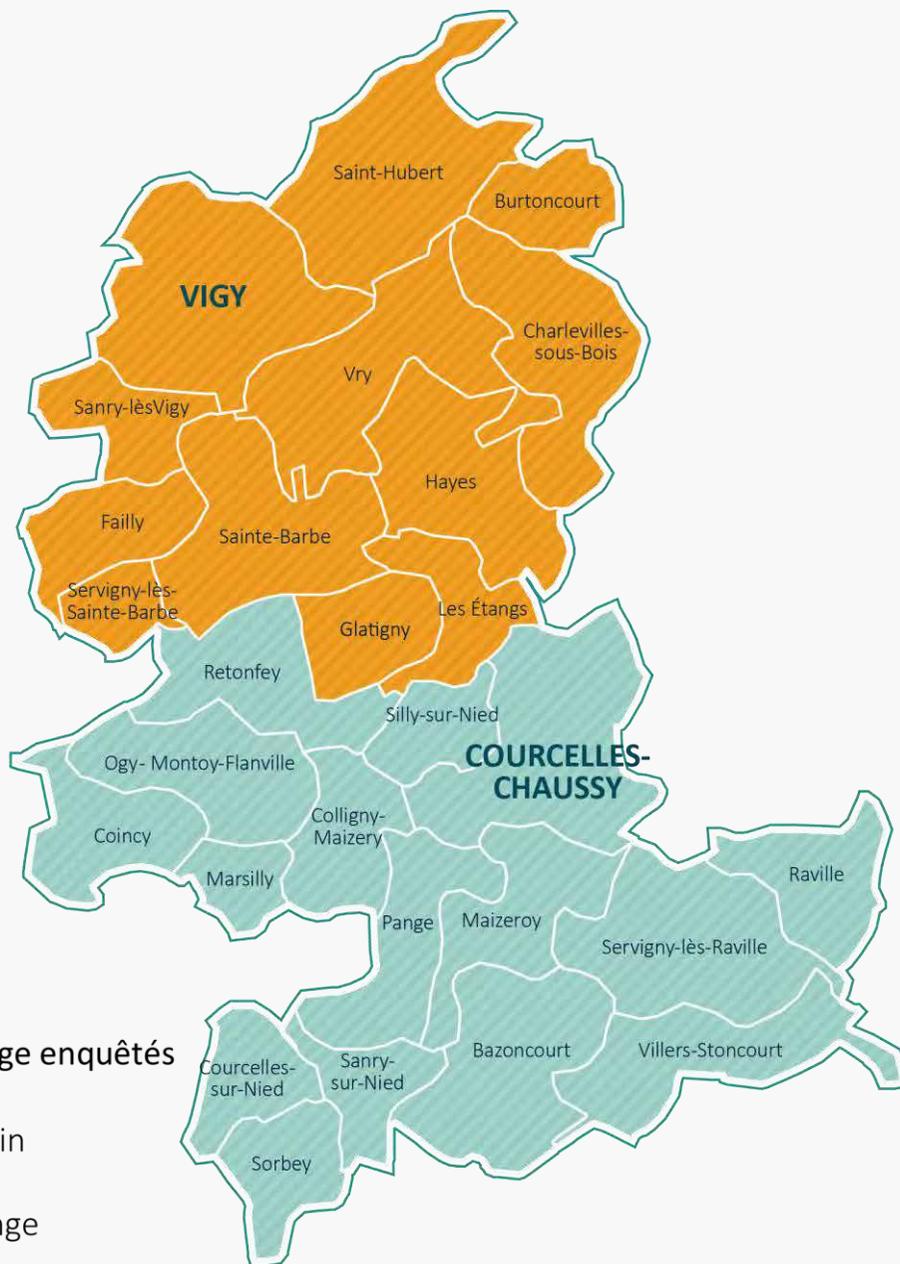
**Le territoire**

**La demande de mobilité**

**L'offre de mobilité**

**Synthèse, enjeux et leviers**

# HABITUDES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ : UNE ENQUÊTE POUR LES COMPRENDRE



En 2017 a été lancée par le SCoTAM une Enquête déplacements grand territoire (EDGT), cofinancée par les EPCI adhérentes et l'État.

Dans la Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange, un échantillon de 335 résidents de plus de 5 ans a été questionné sur leurs déplacements de la veille.

Pour obtenir des résultats représentatifs tout en tenant compte du fonctionnement du territoire, celui-ci a été divisé en 2 « secteurs de tirage » homogènes du point de vue de :

- ◇ la contrainte statistique : obtenir un échantillonnage représentatif (160 personnes enquêtées par secteur de tirage) ;
- ◇ l'organisation du territoire : polarités, barrières naturelles, grands générateurs de mobilité, etc.

La durée de vie « utile » d'une telle enquête est estimée par le Cerema – référent technique et méthodologique – à 10 ans.

Les données de cette enquête ont ainsi pu, dans les pages qui suivent, être mises à disposition du présent plan de mobilité simplifié.

Un portrait complet du Haut Chemin - Pays de Pange, issu des résultats de cette enquête et s'appuyant sur l'expertise de l'Aguram, est disponible sur [www.aguram.org](http://www.aguram.org), rubrique Publications > Mobilité (ou avec #EDGT).

Des données issues du recensement de la population de l'Insee ont en outre été mobilisées.

# LA MOBILITÉ DES HABITANTS...

## Une mobilité moyenne à l'échelle du SCoTAM

Avec 4 déplacements par jour et par personne (pop. de 5 ans et +), les habitants du Haut Chemin - Pays de Pange se situent dans la moyenne du SCoTAM (4,1 déplacements).

Les 9 % de « non mobiles » (personnes ayant déclaré ne pas s'être déplacées le jour de semaine enquêté) sont majoritairement des retraités (60 %). Le territoire se situe légèrement en dessous de la moyenne du SCoTAM (10 %) à cet égard.

## Une majorité de déplacements externes

Les habitants du Haut Chemin - Pays de Pange réalisent près de 70 000 déplacements pour un jour moyen de semaine dont :

- ◇ 24 600 déplacements internes (35 %) ;
- ◇ 45 000 déplacements en lien avec un autre territoire ou réalisés au sein d'un territoire extérieur (65 %), dont 22 300 en échange avec l'Eurométropole de Metz (32 %).

## Des ménages très bien équipés en automobile, par nécessité ?

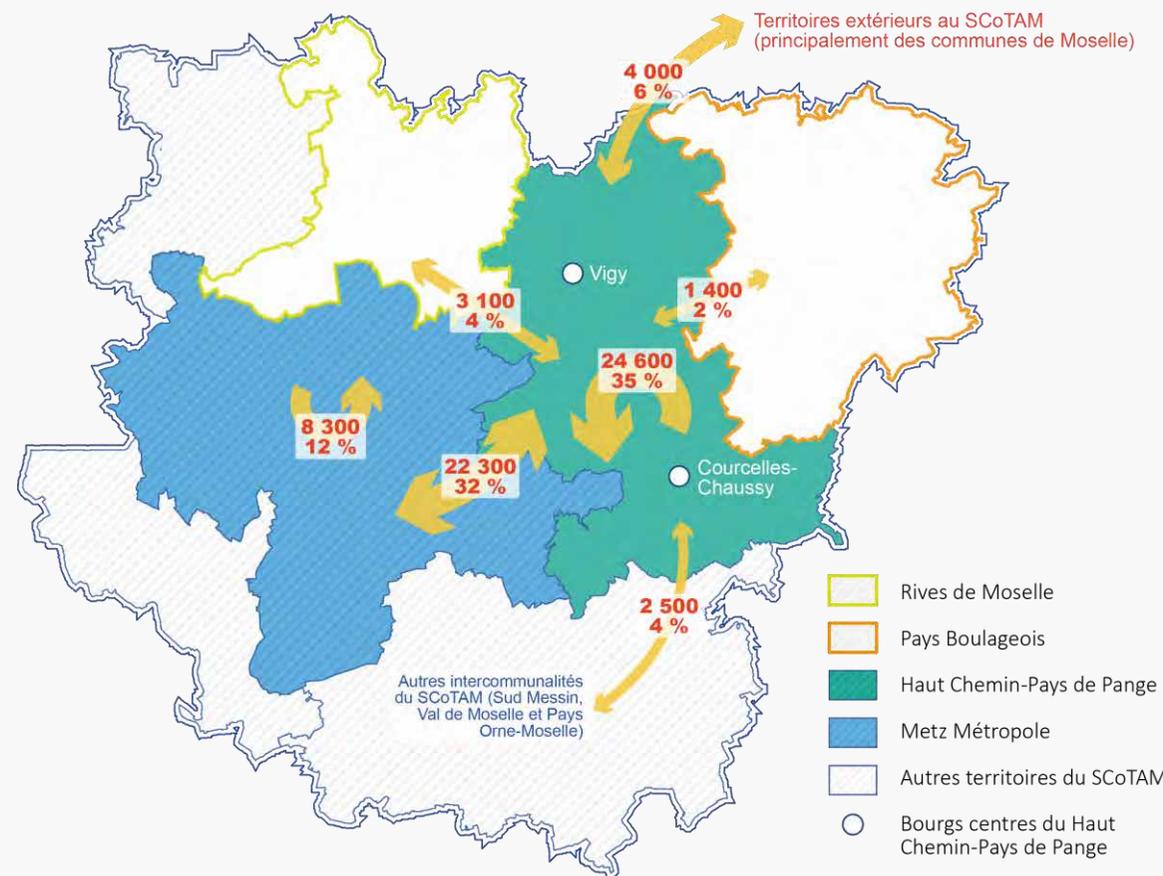
99 % des ménages disposent d'au moins un véhicule et 72 % de 2 véhicules et plus, ce qui fait de la CCHCPP le territoire du SCoTAM où le taux d'équipement des ménages en voiture particulière est le plus important : 85 % des ménages du SCoTAM disposent d'au moins 1 véhicule, et 41 % de 2 véhicules et plus.

Cette caractéristique est à mettre en parallèle avec l'absence relative d'alternatives à l'automobile (voir chapitre 3. *L'offre de mobilité*).

Par ailleurs, les ménages sont très bien équipés en vélo : 56 % disposent de 2 vélos et plus (contre 35 % à l'échelle du SCoTAM).

## → Enjeu(x) de mobilité

- ◇ les « non-mobiles » : une population à prendre en compte (quels freins à la mobilité ?), d'autant plus que cela concerne une majorité de retraités, catégorie de population qui a le plus augmenté ces dernières années (+ 2,7 points entre 2015 et 2020, passant de 25 % à 27,7 % de la population active de l'intercommunalité – données Insee) ;
- ◇ un fort taux d'équipement des ménages en voiture : une sensibilité/fragilité forte de la population aux hausses des prix des carburants et, plus largement, au coût de possession et d'usage de l'automobile.



Géographie des déplacements réalisés quotidiennement par les habitants de Haut Chemin – Pays de Pange (nombre de déplacements) - EDGT SCoTAM 2017

# ... AU SEIN DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

## Le poids des polarités du territoire

Près d'1 déplacement interne au territoire sur 2 (45 %) est réalisé au sein de l'une des 4 communes suivantes :

- ◇ 5 400 déplacements à Courcelles-Chaussy (22 %) ;
- ◇ 2 500 à Vigy (10 %) ;
- ◇ 1 600 à Retonfey (7%) ;
- ◇ 1 500 à Ogy-Montoy-Flanville (6 %).



Distance des déplacements internes des habitants du Haut Chemin Pays de Pange – EDGT 2017

## Quelle mobilité vers les polarités de la CCHCPP ?

L'organisation territoriale, et notamment l'équipement d'un certain nombre de communes (commerces, etc.), laisse à penser que celles-ci constituent des polarités qui rayonnent sur les communes contigües. Or l'analyse des résultats de l'EDGT de 2017 requestionne ce point de vue.

En effet, les flux à destination de Courcelles-Chaussy et de Vigy ne font pas apparaître de cercle de rayonnement tangible sur les territoires adjacents (en termes de volume de déplacements, de fréquence et de concentration spatiale des origines de ces déplacements).

Ces communes jouent incontestablement un rôle au sein du Haut Chemin - Pays de Pange, mais de manière peut-être plus circonscrite en termes d'usagers et de motifs (rendez-vous médicaux, etc.).

## Des déplacements de courte distance

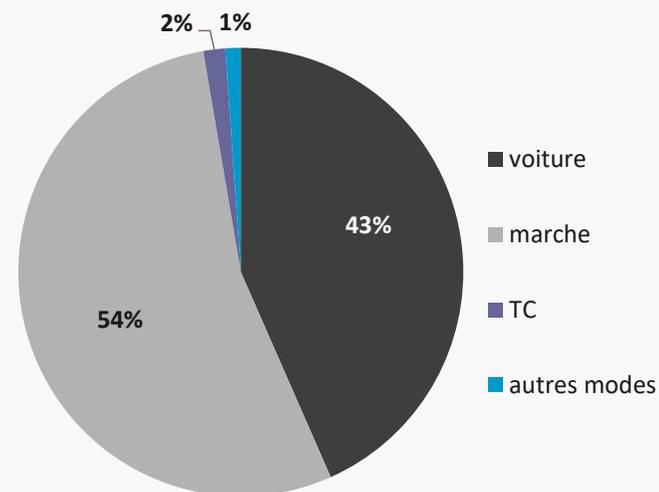
7 déplacements internes sur 10 (69 %) réalisés par les résidents du Haut Chemin - Pays de Pange font moins de 1 km, et encore 13 % entre 1 et 2 km. Moins d'1 déplacement interne au territoire sur 5 (19 %) fait plus de 2 km.

## La marche majoritaire

Avec 54 % de part modale, la marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé par les habitants (13 000 déplacements) pour leur mobilité interne au territoire. La voiture arrive en seconde position avec 43 % des déplacements (10 700 déplacements). Les transports collectifs ne concernent que 2 % des déplacements. Aucun déplacement à vélo n'a été recensé sur le territoire le jour d'enquête.

L'analyse des modalités de déplacements internes aux deux principales polarités du territoire fait apparaître des pratiques légèrement différentes :

- ◇ part modale de la marche à pied : 55 % à Vigy contre 48 % à Courcelles-Chaussy ;
- ◇ part modale de la voiture : 42 % à Vigy contre 52 % à Courcelles-Chaussy.



Modes de déplacements des habitants du Haut Chemin - Pays de Pange internes à ce même territoire - EDGT 2017

# ... AU SEIN DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

## La part de la marche importante jusqu'à 2 km

2 déplacements sur 3 de moins d'1 km sont réalisés à pied. Cependant, la voiture s'octroie le dernier tiers, du fait de l'insertion des déplacements dans une chaîne complexe imposant son usage pour l'un des déplacements concernés (dépose d'enfant, distance, etc.), dangerosité d'un environnement demeurant très « routier », etc.

La marche « résiste » jusqu'à 5 km, *a priori* du fait de l'importance des déplacements « loisirs » internes au territoire (promenades, visites, etc.).

L'usage de la voiture s'impose à partir des déplacements d'1 km (part modale de 52 %), et devient hégémonique à partir de 5 km.

Les autres modes de déplacements (principalement les transports collectifs) jouent un rôle mineur dans les déplacements internes (transports scolaires, vélo, etc.)

## Les motifs loisirs et accompagnement dominant (hors retour au domicile)

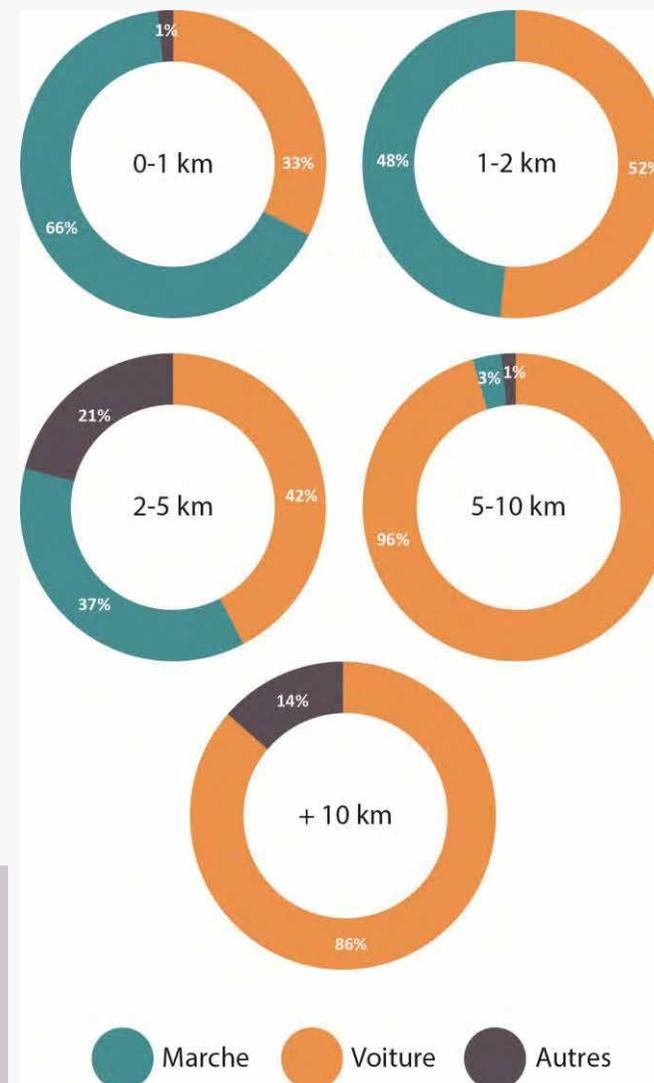
Les caractéristiques de ce territoire résidentiel, périurbain, voire rural et à faible densité (etc.), limitent le poids des déplacements liés au travail, aux achats ou aux démarches administratives, plutôt réalisés en lien avec l'Eurométropole de Metz. Les motifs qui ressortent sont les suivants :

- ◇ loisirs (35 %) : ce motif générique (visite à la famille et amis, se promener, prendre part à une activité sportive, associative et culturelle, etc.), constitue le premier motif de déplacements internes du fait de leur dimension intergénérationnelle et de proximité ;
- ◇ garde des enfants ou à l'école (19 %), en tant que service public de proximité présent dans de nombreuses communes ;
- ◇ l'accompagnement - déposer ou récupérer une personne - (26 %) est très important. Cette pratique est imposée par le contexte peu propice à l'autonomisation des jeunes et des seniors (absence d'offre TC de proximité ou autres alternatives, sécurité des déplacements piétons, etc.).

## → Enjeu(x) de mobilité

Le diagnostic met en évidence une mobilité interne au territoire relativement faible, centrée sur la proximité (importance des flux intracommunaux) et marquée par la dépendance des jeunes et des seniors envers leur proches (accompagnement) pour les déplacements vers les polarités. Les enjeux notables sont :

- ◇ l'usage du vélo et la facilitation des déplacements à pied pour les déplacements de moins d'1 km ;
- ◇ plus généralement, l'autonomisation de la mobilité pour les publics captifs (jeunes, seniors, personnes en recherche d'emploi, etc.) ;
- ◇ la réduction de l'usage de la voiture et le développement d'une offre alternative (vélo, navette ?) pour les déplacements de moins de 5 km, de nouveau essentiellement pour les jeunes et les seniors. La réponse à ces besoins de déplacements intercommunaux constitue le cœur de la compétence mobilité de l'EPCI.



Modes de déplacement selon la distance au sein du Haut Chemin Pays de Pange – EDGT 2017

# ... ET VERS LES AUTRES TERRITOIRES

## Polarisation métropolitaine et diffusion sur les autres territoires

Les habitants de la CCHCPP réalisent chaque jours 45 000 déplacements vers, depuis ou dans d'autres territoires. L'Eurométropole de Metz capte 1 de ces déplacements sur 2 (22 300 déplacements, soit approximativement autant que le nombre de déplacements internes à la CCHCPP). Ce pourcentage s'accroît encore en incluant les déplacements réalisés par les habitants de la CCHCPP dans le territoire de l'Eurométropole (68 %).

Les secteurs les plus prisés sont :

- ◇ l'Est de la métropole (38 % des déplacements) : Borny, Technopôle, Grange-aux-Bois, Ars-Laquenexy, Laquenexy et les communes de l'ancien Val St-Pierre ;
- ◇ le cœur métropolitain (27 %) : ancienne Ville et nouvelle Ville de Metz, quartier des Isles ;
- ◇ le secteur de Saint-Julien-lès-Metz (10 %) : Saint-Julien-lès-Metz, Nouilly, Noisseville, Vany, Mey, Vantoux et Chieulles.

En dehors de l'Eurométropole, c'est avec la CC Rives de Moselle que les échanges sont les plus nombreux (7 % - 3 100 déplacements). Le reste des déplacements est diffus, avec notamment le Pays Boulageois pour destination.

## La voiture prédomine dans tous les cas

Avec des parts modales de 88 % pour les échanges avec l'Eurométropole, et de 95 % vers Rives de Moselle, la voiture reste reine pour les échanges en l'absence d'offre alternative adaptée au territoire et attractive pour ses résidents.

L'usage des transports collectifs ressort tout de même dans les échanges avec l'Eurométropole (10 % de parts modales), assurés par les lignes Fluo Grand Est.

## Les motifs contraints ressortent davantage dans les échanges avec la métropole

Le rayonnement de l'Eurométropole de Metz sur son bassin de vie se confirme en premier lieu par la multiplicité des motifs de déplacements à destination, mais également par l'importance des motifs « contraints » : travail (30 %), études secondaires et supérieures (14 %) et motif « achat » (15 %), qui concerne avant tout les supermarchés et hypermarchés de la métropole.

À noter que les déplacements au motif « travail » concernent prioritairement le secteur Est de l'Eurométropole (Technopôle, etc.). Le motif « loisirs » reste par ailleurs important (18 % des déplacements).

	Voiture	TC (Fluo, Le Met, etc.)	Marche	Autres modes
Eurométropole de Metz	88%	10%	nr	nr
Internes à l'Eurométropole de Metz	65%	nr	33%	nr
Rives de Moselle	95%	nr	nr	nr
<i>nr : non représentatif</i>				

Mode de déplacements des habitants du Haut Chemin Pays de Pange vers et sur d'autres territoires – EDGT 2017

	Eurométropole de Metz
Travail	30%
Garderie/école	nr
Etudes secondaires et supérieures	14%
Achats	15%
Autres motifs	nr
Accompagnement	nr
Loisirs	18%
<i>nr : non représentatif</i>	

Motif de déplacements des habitants du Haut Chemin Pays de Pange vers l'Eurométropole de Metz – EDGT 2017

## → Enjeu(x) de mobilité

- ◇ l'accès multimodal à la façade Est de la métropole, territoire de destination pour les habitants de la CCHCPP (travail, achats, etc.) et espace d'interface pour la mobilité vers le cœur métropolitain (terminus des lignes Le Met', dont, en particulier la ligne Mettis A) ;
- ◇ le développement des modes alternatifs à l'automobile à destination de l'Eurométropole.

# DIAGNOSTIC

**Le territoire**

**La demande de mobilité**

**L'offre de mobilité**

**Synthèse, enjeux et leviers**

# UNE ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE DE PREMIER ORDRE

## Une autoroute ... mais pas d'accès

L'autoroute A4 traverse le territoire, sans l'irriguer du fait de l'absence de diffuseur. Le plus proche est celui de Boulay (CC de la Houve Boulageois) à proximité de Courcelles-Chaussy. Le territoire ne bénéficie pas non plus de la section de l'A4 à l'ouest qui lèche le ban communal de Faily (contournement nord-est de Metz), le point d'accès/diffusion de cette section se situant à Argancy sur le territoire de Rives de Moselle.

Les principaux points d'accès aux grandes infrastructures se situent sur la RN431 connectée aux principales RD qui irriguent le territoire (RD603, RD4, RD999, RD954) et supportent les principaux flux pendulaires avec la métropole messine.

Finalement, l'autoroute constitue avant toute chose une coupure infrastructurelle très forte sur le territoire.

## Desserte transversale de premier ordre

La Communauté de communes du Haut Chemin - Pays de Pange est, en revanche, irriguée par de nombreuses départementales d'orientation est-ouest (anciennes routes romaines, impériales et royales) qui participent à son attractivité résidentielle.. De fait, ces voies supportent, en plus des flux produits par le territoire, des trafics de transit importants entre la Métropole et la Moselle Est. Certaines de ces voies enregistrent ainsi des trafics notables, y compris pour ce qui concerne les poids lourds (voie d'évitement de l'A4 payante).

Parmi ces voies, citons principalement :

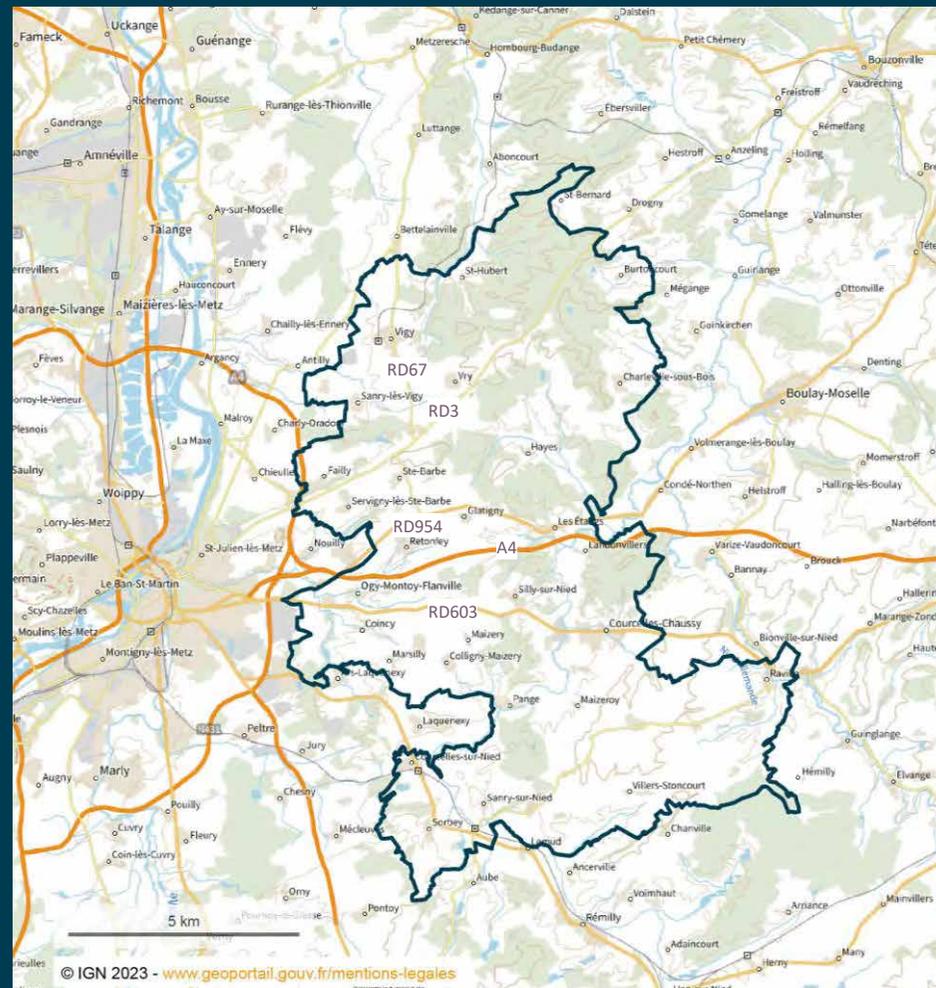
- ◇ la RD603 : avec une pointe à 11 225 véh/jour\* en 2022 (dont 8 % de PL) entre les giratoires de Lauvillières (Coincy) et celui de LIDL (Ogy-Montoy-Flanville), mais des trafics oscillant autour de 10 000 véh/jour ;
- ◇ la RD954 : 9 447 véh/jour en 2022 (dont 3 % de PL) entre les giratoires de Noisseville et de Retonfey ;
- ◇ la RD3 : 5 692 véh/jour en 2022 (dont 3 % de PL) entre Saint-Julien et la D 67 à Sainte-Barbe-Avancy ;
- ◇ la RD4 : 5 330 véh/jour en 2022 (dont 2 % de PL) entre Metz-Technopole et le giratoire de Pange.

À l'inverse, les axes orientés nord-sud sont très peu nombreux, les échanges internes se concentrant principalement sur deux voies :

- ◇ la RD67 : de 1 500 à 4 500 véh/jour (dont 3 % de PL) selon les sections ;
- ◇ la RD71 : de 500 à 1 000 véh/jour (dont 3 % de PL) selon les sections.

Le reste du réseau viaire est formé de routes départementales et communales assurant la desserte fine de l'EPCI.

\* Nb de véh/j (moyenne journalière) : comptages tous sens confondus établis sur des durées variables. Département 57.



Réseau routier irrigant la CC du Haut Chemin Pays de Pange (IGN 2023)



RD. 954 entre Noisseville et Retonfey

# MAIS AUX IMPACTS NÉGATIFS NOTABLES

## Des difficultés routières concentrées à la « porte ouest »

La configuration du réseau départemental, ses connexions aux portes de Metz avec le réseau structurant (A4 et A31 via la RN431) et la géographie des déplacements de la communauté de communes qui génère un important trafic pendulaire vers la métropole, produisent des points de congestion récurrents du réseau routier à l'ouest du territoire, aux heures de pointe du matin et du soir.

En dehors de ce secteur, aucune zone problématique n'est observée sur le reste du réseau viaire.

## Un réseau départemental routier aux externalités négatives nombreuses

Structurant pour l'accès aux polarités extérieures, le réseau départemental transversal est également source de nombreux dysfonctionnements préjudiciables au territoire.

Parmi ceux-ci, mettons en exergue :

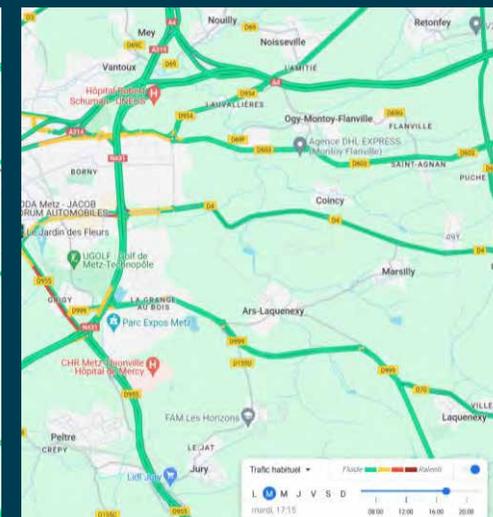
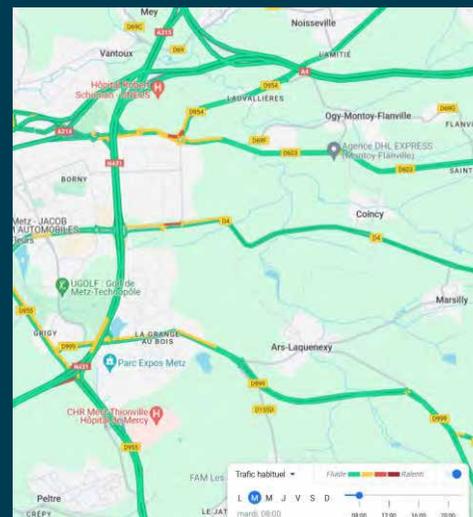
- ◇ le caractère très routier et linéaire du réseau qui encourage des vitesses de circulation excessives (voir partie accidentologie) ;
- ◇ les points d'échanges/d'accès à ce réseau accidentogènes ;
- ◇ la sécurisation insuffisante des traversées de villes et villages, problématique qui s'inscrit dans des questions plus globales d'adaptation de l'infrastructure aux différents usages (flux locaux et de transit) et usagers (piétons, cyclistes, etc.).



Toutefois, de nombreuses communes sont implantées à l'écart des axes départementaux structurants ou traversées par des dessertes fines avec une circulation limitée sans impact sur la vie locale. Certaines traversées d'agglomérations ont été traitées afin d'assurer la cohabitation entre les différents usages et d'atténuer les incidences négatives de ses voies. D'autres, en revanche, restent très routières dans leurs caractéristiques, au détriment de la vie locale.

### → Enjeu(x) de mobilité

- ◇ la sécurisation des traversées d'agglomérations et plus globalement du réseau de voiries départementales ;
- ◇ la promotion des modes de déplacements de proximité (marche à pied et vélo) au sein des villes/villages ;
- ◇ le développement du vélo dans les échanges internes à l'EPCI.



Trafic habituel en heure de pointe – Google traffic



Traversée apaisée de Servigny-lès-Sainte-Barbe



Traversée « routière » de Courcelles-Chaussy

# DES AXES DÉPARTEMENTAUX ACCIDENTOGÈNES

## Un indice de gravité élevé des accidents

Sur le périmètre de la CCHCPP, ont été recensés sur la période 2013-2023 (10 ans) :

- ◇ 67 accidents, dont 15 mortels (22 %) ;
- ◇ 16 personnes décédées (dont 2 piétons) ;
- ◇ 94 personnes ont été blessées, dont 58 nécessitant une hospitalisation (61 % des victimes) ;
- ◇ un indice de gravité de 89 (nombre d'accidents avec tué ou blessé hospitalisé pour 100 accidents) ;
- ◇ une accidentologie vélo faible (à mettre en lien avec des pratiques limitées).

## Les RD en ligne de mire

- ◇ 79 % des accidents se sont produits hors agglomération ;
- ◇ 30 % des accidents ont eu lieu sur la RD603 : 7 personnes tuées (44 % des tués) et 30 % des blessés ;
- ◇ la RD4 constitue également un axe accidentogène.

## Une problématique spécifique à Courcelles-Chaussy ?

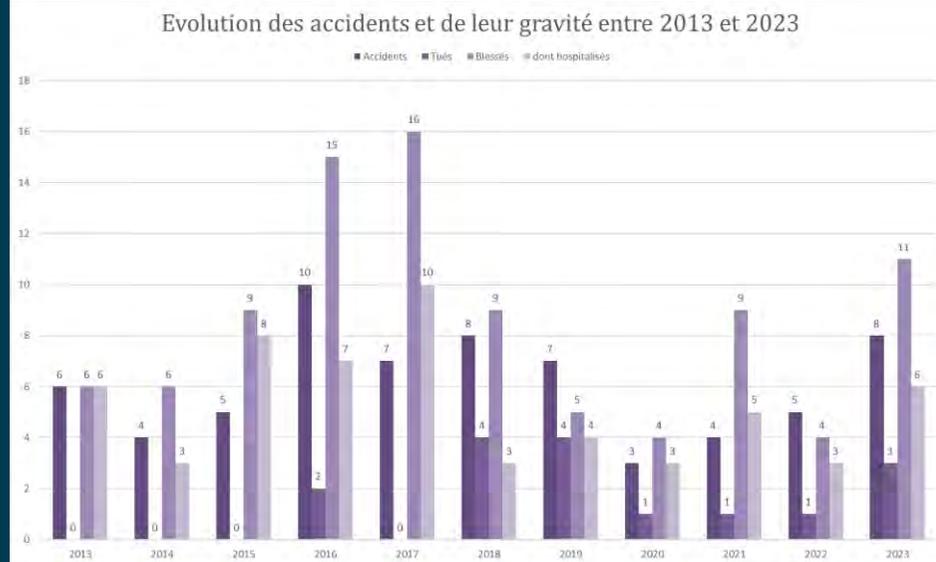
- ◇ 21 % des accidents recensés se sont déroulés à Courcelles-Chaussy ;
- ◇ ils ont occasionné 5 tués et 13 blessés, dont 6 hospitalisés ;
- ◇ sur les 10 accidents impliquant des piétons à l'échelle de l'EPCI, 50 % se sont déroulés à Courcelles-Chaussy ;
- ◇ cette commune concentre 100 % des tués piétons et 36 % des piétons blessés.

## Des facteurs comportementaux

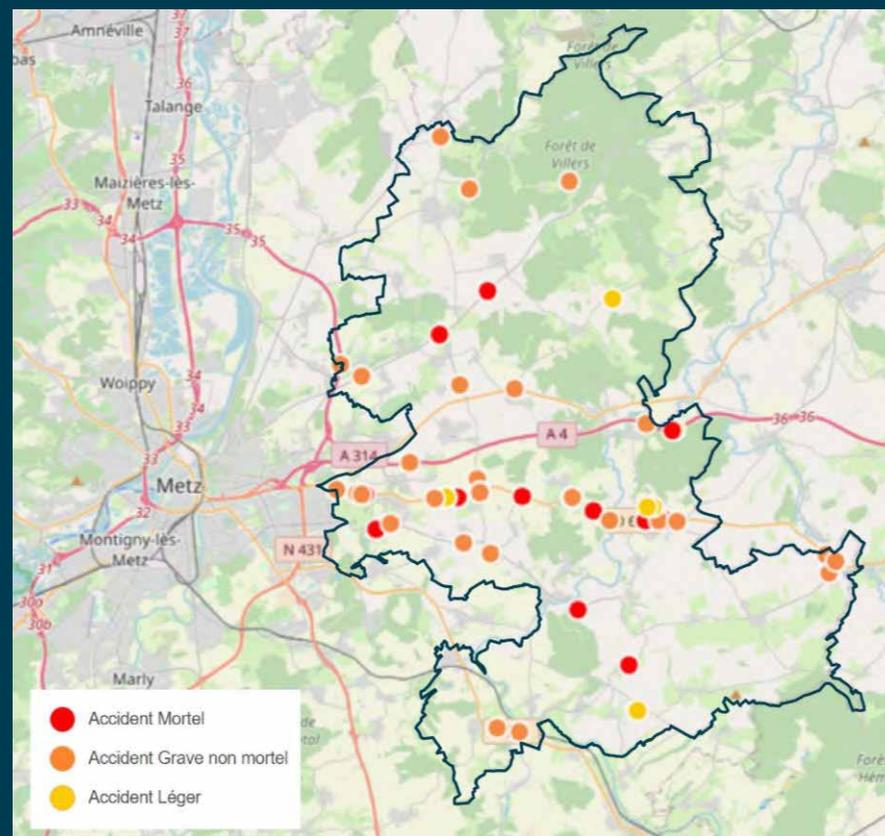
- ◇ 11 accidents (16 %) sont liés à une vitesse excessive ou inadaptée ;
- ◇ 9 accidents (13 %) impliquent au moins une personne ayant consommé de l'alcool et (10 %) des stupéfiants.

## → Enjeu(x) de mobilité

- ◇ la réduction de la gravité des accidents ;
- ◇ la sécurisation de la RD603, et particulièrement de la traversée de Courcelles-Chaussy.



Source TRAXY – ministère de l'Intérieur



Localisation des accidents et gravité sur l'EPCI - Source TRAXY – ministère de l'Intérieur

# UNE ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES FAISANT RÉSEAU

## Un réseau vélo trop peu développé pour les déplacements quotidiens

L'offre d'aménagements cyclables intercommunale est peu étoffée sur le territoire, et ne constitue en aucun cas un réseau. Elle se limite à un axe structurant nord-sud (voie verte) reliant Courcelles-sur-Nied à Courcelles-Chaussy (Landonvillers).

Le reste des aménagements cyclables est constitué de tronçons ponctuels, discontinus et peu qualitatifs, développés dans une logique communale.

Les communes se sont également appuyées sur des mesures d'apaisement des circulations (zone 30, etc.) pour favoriser la pratique du vélo sur leur territoire (Courcelles-Chaussy, Retonfey, etc.).

L'absence de connexions avec les réseaux cyclables des territoires contigus (EMM, Rives de Moselle, etc.) en dehors de la voie verte entre Vigy et Antilly est à noter. Il en va de même de la présence de nombreuses voies interdites à la circulation générale (« sauf ayant droit ») caractéristiques des territoires ruraux (comme à Maizeroy, Flanville, etc.), qui constituent autant de liaisons cyclables potentielles.

## Des équipements et services d'accompagnement à la pratique insuffisants

Complémentaire à l'existence d'aménagements cyclables, la disponibilité de services vélos participe pleinement à influencer la pratique.

Or, ceux-ci sont peu développés, avec seulement 9 points de stationnement vélos offrant en tout 72 places pour l'ensemble des communes de l'EPCI. Cette offre est de plus inadaptée aux besoins (nombreux racks).

Un atelier vélo participatif et solidaire (Cour'Selles Répar) existe à Courcelles-Chaussy, et la collectivité a implanté une station de réparation et de gonflage pour les vélos à Pange à proximité de la Voie Verte en 2023.

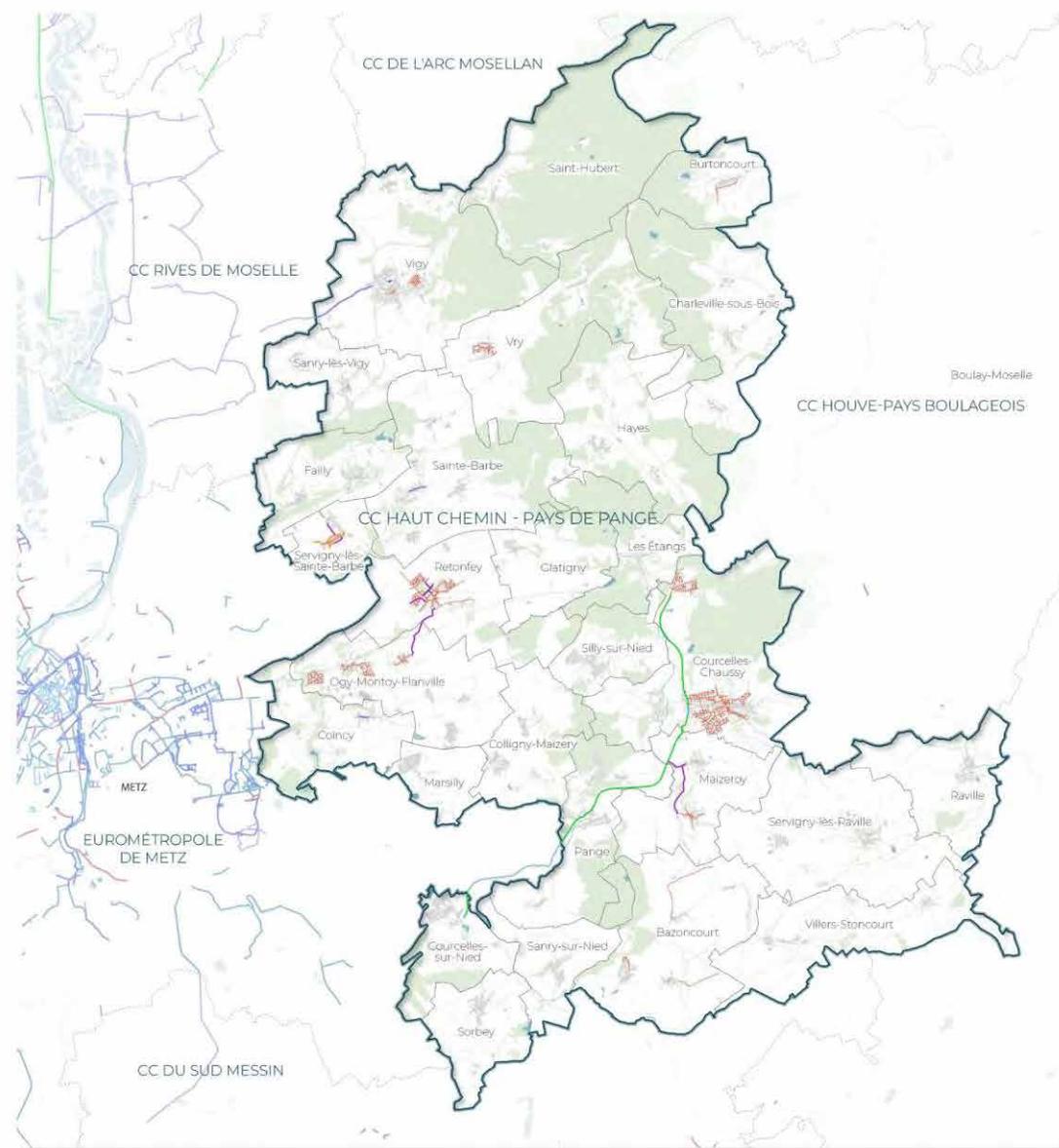


## Une pratique loisirs et sportive prédominante

La Communauté de communes du Haut Chemin - Pays de Pange s'appuie sur un milieu naturel riche pour développer la pratique vélo de loisirs avec notamment :

- ◇ 2 boucles VTC n'empruntant pas la voie verte et des voies/intersections parfois peu sécurisantes ;
- ◇ 4 boucles VTT essentiellement dans la partie nord (Haut Chemin).

## Aménagements cyclables existants - PDMS CCHCPP



0 2,5 5 km

■ Périmètre de la CC Haut Chemin - Pays de Pange

□ Périmètre des EPCI

### Aménagement cyclables

— Aménagement mixte piéton vélo hors voie verte

— Aucun

— Autre

— Bande cyclable

— Chaussée à voie centrale banalisée

— Couloir bus + vélo

— Double sens cyclable en bande

— Double sens cyclable non matérialisé

— Goulotte

— Piste cyclable

— Vélo rue

— Voie verte

— Aménagement existant EMM

— Voie interdite à la circulation générale

### Zones apaisées

— Zone 30

— Zone de rencontre

— Voie 30

# UN CONTEXTE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT D'UN « SYSTÈME VÉLO »

## De fortes attentes de la population

Dans le cadre de l'élaboration de son projet de territoire, la Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange a lancé une consultation publique afin de mieux cerner les perceptions et besoins des habitants.

Le développement des mobilités actives pour les déplacements quotidiens apparaît comme une attente majeure des résidents.



## Mais également des élus

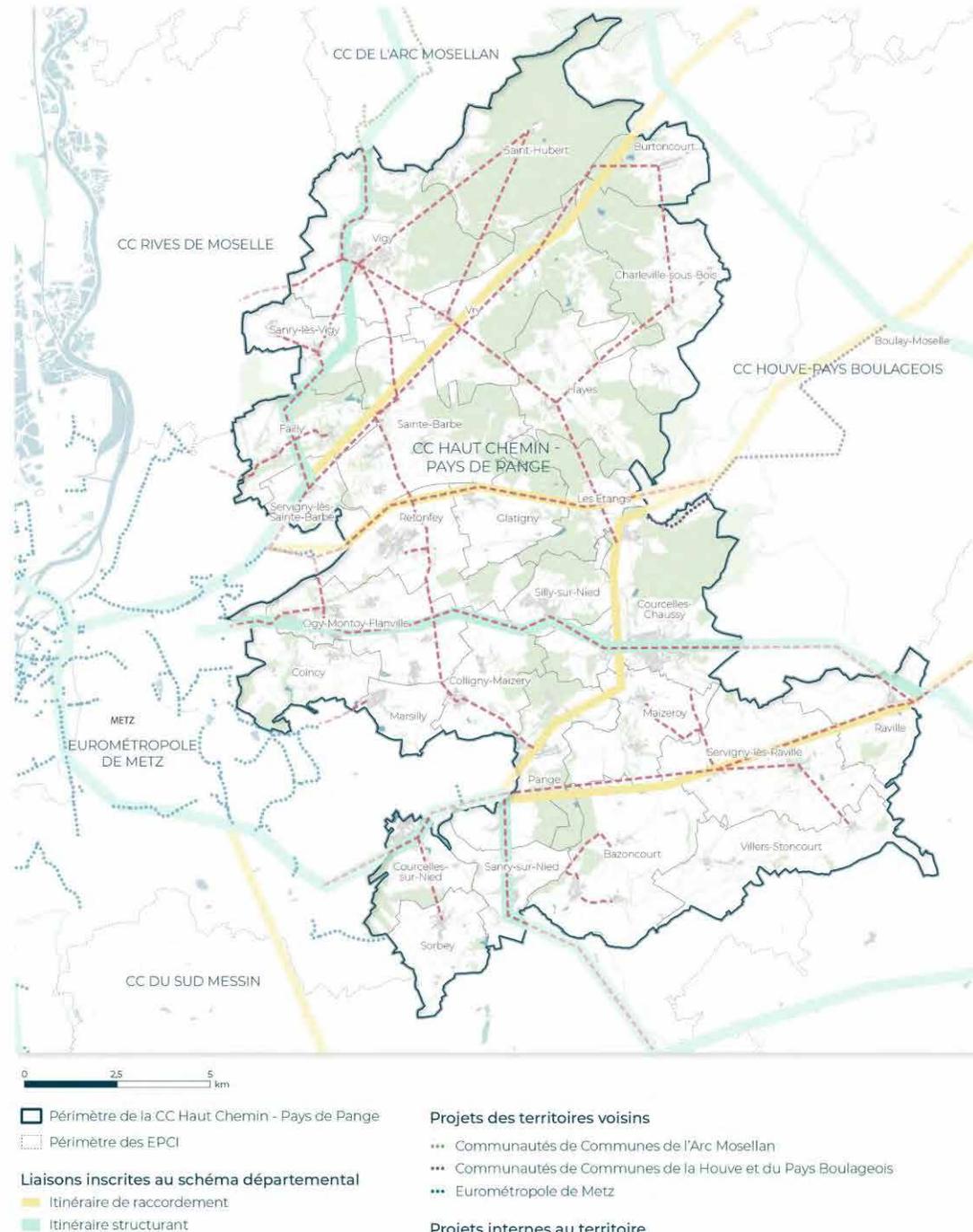
Souhaitant s'inscrire dans la dynamique qui entoure depuis quelques années le vélo (politiques publiques de soutien aux collectivités pour favoriser le développement du vélo au niveau national, régional, départemental, etc.), les élus portent de nombreuses ambitions de déploiement d'itinéraires cyclables sur leur territoire, et ce en profitant par exemple du cadre fixé par le Conseil départemental de Moselle (carte ci-contre).

Sans attendre, des expérimentations sont lancées par les communes avec par exemple la mise en place d'un vélo-bus « Woodybus » à Ogy-Montoy-Flanville à destination des scolaires.

### → Enjeu(x) de mobilité

- ◇ la sécurisation des déplacements à vélo ;
- ◇ la réalisation d'un maillage d'aménagements cyclables reliant les communes, permettant d'accéder à la voie verte, ainsi qu'aux pôles générateurs et aux équipements de transport, et connecté aux territoires voisins ;
- ◇ le développement des services vélos (stationnement, équipements, etc.).

## Projets d'aménagements issus des ateliers - PDMS CCHCPP



Source : IGN BD TOPO

# LE COVOITURAGE, UN USAGE VARIABLE ET MAL CONNU

## Des données partielles et très évolutives

Le Registre de preuves de covoiturage de l'Observatoire national du covoiturage indique que 533 actes de covoiturages ont été effectués qui concerne la CCHCPP en janvier 2023. Cependant, cette base, renseignée par les seules plateformes de covoiturage partenaires de l'observatoire est très partielle.

Il est à noter que :

- ◇ d'après les services du territoire, il n'existerait pas d'aire de covoiturage aménagée sur le territoire. Néanmoins, le SCoTAM vise l'aménagement d'aires de covoiturage à Avancy, Courcelles-Chaussy et Courcelles-sur-Nied (cible 8.10) ;
- ◇ pour le mois de janvier 2023, seuls 439 « trajets » sont pris en compte par la base mise à disposition par l'observatoire ;
- ◇ le nombre de trajets renseignés, à son maximum historique en janvier 2023, a connu une baisse continue en 2023 pour atteindre 89 trajets en décembre 2023. La fin du financement des trajets par et à destination de l'Eurométropole de Metz et les modalités de versement de la « prime covoiturage » nationale peuvent expliquer cette tendance. Cette baisse apparente ne reflète cependant pas nécessairement la réalité de l'évolution des pratiques du fait d'un très fort taux de non-déclaration des trajets en l'absence d'incitation ;
- ◇ les trajets renseignés varient énormément d'un mois à l'autre (origines-destinations) ;
- ◇ les trajets ne sont pas individuellement « orientés ». Dans leur globalité cependant, les flux horaires indiquent qu'une majorité écrasante des trajets concernent bien des habitants du territoire se déplaçant vers ou depuis celui-ci ;
- ◇ qu'une ligne virtuelle de covoiturage « covoit'ici (Écov), organisée par la Communauté de communes de la Houve Pays Boulageois et financée par les Certificat d'économie d'énergie (CEE), traverse le territoire de la CCHCPP, sans le desservir.

## Des flux à priori concentrés (en janvier 2023 tout du moins)

En janvier 2023, Courcelles-Chaussy (107 trajets), Silly-sur-Nied (99) et Vigy (91) concentrent 68 % des trajets. L'Eurométropole de Metz, pour sa part, est concernée par 77 % des trajets.

### → Enjeu(x) de mobilité

Le covoiturage constitue un usage alternatif à priori croissant à l'autosolisme. Plusieurs enjeux sont à prendre en compte par la CCHCPP :

- ◇ aires de covoiturage : le développement d'une offre de stationnement en aire de covoiturage aménagée est un enjeu pour le développement de la pratique. Le Département de la Moselle a engagé la conception d'un schéma des aires de covoiturage dont il importera à cet égard de suivre les travaux et la mise en œuvre ;
- ◇ offre : la collectivité n'est aujourd'hui partie-prenante d'aucun service de covoiturage organisé. L'opportunité d'une telle perspective est à analyser finement, car le financement du covoiturage ne jouit d'aucune économie d'échelle : toute croissance d'un usage subventionné se traduit par des coûts additionnels. Des solutions légères, reposant sur la bonne volonté et le bénévolat, dans un cadre associatif ou non, constituent aussi une piste pour répondre à certains besoins (seniors, jeunes, etc.) vers les polarités locales en particulier ;
- ◇ intermodalité : l'accessibilité à pied ou à vélo des aires de covoiturage existantes et l'élargissement des publics pouvant bénéficier du covoiturage sont deux enjeux intimement liés.
- ◇ Information et promotion : en lien avec les enjeux ci-dessus, une bonne connaissance de l'offre de covoiturage et leur fonctionnement est à garantir. La collectivité peut jouer à cet égard un rôle de relai pour les médias existants, nationaux, départementaux ou plus locaux.

Parcours		Trajets réalisés (01-2023)
Bazoncourt	Metz	14
Colligny-Maizery	Metz	12
Courcelles-Chaussy	Metz	107
Maizeroy	Metz	42
Ogy-Montoy-Flanville	Metz	13
Retonfey	Florange	17
Sanry-sur-Nied	Metz	15
Silly-sur-Nied	Metz	62
	Luxembourg	37
Vigy	Thiaucourt-Régniéville	21
	Metz	26
	Rombas	25
	Saint-Julien-lès-M.	19
Villers-Stoncourt	Metz	29

Trajets enregistrés sur le Registre de preuves de covoiturage pour le mois de janvier 2023 et mis à disposition par l'Observatoire national du covoiturage – ONC / Aguram

# LE TER, UNE OFFRE FAIBLE ET DES PÔLES D'ÉCHANGES PERFECTIBLES

## Deux points d'arrêt secondaires et un point d'arrêt important mais situé dans le Sud Messin

La CCHCPP est desservie par deux points d'arrêt TER sur la ligne Metz-Strasbourg. Cette desserte est complétée par le point d'arrêt de Rémilly (Sud Messin), situé sur la même ligne, mais également desservie par les TER Metz-Forbach-Sarrebruck et considérée comme « principales » par le SCoTAM (cible 8.3) :

- ◇ Courcelles-sur-Nied : 13 trains par jour en semaine et 24 671 voyageurs en 2022 (SNCF), soit env. 95 voyageurs/jour (jour ouvrable de base, soit un mardi ou un jeudi) ;
- ◇ Sanry-sur-Nied : 13 trains par jours et 8 579 voyageurs, soit environ 30 voyageurs/jour ;
- ◇ Rémilly : 56 trains par jour et 252 235 voyageurs, soit environ 970 voyageurs/jour, ce qui en fait l'une des plus importantes gare TER de Moselle.

## D'où viennent les usagers ?

Les données les plus récentes datent de 2014 (fichiers abonnés, Grand Est/SNCF). Pour autant, la géographie de l'origine des voyageurs a probablement peu évolué pour ce qui concerne les « grandes masses » :

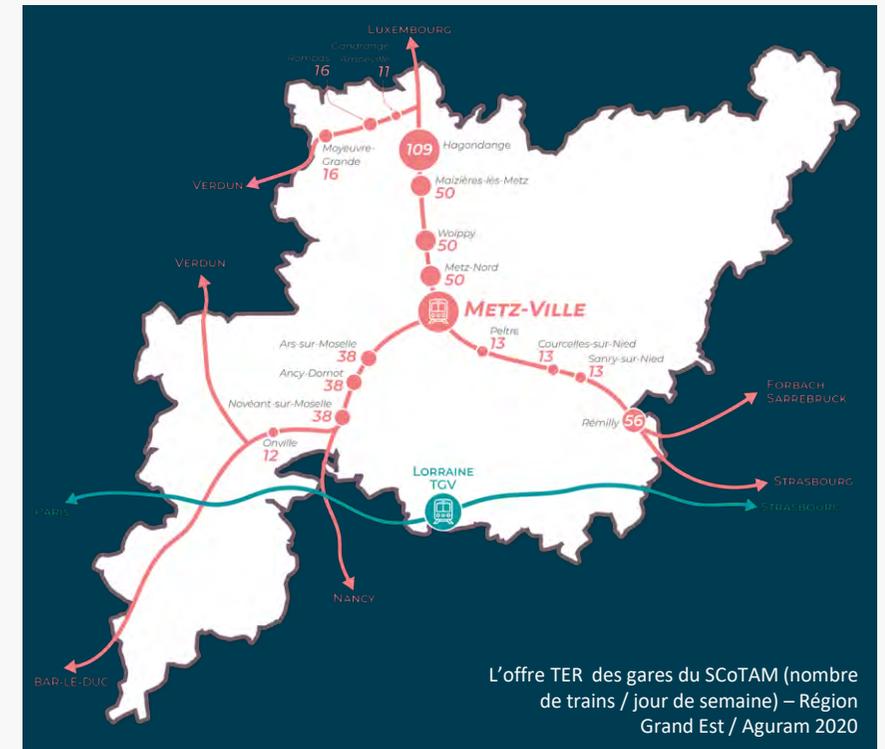
- ◇ Courcelles-sur-Nied et Sanry-sur-Nied : l'aire d'attraction (depuis laquelle 80 % des voyageurs se rabattent au regard de la résidence des abonnés les plus proches de la gare) de ces deux points d'arrêt est très limitée, s'étendant alors sur quelques communes ;
- ◇ Rémilly : du fait d'une offre attractive, l'aire d'attraction englobait 21 communes, dont Sorbey, Bazoncourt, Villers-Stoncourt et Sanry-sur-Nied pourtant elle-même desservie.

## Metz, destination écrasante

En 2014, 9 voyageurs sur 10 avaient Metz-Ville pour destination depuis ces points d'arrêt. Il est possible que, depuis, la destination Luxembourg, qui impose une correspondance, ait pris de l'importance.

## Venir à la gare

Une évaluation Aguram de 2017 pour le SCoTAM plaçait la voiture comme mode quasi-unique pour rejoindre Sanry-sur-Nied, peu accessible à pied, tandis que la marche était utilisée par 60 % à 70 % des voyageurs vers Courcelles-sur-Nied (100 % voiture vers Rémilly depuis la CCHCPP). La qualité des aménagements d'accès (accès piétons, stationnement voitures et vélos) était alors considérée comme insuffisante et très perfectible.



L'offre TER des gares du SCoTAM (nombre de trains / jour de semaine) – Région Grand Est / Aguram 2020

## → Enjeu(x) de mobilité

La performance de l'offre, limitée à Courcelles-sur-Nied et Sanry-sur-Nied, ainsi que dans la performance de l'intermodalité pour l'accès à l'offre TER sont autant d'enjeux :

- ◇ offre : les réflexions en cours sur le SERM Lorraine-Luxembourg, à priori centrées sur l'offre ferroviaire entre Nancy, Metz, Thionville et le Luxembourg, ouvrent une porte au territoire pour appuyer le développement de l'offre ferroviaire vers Metz-Ville, en correspondance avec l'offre vers Luxembourg-Ville. Ce pourrait aussi être l'occasion de défendre la mise en place de car express, solution prônée par la loi relative aux services express régionaux métropolitains du 27-12-2023 ;
- ◇ intermodalité : les conditions actuelles ne favorisent pas les alternatives à la voiture. Si l'accessibilité cyclable est prise en compte par le Schéma directeur cyclable de la CCHCPP, tout reste à imaginer pour ce qui concerne la marche, le stationnement et, au cœur de la compétence mobilité de la CCHCPP, l'accès en TC (lignes fixes ou à la demande) ;
- ◇ sous réserve des opportunités foncières existantes (voir PLU) et d'un futur renforcement de l'offre, les abords des points d'arrêt présentent des enjeux limités de densification de l'habitat, dans un esprit d'urbanisme « pro-ferroviaire ». Une telle approche est aussi susceptible de valoriser l'offre existante et de favoriser son renforcement.

# L'OFFRE ROUTIÈRE FLUO : UNE RÉPONSE PARTIELLE AUX BESOINS

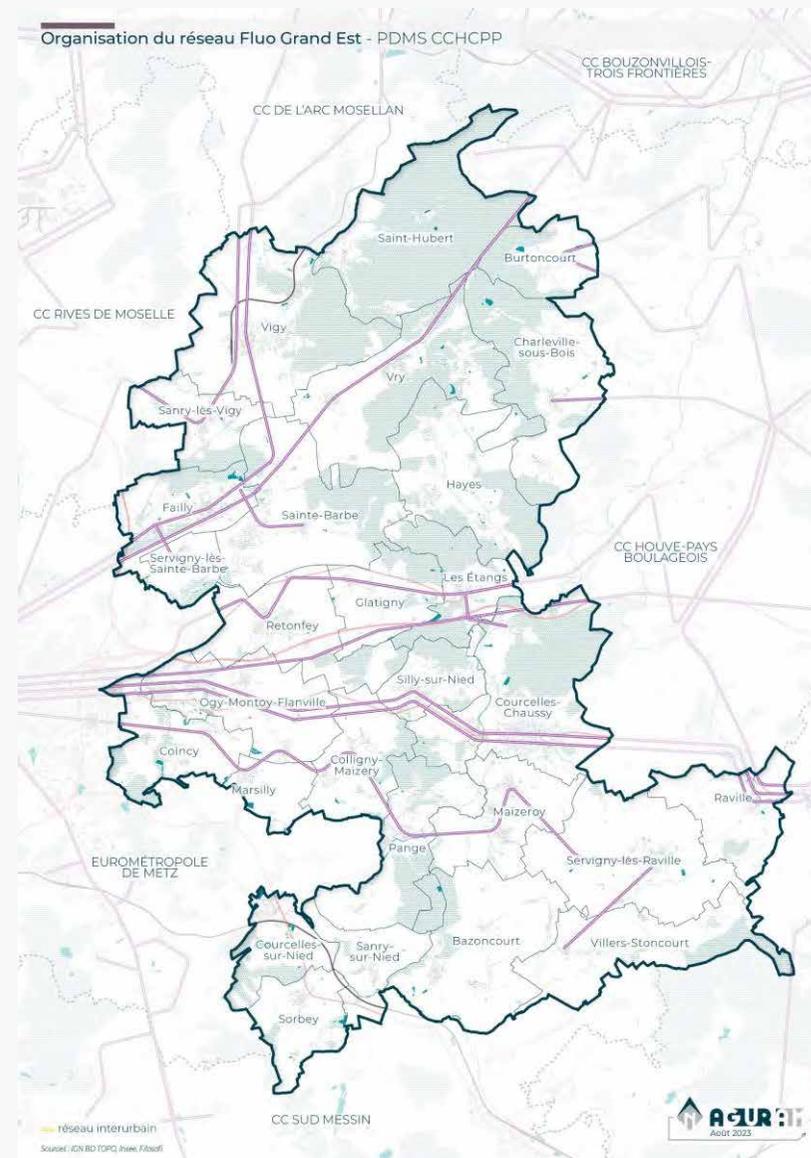
## Neuf lignes Fluo Grand Est desservent le territoire

Cette offre est principalement destinée aux scolaires se rendant à Metz. Globalement, l'offre annuelle (circulant tous les jours de semaine, toute l'année) est peu adaptée à la mobilité domicile-travail.

Ligne	Destination phare	Principales communes desservies	Offre à l'arrêt le mieux desservi tous les jours de semaine, toute l'année*	Remarques*
176	Metz	Vigy, Sanry-lès-V.	2 allers (matin) / 1 retour (apm)	pas le dimanche ; arrêts desservis à la demande
6	Metz	Vigy, Ste-Barbe, Servigny-lès-St-B, Vany, Faily	2 allers / 1 retour	offre peu lisible ; modifications horaire Sc. / Pv.-Gv.
5	Metz	Burtoncourt, Vry, Ste-Barbe, Servigny-lès-St-B, Vany, Faily	2 allers / 2 retours (dont très décalé les Me. Sc.)	légère modification horaire Sc. / Pv.-Gv.
23	Boulay-Moselle	Charleville-sous-B.	1 aller / 1 retour le Ve. matin	ligne de marché
20		Burtoncourt		
4	Metz	Les Etangs, Glatigny, Ste-Barbe, Retonfey	5 allers / 6 retours	variations horaires Sc. / Pv.-Gv.
1	Metz	Courcelles-C., Silly-sur-N., Ogy-Montoy-F.	4 allers / 4 retours	variations horaires Sc. / Pv.-Gv.
2	Metz	Raville, Courcelles-C., Silly-sur-N., Ogy-Montoy-F.	4 allers / 4 retours	variations horaires Sc. / Pv.-Gv.
66	Metz	Villers-S., Servigny-lès-R., Maizeroy, Pange, Colligny-M., Ogy-Montoy-F., Marsilly, Coincy	3 allers le matin / 2 retours (début d'apm et début de soirée)	variations horaires Sc. / Pv.-Gv.

\* Me : mercredi, Sc. : scolaire, Pv. Gv. Petites et grandes vacances

- ◇ les lignes 1 et 2 se complètent, renforçant la desserte de leur tronc commun : Ogy-Montoy-Flanville., Silly-sur-Nied et Courcelles-Chaussy. Certaines plages horaires ne sont cependant pas desservies ;
- ◇ ce constat est beaucoup moins vrai pour Ste-Barbe (Avancy) et Servigny-lès-Ste-B. où les horaires des lignes 5 et 6 se doublonnent plus qu'ils ne se complètent ;
- ◇ la ligne 4, qui propose la desserte la plus dense, dessert Retonfey, mais aussi Les Étangs, Glatigny et Sainte-Barbe (desserte très déséquilibrée pour cette commune) ;
- ◇ Vigy, troisième commune de la CCHCPP par sa population, bénéficie d'une offre relativement faible (6 et 176) ;
- ◇ le sud du territoire est desservi par la ligne 66, peu fréquente et déséquilibrée, tandis que les communes situées à proximité relative de la voie ferrée Metz-Strasbourg et des points d'arrêt TER de Sanry-sur-Nied, Courcelles-sur-Nied et Rémillly, ne sont pas desservies par les lignes Fluo routières ;
- ◇ l'existence de 2 lignes de marché, circulant vers Boulay le vendredi matin, est à noter ;
- ◇ *in fine*, 4 communes ne sont desservies ni par le TER, ni par aucune ligne Fluo : Saint-Hubert, Sorbey, Bazoncourt et Hayes.



L'offre routière Fluo – Région Grand Est 2022

### → Enjeu(x) de mobilité

L'offre Fluo est, pour les communes desservies, la seule alternative existante à la voiture particulière, mais ne répond que partiellement aux besoins de mobilité :

- ◇ vers Metz, ou les emplois et services de Rives de Moselle, non desservis. Ce type d'offre, inter-AOM, relève encore de la compétence de la Région.
- ◇ vers les polarités locales, les lignes 20 et 23 constituent la seule offre « calée » sur ce type de besoins, mais vers une destination extérieure à CCHCPP. L'EPCI étant désormais AOM, elle a toute légitimité à pallier ces manques.

# MOBILITÉ, ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

La mobilité a été identifiée parmi les problématiques à traiter dans le cadre du plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET) dont la stratégie a été validée par le Conseil communautaire d'avril 2024. Cela s'explique par l'impact environnemental et sanitaire des modes et pratiques de mobilité du territoire :

- ◇ Les transports constituent la première source d'émissions de gaz à effet de serre (30 %) en France. Plus localement, ils représentent la moitié des émissions de la CCHCPP.
- ◇ C'est aussi le premier poste de consommation d'énergie, responsable de plus de la moitié de la consommation énergétique finale du territoire (principalement sous forme de carburant).
- ◇ Le secteur du transport routier est également le deuxième secteur pour ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques. 80% des oxydes d'azote, et près du tiers de l'ensemble des polluants atmosphériques du territoire proviennent du transport routier, principalement par combustion d'énergie fossile (sous forme de carburant).
- ◇ Enfin, les mobilités actives (marche, vélo...) ont un impact bénéfique sur la santé publique, réduisant notamment les risques d'accident cardiovasculaire, de cancer, d'obésité...

## → Enjeu(x) de mobilité

La réduction de la dépendance à la voiture et le développement des mobilités actives ou bas carbone constituent les deux enjeux de mobilité identifiés par le PCAET afin de réduire les impacts négatifs énumérés ci-dessus.

Une enquête, menée dans le cadre du PCAET auprès des habitants du territoire entre juillet et septembre 2023 (410 répondants), a fait ressortir qu'une offre de transports en commun (pour 53% des répondants) et de pistes cyclables continues et sécurisées (pour 46% des répondants) plus étoffée pourraient les faire renoncer à l'usage individuel de la voiture, dans la mesure du possible. C'est notamment pour planifier le développement de ces alternatives que l'intercommunalité a engagé l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable et du présent Plan de mobilité simplifié.

Dans cette stratégie, les enjeux de mobilité sont abordés dans l'axe 1 – mobilité, cadre de vie et tourisme durable. Cinq objectifs (sur six) de cette stratégie peuvent être au moins partiellement traités au travers du PdMS (cf. p.62) :

- ◇ développer le covoiturage sur le territoire ;
- ◇ articuler les transports et l'urbanisme autour de et vers Metz ;
- ◇ développer l'intermodalité au niveau des pôles identifiés par le Scotam ;
- ◇ renforcer le maillage de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire ;
- ◇ développer le réseau cyclable du territoire.



## Plan Climat Air Energie Territorial Synthèse du diagnostic

### **C'est quoi le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) ?**

Le PCAET est un document stratégique, co-construit avec les acteurs du territoire, définissant la politique du territoire pour répondre aux enjeux climatiques. Un PCAET se compose d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie constituée d'objectifs à atteindre et d'un plan d'actions concrètes.

La Communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange s'est engagée **volontairement** dans cette démarche afin de

- Réduire ses émissions de gaz à effet de serre ;
- Maîtriser sa consommation d'énergie ;
- Développer les énergies renouvelables sur son territoire ;
- Améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants.



Le diagnostic territorial est un outil permettant d'identifier les enjeux auxquels le territoire du Haut Chemin - Pays de Pange doit faire face, et sur quels leviers d'actions travailler.

### Le diagnostic porte notamment sur :

- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;
- La séquestration carbone (capacité à stocker le CO2 dans le sol et les végétaux) ;
- La consommation et la distribution d'énergie sur le territoire ;
- Les énergies renouvelables ;
- La vulnérabilité du territoire face aux effets du changement climatique.

# QUE NOUS DISENT LES ÉLUS ET PARTENAIRES (ÉTAT, RÉGION, DÉPARTEMENT) ?

Lors de l'atelier du 28 juin 2023, les préoccupations, ou simples constats, suivants ont été exprimés :

- ◇ un pédibus a été mis en place à Courcelles-sur-Nied pour faciliter l'accès aux écoles et un vélo-bus est expérimenté à Ogy-Montoy-Flanville ;
- ◇ pour ce qui concerne les TC en général, deux types de destinations sont jugés prioritaires : l'accès aux polarités locales, en particulier Courcelles-Chaussy et Vigy d'une part, l'Eurométropole de Metz et Rives de Moselle (la zone d'activité d'Eurotransit en particulier) d'autre part ;
- ◇ concernant l'accès TC aux polarités locales, l'expérience de la CC du Sud Messin, qui soutient financièrement l'association Familles Rurales pour l'organisation d'un transport d'utilité sociale accessible sous conditions de ressources, est intéressante ;
- ◇ concernant l'accès TC à l'Eurométropole :
  - ◆ les participants insistent sur l'offre TER jugée très attractive pour ce qui concerne le temps d'accès à la gare de Metz-Ville, mais d'une fréquence bien trop faible. La maigre performance des rares aménagements intermodaux (stationnement, cheminements piétons et cyclables) à proximité des points d'arrêt, qui relèvent des communes, est notée ;
  - ◆ l'existence du réseau routier Fluo Grand Est est considérée comme un atout, mais les horaires sont essentiellement adaptés aux scolaires, et l'aménagement ou l'entretien de certains arrêts jugés problématiques ;
  - ◆ l'accès au réseau Le Met' existant ou à venir (extension de la ligne Mettis A jusqu'à l'hôpital R. Schuman) pourrait être facilité, par exemple par la création de parkings relais (compétence de l'Eurométropole) ou la création de lignes de rabattement sur l'offre Le Met' par la CCHCPP ;
- ◇ le vélo est considéré comme une alternative réelle pour la mobilité de proximité, mais son usage pâtit d'un réseau cyclable insuffisamment développé et maillé. L'absence de liaison nord-sud dans le territoire, tout comme l'absence de liaison vers l'Eurométropole de Metz est mise en exergue, ainsi que la faiblesse de l'offre de stationnement. Il est rappelé que le sujet du vélo est l'objet du Schéma directeur cyclable de la CCHCPP ;
- ◇ concernant le réseau routier, largement départemental, les participants mettent l'accent sur son caractère accidentogène, avec des vitesses excessives, en particulier en zones agglomérées en partie expliqué par des aménagements qui restent très « routiers » même lorsque la circulation est limitée à 50 km/h, voire 30 km/h. L'absence de contournement des zones agglomérées est déplorée. Le trafic poids-lourd en particulier est jugé problématique (flux entre l'Allemagne et la métropole, « *shunt* » du péage de Boulay, présence de la plateforme logistique Lidl, etc.) ;
- ◇ les participants estiment que le covoiturage, dont ils retiennent tout l'intérêt pour des trajets vers Metz ou le Luxembourg par exemple, constitue une piste intéressante dans un contexte de carburants chers. L'usage semble cependant rester limité et organisé entre connaissances. Plus localement, un covoiturage « solidaire » pourrait constituer une solution pour l'accès de certains publics fragiles aux polarités locales.
- ◇ sont aussi évoquées les pistes de l'autopartage (mise à disposition de quelques véhicules dans les polarités les plus importantes) comme possible alternative à la possession d'un second véhicule par les ménages, et de la mise à disposition de publics fragiles (jeunes, recherche et retour à l'emploi, etc.) de deux-roues motorisés, voire de vélos à assistance électrique.
- ◇ Au-delà de la question économique, les participants mettent en avant l'importance d'accompagner les habitants (offre, formation, information) dans une nécessaire transition énergétique et modale.

## → Enjeu(x) de mobilité

Au travers de leurs expressions, les élus de la CCHCPP et les représentants des partenaires mettent en exergue :

- ◇ la faiblesse, voire l'absence d'alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements locaux ou vers les polarités extérieures ;
- ◇ leur intérêt pour le développement de ces alternatives. Un large panel de solutions est évoqué ;
- ◇ du fait du caractère polycentrique de la CCHCPP, les participants mettent peu en avant des problématiques qui seraient propres à certains territoires. Un distinguo, relatif, est cependant fait entre des solutions qui serviraient les besoins de mobilité interne et des solutions qui viseraient plutôt à faciliter la mobilité en lien avec les polarités extérieures.



# DIAGNOSTIC

**Le territoire**

**La demande de mobilité**

**L'offre de mobilité**

**Synthèse, enjeux et leviers**

# UN TERRITOIRE PEU DENSE, PLUTÔT AISÉ MAIS VIEILLISSANT ET POLARISÉ PAR LA MÉTROPOLE DE METZ

- ◇ un territoire périurbain et rural dont aucune commune ne dépasse les 3 000 habitants ;
- ◇ un territoire polarisé par Metz et sa métropole ou, dans une moindre mesure, Rives de Moselle et le Luxembourg ;
- ◇ une urbanisation structurée par quelques polarités locales à l'effet structurant limité (cf. titre suivant) : 6 communes concentrent 50 % de la population ;
- ◇ des dynamiques démographiques contrastées :
  - une croissance globale désormais ralentie (2014-2020 : +2 %) ;
  - hausse ou baisse de la population : un paysage hétérogène, mais...
    - ◆ la proximité messine (accessibilité) ou un éloignement marqué (prix de l'immobilier) sont plutôt favorables à la croissance ;
    - ◆ le centre du territoire plutôt en décroissance (vieillesse liée à un développement plus ancien ?) ;
    - ◆ la chronologie des développements immobiliers et les prix, première explication de ces contrastes ?
- ◇ des revenus des ménages plutôt élevés et des contrastes limités : les communes qui présentent les revenus les plus faibles restent relativement riches à l'échelle mosellane, voire nationale ;
- ◇ des populations fragiles néanmoins présentes : jeunes chômeurs, familles monoparentales et, surtout, des seniors de plus en plus nombreux et âgés (part de la population la plus importante et en croissance) ;
- ◇ économie et emplois : des emplois concentrés et des actifs majoritairement employés hors du territoire :
  - 5 communes concentrent 65 % des emplois (1 800 emplois sur 2 800) : Courcelles-C., Ogy-Montoy-Flanville, Vigy, Sainte-Barbe et Charleville-sous-B. ;
  - Seul 17 % des actifs travaillent dans le territoire, 50 % des actifs dans la métropole messine, 7 % à Rives de Moselle et 6 % au Luxembourg ;
  - 1 emploi sur 2 est occupé par un non-résident.
- ◇ une offre d'équipements, services et commerces limitée et concentrée sur quelques polarités locales ;
- ◇ des habitants dépendants de la métropole messine (Façade Est et centre) ;
  - quelques projets susceptibles de renforcer des polarités locales au rayonnement limité (cf. mobilité) ;
  - des services et commerces qui se déplacent en zones d'activités périphériques.

# UNE MOBILITÉ TRÈS STRUCTURÉE PAR LA MÉTROPOLE DE METZ, ET TRÈS MOTORISÉE

- ◇ Les habitants réalisent près de 70 000 déplacements pour un jour moyen de semaine dont :
  - 24 600 déplacements internes (35 %) ;
  - 45 000 déplacements en lien avec un autre territoire (65 %).
- ◇ mobilité interne au territoire (24 600 déplacements quotidiens) : la proximité avant tout
  - 1 déplacement sur 2 (45 %) est réalisé au sein de 4 communes : Courcelles-Chaussy, Vigy, Retonfey, Ogy-Montois-Flanville ;
  - 69 % font 1 km ou moins ;
  - En conséquence, 54 % sont réalisés à pied (43 % en voiture), mais la voiture s'impose dès 1 km (52 %), et devient hégémonique à partir de 5 km ;
  - Les loisirs (35 %), l'accompagnement de personnes (26 %) ou l'école et la garde des enfants (19 %) dominant... dans un contexte aujourd'hui peu propice à l'autonomisation des jeunes et seniors (cf. offre de mobilité) ?
  - une attractivité des polarités locales à peine perceptible à l'échelle de l'EPCI.
- ◇ mobilité en lien avec l'extérieur (45 000 déplacements quotidiens) : Metz domine
  - 7 déplacements sur 10 (30 600, 68 %) sont réalisés en échange avec l'Eurométropole de Metz ou sur le territoire de cette dernière. Les secteurs les plus prisés sont :
    - ◆ est de la métropole : Technopôle, Grange-aux-Bois, etc. ;
    - ◆ le centre de Metz : Ancienne et Nouvelle villes, etc. ;
    - ◆ le secteur de Saint-Julien-lès-Metz.
  - 7 % sont en lien avec Rives de Moselle (3 100 déplacements). Les autres destinations sont diffuses.
  - voiture : 88 % des échanges avec l'Eurométropole, et 95 % avec Rives de Moselle ;
  - TC : 10 % vers l'Eurométropole : transport scolaire avec Fluo Grand Est.
  - Eurométropole de Metz : des motifs « obligés » avant tout (travail : 30 %, études : 14 %, achats : 15 %).
  - Le motif « loisirs » reste par ailleurs important (18 % des déplacements).
- ◇ 9 % de « non mobiles » (personnes ayant déclaré ne pas s'être déplacées le jour de semaine enquêté) dont une majorité de retraités (60 %).

# UNE OFFRE DE MOBILITÉ LIMITÉE, STRUCTURÉE PAR L'AUTOMOBILE

- ◇ un très fort taux d'équipement en voiture : 99 % des ménages ont au moins 1 véhicule et 72 % deux ou plus.
- ◇ un réseau routier structurant mais une cohabitation desserte locale / transit / échanges problématique :
  - une autoroute, mais des accès très limités (RD603) ;
  - réseau départemental : de 1<sup>er</sup> ordre et fluide (congestions ponctuelles aux portes de Metz), il participe à l'attractivité résidentielle mais supporte un fort trafic de transit et génère des externalités négatives, surtout en zones urbaines.
- ◇ 16 tués et 58 hospitalisations en 10 ans : une accidentologie qui interroge
  - un indice de gravité élevé des accidents : 22 % d'accidents mortels ;
  - 30 % des accidents ont eu lieu sur la RD603 : 7 personnes tuées (44 % des tués) et 30 % des blessés ;
  - 21 % se sont déroulés à Courcelles-Chaussy, commune qui concentre 100 % des tués piétons et 36 % des piétons blessés.
- ◇ des aménagements cyclables qui ne font pas encore « réseau »
  - des aménagements inadaptés aux déplacements du quotidien ;
  - des équipements et services d'accompagnement à la pratique insuffisants ;
  - un schéma cyclable pour répondre à une forte attente de la population et des élus.
- ◇ covoiturage : un usage variable mais mal connu et absence d'aires de covoiturage officielles et accessibles.
- ◇ TER – une offre faible et des pôles d'échanges perfectibles
  - 2 points d'arrêt secondaires (Courcelles-sur-N. et Sanry-sur-N.) et un point d'arrêt important à Rémilly (Sud Messin) ;
  - une offre, une fréquentation et une aire d'attraction limitées ;
  - Metz, destination de 9 voyageurs sur 10 en 2014, mais quelle évolution depuis (Luxembourg en correspondance) ?
  - qualité des aménagements d'accès (accès piétons, stationnement voitures et vélos) perfectibles ;
  - un potentiel de développement urbain « porté par le ferroviaire » (perspectives du Service Express Régional Métropolitain) ?
- ◇ offre routière Fluo – une réponse partielle aux besoins
  - 9 lignes Fluo Grand Est desservent le territoire ;
  - une offre destinée aux scolaires et peu adaptée à la mobilité domicile-travail.

# ENJEUX

Le diagnostic territorial a permis de faire ressortir 4 enjeux de territoire qui se traduisent en autant de grands enjeux de mobilité :

Enjeu du territoire n°1 : la prise en compte du vieillissement de la population	Enjeu du territoire n°2 : l'attractivité du territoire pour les jeunes actifs et ménages avec enfants	Enjeu du territoire n°3 : l'inscription du territoire dans la dynamique métropolitaine de Metz et du sillon mosellan	Enjeux du territoire n°4 : la confortation d'un territoire « à vivre », en transition énergétique et environnementale
<p><b>Enjeu de mobilité : le maintien de l'autonomie des seniors</b></p> <p>Le diagnostic a mis en évidence le fait que les seniors forment la classe d'âge la plus présente sur le territoire. Contrairement à la population, assez également répartie, les commerces, services et pôles de santé du territoire, peu nombreux, sont concentrés dans quelques polarités locales, ou accessibles uniquement à Metz ou sa périphérie immédiate. Y accéder implique donc des déplacements potentiellement longs pour une population âgée dont la mobilité perd progressivement de sa simplicité, jusqu'à l'abandon de la voiture. L'aide de la famille ou le recours à des services onéreux, pour les ménages ou la collectivité, est alors souvent la seule solution : ambulance et autres VSL* accessibles sur prescription médicale, taxis, etc.</p> <p>Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de proposer aux seniors une alternative à l'automobile pour rejoindre ces polarités, locales ou métropolitaines avec autant d'autonomie que possible, notamment par rapport aux services dédiés très contraints.</p> <p>*véhicule sanitaire léger</p>	<p><b>Enjeu de mobilité : la mobilité du quotidien des actifs et des jeunes</b></p> <p>L'évolution récente et contrastée de la population du territoire s'inscrit dans un contexte général de croissance désormais ralentie. Au-delà d'une dynamique démographique atone à l'échelle de la région Grand Est, plusieurs facteurs semblent expliquer ce phénomène : les prix de l'immobilier élevés et une surface moyenne importante des logements limitent l'attractivité du territoire pour les jeunes ménages ; parc d'habitat social limité ; ralentissement des mises en chantier ; coût de la mobilité vers les grands pôles d'emplois, etc.</p> <p>La « stratégie mobilité » du Haut-Chemin Pays de Pange peut accompagner d'autres approches sectorielles visant à accroître l'attractivité du territoire en apportant aux jeunes ménages (et aux autres) des solutions et un appui dans l'organisation du quotidien (mobilité des enfants, mobilité domicile-travail), tout en favorisant une mobilité plus économe, dans un environnement rural attractif (activités de plein air, vélo-loisir, etc.).</p>	<p><b>Enjeu de mobilité : les déplacements entre Haut-Chemin Pays de Pange et la Métropole</b></p> <p>L'Eurométropole de Metz et les autres polarités du sillon mosellan (notamment Rives de Moselle) constituent le principal générateur de mobilité pour le territoire, du fait que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'économie de l'Eurométropole de Metz et de Rives de Moselle emploient l'essentiel des actifs du Haut-Chemin Pays de Pange. Ce sont aussi d'importantes destinations commerciales, servicielles et de santé ;</li> <li>• La métropole est aussi le premier pourvoyeur de main d'œuvre pour les 1 300 emplois occupés dans le territoire de Haut-Chemin Pays de Pange par des non-résidents.</li> </ul> <p>Dès lors, la performance des liens avec la métropole est primordiale pour le territoire d'un point de vue économique et social. Si l'automobile individuelle répond aujourd'hui bien à ce besoin de mobilité, il ne peut être fait abstraction du fait qu'une part importante de la population n'est pas (enfants, personnes en situation de précarité, etc.) ou n'est plus (part la plus âgée et en croissance des seniors) autonome à cet égard. Par ailleurs, la mobilité automobile a un coût économique et environnemental dont il faut tenir compte.</p>	<p><b>Enjeu de mobilité : une mobilité décarbonée et moins dépendante de l'automobile</b></p> <p>Le fort usage de l'automobile par les habitants du territoire, dont les routes sont aussi des axes de transit entre Metz, d'une part, et la Moselle est (voire l'Alsace et l'Allemagne) d'autre part, est l'un des marqueurs du Haut-Chemin Pays de Pange, comme d'autres collectivités à dominante périurbaine et rurale.</p> <p>Dans un contexte global de recherche d'économie d'énergie et de limitation de l'impact environnemental de la mobilité, favoriser les alternatives à l'automobile thermique ou à l'autosolisme s'imposent, tout en ayant conscience que la géographie du territoire et sa faible densité ne sont pas favorables à leur développement massif.</p> <p>Au-delà, le très fort recours, nécessaire et contraint, à l'automobile dans le territoire ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des habitants et de leur qualité de vie, en particulier dans les zones urbanisées ou à proximité des grands axes de circulation départementaux.</p>

# LA STRATÉGIE ET LES LEVIERS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX

L'Atelier des élus du 27 mars 2024 a permis d'identifier différents leviers pour répondre aux enjeux. Ce sont ces leviers qui seront activés par le plan d'action du présent plan de mobilité.

		Grands enjeux de mobilité			
		le maintien de l'autonomie des seniors	la mobilité du quotidien des actifs et des jeunes	les déplacements entre CCHCPP et la métropole de Metz	une mobilité décarbonée et moins dépendante de l'automobile
Leviers d'action	faciliter l'accès aux polarités locales (commerces, services et santé)	X	X		X
	diversifier les solutions d'accès (TC, covoiturage, etc.) à la métropole, ses emplois, commerces et services	X	X	X	X
	développer les mobilités actives et faciliter l'accès à une mobilité motorisée plus écologiques et plus économique	X	X		X
	aider les jeunes à autonomiser leur mobilité (enfants, adolescents et jeunes adultes)		X	X	
	faciliter l'accès à la nature et aux loisirs	X	X	X	X
	faciliter l'accès des entreprises locales à la main d'œuvre résidente de la métropole			X	X
	faciliter l'accès en vélo des habitants de la métropole au réseau cyclable de la CCHCPP (loisirs)			X	X
	développer l'offre régionale (Fluo et TER) au service du territoire		X	X	X

Actionner ces différents leviers, avec une ambition certaine mais proportionnelle aux moyens de la collectivité, constituera donc la stratégie mobilité de la C.C. Haut-Chemin Pays de Pange pour les années à venir.

La traduction opérationnelle de cette stratégie tient en **quatre orientations** :

1. Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes générations ;
2. Faciliter les nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile ;
3. Favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens ;
4. Progresser ensemble vers une mobilité plus durable.

**2**

# **PLAN D'ACTION**



# LE PLAN D'ACTION

Les quatre orientations se concrétiseront au travers de dix actions qui sont détaillées dans les pages qui suivent.

## ◇ **Orientation n°1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes générations**

La mobilité automobile et les modes actifs ne répondent pas à tous les besoins, vers toutes les destinations à enjeu, en particulier pour les seniors et les jeunes. La CCHCPP entend donc progressivement développer une offre de transport public adaptée aux enjeux et à un rythme qui tienne compte de ses moyens (il n'est pas aujourd'hui envisagé de lever le versement mobilité, dont l'assiette est en outre très limitée).

- Action 1.1 – Déployer un service de transport d'utilité sociale
- Action 1.2 – Mener une étude d'opportunité sur une offre de transports à la demande (TAD)
- Action 1.3 – Contribuer à améliorer la desserte TER et Fluo routière du territoire et faciliter l'accès aux points d'arrêt

## ◇ **Orientation n°2 / Faciliter les nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile**

Le taux d'équipement des ménages résidents de la CCHCPP est particulièrement élevé. Pour autant, malgré des revenus moyens plutôt importants, l'usage de l'automobile a un coût économique et environnemental de plus en plus difficile à accepter, individuellement, ou collectivement.

Deux phénomènes, longtemps considérés comme anecdotiques en France, prennent une ampleur qui impose aux AOM de les avoir en tête :

- le covoiturage : objectif du Plan national covoiturage du quotidien de tripler la part du covoiturage domicile-travail (hors ménage) à l'horizon 2027, soit un passage de 3,3 % à 10 % à l'échelle nationale ;
- l'automobile électrique : une part de marché de 18 % en mars 2024 (hors hybrides) et une réduction à zéro des émissions de CO<sub>2</sub> des automobiles neuves d'ici 2035. Les voitures électriques font partie des véhicules à émissions de CO<sub>2</sub> nulle.

Dans ce contexte, la CCHCPP entend mener à bien les actions suivantes :

- Action 2.1 – Faciliter et développer le covoiturage
- Action 2.2 – Proposer, si opportun, un service d'autopartage dans les principales polarités
- Action 2.3 – Accompagner le développement de l'électromobilité

## ◇ **Orientation n°3 / favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens**

Les pratiques actuelles de mobilité des résidents au sein du territoire de la CCHCCP révèlent une majorité de déplacements réalisés sur de courtes distances, mais en voiture particulière. Le vélo constitue donc une alternative réelle aux déplacements en voiture, mais le développement de son usage nécessite des aménagements et des services. Forte de cet objectif, la CCHCPP a établi un schéma directeur cyclable (2024) ambitieux, mais réalisable à très long terme (10 ans et au-delà).

La présente orientation a pour objectif de définir et mettre en œuvre les éléments de ce schéma jugé prioritaire pour la décennie à venir.

- Action 3.1 – Définir et construire le réseau cyclable cible à l'horizon 2034
- Action 3.2 – Développer les services favorisant la pratique du vélo

## ◇ **Orientation n°4 / progresser ensemble vers une mobilité plus durable**

Au-delà des projets qui nécessitent d'importants moyens en investissement et fonctionnement, la politique de mobilité de la CCHCPP reposera aussi sur des actions plus légères mais, par ailleurs, indispensables relais des projets structurants.

- Action 4.1 – Ancrer la compétence mobilité
- Action 4.2 – Communiquer, accompagner et former

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Action 1.1 – Déployer un service de transport d'utilité sociale

### Diagnostic synthétique

La population du Haut-Chemin Pays de Pange – territoire peu dense à dominante rurale – vieillit. Par ailleurs, bien que les revenus des ménages soient élevés par rapport à la moyenne nationale ou départementale, le territoire héberge des populations en difficultés financières : familles monoparentales, chercheurs d'emploi, etc.

En l'absence d'alternatives réelles, cette population – seniors et ménages précaires – est dépendante de l'automobile, et son abandon, pour des raisons financières ou cognitives, liées par exemple à l'âge, peut signifier une assignation à résidence.

Pour autant, les moyens que la collectivité peut mobiliser en coûts d'investissement et surtout de fonctionnement sont très limités, tout comme le potentiel d'un éventuel versement mobilité pour financer le service.

### Objectif de l'action

Par son action, Haut-Chemin Pays de Pange entend cependant répondre à l'urgence et souhaite identifier et appuyer une association proposant une solution de mobilité abordable aux publics fragiles et captifs : seniors, chômeurs, travailleurs en insertion, etc.

### Contenu de l'action et horizons

- 1. Court terme (2025-2026)** – étudier la faisabilité et les conditions de mise en œuvre d'un service de transport d'utilité sociale (TUS) reposant sur l'intervention d'une association et les solidarités locales, à coût maîtrisé pour la collectivité :
  - public cible et modalités d'accès au service (seniors, chercheurs d'emploi et travailleurs en insertion, etc. ?) ;
  - modalités de gouvernance, de financement et de fonctionnement.
- 2. Moyen terme (2027-2030)** – mise en œuvre, selon conclusions des études et consultations, puis retour d'expérience.

### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes : convention, conception et suivi, etc. ;
- expertise du tissu associatif ;
- participation de la CCHCPP aux coûts de fonctionnement, en particulier pour ce qui concerne le défraiement des conducteurs : de l'ordre de 10k€ à 15k€ par an (soit 30 % à 50 % d'un budget de 20k€ à 35 k€ - source EPCI voisines comparables et Cerema).

### Mode de financement

- participation des usagers (cf. exemple page suivante), avec un taux de couverture potentiellement important malgré la modestie de la tarification, du fait du caractère solidaire du service (simple défraiement) ;
- budget général de l'EPCI (complément au taux de couverture) ;
- possibles subventions de l'association partenaire : État, Région et Département à l'occasion d'AMI / Ademe, Assurance maladie, Carsat, fondations privées (ex. Macif), etc. pour le fonctionnement.

### Possibles difficultés à lever et remarques

- un coût maîtrisable par le levier des conditions d'accès ;
- de possibles difficultés à recruter des conducteurs et maintenir leur motivation ;
- de nécessaires et récurrentes actions de communication auprès des publics cibles et prescripteurs (services sociaux, réseau associatif, etc.), en lien avec l'action 4.2 ;
- des biais à identifier et corriger. Par ex., un usage quotidien dans le cadre d'un retour à l'emploi entraîne le défraiement de nombreux km pour un nombre limité de bénéficiaires, nécessitant d'inventer d'autres solutions dans le cadre du retour d'expérience ;
- veiller à ne pas concurrencer les services de taxi ou d'ambulance implantés sur le territoire.

### Acteurs à impliquer

associations à identifier et comité des partenaires

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Éclairage : qu'est-ce qu'un TUS ?

L'explication du Cerema :

« Le Code des Transports stipule que des associations régies par la loi du 1er juillet 1901 (1908 en Moselle - ndlr) peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

Ces transports d'utilité sociale (TUS) doivent être organisés sur des trajets d'une distance maximale de 100 km, avec des véhicules n'excédant pas 9 places, appartenant à l'association ou mis à disposition sans but lucratif. La participation aux coûts, acquittée par le bénéficiaire du service, est plafonnée (actuellement à 0,32 € / km) par un arrêté du ministre des Transports.

Les services de TUS, mis en place dans un objectif de solidarité envers certains publics fragiles, ont vocation à être complémentaires aux services de mobilité mis en place par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), qui sont ouverts à tous les publics. La mise en place des services de TUS se fait donc idéalement en concertation avec les AOM locales. En outre, bien que les AOM n'aient pas la compétence pour organiser ces services, elles peuvent contribuer et apporter un soutien à l'organisation de ces services (mise à disposition d'un agent, d'un bureau, financement...). »

ressource : [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/03/fiche\\_tus\\_vf.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/03/fiche_tus_vf.pdf)

## Exemple

En Lorraine, au moins trois services de TUS fonctionnent, opérés par l'association Familles rurales (ou affiliés) en lien avec les AOM concernées :

- TUS de la CC Mad et Moselle (depuis 2019) ;
- TUS de la CC du Sud Messin (depuis 2021) ;
- TUS de la CC du Pays de Colombey et du Sud Toulinois et CC. du Pays du Saintois (depuis 2012).

Au-delà de cette association existent d'autres solutions servicielles dont la CCHCPP entend consulter les opérateurs.

	Sud Messin source CCSM / Aguram	Mad et Moselle source Mad et Moselle	Colombey / Sud Toulinois / Saintois Source Cerema
Accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>• conditions de ressources (&lt;1 100€ net / mois et bénéficiaire +500 € par personne à charge</li> <li>• cotisation annuelle de 26€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• foyers qui gagnent au maximum 1 300 € par mois et par adulte + 650 € par personne à charge</li> <li>• cotisation annuelle de 26€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• condition de ressources ;</li> <li>• cotisation annuelle de 23€ par famille ;</li> <li>• ne pas posséder de véhicule personnel ;</li> <li>• limitée à 5 déplacements par famille et par mois, avec une portée maximale unitaire de 80 km aller-retour.</li> </ul>
Usage	2022 : 20 bénéficiaires et 846 déplacements pour 11 conducteurs	2022 : 41 bénéficiaires et 1177 déplacements pour 21 conducteurs	2017 : 114 familles et 1058 déplacements pour 24 conducteurs
Participation du bénéficiaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,16€ / km jusqu'à 1 100€ ;</li> <li>• 0,32€ / km de 1 101€ à 1 300€.</li> </ul>	0,20 ou 0,40 € par km en fonction des revenus	différenciée selon 2 niveaux de ressource (0,10 € / km ou 0,35 € / km).
Défraiement du conducteur	0,40€ / km y compris haut-le-pied, pris en charge par l'EPCI et l'association	idem	Idem, montant inconnu.

**MOBILITE SOLIDAIRE  
COMMUNAUTE DE COMMUNES  
MAD & MOSELLE**

03.87.65.01.54

« MA GRAND-MERE A BESOIN D'AIDE DEMAIN »  
« J'AI RENDEZ-VOUS CHEZ LE MEDECIN »  
« JE DOIS ALLER FAIRE MES COURSES »

[mobilite-solidaire.mad-moselle@famillesrurales.org](mailto:mobilite-solidaire.mad-moselle@famillesrurales.org)

Moselle Val de Lorraine FONDATION J.M. BRUNEAU Metz Familles rurales  
MOSSELLE MOSELLE MOSELLE MOSELLE MOSELLE

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Action 1.2 – Mener une étude d'opportunité sur une offre de transports à la demande (TAD)

### Diagnostic synthétique

La dépendance à l'automobile ne concerne pas que les personnes fragiles ou trop âgées pour conduire. Sont notamment concernés les jeunes, scolarisés ou non, qui n'ont pas (ou pas encore) le permis de conduire et dépendent donc à cet égard d'un accompagnateur.

Mais l'absence d'alternative est aussi un frein pour l'ensemble des personnes qui souhaitent moins dépendre, pour des raisons économiques, écologiques ou de sécurité routière, de leur automobile.

### Objectif de l'action

Il s'agira d'élargir à moyen terme le public cible des services de « mobilité solidaire » dont la mise en place est souhaitée à court terme (cf. fiche 1.1), en vue de :

- assurer la desserte de toutes les communes vers les polarités locales, au moyen d'une solution collective souple qui réponde aux besoins des captifs (jeunes, seniors, personnes n'ayant pas accès à la voiture particulière, ou VP), mais aussi attractive pour toute la population ;
- proposer une alternative à la VP vers les points d'arrêt TER (voire certains points d'arrêt routiers, cf. fiche 1.3) et éventuellement des points d'arrêt du réseau Le Met'.

### Contenu de l'action et horizons

Compte tenu du contexte (nombre de polarités, nombre et densité des communes à desservir, diversité des publics cibles), la piste d'une offre de TAD zonale semble être à prioriser (cf. définition page suivante) pour une offre de mobilité ouverte à tous.

- 1. Moyen terme (2027-2030)** – selon le retour d'expérience du service de transport solidaire, engager une étude d'opportunité et de faisabilité de créer un service de TAD zonal, en vue de préciser :
  - le potentiel d'usage et les possibles modalités de fonctionnement ou de gouvernance : polarités à desservir, ligne ou offre zonale, circuits / zones possibles, modalités d'exploitation, etc. ;
  - les coûts (investissement et/ou fonctionnement) et recettes possibles (fonction de la grille tarifaire) dans un contexte ne laissant pas entrevoir de perspectives pour un versement mobilité (VM) en outre contraint à la mise en place de services fixes ;
  - la capacité d'un tel service à se substituer et/ou intégrer le service solidaire.
- 2. Long terme (2031-2034)** – possible mise en œuvre, selon résultat des études.

### Moyens à mobiliser

- ressources techniques et financières internes pour :
  - les études (de l'ordre de 20 000 € à 30 000 €, source Cerema) et leur suivi ;
  - l'investissement et l'exploitation, selon la gouvernance choisie (régie, marché, etc.).
- bureau d'étude spécialisé, ou transporteur équipé de solutions « TAD zonal ».

### Mode de financement

- Les études sont susceptibles de pouvoir être financées dans le cadre d'un AMI ou autre subvention (région, État).
- Un TAD ne permet pas la levée du VM. Le service sera financé par le budget général de l'EPCI et les recettes tarifaires (taux de couverture probable d'environ 10 %.)

### Possibles difficultés à lever et remarques

- possible nécessité d'une adaptation ou remise à plat du TUS préexistant, notamment pour ce qui concerne sa gouvernance ;
- capacité à répondre, concomitamment, sur plusieurs zones (potentiellement 3) et avec un nombre limité de véhicules, à une demande multipolarisée : points d'arrêt TER / polarités locales d'une part, arrêts Le Met' d'autre part, commerces et services, etc. ;
- coût par voyageur *a priori* élevé et risque de saturation par les scolaires du fait de la souplesse inhérente au service.

### Acteurs à impliquer

- comité des partenaires ;
- Région Grand Est (desserte des haltes ferroviaires, mutualisation des points d'arrêts, complémentarité avec l'offre Fluo, etc.) ;
- Eurométropole de Metz pour une éventuelle desserte (sans cabotage) de points d'arrêt Le Met' (points de correspondance inter-réseaux).

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Éclairage : qu'est-ce qu'un TAD zonal ?

Un TAD zonal est une offre de transport à la demande qui opère sur une zone clairement définie (du quartier à un ensemble de communes) sans suivre de ligne fixe préalablement définie, voire sans horaires fixes.

- Le parcours, et éventuellement les horaires de passage sont définis en fonction de la demande (réservation) ;
- La prise en charge est plus ou moins souple :
  - La destination à l'aller peut être prédéfinie (point d'arrêt ferroviaire, centre-bourg d'une polarité, etc.) ou libre au sein de la zone (points d'arrêt prédéfinis et matérialisés, ou à l'adresse) ;
  - L'origine à l'aller (lieu de prise en charge) peut être un point d'arrêt prédéfini ou une adresse.

L'intérêt du dispositif, par rapport à des lignes TAD fixes, réside dans sa souplesse quant au parcours et aux horaires, ce qui permet une adaptation aux besoins.

La réservation peut se faire jusqu'à parfois 30' avant le départ souhaité, et jusqu'à 1 mois à l'avance. Il peut parfois être choisi, par le voyageur, entre une heure de départ souhaité ou une heure d'arrivée à destination.

Les horaires proposés, lorsqu'ils sont libres, sont souvent les plus proches possibles de la demande de l'utilisateur, mais tiennent compte des autres trajets déjà réservés et de la disponibilité du service.

Il nécessite en outre une plate-forme de mise en relation entre le public et l'exploitant du service : plate-forme téléphonique et application. Des systèmes « clés en main » existent, qui peuvent être adaptés aux besoins de la collectivité. Ces systèmes peuvent être indépendants et mis à disposition de l'exploitant, ou fournis par celui-ci.

Un tel service repose généralement sur des véhicules de 9 places (8 voyageurs + chauffeur avec permis B). Le véhicule, selon les modalités de gouvernance, peut-être la propriété de l'AOM, ou de l'exploitant.

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Action 1.3 – Contribuer à améliorer la desserte TER et Fluo routière du territoire et faciliter l'accès aux points d'arrêt

### Diagnostic synthétique

L'offre TER et Fluo routière, dont la Région Grand Est est l'AOM, ne répond que très partiellement aux besoins du territoire et de sa population, du fait :

- du nombre restreint de points d'arrêt et du faible niveau d'offre : Courcelles-sur-N. et Sanry-sur-N. sont desservis par 9 allers et 11 retours trains vers Metz ;
- de la priorité donnée aux besoins scolaires pour ce qui concerne l'offre routière Fluo.

Par ailleurs, le Scotam prévoit la création partenariale (communes et AOMs) d'une *station intermodale* à Courcelles-Chaussy, véritable pôle intermodal de proximité (stationnement voitures et vélos, TAD, etc.) desservi par une offre routière express vers Metz.

Enfin, la Région Grand Est a engagé, début 2024, une mission de préfiguration du Service express régional métropolitain (Serm) Lorraine-Luxembourg. Ce Serm est susceptible de reposer sur des services ferroviaires, mais aussi de car express.

### Objectif de l'action

Développer l'usage du TER et des cars Fluo par une amélioration de la desserte du territoire et des conditions d'accès aux points d'arrêts. Cet objectif nécessite, à terme, l'engagement d'un travail partenarial avec la Région Grand Est.

### Contenu de l'action et horizons

#### 1. Court terme (2025-2026)

- suivre les démarches Serm Lorraine-Luxembourg et défendre l'intérêt du territoire (liaisons rapides vers Metz, etc.) ;
- formaliser les attentes et structurer la stratégie de dialogue avec la Région dans le cadre de ce projet :
  - valoriser et coordonner les actions du PdMS qui concourent à rendre les points d'arrêt ferroviaires (ou routiers structurants) plus accessibles ;
  - actualiser les éléments de diagnostic existant (Aguram / SCoTAM, 2017) ;
  - préciser les attentes : le territoire a-t-il intérêt, par exemple, à proposer le renfort de la desserte de l'un des deux points d'arrêt TER en contrepartie de la suppression de l'autre (économies de frais de « toucher de quai ») ?
  - etc.

- #### 2. Moyen terme (2025-2026) et au-delà – en fonction de la teneur et du résultat des réflexions et échanges (quels engagements de la Région ?), définir une « stratégie pôles d'intermodalité » (gares et points d'arrêt routiers structurants) : quels investissements et services intermodaux ou urbains développer autour des points d'arrêt ferroviaires, voire routiers structurants ?

### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes pour :
  - une participation active aux travaux sur le Serm, mais aussi aux futurs travaux du bassin de mobilité (contrats opérationnels de mobilité, etc.) ;
  - échanges avec la Région, suivi d'éventuelles d'études, etc.
- à terme, et pour d'éventuels aménagements des pôles d'échanges de proximité que constitueraient des points d'arrêt ferroviaires ou cars express redynamisés, mobilisation du dispositif d'intervention régional Intermodalité Grand Est (Dirige, voir ci-contre).

### Mode de financement

- Le suivi des démarches régionales et la structuration d'une stratégie d'échange avec celle-ci sera à autofinancer.
- D'éventuels investissements dans l'aménagement des points d'arrêt TER et cars Fluo pourront être cofinancés par la Région (Dirige).

### Possibles difficultés à lever et remarques

- reste à charge d'éventuels aménagements d'intermodalité après subventions ;
- articulation avec les autres actions : TAD zonal, maillage cyclable et stationnement vélo.

### Acteurs à impliquer

- comité des partenaires ;
- communes concernées ;
- Région Grand Est ;
- SNCF Réseau/Gares & Connexions (points d'arrêt) ;
- Département (réseau routier).

# Axe 1 / Agir sur l'offre TC et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes les générations

## Éclairage : qu'est-ce que Dirige ?

Dans le cadre de son Dispositif d'intervention régional intermodalité Grand Est (Dirige), la Région Grand Est peut cofinancer le développement de l'intermodalité des points d'arrêt ferroviaires ou routiers, en partenariat avec les autres collectivités :

- amélioration des cheminements modes actifs et de l'accessibilité PMR des arrêts de TC, développement des capacités de stationnement voitures et vélos ;
- modernisation des bâtiments en gare : rénovation, démolition, création, réouverture de points d'arrêt ;
- des études et travaux nécessaires à la création, la mise aux normes, la mise en sécurité des arrêts routiers desservis par le réseau de transport FLUO Grand Est ;
- etc.

Le dispositif prévoit un financement jusqu'à 50 % du reste à charge du porteur de projet (après autres éventuelles subventions de l'État, du Département ou autres), plafonné :

- pour ce qui concerne le ferroviaire, à un montant modulé selon la fréquentation et le type des points d'arrêt, soit 220 000€ pour chacun des deux points d'arrêts de la CCHCPP (2024) ;
- Pour ce qui concerne les points d'arrêt routiers : jusqu'à 50 % du montant HT du projet, et 10 000 € par sens.

ressource : <https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-dintervention-regional-dintermodalite-grand/>

## Éclairage : quelles actions du présent PdMS concourent-elles à améliorer l'accès aux points d'arrêt ferroviaires du territoire ?

En vue d'initier et nourrir le dialogue avec la région Grand Est dans l'objectif d'améliorer l'offre TER reliant le territoire à l'Eurométropole de Metz, il est souhaité mettre en lien l'ensemble des actions de la CCHCPP qui concourent, à un titre ou un autre, à améliorer l'accès aux services TER.

Le travail de suivi de la mise en œuvre du PdMS veillera donc à valoriser et suivre les travaux et actions (à venir ou mises en œuvre) centrés sur les points d'arrêt. Cette compilation constituera un document stratégique phasé pour la valorisation auprès de l'AO régionale des travaux de l'AOM locale.

Ces actions sont les suivantes :

- Action 1.1 – Déployer un service de transport d'utilité sociale (TUS) ;
- Action 1.2 – Mener une étude d'opportunité sur une offre de transports à la demande (TAD) ;
- Action 3.1 – Définir et construire le réseau cyclable cible à l'horizon 2034 ;
- Action 3.2 – Développer les services favorisant la pratique du vélo (stationnement) ;
- Action 4.2 – Communiquer, accompagner et former.



## Axe 2 / Faciliter de nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile

### Action 2.1 – Faciliter et développer le covoiturage

#### Diagnostic synthétique

Le diagnostic du présent PdMS a permis trois constats ou rappels :

- La croissance démographique de la CCHCPP, qui repose en grande partie sur le solde migratoire et donc l'attractivité du territoire, a ralenti ;
- Une part importante des actifs travaille hors du territoire, à l'Eurométropole, Rives de Moselle ou au Luxembourg ;
- Dans un contexte économique encore inflationniste, le coût depuis longtemps croissant de l'usage de la voiture entre en concurrence avec d'autres dépenses.

Dès lors, le coût de la mobilité et de l'accès aux grandes centralités métropolitaines devient un enjeu d'attractivité pour la CCHCPP.

#### Objectif de l'action

En l'absence d'alternatives de court terme à la voiture sur la majeure partie du territoire, le covoiturage apparaît comme une solution dont la CCHCPP souhaite accompagner le développement, par une action sur l'offre (conducteurs et sièges), puis, éventuellement, sur l'offre de stationnement.

Pour autant, une étude d'opportunité a, fin 2024, mis en évidence le peu d'intérêt d'une éventuelle desserte du territoire de la CCHCPP par la ligne virtuelle de covoiturage organisée par la C.C. de la Houve Pays Boulageois. (Boulay-Metz par la RD954, cf. p.33), ou de la création *ex nihilo* d'un tel service. La CCHCPP envisage donc une approche plus légère et plus adaptée à sa géographie (territoire peu dense et multipolarisé).

#### Contenu de l'action et horizons

##### 1. Court terme (2025-2026) – développer l'offre de conducteurs et sièges :

- étude de l'opportunité et des conditions de mise en œuvre d'une plate-forme de mise en relation des covoitureurs : quelles solutions et prestataires / partenaires, quelles modalités de financement, d'accès au service et d'usage (éventuelles compensations et/ou incitations financières, notamment), etc.;
- mise en œuvre éventuelle.

##### 2. Moyen terme (2027-2030)

- suivi de la mise en œuvre de la plate-forme de mise en relation et réflexions sur d'éventuelles évolutions ;
- réflexion sur un éventuel développement d'aires de covoiturage communautaires, ou d'appui technique et/ou financier aux communes en ce domaine. À noter que le SCoTAM a identifié 3 aires locales de covoiturage à déployer : Avancy (Sainte-Barbe), Courcelles-Chaussy et Courcelles-sur-Nied.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes : convention, suivi, etc. ;
- ressource financière, à évaluer, pour l'accès à une application, plate-forme de mise en relation permettant le suivi pour le versement des éventuelles compensations et incitations financières.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI ;
- certificats d'économies d'énergie (CEE) par l'entremise de l'opérateur de plate-forme de mise en relation choisi qui en sera bénéficiaire ;
- potentiels subventions existantes des partenaires à date (Ademe, Fond vert, etc.)

#### Possibles difficultés à lever et remarques

- un coût des incitations difficilement maîtrisable sans plafonnement du budget alloué (coût directement proportionnel à la fréquentation, sans économie d'échelle) ;
- fort risque de déséquilibre entre l'offre de sièges proposée par des conducteurs (importante) et la demande de covoitureurs passagers (relativement faible).

#### Acteurs à impliquer

- communes ;
- Département de la Moselle (réseau routier et éventuelle mise à disposition de foncier selon des modalités techniques et financières à préciser) pour le stationnement en aires de covoiturage.

## Axe 2 / Faciliter de nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile

### Action 2.2 – Proposer, si opportun, un service d'autopartage dans les principales polarités

#### Diagnostic synthétique

Le taux de motorisation des ménages de la CCHCPP est très fort (99 %). Le nombre de ménages équipés de 2 véhicules ou plus, en particulier, est très important (72 %). Cela génère des coûts élevés alors que certains n'ont que ponctuellement besoin d'un véhicule, principal ou additionnel : retraités, télétravailleurs, jeunes hébergés chez leurs parents, etc.

Par ailleurs, les collectivités – communes et EPCI – doivent entretenir des parcs de véhicules dimensionnés pour un niveau de sollicitation parfois rarement atteint.

#### Objectif de l'action

Mettre en œuvre un service d'autopartage, proposant un parc de véhicules en location courte durée accessible dans des stations stratégiquement réparties et implantées en lien avec les pôles intermodaux de proximité, (cf. action 1.3). Il s'agira à terme :

- de proposer aux résidents l'accès à un service d'autopartage en vue de limiter le besoin d'un second véhicule, notamment pour les déplacements occasionnels ;
- de donner aux collectivités l'accès à un parc de véhicules permettant de limiter l'investissement en propre.

Cette solution est éprouvée en ville (par exemple à Metz, Montigny-lès-M. ou encore Sarrebourg), et de plus en plus présente en milieu peu dense, à l'instar du service proposé par le syndicat mixte du Parc naturel régional des Grands Causses avec Citiz.

Le caractère relativement innovant de cette action nécessite de se projeter aux trois horizons. La motivation et la multiplication des exemples et fournisseurs de solutions permettra peut-être d'anticiper les étapes de moyen et long termes.

#### Contenu de l'action et horizons

- 1. Court terme (2025-2026)** – prise de contact avec des fournisseurs de solutions d'autopartage pour étudier l'opportunité et la faisabilité de développer des stations d'autopartage sur le territoire.
- 2. Moyen terme (2027-2030)**
  - dimensionner les besoins des ménages et collectivités, prioriser les communes concernées au regard de leur population ou d'autres critères (volontariat, etc.) ;
  - définir les modalités de mise en œuvre : coût d'investissement et de fonctionnement, gouvernance (en propre ou prestation de service), nombre de véhicules et énergie de traction (la plus économique et écologique à l'horizon de mise en œuvre), besoins connexes : plateforme de réservation, stations de recharge tous publics à créer en lien avec l'action 2.3, etc.

**3. Moyen (2027-2030) ou long terme (2031-2034)** – mise en œuvre et retour d'expérience.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes : convention, suivi, etc. ;
- étude d'opportunité et de faisabilité : variable selon les résultats de la consultation des fournisseurs de solutions et les premières orientations retenues ;
- investissement et fonctionnement : variable selon les solutions et modalités de mise en œuvre (gouvernance et solutions techniques, type et nombre de stations et de véhicules, etc.) retenues.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI ;
- potentielles subventions existantes des partenaires à date (Ademe, Fond vert, etc.)

#### Possibles difficultés à lever et remarques

- coûts pour la collectivité au regard de la fréquentation. Concernant le fonctionnement, seuls les services proposés en milieu urbain / dense ont aujourd'hui un modèle économique tendant ou dépassant l'équilibre ;
- L'autopartage entre particuliers constitue une piste alternative, aux coûts moins importants, résidant essentiellement dans la mise à disposition d'une plate-forme de mise en relation des propriétaires et usagers.

#### Acteurs à impliquer

- communes ;
- autres acteurs éventuellement concernés par les pôles intermodaux de proximité : Région Grand Est, SNCF Réseau/G&C et Département.

## Axe 2 / Faciliter de nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile

### Éclairage : qu'est-ce qu'un service d'autopartage ?

Un service d'autopartage consiste à mettre à la disposition des ménages des véhicules adaptés à des besoins du quotidien (citadine, familiales, petits utilitaires, voire deux roues motorisés), généralement hors domicile-travail. L'objectif est de limiter la possession d'un second véhicule, voire de permettre aux ménages de s'en dispenser, en particulier en milieu urbain et dense.

L'autopartage constitue donc un complément à l'offre TC et aux solutions de mobilité active ou partagée (co-voiturage).

En milieu urbain et dense, les fournisseurs de solutions ne dépendent généralement de la collectivité que pour la mise à disposition de l'espace public (implantation des stations), ou l'intégration des services (abonnement TC + autopartage, à l'instar de ce que propose l'EMM sur son réseau Le Met').

Il existe des fournisseurs coopératifs (c'est le cas de Citiz, présent en Moselle et en milieu rural) ou associatifs, mais le service peut aussi être ouvert à tous sur simple inscription, notamment si le fournisseur bénéficie d'une aide financière de la collectivité, ou agit en son nom.

Les conditions d'accès sont assez ouvertes (une certaine ancienneté du permis de conduire étant généralement nécessaire) et implique souvent le retour du véhicule à sa station d'origine.

L'usage est payant, selon des modalités propres à chaque service ou fournisseur de solutions.

ressource : <https://www.ecologie.gouv.fr/lautopartage-en-france>

### Exemple

Le service d'autopartage électromobile du Pôle métropolitain Le Mans-Sarthe est proposé en milieu peu dense sur 15 communes, hors du ressort de Le Mans Métropole.

- un bassin de demande vaste et peu dense (150 000 hab. pour 7 EPCI) ;
- une offre de mobilité TC limitée aux services régionaux ;
- organisation :
  - Le Pôle est propriétaire de la plateforme de réservation [mouvngo.clem.mobi](http://mouvngo.clem.mobi) mise à disposition des communes,
  - Les communes sont propriétaires de leur station d'écomobilité et des véhicules dédiés. Elles en assurent l'entretien et la maintenance.
  - L'entreprise Clem' assure pour les communes le bon fonctionnement de leur station : supervision et gestion de la borne, intégration des véhicules à la plateforme [mouvngo.clem.mobi](http://mouvngo.clem.mobi), gestion de la relations usagers, géolocalisation des véhicules, assurances véhicules et borne.
- tarification :
  - abonnement mensuel de 4 € (frais de gestion de l'opérateur Clem') prélevé à l'occasion d'une première réservation dans le mois ;
  - de 30 minutes à 6 heures inclus : 8 € ;
  - de 6 heures et 30 minutes à 12 heures inclus : 13 € ;
  - de 12 heures et 30 minutes à 21 heures inclus : 18 €.
- coût (pour 10 stations et 19 véhicules uniquement) :
  - investissement : 413 000€ (HT) hors batteries pour les communes et 92 000€ (HT) de communication, outils, évaluation et études de préimplantation pour le pôle métropolitain ;
  - fonctionnement annuel moyen par station (dont location des batteries, prestation Clem' et assurance, fourniture d'énergie, maintenance, entretien des véhicules) : 9 100€ sur la période 2018-2020 (taux de couverture d'env. 10 %, avec un impact négatif de la Covid).
- usage (pour 10 stations)
  - 4 600 utilisations ont été effectuées en 3 ans (dont confinements), dont 70 % par des particuliers, et 30 % par des salariés ou élus des communes ;
  - L'usage reste occasionnel : 75 % des usagers ont eu recours au service 5 fois maximum entre oct. 2018 et mars 2019, et chaque véhicule n'est utilisé qu'entre 4 et 6 fois par mois depuis février 2020.

## Axe 2 / Faciliter de nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile

### Action 2.3 – Accompagner le développement de l'électromobilité

#### Diagnostic synthétique

Les véhicules thermiques sont la principale cause des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liés au secteur routier. La mise en circulation de tels véhicules neufs sera interdite en Europe en 2035 et, à cet horizon, tout semble indiquer que la traction électrique sur batterie prendra l'essentiel du relais. Ce transfert d'une énergie à une autre implique la disponibilité large de stations de recharge, dites IRVE (infrastructures de recharge pour véhicules électriques).

#### Objectif de l'action

La compétence IRVE n'a pas été transmise des communes à la C.C. Haut-Chemin Pays de Pange et reste communale. Des bornes ont ainsi déjà été installées par plusieurs communes : Marsilly, Pange, Retonfey, Servigny-lès-Sainte-Barbe, Silly-sur-Nied. Afin de renforcer encore le maillage de bornes de recharge électriques sur le territoire, la CCHCPP entend prendre sa part en :

- facilitant l'installation de nouvelles bornes municipales ;
- installant des bornes sur les Z.A. communautaires, ou en lien avec le déploiement, à moyen/long terme, d'un service d'autopartage (action 2.2.).

#### Contenu de l'action et horizons

- 1. Court terme (2025-2026)** – mener un retour d'expérience (fournisseurs, coûts/bénéfices, usage, etc.) auprès des communes de la CCHCPP équipées puis, en tirant profit des enseignements de cette démarche :
  - proposer un guide à destination des communes et organiser des temps d'échanges (information, partage d'expérience, harmonisation), en lien avec l'action 4.1. ;
  - définir un programme et les objectifs de service (puissance, tarifs, etc.) pour l'installation de bornes de recharge sur les zones d'activités communautaires actuelles (au nombre de quatre) et futures, et en lien avec l'action 2.2. ;
  - interroger l'opportunité d'élargir le périmètre d'intervention directe de la CCHCPP à l'équipement de certains pôles intermodaux de proximité (cf. action 1.3) ;
  - mettre en œuvre ce programme.
- 2. Moyen terme (2027-2030) ou long terme (2031-2034)** – achever, si nécessaire, la mise en œuvre du programme d'équipement en installations communautaires.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes : contrats, suivi, etc. ;
- investissement de l'ordre de 20 000 € par borne (retour d'expérience des bornes installées par la commune de Pange) ;
- fournisseurs de solutions et d'énergie.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI ;
- potentielles subventions existantes des partenaires à date, par exemple, pour ce qui concerne les bornes installées à Pange : État (dotation d'équipement des territoires ruraux) Région Grand Est, programme Advenir (association Avere-France, financement dans le cadre des certificats d'économie d'énergie), à hauteur d'environ 60 % de l'investissement.

#### Possibles difficultés à lever et remarques

- l'expérience de la commune de Pange montre qu'une attention particulière doit être portée :
  - à la négociation des tarifs avec les fournisseurs d'énergie ;
  - aux choix et modalités du contrat d'entretien proposé par les fournisseurs.
- accompagner l'installation par de la sensibilisation grand public et à destination des élus sur l'électromobilité.

#### Acteurs à impliquer

- communes ;
- autres acteurs éventuellement concernés par les pôles intermodaux de proximité susceptibles d'accueillir une borne de recharge : Région Grand Est, SNCF Réseau/G&C et Département.



## Axe 3 / favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens

### Action 3.1 – Définir et construire le réseau cyclable cible à l'horizon 2034

#### Diagnostic synthétique

Les habitants de la CCHCPP réalisent la grande majorité de leurs déplacements en voiture. Pourtant, 69 % des déplacements internes au territoire font moins d'1 km. Le potentiel de report modal vers le vélo est donc élevé, même si de nombreux déplacements courts s'inscrivent dans une chaîne complexe de déplacements qui impose l'usage de la voiture.

De nombreux freins à la pratique quotidienne du vélo existent cependant :

- un relief marqué et des distances importantes dès lors que la destination est extérieure au territoire (Eurométropole de Metz notamment) ;
- des axes de circulation aux configurations très routières et un enjeu de sécurité routière, y compris en zone urbaine (respect des vitesses de circulation) ;
- un réseau d'aménagements cyclables très faiblement développé.

#### Objectif de l'action

Les habitants et les élus, se sont exprimés, lors d'une consultation engagée dans le cadre du projet de territoire, pour la mise en place d'un maillage d'aménagements cyclables. Une attente à laquelle il a été répondu par l'approbation d'un schéma directeur cyclable (SDC) en avril 2024.

Par son action, la CCHCPP entend prioriser et mettre en œuvre progressivement ce schéma afin de proposer à terme un réseau cyclable pratique, sûr et cohérent.

#### Contenu de l'action et horizons

##### 1. Court terme (2025-2026)

- prioriser (dès 2024), parmi les itinéraires inscrits au schéma directeur, les aménagements à réaliser pour favoriser l'usage quotidien du vélo et l'usage « loisir » ;
- engager le dialogue avec les EPCI voisins pour s'assurer des continuités cyclables ;
- initier les études de pré-faisabilité (chiffrages, faisabilité technique) ;
- définir des règles de gouvernance claires quant à la concrétisation des actions sélectionnées dans le schéma directeur cyclable (aménagements, services, etc.) : qui fait et finance quoi et comment ? ;
- bâtir le programme pluriannuel d'investissements de la CCHCPP ;
- évaluer l'opportunité de mettre en place un outil de suivi de la fréquentation du réseau (comptages).

##### 2. Moyen terme (2026-2030)

- réaliser les travaux d'aménagements des itinéraires selon la priorisation établie ;
- opérer, notamment sur la base des comptages, un suivi de la fréquentation des aménagements et de l'impact de la politique cyclable (en lien avec l'action 3.2.), ainsi qu'un retour d'expérience permettant d'engager une éventuelle révision du schéma.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques internes et externes (bureau d'étude voirie et/ou ingénierie publique de type Aguram ou Matec) pour les études et la mise œuvre ;
- ressources financières communales et intercommunales à évaluer ;
- ressources financières extérieures (subventions et autres, voir ci-dessous).

#### Mode de financement

- budgets communaux pour l'aménagement des liaisons infra-communales ;
- budget intercommunal pour l'aménagement des itinéraires intercommunaux et liaisons avec les EPCI limitrophes ;
- aides mobilisables :
  - pour les études : AVELO 3 de l'Ademe (déjà mobilisé en 2024), dispositif *Études de mobilité* de la RGE, etc. ;
  - pour les travaux : *fonds mobilités actives* de l'Etat, fond de soutien aux aménagements cyclables de la RGE, programme *Ambition Moselle* du Département de la Moselle, etc.

#### Possibles difficultés à lever et remarques

éventuelles difficultés quant à l'équilibre entre l'espace dévolu aux piétons et aux autres modes (voiture, vélo).

#### Acteurs à impliquer

- communes et services techniques ;
- Département de la Moselle ;
- Région Grand Est ;
- EPCI voisins ;
- associations locales et/ou comité des partenaires.

## Axe 3 / favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens

### Éclairage : La CCHCPP lauréate de l'appel à Projet Avelo3

Afin de poursuivre l'accompagnement des territoires dans leur transition vers une mobilité quotidienne plus active initié dès 2019 avec les programmes AVELO 1 et 2, le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et l'ADEME ont lancé en septembre 2023 le programme AVELO 3.

Celui-ci vise à accompagner 350 nouveaux territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable.

Les objectifs affichés pour cet appel à projet sont de développer à moyen terme des infrastructures vélos répondant aux enjeux du territoire, réduire les émissions de gaz à effet de serre en promouvant l'utilisation du vélo ou la multimodalité et convaincre que le vélo est un moyen de transport quotidien.

Fort de ses réflexions sur son Schéma directeur cyclable, la CCHCPP a répondu à cet appel à projet.

Annoncée lauréate en avril 2024, le territoire sera accompagné jusqu'à fin 2026. Les projets pour la mise en œuvre de la politique cyclable (études, stationnement, communication...) seront cofinancés à hauteur de 50% avec, en plus, un forfait annuel finançant un poste de chargé de mission.

ressource : <https://presse.ademe.fr/2024/04/1er-releve-de-lappel-a-projets-avelo-3-annonce-des-territoires-laureats.html>

Samedi 8 juin 2024

Pange

## La communauté de communes lauréate d'un appel à projets vélo

La communauté de communes Haut Chemin - Pays de Pange est lauréate de l'appel à projets AVELO3 de l'Agence de la transition écologique (Ademe). Il s'agit de la seule collectivité de Moselle retenue à ce stade. Il s'agit de développer les équipements et la culture vélo dans le territoire.



Le soutien de l'Ademe va permettre de cofinancer la politique vélo de la communauté de communes pour les années à venir.

Quelque 184 territoires lauréats à l'échelle nationale, dont 9 dans le Grand Est, mais une seule collectivité mosellane : la politique cyclable de la CCHCPP a été retenue par l'Ademe pour bénéficier de son soutien technique et financier.

Lancés en 2019 par le ministère de la Transition écologique et l'Ademe, les programmes AVELO successifs visent à accompagner le développement d'un système et de la culture vélo dans les territoires. Cela comprend notamment les études de planification des aménagements cyclables, l'expérimentation de services vélo ou encore l'animation et la communication autour de la pratique cyclable.

Tout cela constitue la pierre angulaire du projet cyclable global de la communauté de

communes : en effet, les mobilités ayant été identifiées comme priorité dans le Plan Climat Air Énergie Territorial volontaire et dans le projet de territoire, la CCHCPP se devait d'agir.

### Maillage intercommunal

L'adoption d'un Schéma directeur cyclable (SDC), élaboré par la collectivité avec l'Aguram (Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle), par délibération du conseil communautaire du 8 avril 2024, a marqué une première étape dans la définition de la politique cyclable du territoire. Le soutien de l'Ademe va permettre de poursuivre ce travail, en commençant à mettre en œuvre le programme d'actions du SDC.

Ce dernier comprend un maillage intercommunal (projet de réseau cyclable, à long terme) représentant 165 kilomètres de voirie et 180 kilomètres d'itinéraires cyclables jalonnés, ainsi que 16 fiches action à plus ou moins long terme. Les fiches action portent notamment sur le développement des infrastructures, des stationnements, équipements et services vélos, ainsi qu'au développement d'une culture vélo.

### Des études

La CCHCPP va lancer dès cette année des études sur certains tronçons du maillage cyclable identifié par le Schéma directeur.

Article paru dans Le Républicain lorrain ©, 8 juin 2024

## Axe 3 / favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens

### Action 3.2 – Développer les services favorisant la pratique du vélo

#### Diagnostic synthétique

Les services constituent un important complément à l'infrastructure cyclable pour le développement de la pratique. Aujourd'hui, peu de choses existent dans le territoire, sans qu'un recensement de type « base de données » ne centralise d'ailleurs l'information.

#### Objectif de l'action

Pour remédier à cette situation, la CCHCPP souhaite compléter le travail sur le maillage cyclable (action 3.1) par un travail sur l'offre de stationnement cyclable, les aires de service (mise à disposition d'outils, d'un point d'eau, d'une station de gonflage, etc.), dont un exemple existe à Pange.

Le schéma directeur cyclable propose à cet égard un panel d'actions qui reste à prioriser et financer.

Par ailleurs, la CCHCPP entend valoriser l'action et l'expérience des communes en matière de ramassage scolaire « actif » : pédibus, cyclobus, etc.

#### Contenu de l'action et horizons

##### 1. Court terme (2025-2026)

- stationnement vélo :
  - recenser le nombre de places existantes : quantifier, localiser, qualifier (type et vocation des équipements) et hiérarchiser les besoins en facilitant notamment l'intermodalité (équipement des points d'arrêt ferroviaires et routiers structurants, cf. action 1.3) ;
  - définir un programme pluriannuel d'investissement (PPI) et initier sa mise en œuvre.
- déployer, dans le cadre de ce PPI, des aires de service, à l'image de celle existant à Pange, sur des points clés à définir ;
- transport scolaire « actif » de proximité : retour et partage des expériences en cours à Ogy-Montois-Flanville et éventuellement ailleurs sur le territoire de la CCHCPP (woodybus / cyclobus, pédibus, etc.)

2. **Moyen terme (2026-2030)** – poursuivre le programme pluriannuel d'investissement, évaluer l'impact et adapter l'action communautaire en conséquence.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques et financières internes ;
- éventuel recours à un bureau d'étude et/ou ingénierie publique de type Aguram ou Matec) ressources financières communales et intercommunales à évaluer.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI.

#### Acteurs à impliquer

- communes et services techniques ;
- Département de la Moselle (lorsque des routes ou du foncier départemental sont concernés) ;
- Région Grand Est et éventuellement SNCF G&C pour les arrêts ferroviaires.

## Axe 4 / Progresser ensemble vers une mobilité plus durable

### Action 4.1 – Ancrer la compétence mobilité

#### Diagnostic synthétique

La CCHCPP a pris la compétence mobilité en mars 2021. Outre l'approbation du schéma directeur cyclable (SDC), la présente démarche de PdMS constitue un premier positionnement stratégique et opérationnel de la collectivité en tant qu'autorité organisatrice de mobilité.

#### Objectif de l'action

Dans ce contexte, la CCHCPP souhaite se donner les moyens d'une montée en compétence et en expertise progressive de ses élus, des services techniques et du comité des partenaires sur les questions de mobilité et leurs enjeux.

#### Contenu de l'action et horizons

L'action de la collectivité consistera, à court terme, puis au long court, à :

- pérenniser, voire développer (formation, renfort éventuel, etc.) un poste de référent « mobilité » au sein de la collectivité ;
- instaurer le comité des partenaires, conformément à la législation (loi d'orientation des mobilités de déc. 2019) et l'associer au suivi et à l'évolution du PdMS ;
- organiser une veille active en matière d'innovation pour la mobilité en secteur peu dense et de recherche de financements (AMI, etc.) ;
- sensibiliser et former les élus aux problématiques de mobilité, et en particulier à « l'écosystème vélo », c'est-à-dire l'ensemble des infrastructures, services (jalonnement, points relais / offre de réparation et location, stationnement, etc.) et acteurs impliqués ;
- suivre et documenter (bilan annuel) la mise en œuvre du PdMS et préparer les suites au sein des services (compétence technique dans les domaines du vélo et des TC, notamment) => voir aussi p.63.

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques et financières internes ;
- possibles interventions extérieures d'organismes publics, parapublics ou associatifs à des fins de formation ou sensibilisation des élus, services techniques et acteurs associés.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI.

#### Acteurs à impliquer

- élus et services de la CCHCPP et de ses communes membres ;
- comité des partenaires ;
- appui technique *ad hoc* issue de l'ingénierie et de l'expertise publique ou parapublique locale : Aguram, associations d'usagers et de cyclistes, etc.

## Axe 4 / Progresser ensemble vers une mobilité plus durable

### Action 4.2 – Communiquer, accompagner et former

#### Diagnostic synthétique

Si la CCHCPP est l'autorité organisatrice de la mobilité locale, faire évoluer les comportements vers une mobilité plus économique et écologique est l'affaire de tous.

Une « mise à niveau » est cependant nécessaire pour passer de la théorie – à faire connaître – à la pratique, à encourager.

#### Objectif de l'action

À cette fin, la CCHCPP actionnera différents leviers afin de faire comprendre les enjeux de mobilité et communiquer sur son action en la matière. Il s'agira de mobiliser et former différents publics, de toutes les générations.

#### Contenu de l'action et horizons

L'action de la collectivité consistera, à court terme, puis au long court, à :

- concevoir et mettre en œuvre, progressivement, un plan de communication, conseil et formation en matière de mobilité à destination des habitants :
  - informer sur les projets de mobilité et leur mise en œuvre, sensibiliser sur les enjeux de mobilité en lien avec les enjeux plus généraux du territoire (aménagement, économie, réchauffement climatique, etc.) ;
  - prodiguer des conseils en entreprise / administration ou à l'occasion d'événements sur l'usage des différents services disponibles, leur intérêt et leurs bénéfices, voire les aides existantes ; orienter vers les informations disponibles par ailleurs (Fluo Grand Est, etc.).
  - nourrir le site Internet communautaire, le magazine communautaire *Vies Communes* et proposer des éléments de langage aux communes afin qu'elles puissent les relayer sur leur site internet, publipostage, etc.
- mettre l'accent, au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements prévus par le Schéma directeur cyclable, sur le développement d'une « culture vélo » :
  - impulser l'émergence d'acteurs associatifs et d'une dynamique vélo participative impliquant les acteurs locaux et habitants ;
  - organiser et encourager la formation aux aptitudes et bons comportements pour se déplacer à vélo, notamment par des interventions en milieu scolaire et éventuellement en entreprises / administrations, avec l'appui des acteurs susmentionnés (associations, etc.)

#### Moyens à mobiliser

- ressources techniques et financières internes ;
- possibles interventions extérieures d'organismes associatifs à des fins de formation ou sensibilisation des publics cibles.

#### Mode de financement

- budget général de l'EPCI.

#### Acteurs à impliquer

- publics visés : scolaires, entreprises et administrations, etc. ;
- appui technique et opérationnel du tissu associatif local ou régional : associations d'usagers et de cyclistes, etc.

# PRISE EN COMPTE DU PCAET ET DU SCOTAM

Le plan d'action du PdMS a veillé à prendre en considération - au moins partiellement - les objectifs du PCAET de la CCHCPP (voir p.34 du présent document) en lien avec les questions de mobilité, mais aussi du Document d'orientation et d'objectifs du Scotam.

	Objectifs du PCAET (axe 1 : mobilité, cadre de vie et tourisme durable)	Cibles du Scotam
Action 1.1 – Déployer un service de transport d'utilité sociale	<ul style="list-style-type: none"> <li>n°2 : Articuler les transports et l'urbanisme autour de et vers Metz</li> <li>n°3 : Développer l'intermodalité au niveau des pôles identifiés par le SCoTAM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.4 : Proposer un mode de desserte adapté aux espaces ruraux</li> </ul>
Action 1.2 – Mener une étude d'opportunité sur une offre de transports à la demande (TAD)		<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3 : Optimiser l'offre de transports interurbains</li> <li>8.4 : Proposer un mode de desserte adapté aux espaces ruraux</li> </ul>
Action 1.3 – Améliorer la desserte TER et Fluo routière du territoire et faciliter l'accès aux points d'arrêt		<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3 : Optimiser l'offre de transports interurbains</li> <li>8.5 : L'intermodalité au niveau des gares</li> </ul>
Action 2.1 – Faciliter et développer le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>n°1 : Développer le covoiturage sur le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.10 : Organiser le covoiturage</li> <li>8.11 : Anticiper les évolutions des nouveaux usages de la voiture</li> </ul>
Action 2.2 – Proposer, si opportun, un service d'autopartage dans les principales polarités		<ul style="list-style-type: none"> <li>8.11 : Anticiper les évolutions des nouveaux usages de la voiture</li> </ul>
Action 2.3 – Accompagner le développement de l'électromobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>n°4 : Renforcer le maillage de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire</li> </ul>	
Action 3.1 – Définir et construire le réseau cyclable cible à l'horizon 2034	<ul style="list-style-type: none"> <li>n°5 : Développer le réseau cyclable du territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.8 : Intégrer la marche et le vélo dans la mobilité quotidienne</li> </ul>
Action 3.2 – Développer les services favorisant la pratique du vélo	nc	
Action 4.1 – Ancrer la compétence mobilité	nc	nc
Action 4.2 – Communiquer, accompagner et former	nc	nc



# SUIVRE LA MISE ŒUVRE DU PDMS ET SES EFFETS

Dans le cadre de l'action 4.1 – *Ancrer la compétence mobilité*, la CCHCPP prévoit de suivre et documenter, au travers d'un bilan annuel, la mise en œuvre du PdMS.

Ce suivi doit permettre d'évaluer :

- l'avancée des actions prévues par le présent document ;
- mais aussi, et surtout, leurs impacts sur le territoire, du strict point de vue de l'offre et des pratiques de mobilité, mais aussi, plus largement du point de vue socioéconomique.

Il devra en outre permettre d'adapter le programme d'action et d'envisager les suites à lui donner à l'occasion d'une future révision.

Pour ce faire, il sera nécessaire de définir quelques indicateurs et outils, en adéquation avec les capacités techniques et financières de la collectivité.

Ces capacités concerneront particulièrement les ressources humaines. C'est pourquoi, toujours dans le cadre de l'action 4.1, il est imaginé de pérenniser, voire développer (formation, renfort éventuel, etc.) un poste de référent « mobilité » au sein des services.

C'est donc progressivement que se mettront en place, dès 2025, les outils et indicateurs de suivi.

Déjà, il est souhaité, à minima, **produire annuellement un bilan des actions engagées**. Ce bilan pourra aborder :

- les budgets engagés (investissement, fonctionnement) ;
- les réalisations, appréhendées d'un point de vue qualitatif (études, etc.) ou quantitatif (linéaire d'aménagements cyclables produits ou rénovés, par ex.) ;

Les efforts et leur répartition modale et territoriale sont cependant susceptibles de varier fortement d'une année sur l'autre en fonction des capacités techniques et financières de la CCHCPP ou des opportunités : appels à manifestation d'intérêt, fonds de concours et autres subventions. Aussi, le bilan pourra-t-il être éclairé d'éléments de contexte qui permettront d'expliquer les choix et les évolutions des budgets alloués par mode, secteurs du territoire, types de publics visés, etc.

Il conviendra aussi de produire :

- quelques indicateurs d'offre et de fréquentation des « services mobilité » (TUS ou TAD, service de covoiturage, etc.) qui seront mis en œuvre, selon des modalités qui restent à préciser en lien avec les futurs opérateurs éventuellement mobilisés (associations, opérateurs de covoiturage, transporteurs, etc.) : fréquentation des services financés, km produits (voire fréquentation \* km produits), etc. ;
- des campagnes de comptages – dans la mesure du possible – sur les infrastructures cyclables.

Lorsque cela sera possible et pertinent, les indicateurs de fréquentation seront ramenés à la population communale desservie.

# RESTEZ CONNECTÉ !

[www.aguram.org](http://www.aguram.org) / [@agenceaguram](https://twitter.com/agenceaguram)



**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

 **Haut Chemin  
Pays de Pange**  
*Communauté de Communes*