



AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Développement opérationnel des mobilités multimodales

Phase 1 - Diagnostic

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Léo AURRIERE

Guillemette PINAROLI



inddigo

www.inddigo.com

SOMMAIRE

MÉTHODE ET CONTEXTE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

SYNTHÈSE ET SUITE

MÉTHODE ET CONTEXTE

PRÉSENTATION

- Un EPCI - 34 communes
- 16 000 habitants
- Un territoire de 20 km x 25 km

SPÉCIFICITÉS

- Territoire rural multipolarisé, avec des communes isolées
- 3 centralités (Rémilly, Solgne et Verny) qui concentrent l'essentiel des services et commerces du territoire
- Dépendance très forte à la voiture

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU SUD MESSIN (CCSM)

COMPÉTENCE MOBILITÉ ET TC

- Compétence mobilité prise en 2021
- Concentration d'infrastructures de transport (A31, LGV Est, gare TGV de Louvigny et gare de Rémilly, Aéroport régional, RD913, RD955, RD999 et RD910)
- Offre alternative à la voiture néanmoins très limitée pour les déplacements du quotidien

STRATÉGIE DE MOBILITÉ

- Volonté de s'impliquer dans une politique de mobilité avec des actions concrètes et opérationnelles

- ✓ Une mission en deux phases :

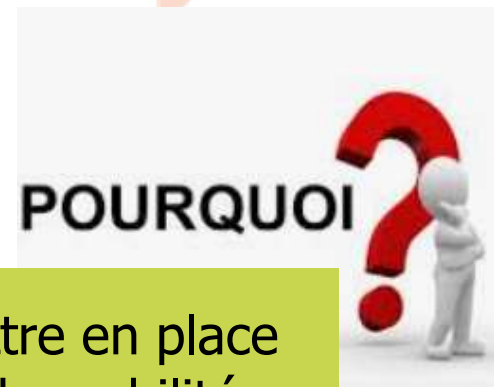


- ✓ Pour partager les constats et enjeux et potentiellement requestionner des services existants ou projetés.

- ✓ Les attentes :

Disposer d'une connaissance plus fine de la mobilité sur le territoire intercommunal et ses interactions

Permettre aux élus de mettre en place des solutions pertinentes de mobilité durable adaptées aux besoins de la population au global mais aussi par cible



Aboutir à un plan de mobilité simplifié : PDMS

MÉTHODE

Phase 1 : Diagnostic

🏠 MÉTHODE | PHASE 1 : DIAGNOSTIC

Phase 1 : diagnostic

- ✓ Nous proposons de poser un diagnostic **tous modes de déplacements** et mettre **en exergue les porteurs actuels** des différentes actions d'ores et déjà existantes



Sans oublier :

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
et l'incitation aux énergies alternatives à
l'essence et diesel

- ✓ Et de s'approprier le contexte du territoire et de ses habitants

Les différentes tâches

LA STRUCTURE DU TERRITOIRE

- Analyse des données INSEE visites terrains
 - Le tissu et l'occupation des sols
 - La répartition de la population
 - Les polarités du territoire
 - Bassin d'emplois

LES VULNÉRABILITÉS DES HABITANTS

- Données socio-démographiques : décomposition par cibles d'usages et analyse territorialisée
 - La disponibilité de la voiture
 - Les revenus
 - L'accès à l'emploi
 - L'âge

LES MODES DE DÉPLACEMENTS DISPONIBLES

- Données d'offre des différents modes de déplacements
- Perception de l'offre

LES USAGES DE DÉPLACEMENTS

- Flux sortants, entrants et internes (INSEE)
- Analyse des données d'usage (INSEE)
- Analyse du rapport de l'EDGT de 2018

MÉTHODE ET CONTEXTE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

SYNTHÈSE ET SUITE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

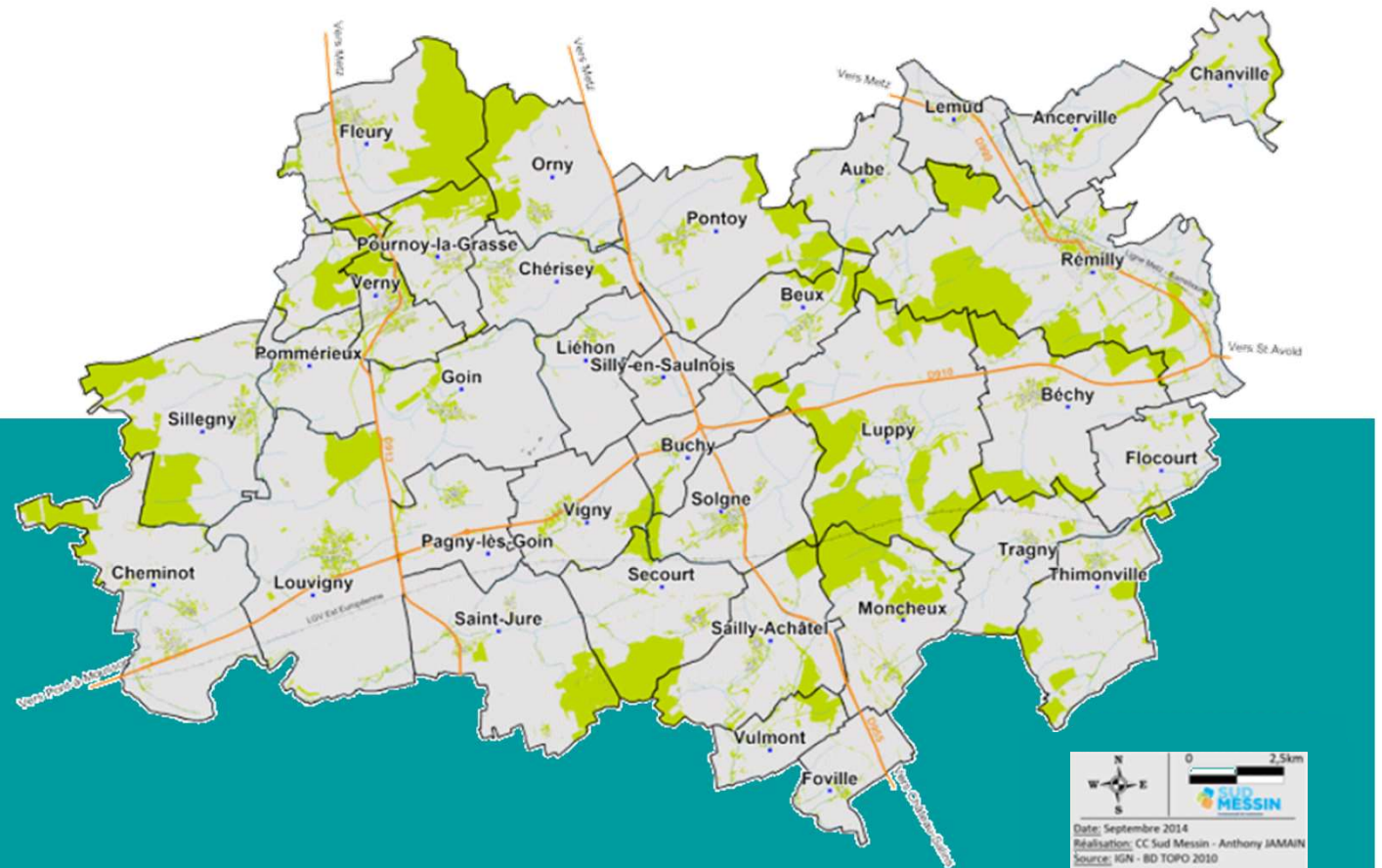
ORGANISATION DE LA
STRUCTURE TERRITORIALE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Le territoire

- ✓ Un territoire mosellan à la frontière de la Meurthe-et-Moselle, entouré par 7 EPCI
- ✓ Sous l'influence de l'Eurométropole de Metz au Nord

✓ Superficie : 249,9 km² ✓ Population : 16 535 habitants (2019)



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Le type de tissu territorial

✓ Un territoire en grande partie agricole

✓ Quelques poches forestières

✓ Un bâti qui se concentre essentiellement dans des villages de petite taille (21 communes de moins de 500 habitants - 2020)

- Un étalement urbain assez notable dans certaines communes
- De nouveaux lotissements attendus à Verny, en contrebas du collège

✓ Des infrastructures de transport qui participent à l'artificialisation des terres sans servir aux habitants du territoire

- L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine et son pôle d'activité
- La gare Lorraine TGV

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

Typologie Niveau 1

- 1-Territoires artificialisés
- 2-Territoires agricoles
- 3-Espaces forestiers et semi-naturels
- 4-Milieus humides
- 5-Surfaces en eau

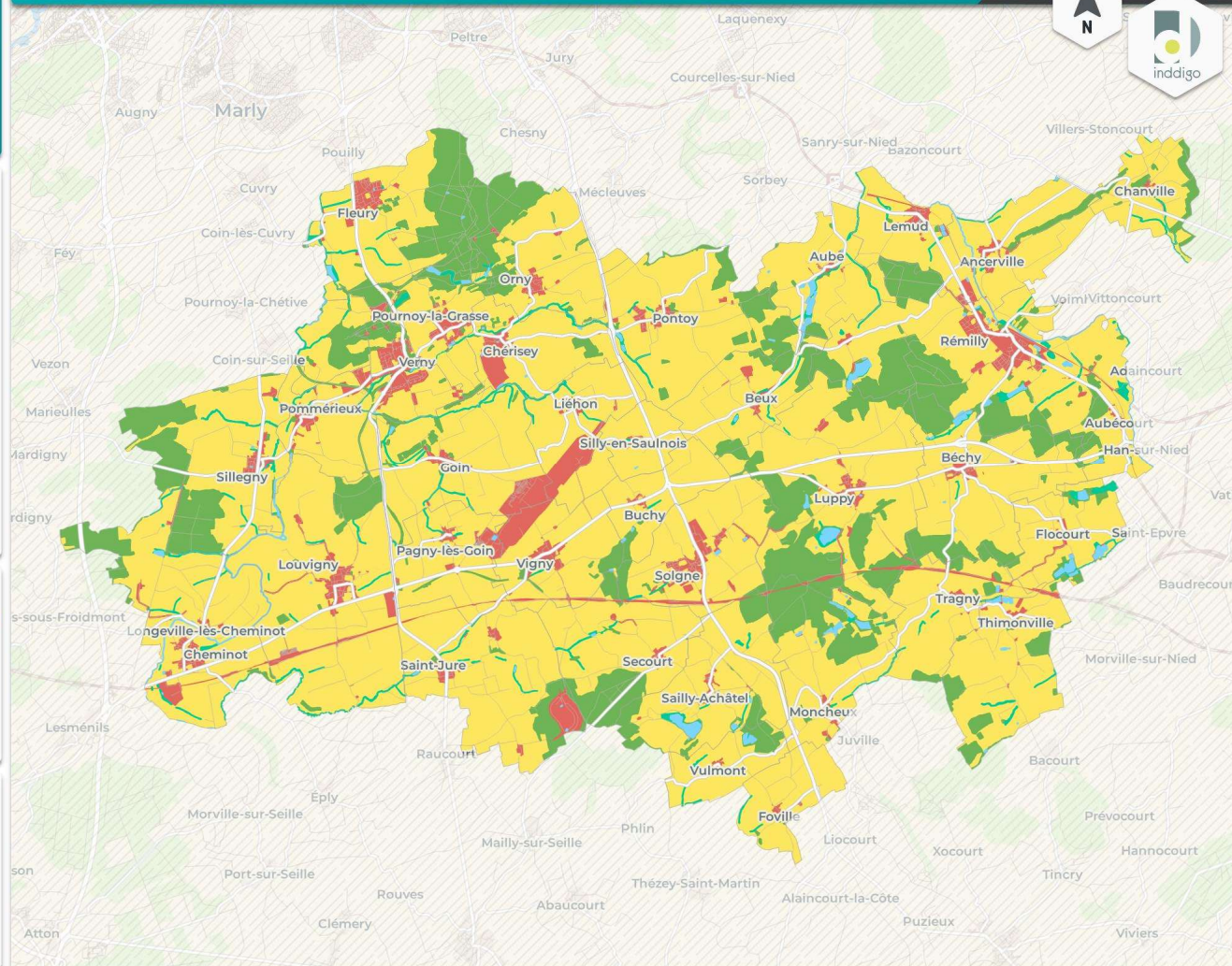


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, OCS Grand Est

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

» OCCUPATION DU SOL



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Le type de tissu territorial - exemples



Photos INDDIGO (2023)

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Répartition de la population

- ✓ Faible densité de population
 - 66 habitants/km²
- ✓ Répartition de la population sur l'ensemble du territoire
 - On note tout de même une agrégation de population aux portes de la métropole de Metz
 - Rémilly et Verny sont deux pôles de proximité qui ont un fort potentiel de mobilités alternatives
- ✓ Rémilly, Verny, Fleury, Solgne, Louvigny, Béchy et Cheminot présentent une densité supérieure.
- ✓ 21 communes de moins de 500 habitants
- ✓ 4 communes de plus de 1000 habitants

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

Densité de population à 500 m

+	de 400
de	250 à 400
de	70 à 250
de	20 à 70
-	de 20

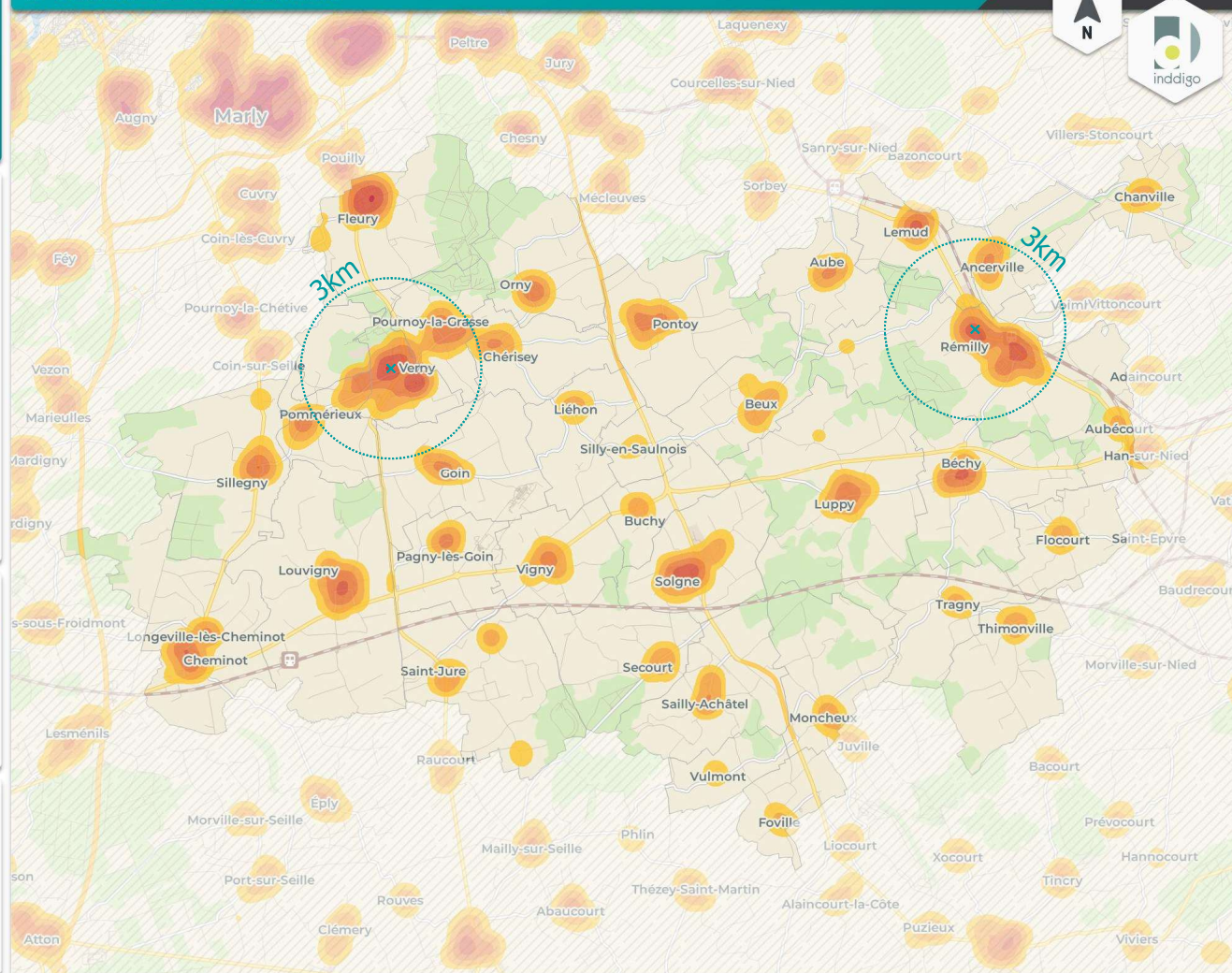


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2017

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

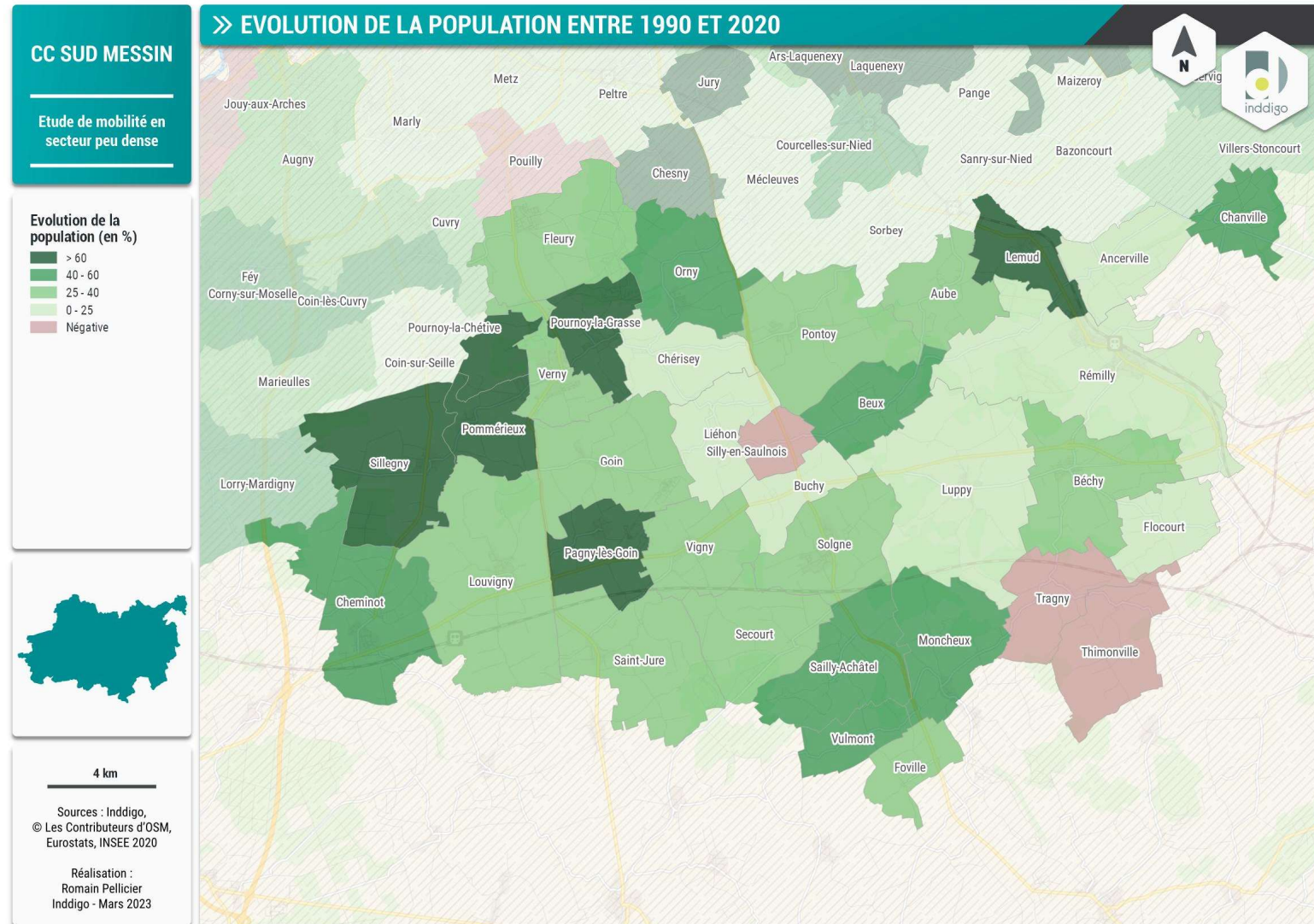
» DENSITÉ DE POPULATION



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Évolution de la population

- ✓ Un territoire qui attire
 - +33 % de population en 2020 par rapport à 1990
 - Entre 2015 et 2016, 520 habitants de la Métropole de Metz se sont installés dans le Sud Messin (280 ont fait le chemin inverse)
- ✓ De nouveaux habitants qui s'installent plutôt à l'ouest et au nord du territoire à proximité de Metz
- ✓ Une augmentation plus réduite de la population à l'est du territoire
- ✓ Un solde négatif dans les communes les plus éloignées de la Métropole de Metz



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Évolution de la population

- ✓ Des centres bourgs historiques aux bâtis anciens
- ✓ Une systématisation des villages rues avec une multiplication des fonctions sur l'axe principal de ces bourgs (transit, distribution, services de proximité, ...)
- ✓ Une extension du bâti en périphérie, avec un tissu monofonctionnel d'habitat



Longeville-lès-Cheminot



Sillegny

Photos INDDIGO (2023)

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

POLARITÉS DU TERRITOIRE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Les pôles d'attractivité : l'emploi

Une faible concentration des lieux d'emplois dans le Sud Messin

- Il y a 48 emplois proposés sur le territoire, pour 100 actifs occupés qui y résident territoire (2019, INSEE)
- En théorie, il y a donc deux fois plus de demandes que d'offres d'emplois sur le territoire

Une influence massive de l'Eurométropole de Metz sur l'emplois

- Le sud-est de de l'Eurométropole de Metz est pourvoyeuse de nombreux emplois
 - Marly
 - Metz centre
 - Grigy-Technopôle
 - Borny

5 grands pôles d'emplois

- Vertugo/LORCA à Lemud
- Rémilly
- Verny,
- Solgne
- Le centre logistique de Pagny-Lès-Goin

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

Zones d'activités
Densité d'emplois à 700 m

- de 40
- de 40 à 80
- de 80 à 120
- de 120 à 250
- + de 250

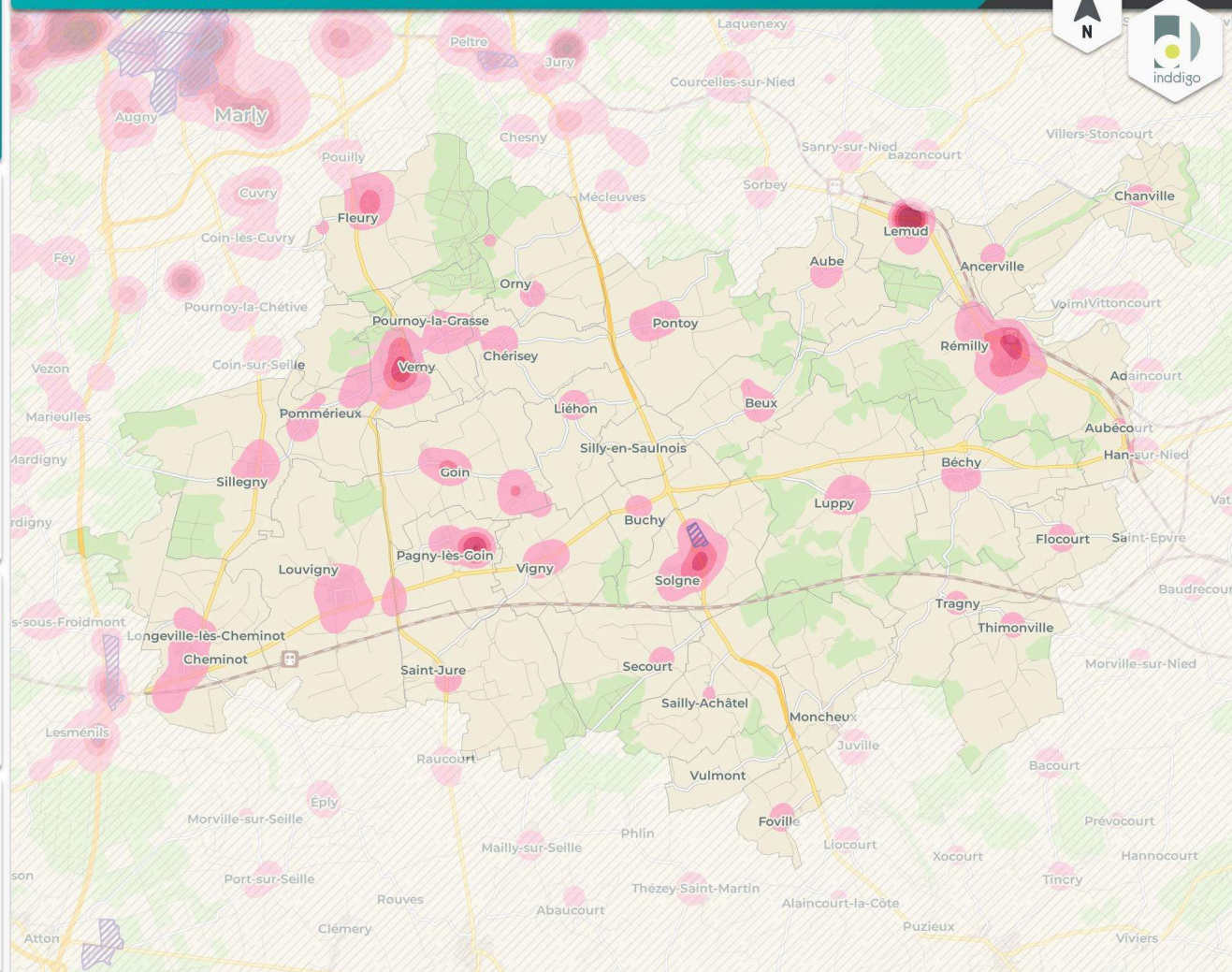


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, SIRENE, BD Topo

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

» ZONES D'ACTIVITÉS ET LIEUX D'EMPLOIS



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

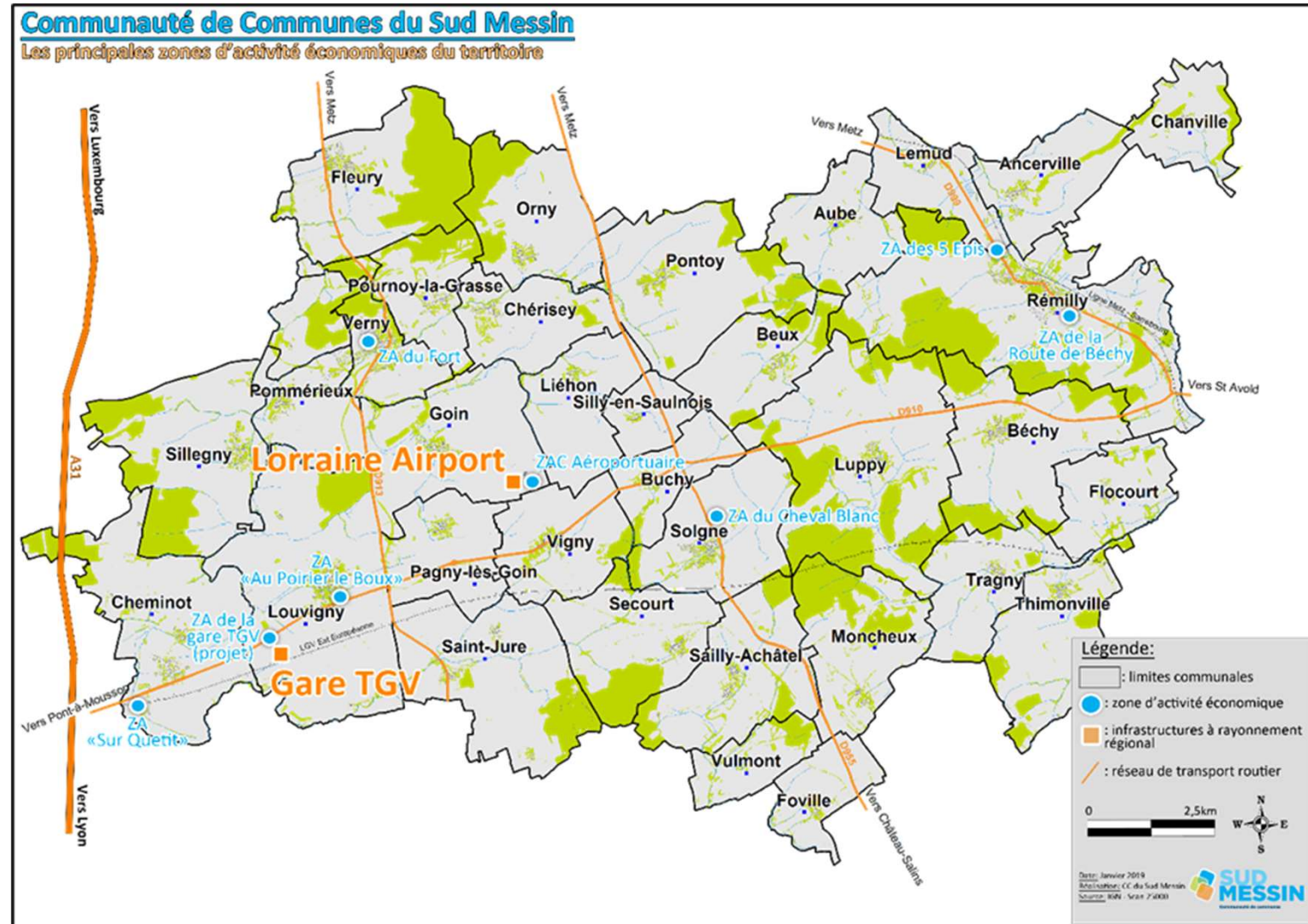
Les pôles d'attractivité : les zones d'activités et autres pôles

8 Zones d'activités

- Principalement concentrés autour de la D910
- Une ZA à Verny et deux à Rémilly

Le pôle ACADEMOS

- Le département a créé une cité des sports, de la jeunesse et de la sécurité civile
- SDIS57
- Héberge de nombreuses associations à l'année
- Centre de préparation des JO2024
- 200 pers./j à terme, et une offre de transport à repenser pour une desserte par les mobilités alternatives



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Les pôles d'attractivité : les services et commerces

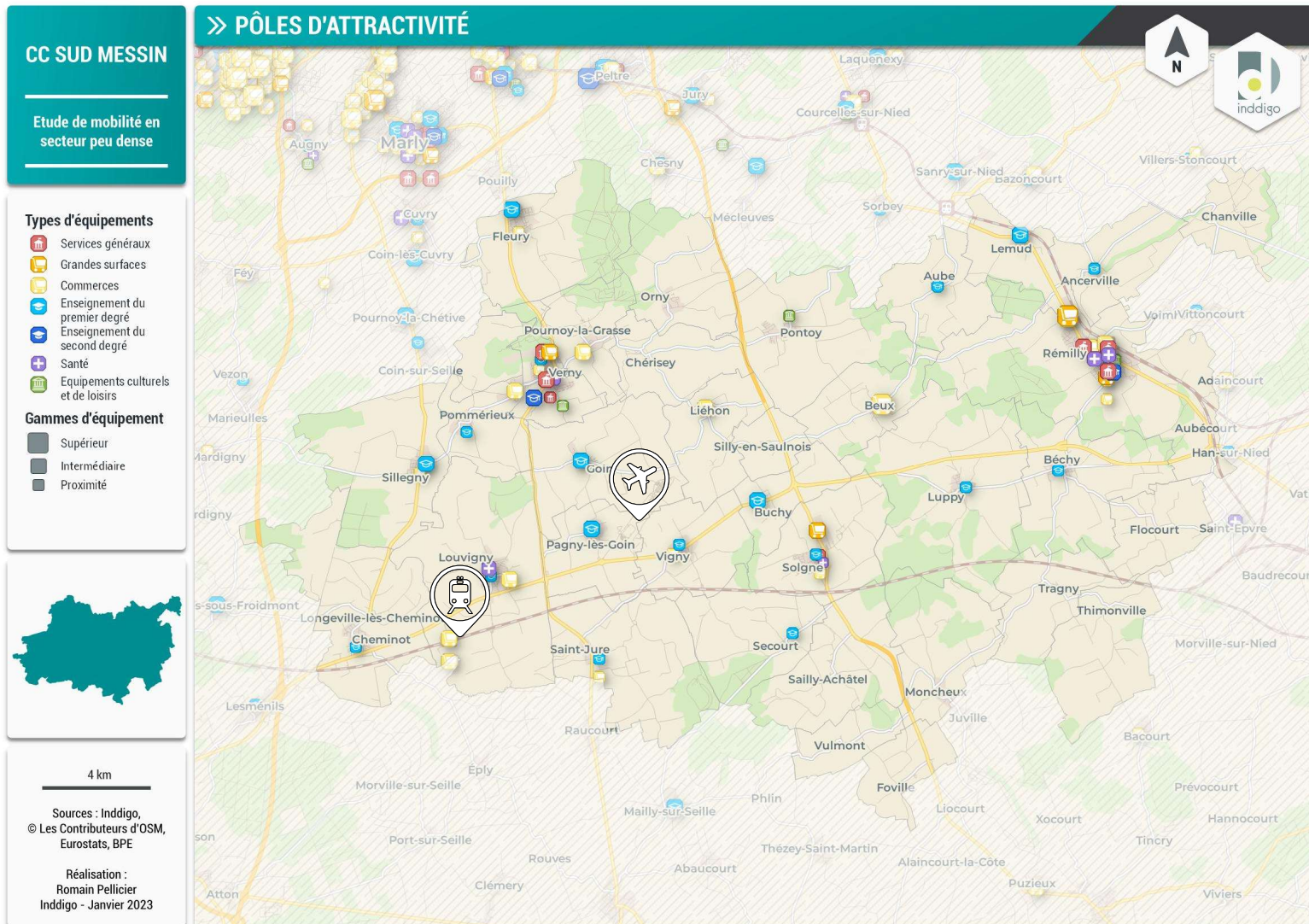
✓ **Le territoire offre deux centralités locales : Rémilly ainsi que Verny.**

- NB : Solgne propose également commerces et services, mais de manière moins concentrée et marquée

✓ **La métropole de Metz voire la CC de Pont-à-Mousson, toutes deux voisines au territoire, concentrent les équipements plus structurants**

✓ **Des équipements de transport de rayonnement national et international sont sur le territoire :**

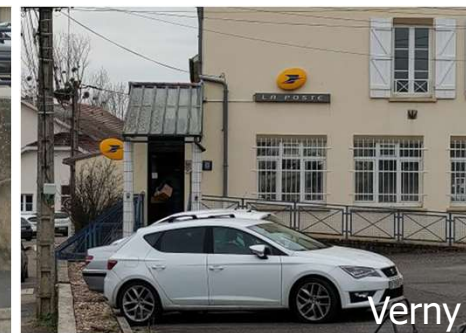
- la gare Lorraine TGV
- Lorraine Aéroport



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Les pôles d'attractivité : les services et commerces

✓ Le bi-pôle Rémilly/Verny regroupe à elles deux, de nombreux services



Verny

✓ Solgne agrège également quelques aménités en son sein mais qui ne permettent pas l'autonomie quotidienne



Solgne

✓ De nombreux centres- bourgs n'ont plus de services humanisés mais de simples automates



Lemud



Sillegny

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Les pôles d'attractivité : les établissements scolaires

✓ De nombreux groupements scolaires ont été réalisés par les communes

NB : certaines écoles ont cependant une majorité d'élèves issus de leur propre commune (Louvigny, Cheminot) où l'accessibilité à pied ou en vélo peut être développée

✓ Le territoire est doté de deux collèges : le collège Nelson Mandela à Verny ainsi que le collège Lucien Pougué à Rémilly

NB : le collège de Rémilly accueille de nombreux collégiens plus à l'est du territoire de la CCSM

✓ Aucun lycée n'est présent sur le territoire

- La métropole de Metz concentre l'essentiel des lycées.

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

Établissements scolaires

- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole maternelle

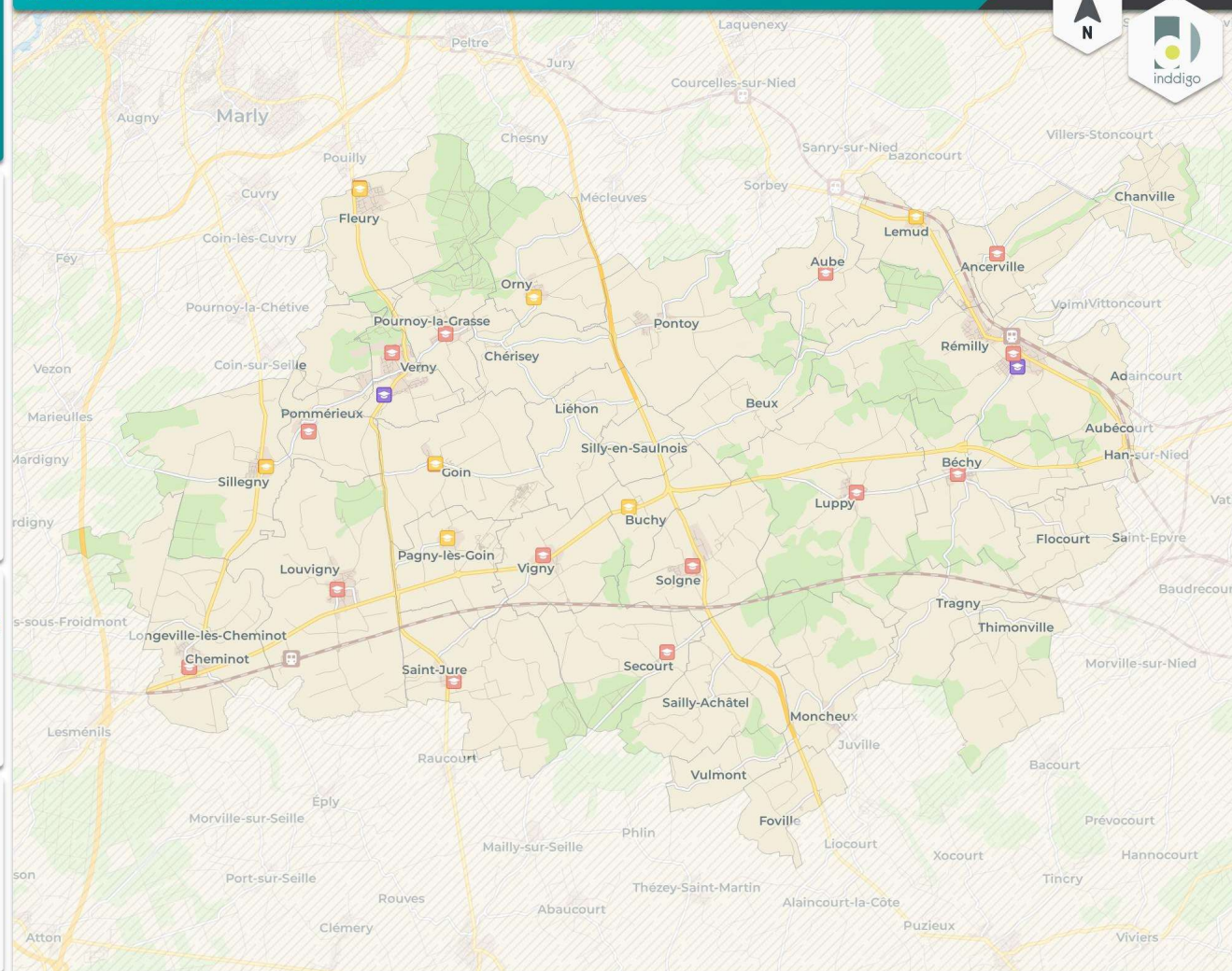


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, Ministère de
l'éducation nationale

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

» ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Les pôles d'attractivité : les établissements scolaires

✓ Les éléments d'aménagements des établissements sont témoins de la forte dépendance aux transports motorisés :

- Vastes parkings voitures et dépose minute devant les écoles primaires
- Plateformes cars pour le ramassage scolaire
- De rares abords apaisés et pas de rues aux écoles pour favoriser l'usage des modes actifs pour les établissements anciens
- Accent mis sur les modes actifs (large trottoirs, esplanade, stationnement vélo sécurisé) au abords directs du collège de Verny mais pas d'accessibilité depuis Pommérieux et le centre-bourg de Verny



Abords de l'école de Sillegny



Cours de l'école de Sillegny



Collège de Verny



Collège de Verny

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | STRUCTURE

Synthèse et enjeux

- ✓ **Concernant l'usage des sols, une agriculture dominante mais tout de même la présence de quelques poches forestières. Les infrastructures de transport, et notamment l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, sont également bien visibles sur le territoire.**
- ✓ **Un vaste territoire périurbain peu peuplé qui attire par sa proximité avec la Métropole de Metz**
 - Une population à la répartition assez homogène sur le territoire
 - Une relative concentration de population aux portes de Metz (à Fleury et autour de Verny), à Rémilly, Solgne, Louvigny, Béchy et Cheminot
 - De nouveaux habitants qui s'implantent avant tout à l'ouest et au nord
 - Une implantation de nouveaux ménages dans des zones pavillonnaires organisées des déplacements en voiture
- ✓ **Peu d'emplois au sein du territoire**
 - Plus d'un actif sur deux travaille en dehors du territoire
 - Lemud, Rémilly, Verny, Solgne et Pagny-Lès-Goin concentrent la majorité des emplois du territoire
 - La métropole de Metz, EPCI voisine, concentre à contrario de très nombreux emplois
- ✓ **Des équipements répondant aux besoins essentiels des habitants**
 - Verny, à l'ouest, et Rémilly, à l'est, comme centralités locales
 - Des commerces et services de gamme intermédiaire ou de proximité
 - Un collège dans chacune des deux communes
 - Solgne, au centre-sud, comme centralité plus modeste
 - Le reste du territoire est dépourvu de services de proximité
 - Des équipements de transport néanmoins remarquables : gare TGV et aéroport de Metz-Nancy-Lorraine

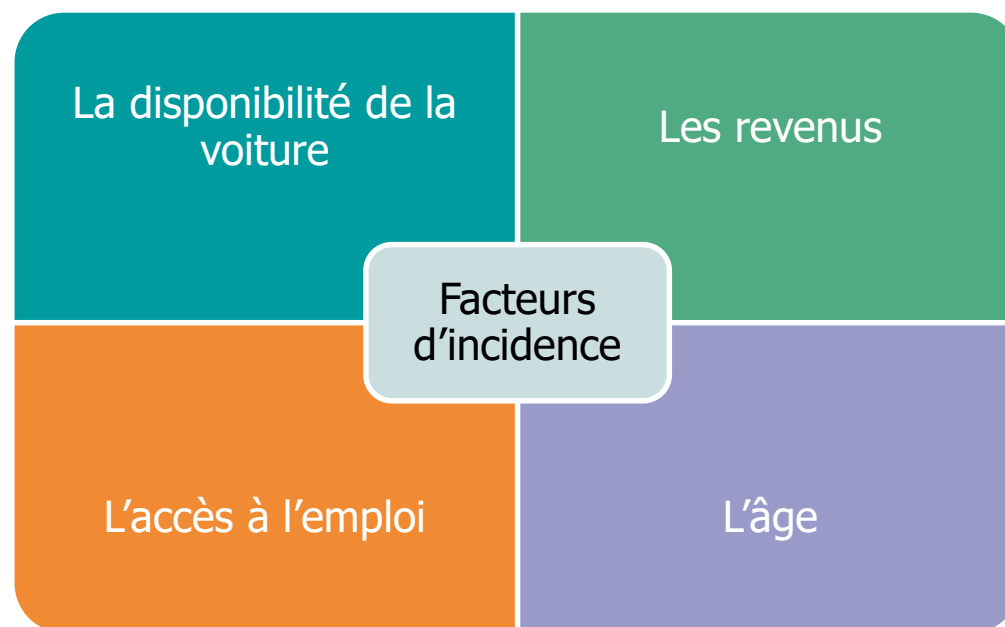
1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

LES VULNÉRABILITÉS EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

Qu'entendons-nous par vulnérabilité ?

- ✓ Pour identifier les personnes en situation de vulnérabilité en matière de mobilité, nous mettons en exergue schématiquement des facteurs d'incidence. Ces facteurs sont les suivants et sont analysés par la suite



- ✓ Cette étape est importante car elle permet de mettre en exergue via l'analyse des caractéristiques du territoire et des habitants la fragilité possible de certains publics en matière de mobilité et voir s'il existe des spécificités de profil et de spatialité.

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

Disponibilité de la voiture

✓ **Un taux de motorisation quasi uniformément au-dessus de la barre des 90%, indiquant une très forte dépendance à la voiture individuelle**

- Le nord et le sud du territoire sont encore plus motorisés que la moyenne
- L'est du territoire et Rémilly sont sous la moyenne de la motorisation

✓ **58% des ménages ont deux voitures, 38% en ont seulement une**

✓ **Moins de 5% des ménages n'ont pas de voiture**

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité
en secteur peu dense

Taux de motorisation
(en %)

> 96
90 - 96
80 - 90
80

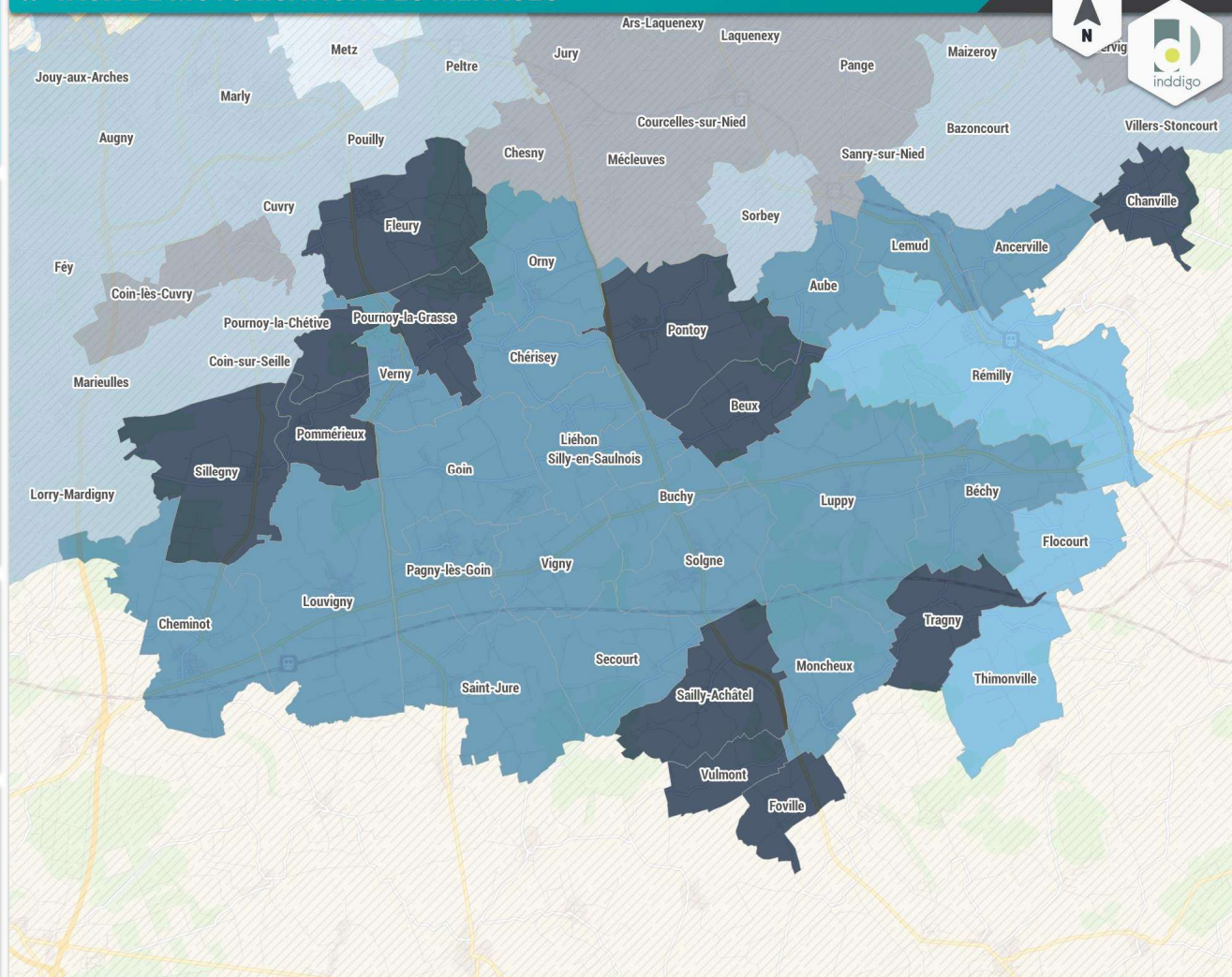


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2017

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Mars 2023

» TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES

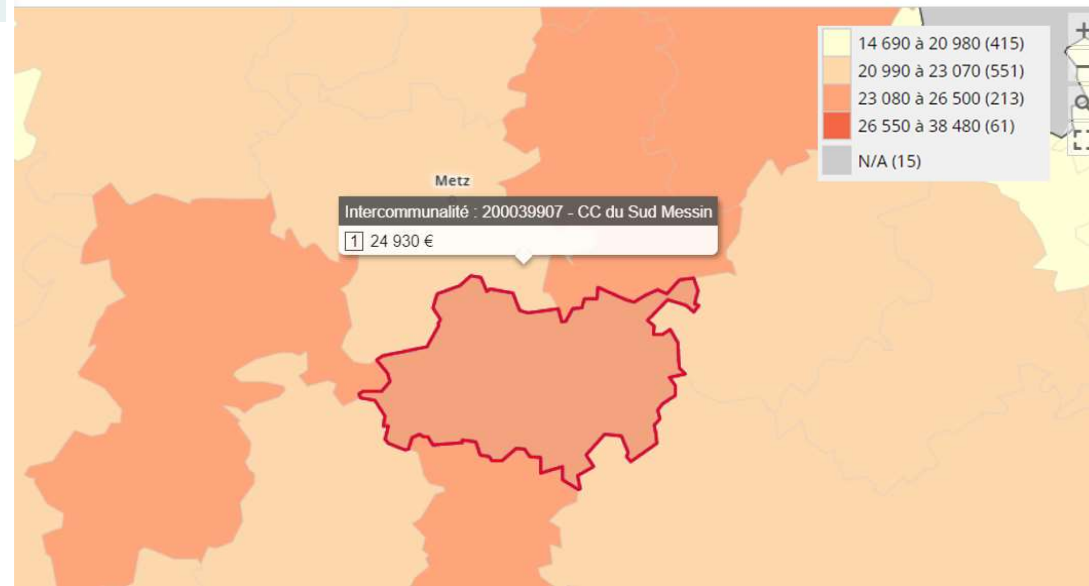


1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

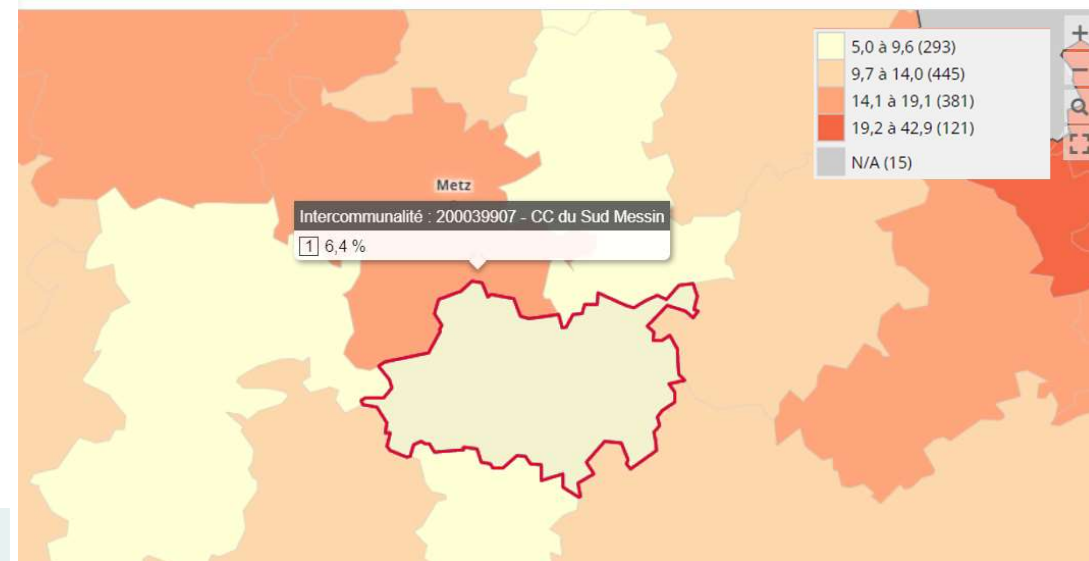
Les revenus

- ✓ **Médiane du revenu disponible : 24 930 €**
- ✓ **6,4 % de taux de pauvreté à l'échelle du territoire**
 - Metz est respectivement à 22 380€ et 17,6%
 - Le département à 22 350€ et 15,3%
- ✓ **Un territoire nord au niveau de vie plus élevé que la partie sud**

1 Médiane du niveau de vie (€) 2020



1 Taux de pauvreté (%) 2020



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

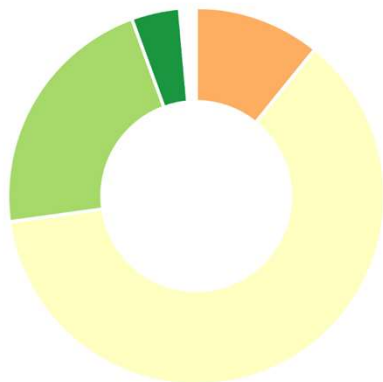
Les revenus

✓ Un déséquilibre de revenus avec un territoire nord plus aisé

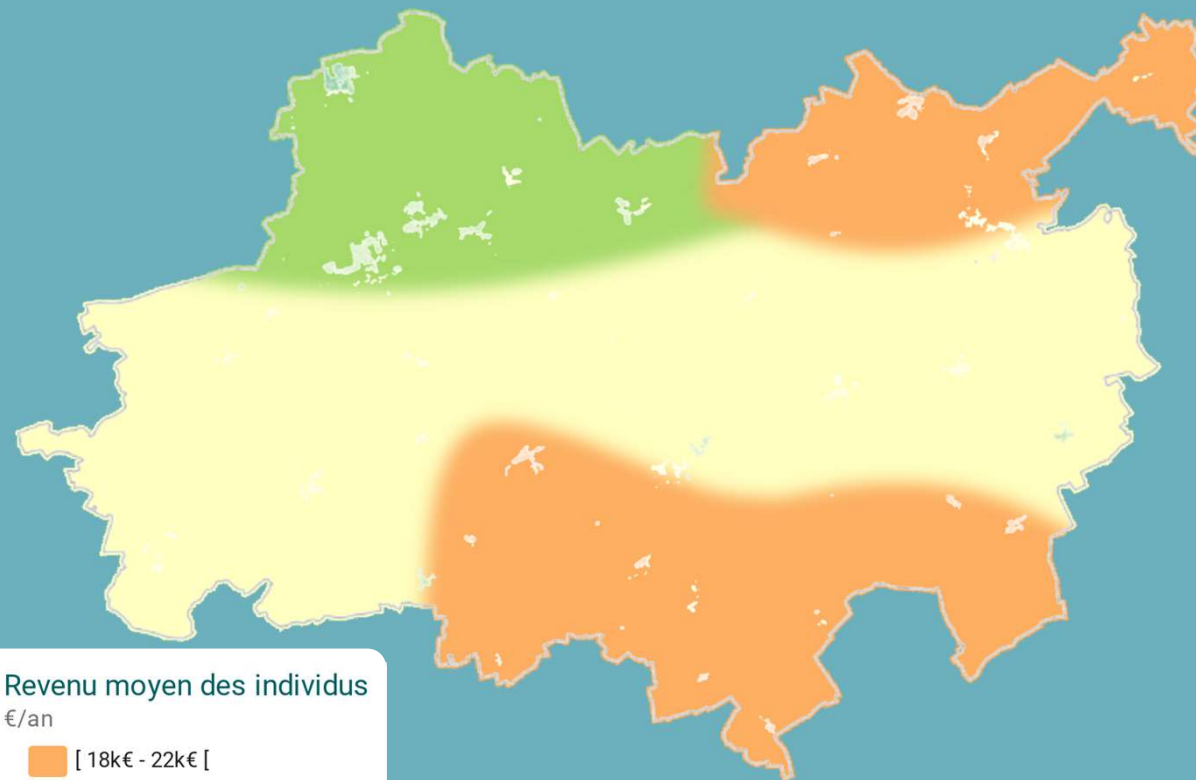
- Un triangle nord-ouest Pontoy-Verny-Fleury dans la fourchette 25-28k€
- Un territoire nord-est Lemud-Ancerville entre 18-22k€
- Un axe central Cheminot-Rémilly entre 22-25k€
- Le sud entre 18 et 22k€

Revenu moyen des individus
€/an

Inf. à 18k €/an	0 %
[18k€ - 22k€ [11 %
[22k€ - 25k€ [63 %
[25k€ - 28k€]	22 %
Sup. à 28k €/an	4,2 %
N/A	0,055 %



Les revenus moyens des individus (INSEE, 2015)



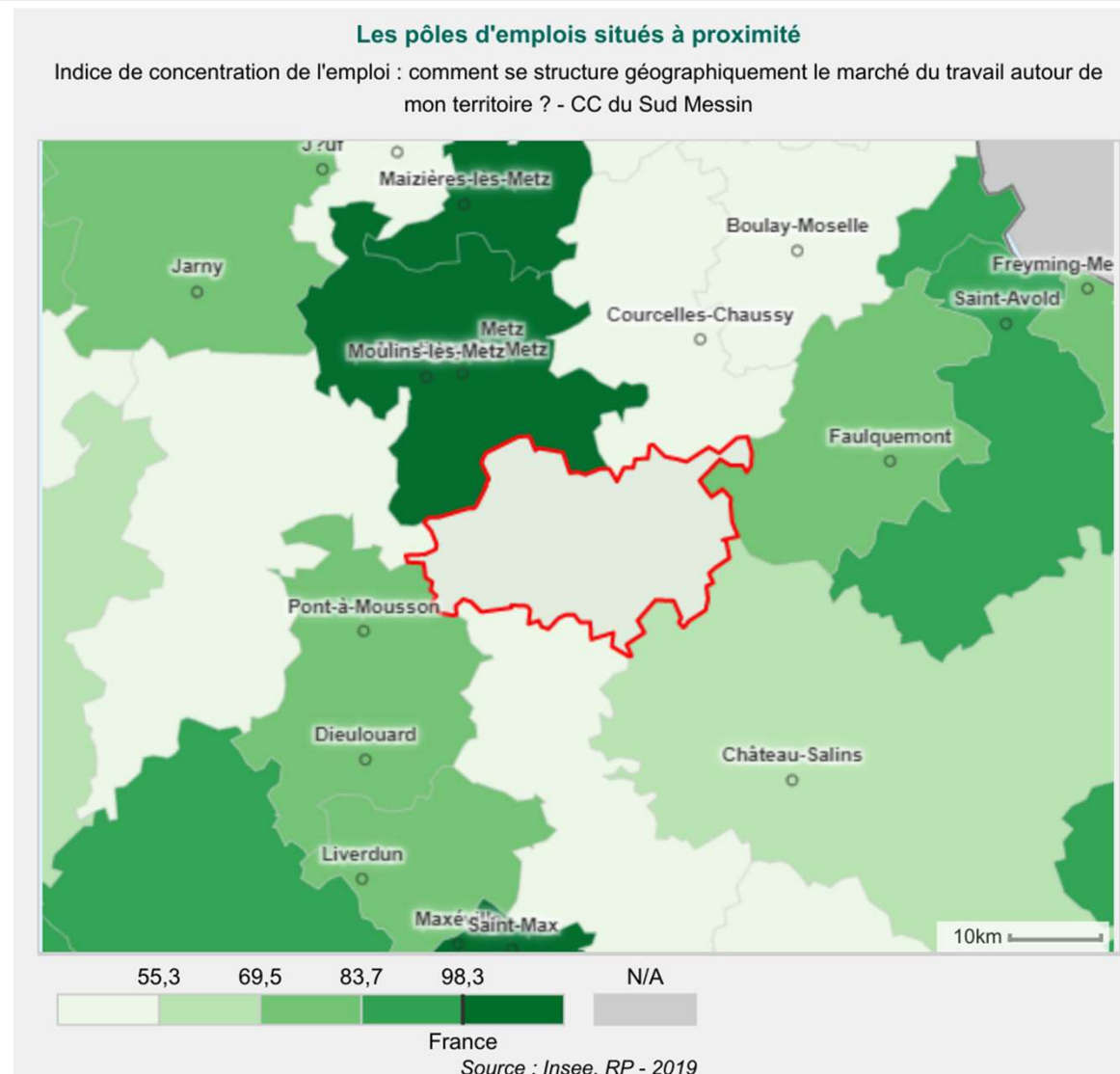
Revenu moyen des individus
€/an

[18k€ - 22k€ [
[22k€ - 25k€ [
[25k€ - 28k€]

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

L'accès à l'emploi

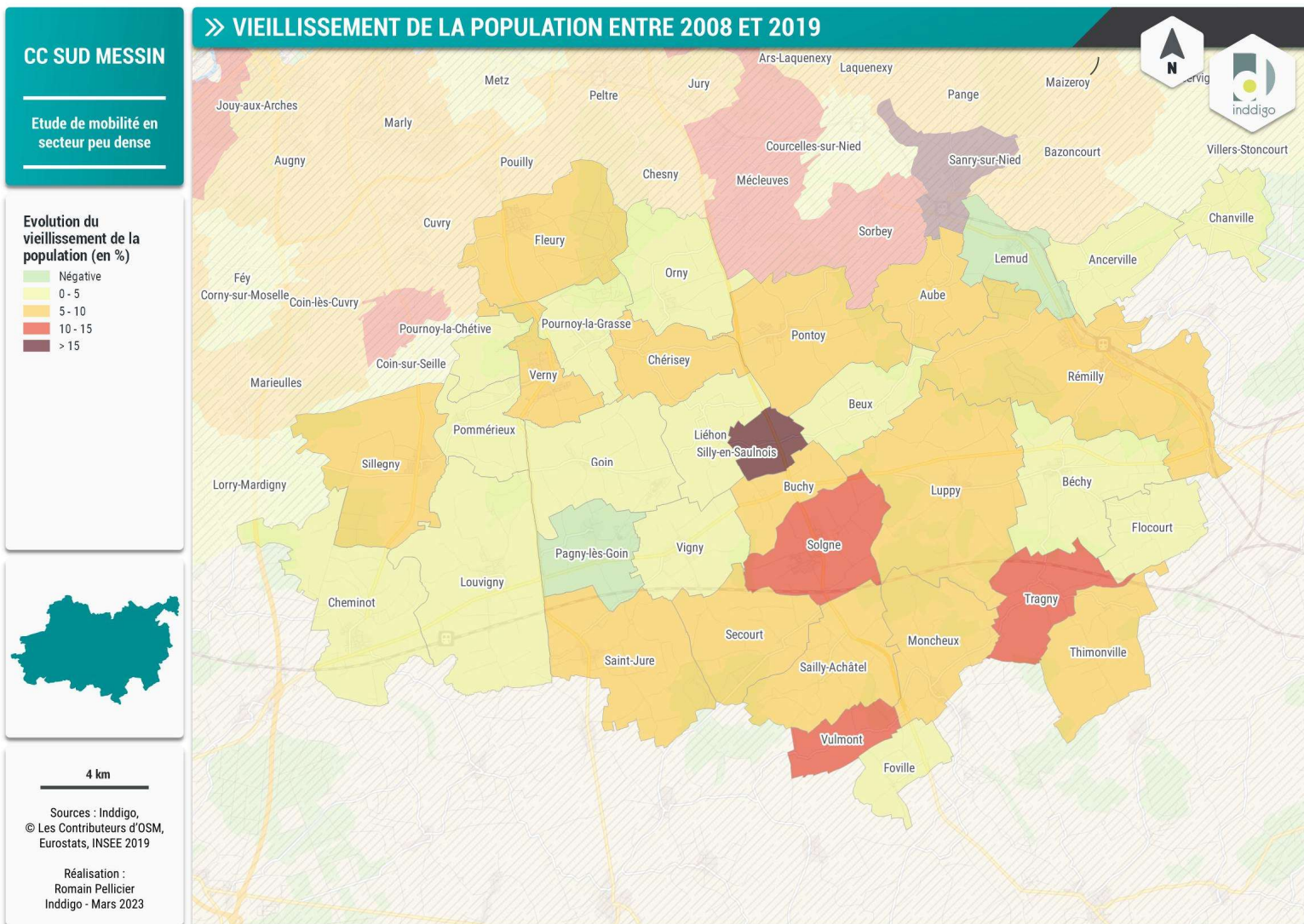
- ✓ **Plus d'un actif sur deux ne travaille pas dans le territoire**
- ✓ **Selon l'INSEE, le taux de chômage dans la CCSM est deux fois moindre que la moyenne nationale (7% contre 14% en 2019)**



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

L'âge

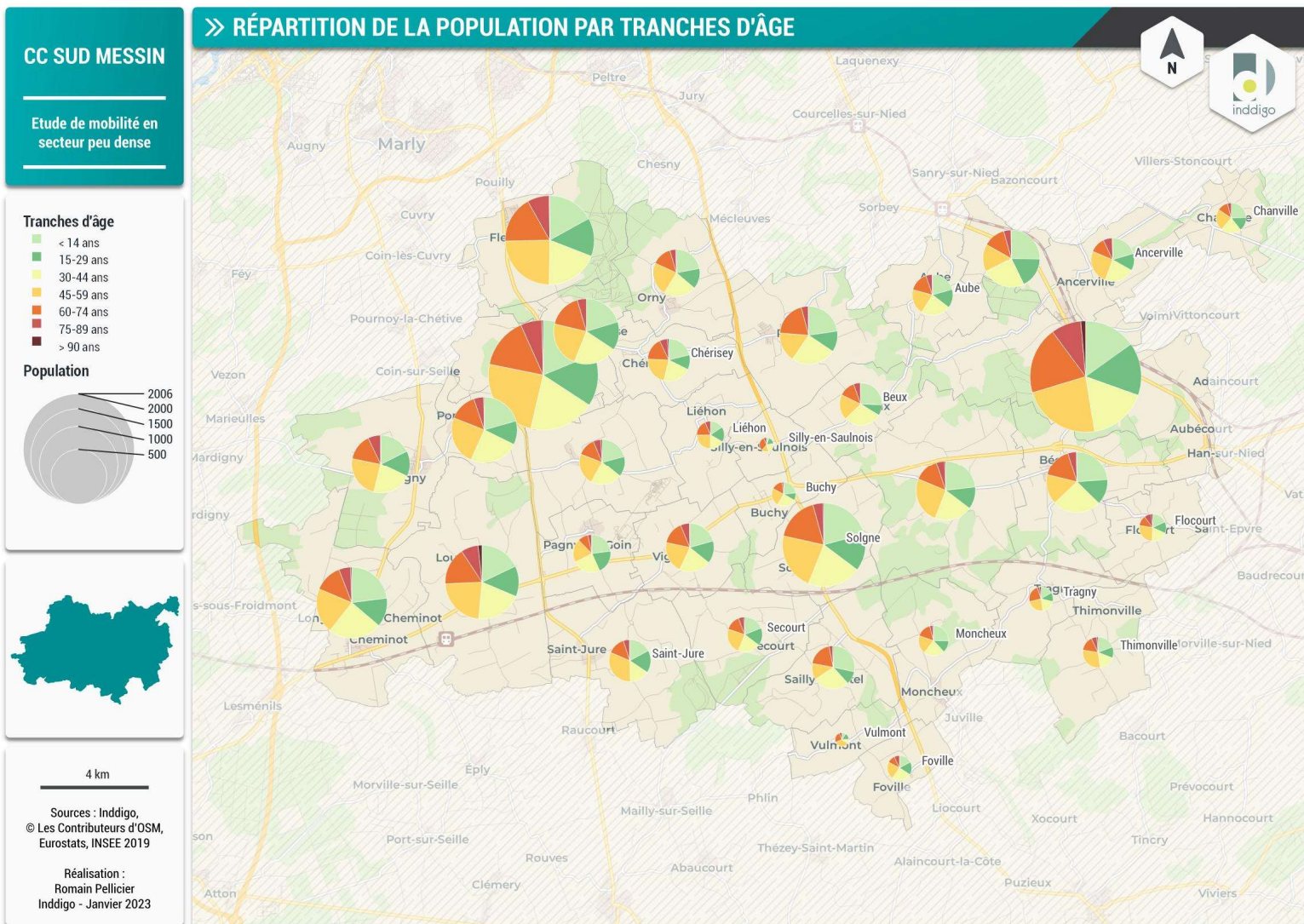
- ✓ L'ensemble du territoire est vieillissant
- ✓ Les communes qui voient leur population le plus augmenter ces dernières 30 années (Pagny, Lemud) voient la population rajeunir
- ✓ A contrario, la population vieillit dans le centre-sud, en corrélation avec un solde négatif



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

L'âge

- ✓ Les petits bourgs sont majoritairement composés d'habitants de moins de 45 ans
- ✓ Les plus grosses communes de l'est du territoire suivent cette tendance, avec une population active et plus jeune
- ✓ Rémilly quant à lui est la commune où les moins de 45 ans sont minoritaires, avec plus d'un quart d'habitants de plus de 60 ans.
 - Présence d'un des deux EPHAD du territoire dans la commune, qui ont un poids significatifs sur les statistiques à l'échelle communale



1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS | VULNÉRABILITÉS

Enjeux

- ✓ **Disponibilité de la voiture**
 - Le territoire est très fortement motorisé
 - Les communes recueillant le plus de nouveaux arrivants au nord du territoire sont les plus motorisées malgré leur proximité à Metz et à son réseau permettant la mutualisation des trajets ou les alternatives aux voitures
 - Les communes au solde négatif au sud du territoire sont également très motorisées
- ✓ **Les revenus**
 - Le territoire – avec les données dont nous disposons – présente un taux de pauvreté très bas et un salaire médian plus élevé que les territoires alentours
- ✓ **L'accès à l'emploi**
 - 1 emploi sur 2 des résidents du Sud Messin se trouve dans l'Eurométropole de Metz, polarisant l'essentiel des enjeux
- ✓ **L'âge**
 - L'est du territoire vieillit moins que le centre-sud du territoire
 - Ces mêmes communes présentent plus de personnes de <45 ans
 - Les plus gros bourgs renfermant les services essentiels garantissent l'autonomie de personnes plus âgées

MÉTHODE ET CONTEXTE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

SYNTHÈSE ET SUITE

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MOBILITÉ OBSERVÉE

2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Les sources d'information : enquête EDGT et INSEE

✓ Enquête Déplacement Grand Territoire :

- C'est une enquête standardisée qui donne une photographie instantanée de toutes les mobilités du territoire
- Le protocole est le même pour tous les territoires français étudiés :
 - Échantillon représentatif des habitants de 5ans ou plus
 - Questions sur tous les déplacements de la veille, sur une semaine, pour constituer une journée type :
 - La chaîne de déplacement
 - le mode utilisé
 - le motif
 - les horaires
 - l'origine et la destination
- La CCSM est découpée en deux secteurs de tirage : des zones homogènes au sein desquelles un échantillon représentatif de 160 résidents minimum a été interrogé par téléphone (323 personnes interrogées dans 250 ménages)

✓ Données INSEE :

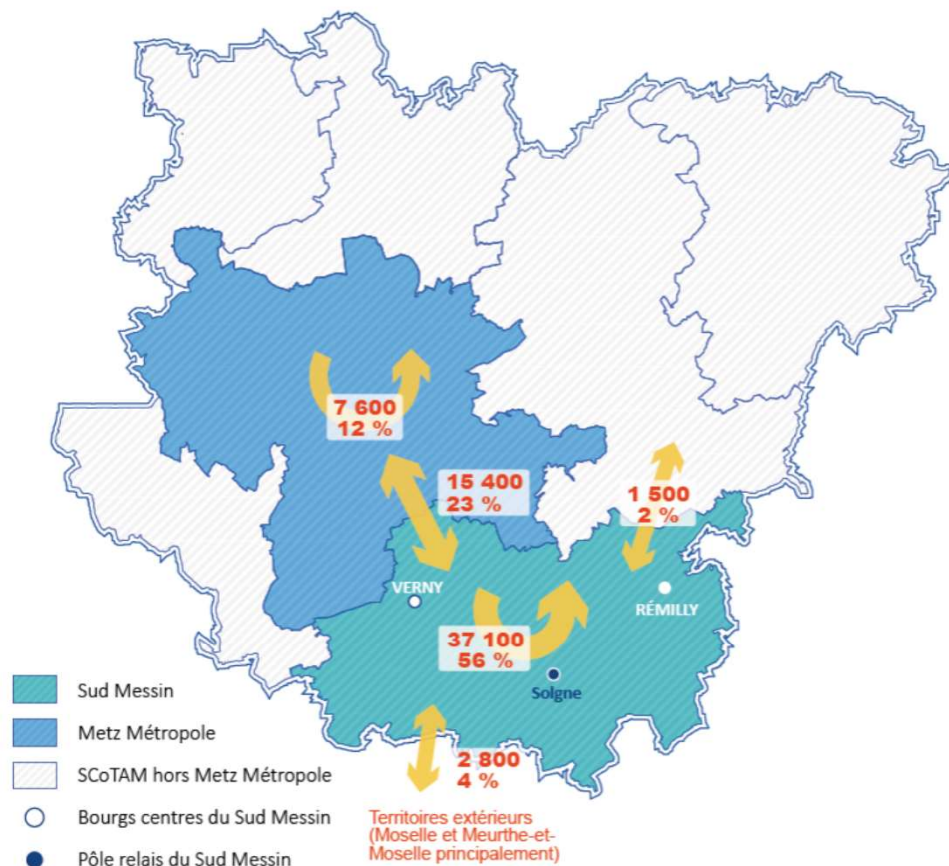
- Les bases de flux de mobilités sont constituées d'après le recensement de l'INSEE
 - Mobilités professionnelles : déplacements domicile-travail
 - Mobilités scolaires : déplacement domicile-études
 - Migrations résidentielles : commune de résidence / commune de résidence antérieure
- Les données sont plus succinctes avec moyen de détails sur la chaîne de déplacement, les origines destinations ou le mode utilisé



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Les habitudes de déplacements : synthèse de l'EDGT

Habitants du Sud Messin : 65 900 déplacements quotidiens
dans le SCoTAM et d'échanges avec les territoires extérieurs



Seuls les flux significatifs statistiquement sont représentés.

Les échanges entre 2 territoires  sont la somme des déplacements réalisés dans les 2 sens par les habitants du Sud Messin.

- ➊ Plus d'1 déplacement sur 2 est interne au Sud Messin.
 - Ces déplacements internes sont réalisés principalement au sein de chacun des 2 secteurs est et ouest.
 - Les échanges entre ces deux secteurs sont minoritaires (3 %).
- ➋ Metz Métropole : plus d'1/3 des déplacements quotidiens des habitants du Sud Messin
 - 23 % sont des échanges réalisés par les habitants du Sud Messin entre leur secteur de résidence et Metz Métropole.
 - 12 % sont des déplacements qu'ils réalisent uniquement dans Metz Métropole.

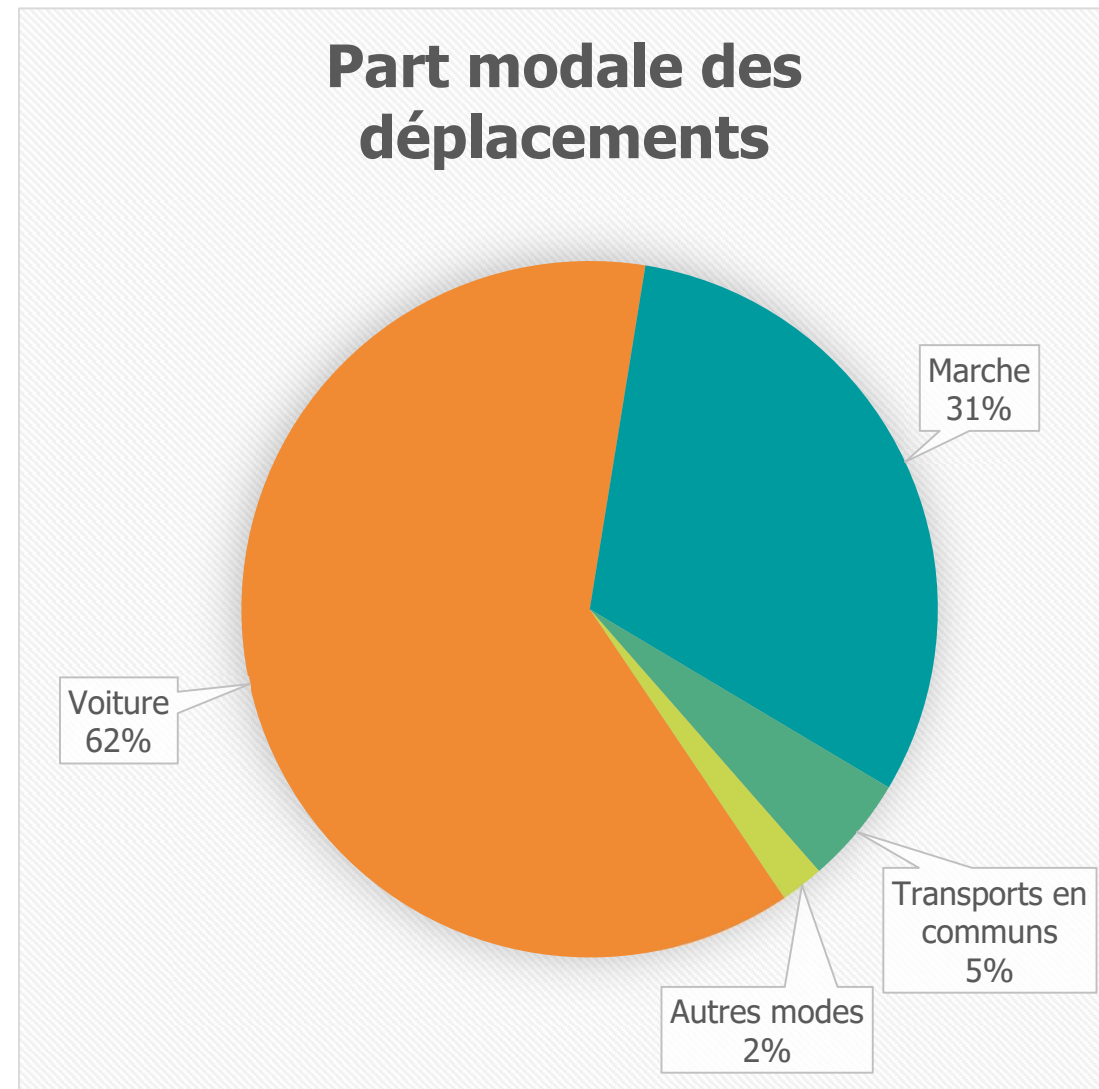
Source : EDGT

2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Les parts modales tous motifs

- ✓ **L'usage de la voiture est prédominant dans le territoire**
- ✓ **La marche tient une place forte dans les déplacements de proximités**
- ✓ **Les autres modes sont marginalisés (vélo et TC <5%)**

Source : EDGT



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Les motifs de déplacements

✓ L'accompagnement comme motif majeur de déplacement :

- Premier motif à l'ouest, conduire un passager à sa destination constitue 40% des déplacements
- Cette preuve de la dépendance à la voiture sur le territoire montre la perte d'autonomie des non motorisés et leur isolement

✓ Les loisirs comme autre générateur de déplacements :

- Au sein de Rémilly, c'est le premier motif de déplacement (28%) ainsi que dans la partie est du territoire (27%)
- Dans la partie ouest, ce motif est plus équilibré avec l'ensemble des motifs.



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Les parts modales par secteur

- ✓ **La voiture s'impose même pour les déplacements intracommunaux**
 - Dans la commune de Verny, où le centre bourg est à moins de 2km des limites communales, la part modale de la voiture est de 57%, la marche de 41%.
 - À Rémilly, où le bourg peut être jusqu'à 5km des limites communales, la marche représente tout de même 67% où la voiture représente 30% des déplacements
 - Le vélo n'est généralement pas utilisé pour les déplacements entre 2 et 5km.
- ✓ **Vers l'Eurométropole de Metz, la présence d'un transport en commun qualitatif peut capter les usagers**
 - 96% des déplacements du territoire ouest vers Metz se font en voiture
 - 78% le sont à l'est, mettant à l'honneur les TC avec une part modale de 19%.



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | GÉNÉRALITÉS

Synthèse et enjeux

L'Enquête Déplacement Grand Territoire permet de cerner la demande de mobilité des habitants du Sud Messin. On y apprend que :

- ✓ **Plus d'1 déplacement sur 2 est interne au territoire et 1 déplacement sur 3 est en lien avec la métropole de Metz**
- ✓ **Deux modes de déplacements prédominent sur le territoire : la voiture ainsi que la marche.**
 - La pratique de la marche est développée pour les déplacements de proximité.
 - La voiture est intensément utilisée pour tout type de trajet : les trajets longs, moyens et même pour les trajets les plus courts. La dépendance à ce mode est grande, en témoigne l'importance du motif de déplacement « accompagnement » dans les trajets des habitants.
 - Les autres modes sont marginalisés : Les transports en commun transportent avant tout des scolaires, hormis dans l'est du territoire (notamment à Rémilly) où le TER est utilisé par un certain nombre d'habitants. Le vélo représente quant à lui, à l'heure actuelle, une part infime des trajets.
- ✓ **Le développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle apparait comme enjeu principal. Le potentiel de développement est grand.**
 - Pour les trajets courts à moyens, la pratique du vélo attend des aménagements sécurisés pour se développer
 - Pour les trajets moyens à longs, l'essor de l'offre en transports en commun interurbains vers Metz et sa périphérie a le potentiel d'offrir une alternative efficace pour une grande part des actifs du Sud Messin.

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

LE MOTIF TRAVAIL

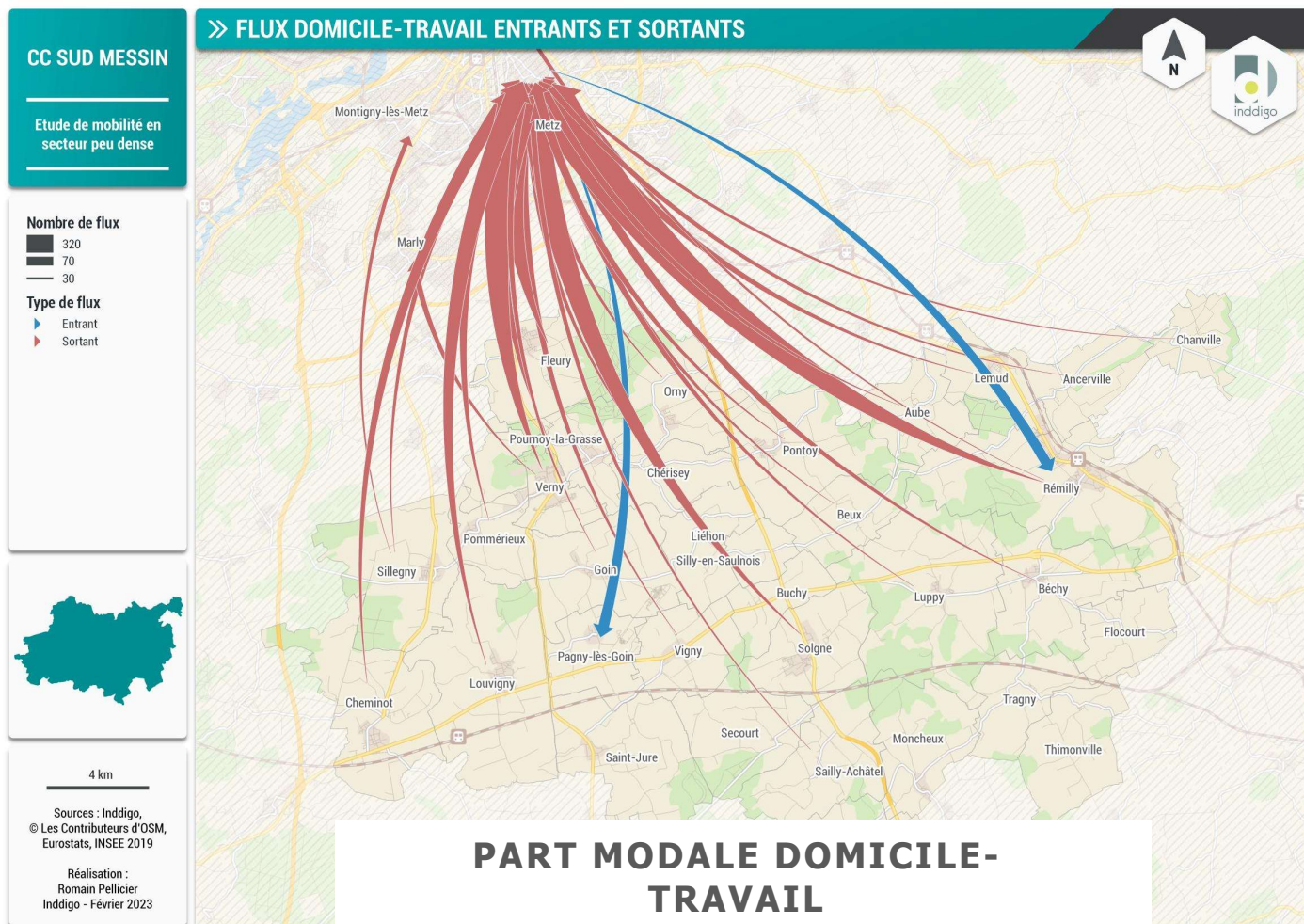
2. DEMANDE DE MOBILITÉS | MOTIF TRAVAIL

L'attractivité professionnelle de Metz polarise le territoire de la CCSM

- Plus de la moitié des déplacements s'orientent au nord vers l'Eurométropole de Metz (50,5%)
- Si l'on considère la seule commune de Metz, elle polarise à elle-seule un tiers des déplacements (32,4%)
- Les communes du nord de la CCSM accueillent de nouveaux ménages qui vont faire la navette quotidiennement, à plus de 91% en voiture vers Metz
- Seuls les habitants de Rémilly empruntent les TC (19%) pour se rendre à Metz
- Seulement 17 personnes vont travailler à Pont-à-Mousson et 21 font le chemin inverse

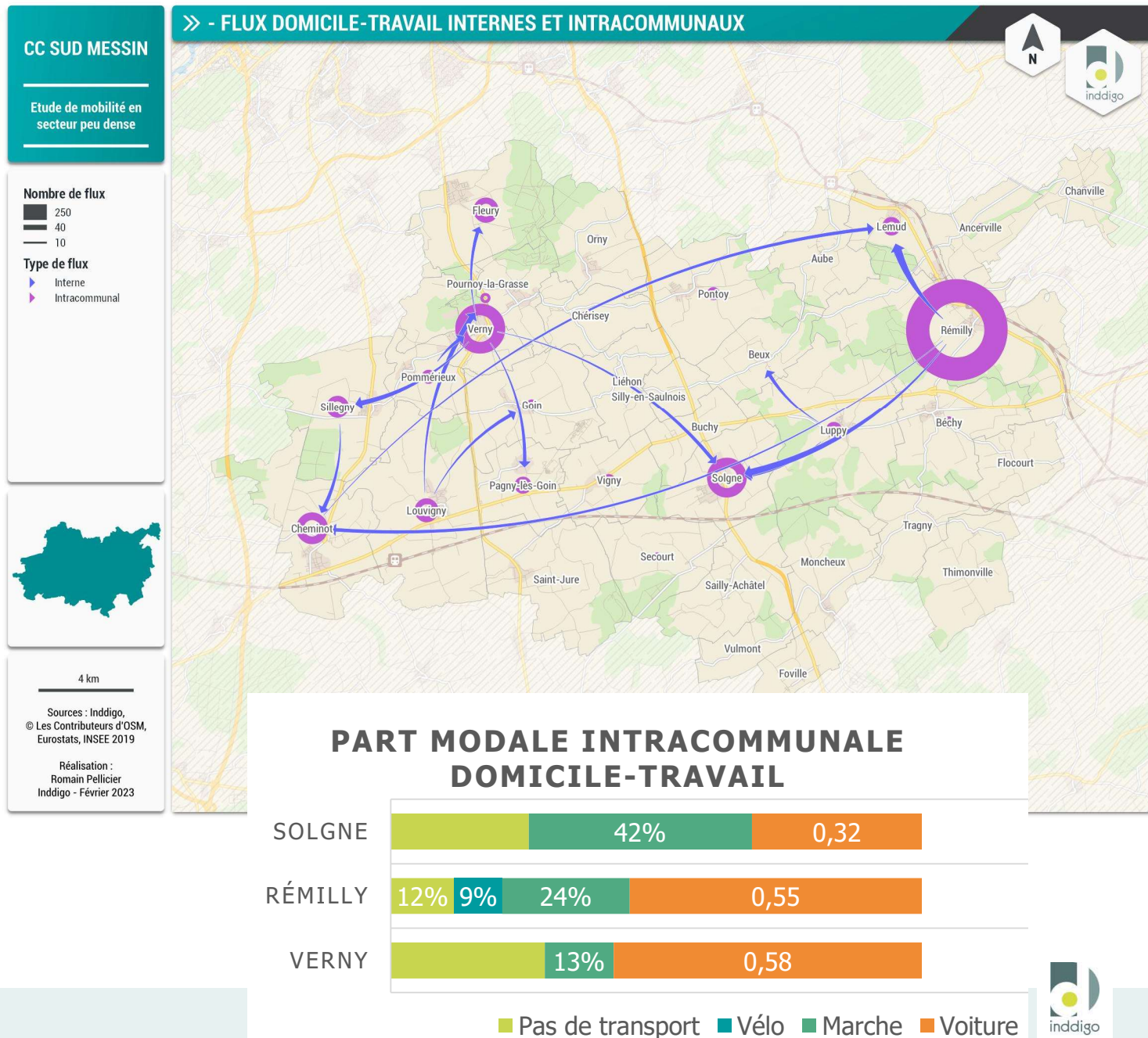
Les flux sortants vers les autres territoires sont diffus et peu concentrés

- Seulement 1,6% des déplacements vers Nancy, 1,4% vers Luxembourg ou encore 1,2% vers Pont à Mousson
- Toutes les autres destinations représentent moins de 1% des déplacements



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | MOTIF TRAVAIL

- ✓ Les déplacements internes et intracommunaux au sein de la CCSM représentent 1/5^{ème} des déplacements domicile-travail (21,6%)
- ✓ Les déplacements intercommunaux au sein du Sud Messin font en moyenne moins de 3 km et la part modale de la voiture est pourtant de près de 70%.
- ✓ Les déplacements intracommunaux à Verny, Rémilly et Solgne soulèvent l'enjeu de pouvoir offrir des modes de déplacements alternatifs



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | MOTIF TRAVAIL

Synthèse et enjeux

- ✓ **Pour le motif Travail, la grande majorité des actifs du territoire ne se rend pas dans leur commune voire dans une autre commune de l'intercommunalité, mais à Metz ou sa périphérie.**
- ✓ **Pour rejoindre Metz et sa périphérie, la quasi-totalité des trajets sont effectués en voiture**
 - La part des transports en commun est globalement très faible, hormis à Rémilly où elle s'élève à 19% (portée par le TER)
- ✓ **Pour les trajets intercommunaux et intra-communaux, la voiture est toujours dominante malgré les faibles distances à franchir (3km au maximum)**
 - La pratique de la marche est tout de même assez marquée mais seulement pour les communes les plus peuplées du territoire
 - La pratique du vélo pour se rendre au travail est inexistante, hormis à Rémilly

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

LE MOTIF ÉTUDES

2. DEMANDE DE MOBILITÉS | MOTIF ÉTUDES

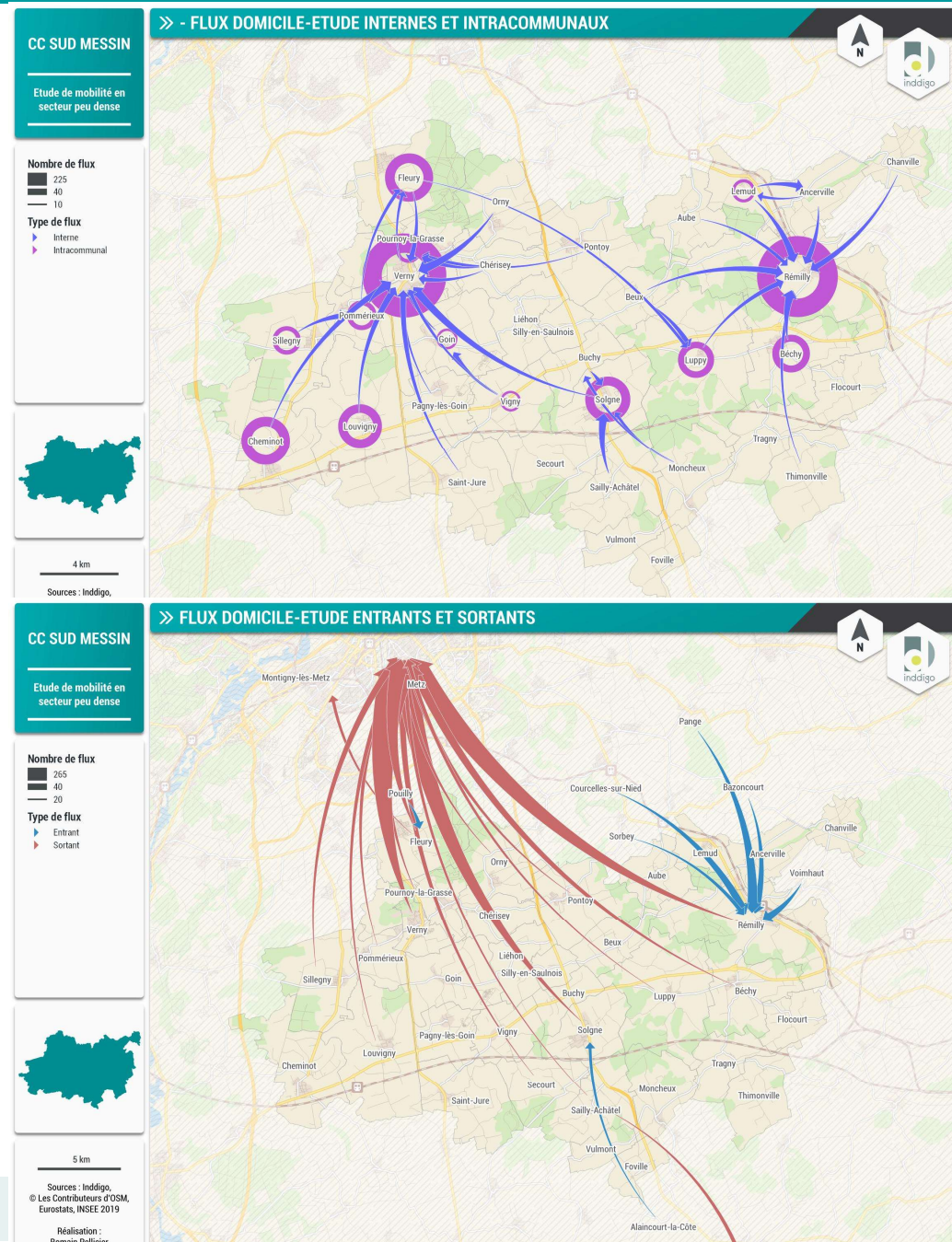
✓ L'élémentaire et le primaire majoritairement dans leurs communes ou à proximité immédiate

- Moins de 2km en moyenne, du foyer familial à l'école
- Chanville, Foville, Liéhon, Moncheux, Pontoy, Thimonville sont à plus de 4km de leurs écoles de rattachement : la région se doit de leur assurer un ramassage scolaire

✓ Les deux collèges de la CCSM captent la très grande majorité des élèves

- 85% des moins de 15 ans se déplacent pour leurs études au sein de la CCSM.
- Moins de 4km de moyenne pour aller au collège dans la CCSM, pour les élèves de celles ci
- Le collège de Rémilly capte les élèves à l'est du territoire en tant que collège de rattachement et de nombreux élèves sont à moins de 5km du collège dans ce territoire.

✓ La majorité des lycéens sont rattachés à Metz et peuvent profiter des TC en correspondance pour s'y rendre



2. DEMANDE DE MOBILITÉS | MOTIF ÉTUDES

Synthèse et enjeux

- ✓ **Les écoles primaires et élémentaires sont présentes directement dans les communes ou dans les communes à proximité immédiate du domicile des élèves.**
- ✓ **On observe deux grands pôles locaux : Rémilly et Verny. Ces communes concentrent les deux seuls collèges du territoire.**
 - Il faut en moyenne moins de 4 km aux élèves des collèges pour se rendre dans leur établissement. Aujourd'hui, les cars de ramassage scolaire se chargent de réaliser l'essentiel des trajets.
- ✓ **Metz capte 2/3 des lycéens et étudiants.**

MÉTHODE ET CONTEXTE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

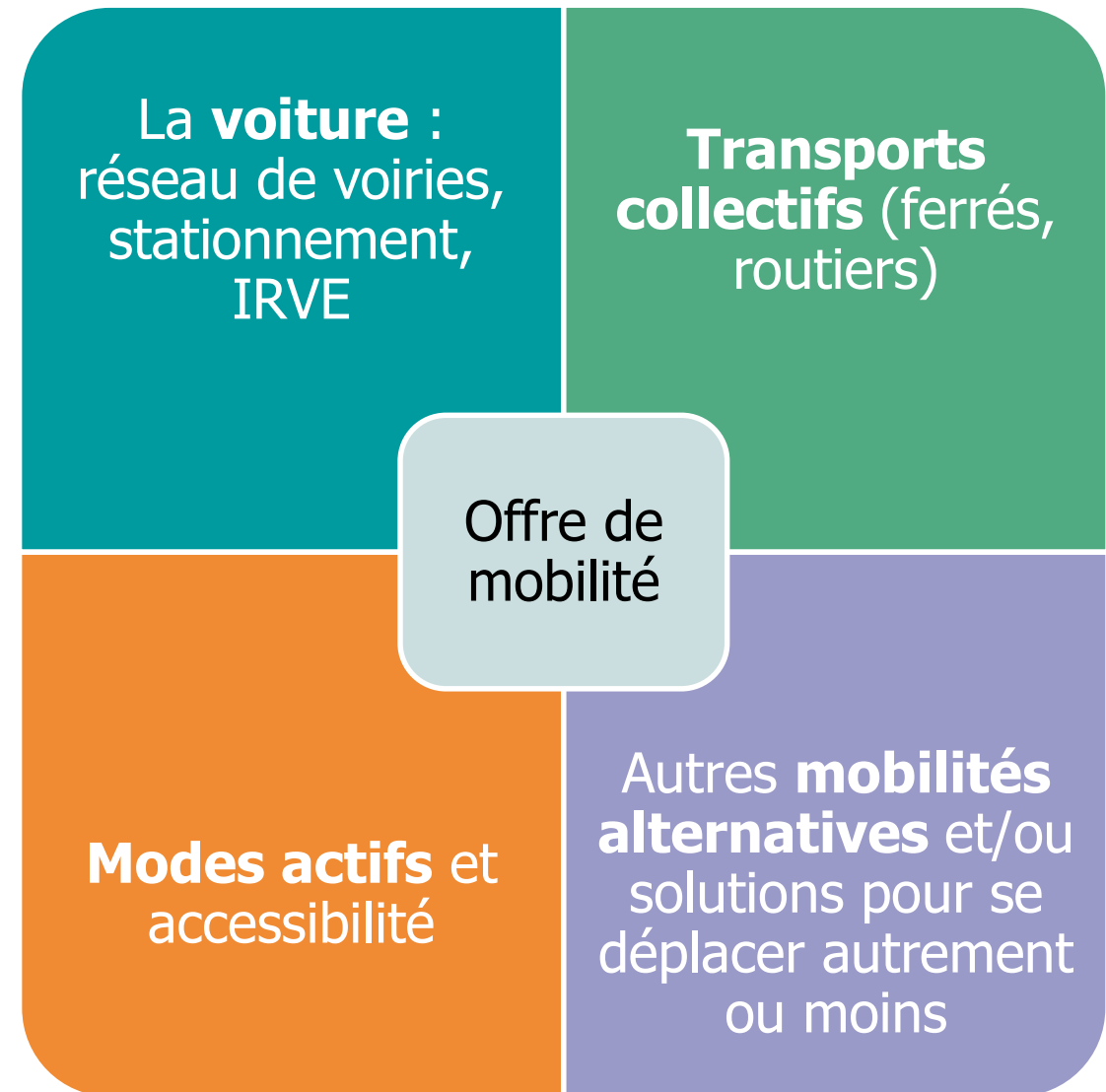
3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

SYNTHÈSE ET SUITE

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES DISPONIBLES

✓ L'offre déployée sur le territoire peut se décomposer en quatre catégories principales

- Comment ces modes sont implantés sur le territoire ?
- Quelles sont les infrastructures et la qualité de service ?
- Répondent-ils à la demande des habitants ?



3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

LA VOITURE

3. OFFRE DE MOBILITÉS | VOITURE

Hiérarchisation de la voirie

✓ Le territoire s'articule autour des routes départementales 913, 955, 999 et 910

- Toutes convergent vers Metz sauf la RD910 qui lie, entre autres, Pont-à-Mousson à Faulquemont/ Saint-Avold

✓ Le réseau viaire relie efficacement chaque commune

- Tous les automobilistes, sans restriction aux seuls riverains, sont même autorisés à emprunter les petits chemins ruraux (en enrobé)

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

Hiérarchie du réseau routier

- Routes principales
- Routes secondaires
- Route tertiaires
- Autres

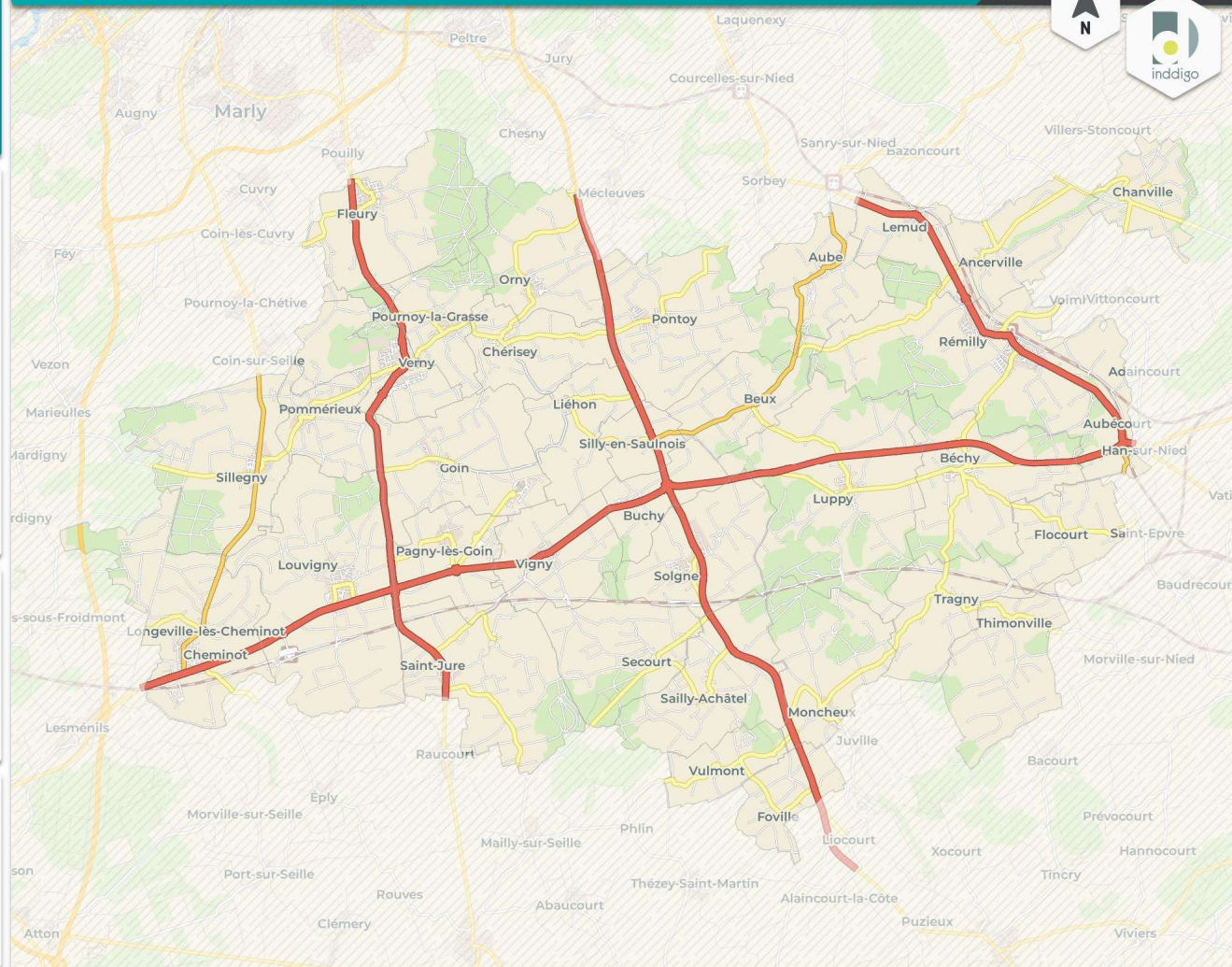


4 km

Sources : Inddigo,
Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, BD Topo

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

» HIÉRARCHISATION DE LA VOIRIE



3. OFFRE DE MOBILITÉS | VOITURE

Comptages

✓ Comptages routiers 2017-2019 (véh./j)

✓ **Un pic observé sur l'échangeur de Pouilly**

✓ **17% de camions sur la RD910 :**

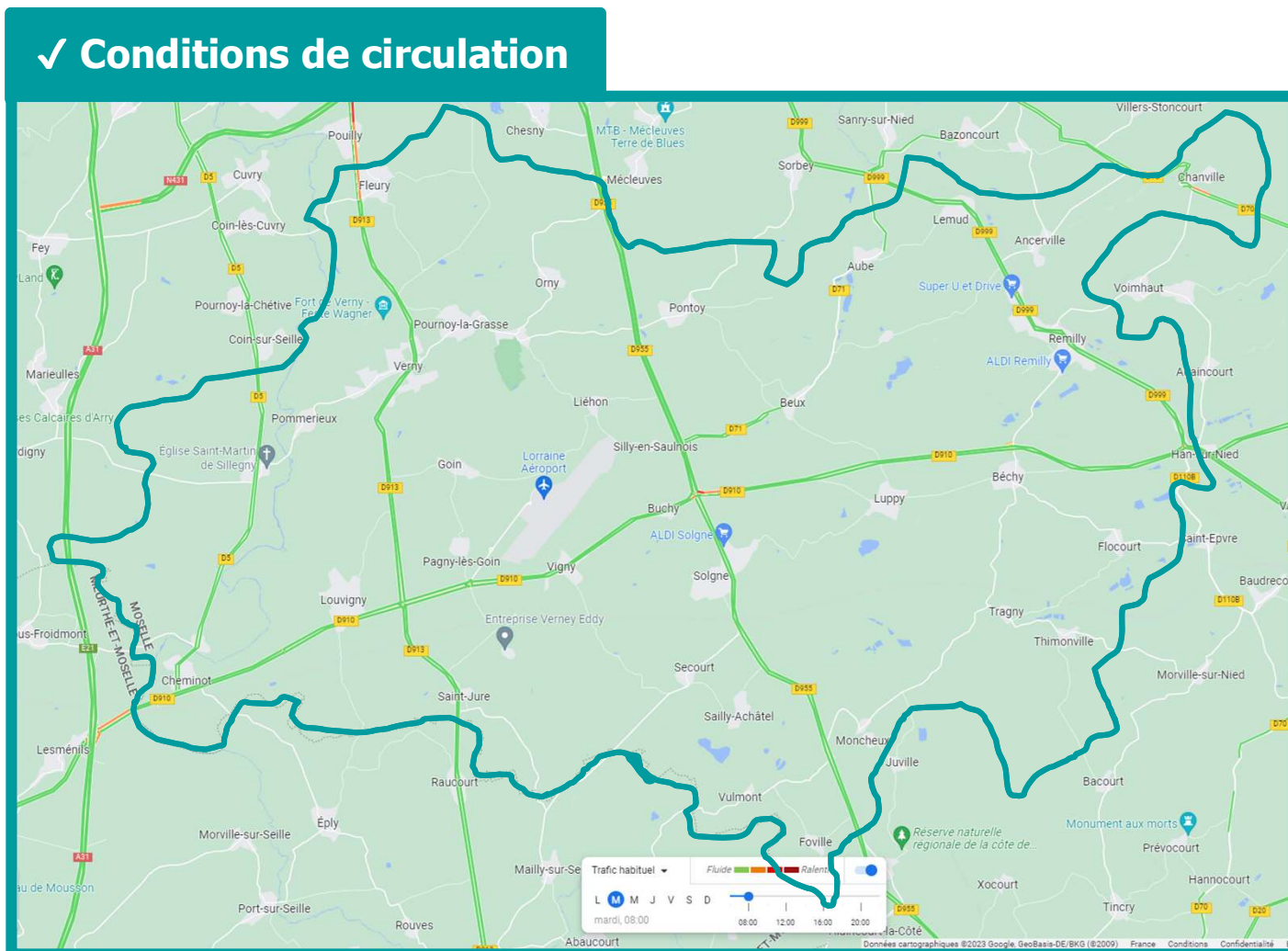
- +10 points par rapport aux autres départementales
- Voie de shunte vers l'Allemagne pour éviter les péages.
- Axe support des transports



3. OFFRE DE MOBILITÉS | VOITURE

Conditions de circulation

- ✓ Une circulation très fluide sur l'ensemble du territoire
- ✓ Deux points de congestion le matin
 - Congestion à l'abord de l'échangeur de Pouilly, qui peut remonter jusqu'à Fleury. La nouvelle densité d'habitation à Marly et Magny fait que le flux vers la nationale domine celui venant de Fleury.
 - Léger ralentissement sur la branche Est du giratoire de Buchy
- ✓ Un doublement du temps de déplacement observé en HP vers Metz



Source : Trafic habituel un mardi en HPM, selon Google Maps (consulté le 13/03/23)

3. OFFRE DE MOBILITÉS | VOITURE

Accidentologie

✓ 61 accidents entre 2011 et 2020 :

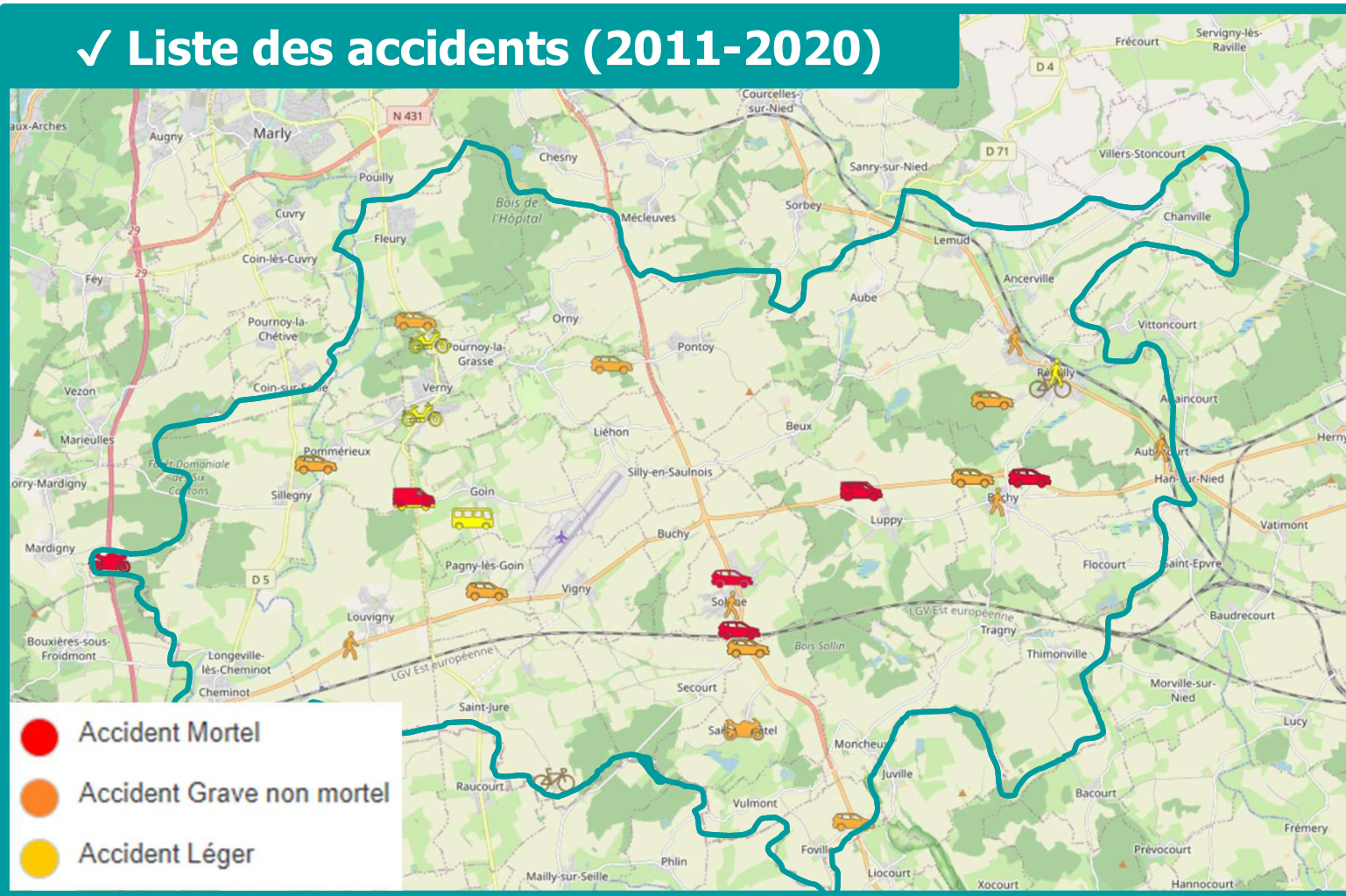
- Tués : 16
- Blessés : 72
 - hospitalisés : 44
 - légers : 28

✓ 15 accidents impliquant les modes actifs dont 1 seul hors agglomération

✓ La moitié des victimes sont sur les départementales accidentogènes :

- D955 : 7 victimes dont 2 tués (en intersections)
- D910 : 11 victimes dont 4 tués (en sections)
- D999 : 3 victimes, tous piétons en agglomération
- D913 : 7 victimes dont 1 tué

✓ Liste des accidents (2011-2020)



3. OFFRE DE MOBILITÉS | VOITURE

Synthèse et enjeux

- ✓ **Le territoire est doté d'un réseau routier très développé permettant des liaisons efficaces en voiture.**
- ✓ **Les voies du réseau routier ne sont jamais doublées de pistes cyclables ou voies vertes, et très rarement doublées de trottoir en interurbain, ce qui ne permet pas la pratique de la marche et du vélo pour l'écrasante majorité des personnes.**

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

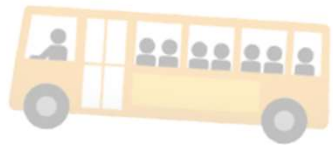
LES TRANSPORTS EN COMMUN

3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en communs routiers

✓ La pratique des TC

Source : EDGT SCoTAM 2017



Des transports collectifs tournés vers les scolaires

- 16 % des habitants déclarent utiliser les réseaux de transports collectifs (TIM, Le Met' ou TER) au moins 2 fois par semaine (du lundi au vendredi). Ces usagers réguliers sont principalement des scolaires.
- 80 % déclarent les utiliser « très peu » ou « jamais ». Cela concerne 77 % des résidents du Sud Messin est et 83 % du Sud Messin ouest.

Trois raisons principales à citer : 43 % ne sont pas motivés par ce mode, 30 % pointent les horaires qui sont, selon eux, inadaptés et 14 % indiquent que l'arrêt est trop loin de leur domicile. **Une adaptation de l'offre (horaires, parcours, points d'arrêts, etc.) permettrait de capter un plus large public.**



Les transports collectifs occupent une place moindre (5 %) dans leurs pratiques de déplacements, comme pour l'ensemble des habitants du SCoTAM (7 %). Ces 3 600 déplacements quotidiens sont réalisés pour 60 % d'entre eux en cars (TIM et TED) et autres autocars*. Les 40 % restants sont effectués principalement en TER (train ou car).

** Autres lignes départementales, régionales, internationales en cabotage, périscolaire, occasionnel.*

3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en communs régionaux

Un territoire souvent en bout de lignes régionales, tournées vers Metz

- Selon les lignes, en moyenne 4 ou 6 cars/jour/sens
- Plus aucun service en direction de Metz dès le milieu d'après-midi
- Aucun service le dimanche et la plupart des services non assurés pendant les vacances



Des navettes directes entre Nancy ou Metz et l'aéroport ou la gare TGV mais qui ne desservent pas d'autres arrêts dans le Sud messin

Intermodalité rarement possible aux arrêts

- Pas de stationnement vélo protégé
- Peu d'aires de stationnement ou de dépose minute

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

 Aire de covoiturage
 Bornes de recharge pour véhicules électriques

Offre cyclable
 Aménagements cyclables
 Boucles cyclables

Offre ferroviaire

 Gare
 Gare LGV
 Ligne à Grande Vitesse
 Réseau ferré

Offre de car

 Ligne Béchy - Metz
 Ligne Château-Salins - Metz
 Ligne Louvigny - Metz

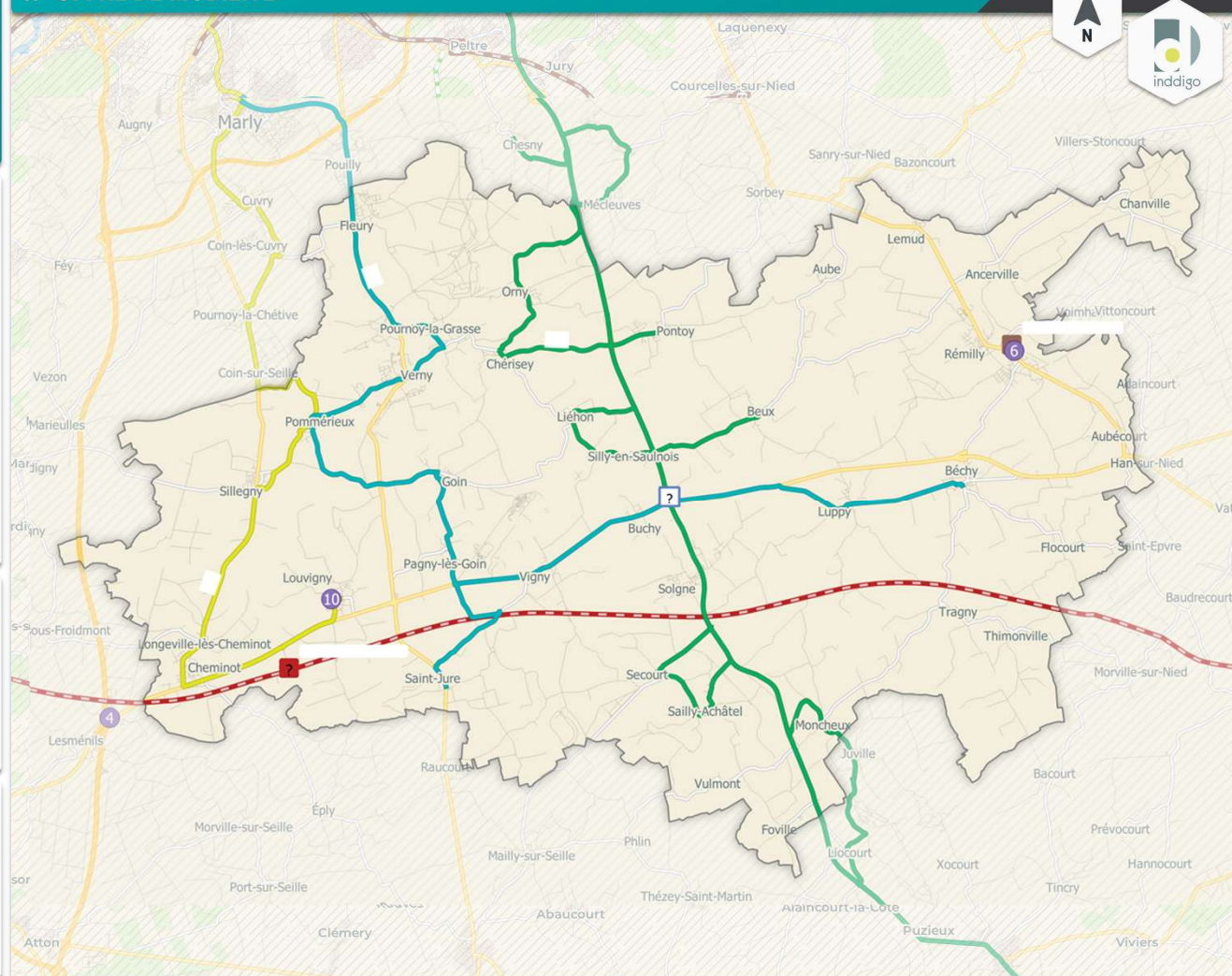


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Janvier 2023

>> OFFRE DE MOBILITÉ



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en communs de l'Eurométropole

✓ Le réseau messin (Le MET') s'arrête aux portes du territoire

- P101 : Coin sur Seille
- P102 : Marieulles
- P113 : Pouilly

Lignes qui ont des horaires réguliers et une part importante des passages sur demande

✓ La ligne P102 bientôt étendue

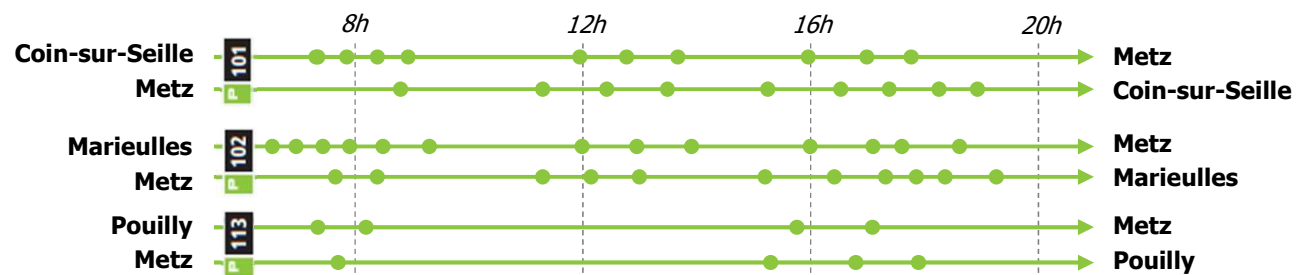
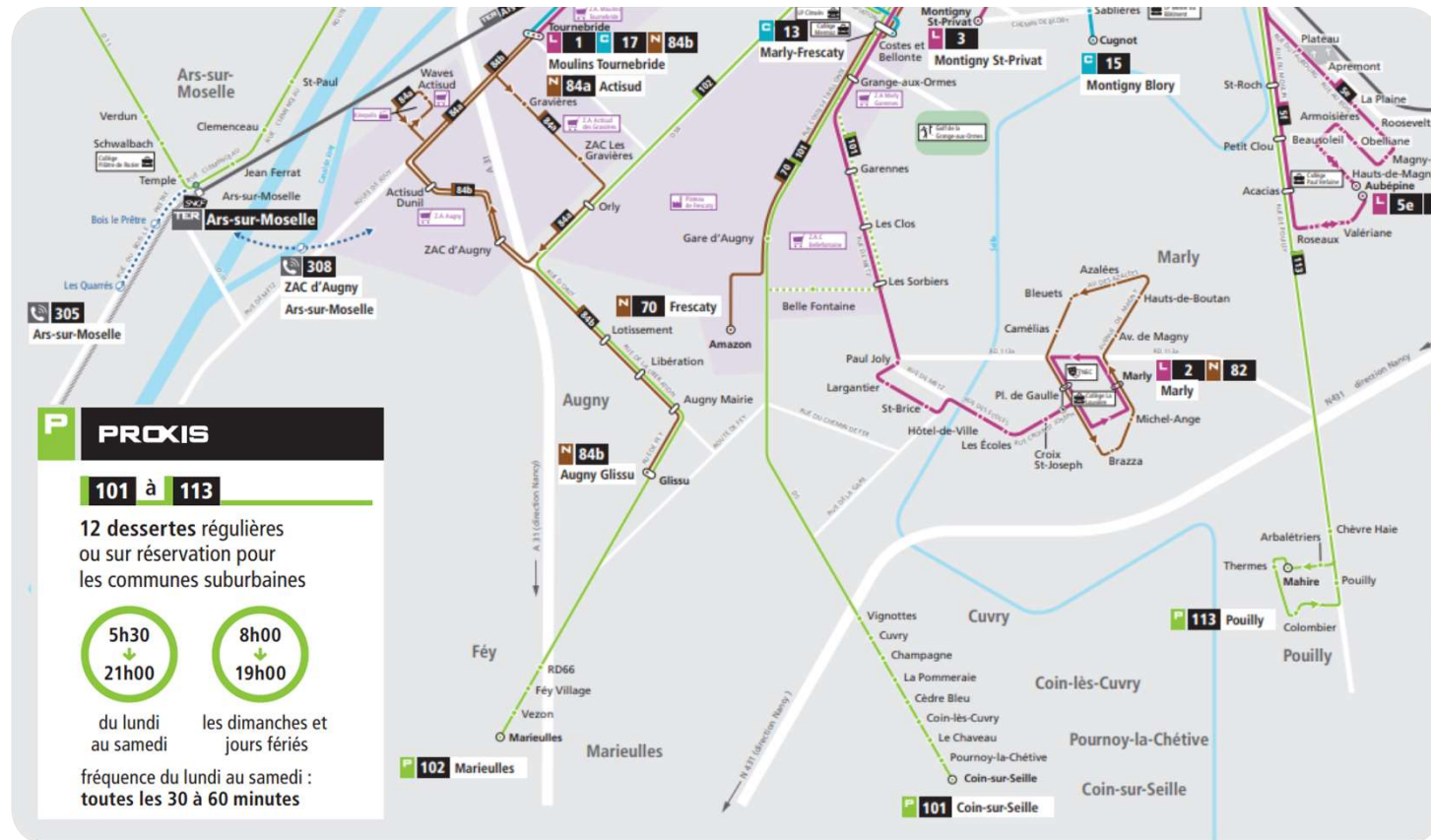
- L'intégration de la commune de Lorry-Mardigny à l'Eurométropole va leur donner accès à la qualité de service du réseau Le MET'
- La ligne P102 y fera son nouveau terminus

✓ La nouvelle ligne de BHNS METTIS C aux portes du sud Messin, fin 2025

- Terminus à Marly
- Haut niveau de service
- Parking P+R

✓ Un renouvellement de la DSP attendu en 2024 et une opportunité pour le sud-messin à saisir

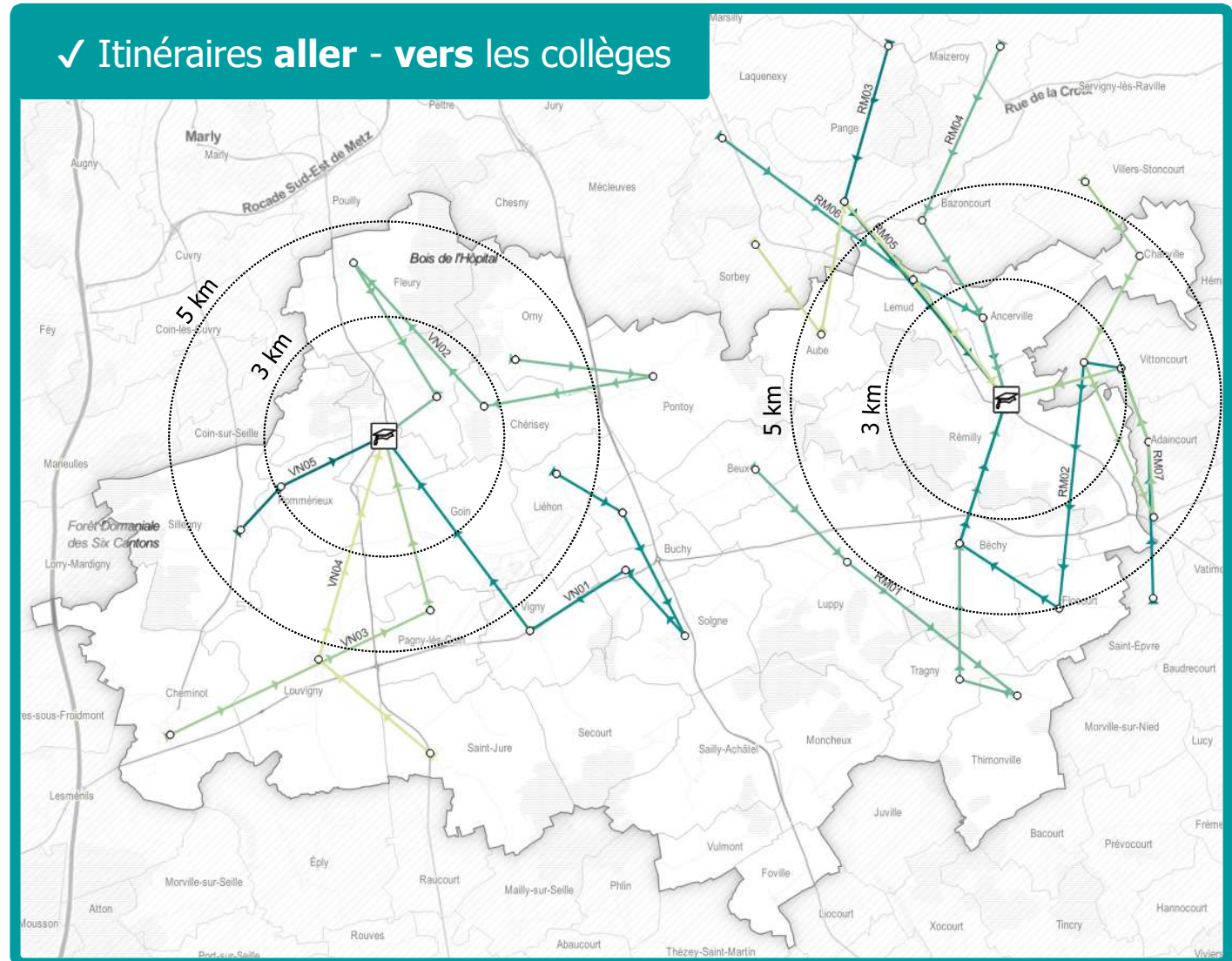
- Une refonte du réseau est prévue pour 2025
- L'Eurométropole diffuse des questionnaires aux EPCI limitrophes sur leurs attentes du nouveau réseau
- Un conventionnement serait envisageable entre les deux AOM dans le but d'éviter la création d'un syndicat mixte



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Transport scolaire

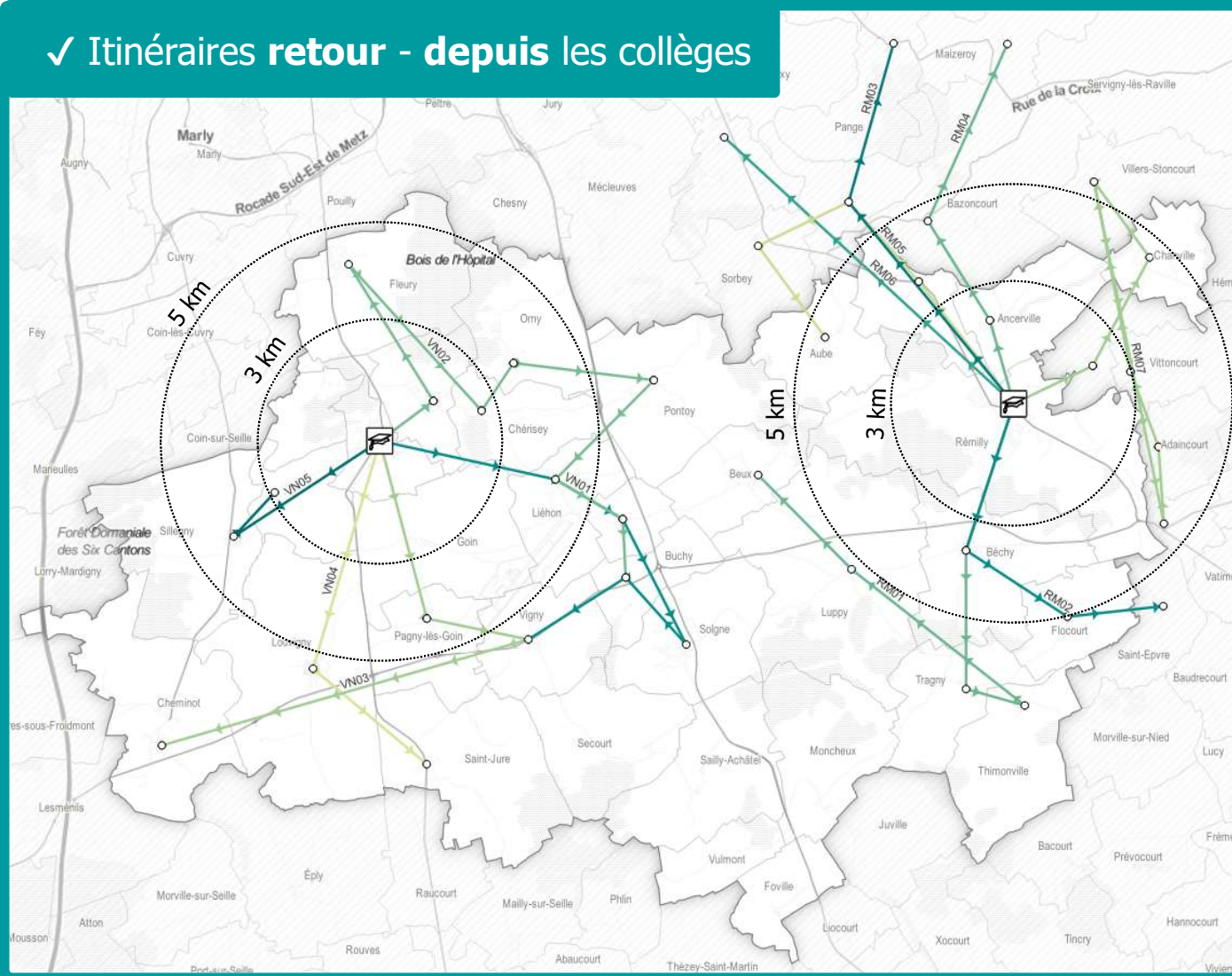
- ✓ **2 lignes pour les écoles primaires**
- ✓ **5 lignes pour le collège de Verny**
- ✓ **7 lignes pour le collège de Rémilly**
 - Une arrivée à 7h pour l'intermodalité en gare TER vers les lycée messins
 - Une arrivée à 8h pour le collège
- ✓ **Un manque de chauffeurs a nécessité de réorganiser le plan du réseau**
 - Des lignes qui ne sont pas attractives face à la voiture :
 - VN02 : ORNY-VERNY = 26 min en TC contre 7 min en voiture, 15 min en vélo
 - RM01 : BEUX-RÉMILLY = 29 min en TC contre 10 min en voiture, 25min à vélo
- ✓ **Plusieurs lignes de desserte de proximité supprimées depuis le transfert de compétence**



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Transport scolaire

✓ Itinéraires retour - depuis les collèges



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les arrêts de cars

✓ Les arrêts de TC sont repérables grâce à la systématisation des totems et le rappel des horaires

✓ De nombreux arrêts présentent des abribus

- Ceux-ci sont vitrés pour une meilleure co-visibilité ou en dur à parois pleines

✓ Certains arrêts bordant des axes très circulés sont peu confortables voire dangereux

- Zone d'attente pas assez en retrait

- Manque de visibilité avec les usagers de la route



Rémilly



Verny



Buchy



Verny



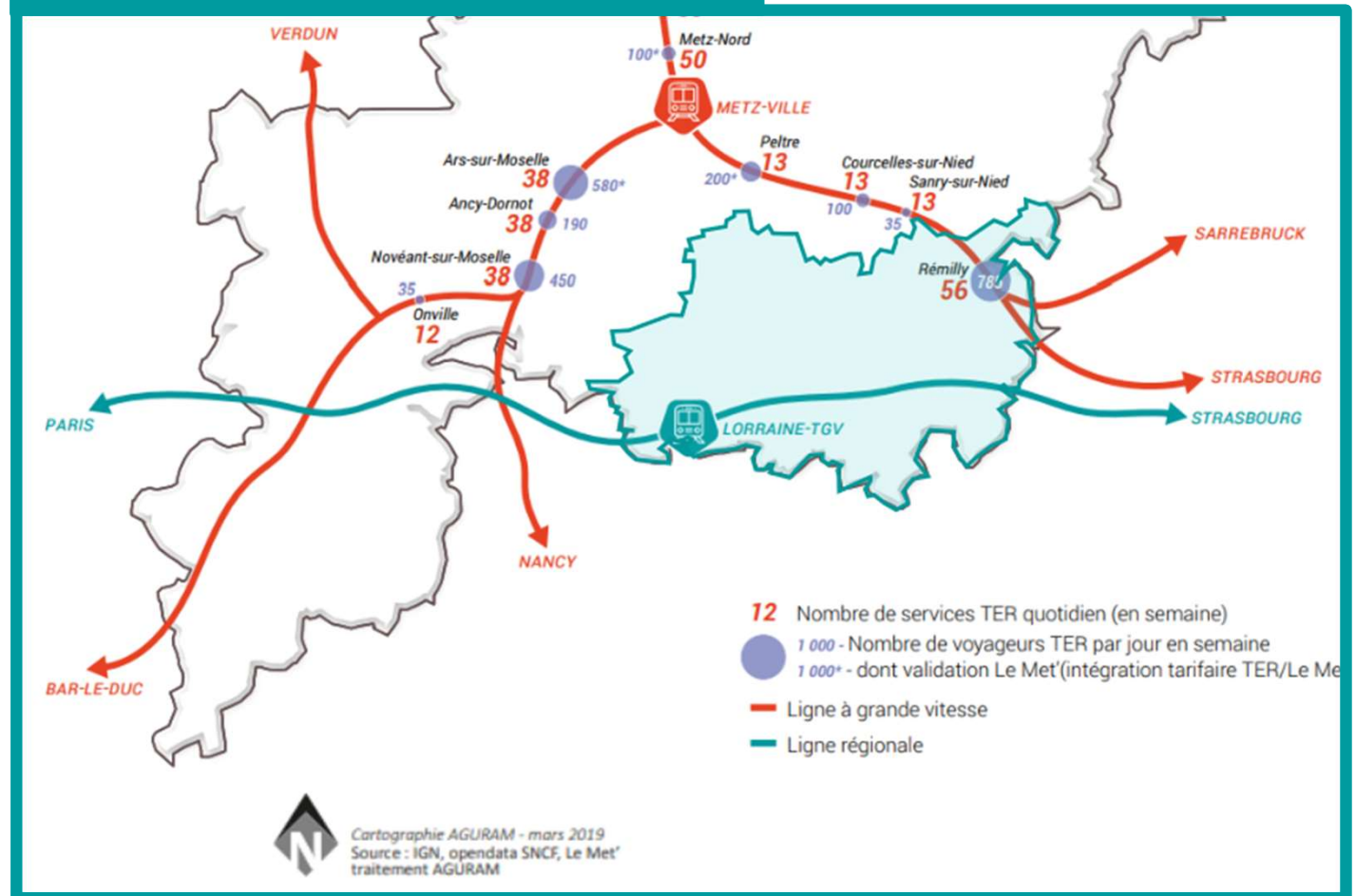
Cheminot

3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en communs ferrés

- ✓ Une seule gare TER, bien desservie mais située à l'extrémité nord-est du territoire, à Rémilly
- ✓ Une gare TGV, permettant des échanges à l'échelle nationale voire européenne.

✓ Gares et fréquence de desserte

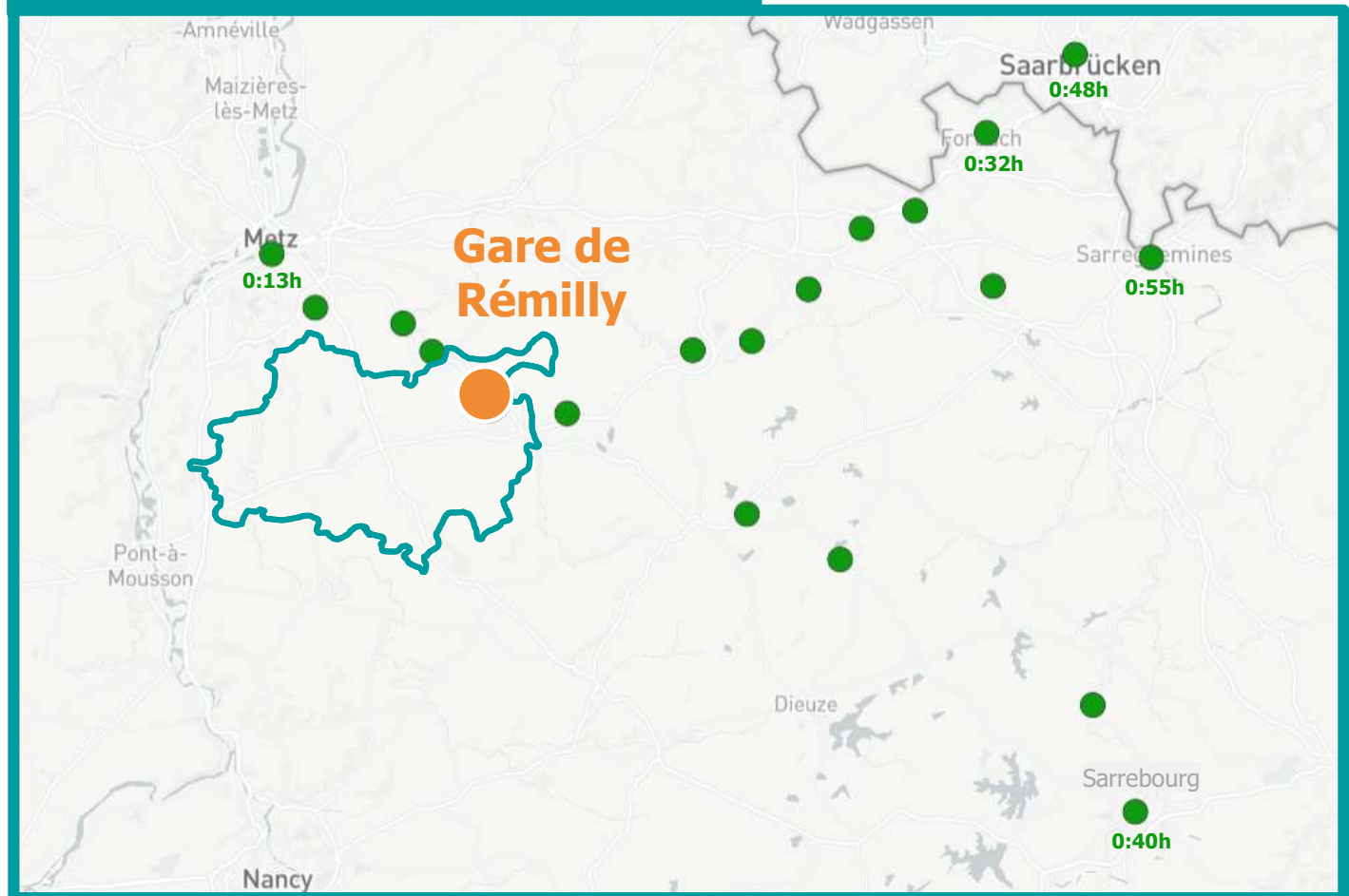


3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en communs ferrés

- ✓ **Rémilly – Sarrebruck :**
 - En moyenne, 17 liaisons par jour (50min)
 - 2 trains direct par jour (48min)
 - 21 trains directs pour Forbach (32min)
- ✓ **Rémilly – Sarrebourg**
 - En moyenne, 11 liaisons par jour (1h02)
 - 9 trains direct par jour (40min)
- ✓ **Rémilly – Sarreguemines**
 - En moyenne, 12 liaisons par jour (3h12)
 - 1 train direct par jour (55min)
- ✓ **Rémilly – Metz**
 - En moyenne, 32 trains direct par jour (15min)
 - Généralement 6h42 et 22h07
 - Service renforcé en heure de pointe (3 à 4 par heure)
 - Service réduit le weekend et surtout le dimanche
 - Forte fréquentation en HPM avec des rames parfois saturées

✓ Desserte directe



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Organisation de l'offre



✓ **Transport scolaire par Fluo 57:**

- 5 lignes pour le collège de Verny
- 7 lignes pour le collège de Rémilly
 - Une arrivée à 7h pour l'intermodalité en gare TER vers les lycée messins
 - Une arrivée à 8h pour le collège
- 1 ligne Pontoy-Cherisey-Orny-Pournoy pour les écoles



✓ **Lignes régionales par Fluo Grand Est**

✓ **Lignes TER par Fluo Grand Est**

3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Organisation de l'offre



✓ **Abonnement combiné Le Met' + TER Grand Est**

- N'est disponible que pour les gares TER dans l'Eurométropole de Metz
- Tickets à l'unité ou abonnements hebdomadaires, mensuels, annuels ...
- Abonnement PRO pouvant être pris en charge à 50% par l'employeur (72€)
- Abonnement scolaire à 50€/mois



3. OFFRE DE MOBILITÉS | TRANSPORTS EN COMMUN

Synthèse et enjeux

- ✓ **La grande majorité des habitants du Sud Messin ne sont pas utilisateurs des transports en commun.**
 - Le réseau de transports en commun est faiblement cadencé et non concurrentiel par rapport à la voiture. De plus, il rencontre des difficultés de recrutement.
 - Les scolaires représentent la majorité des usagers de ce mode.
 - À Rémilly cependant, de nombreux actifs empruntent le TER.
 - L'intermodalité cars-vélos n'est pas développée

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

LES MODES ACTIFS

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

Le vélo

✓ Un nombre élevé de vélo par ménages

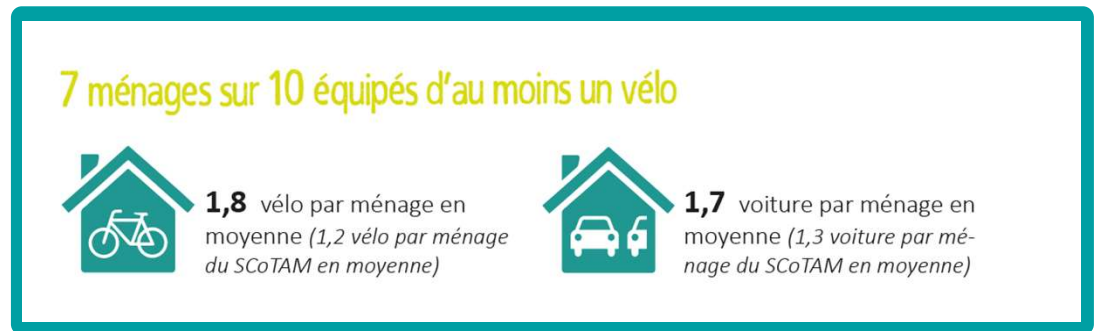
- Les ménages du territoire possèdent plus de vélos que de voitures
- Cependant, tous les membres d'un foyer ne peuvent pas utiliser tous les vélos du ménage : ce sont des engins de déplacement plus personnels

✓ L'usage de loisir comme seul usage promu

- Promotion d'une boucle VTT Vergy-Magny-Marly-Coin-sur-Seille-Vergy
- Pas de promotion du vélo au quotidien

✓ Une pratique timide à l'heure actuelle

- Seulement 12% de la population réalise 2 déplacements ou plus à vélo par semaine, hors weekend (EDGT SCoTAM, 2017)



Source : EDGT SCoTAM, 2017



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

Schéma départemental des mobilités alternatives

Le schéma départemental des mobilités alternatives de la Moselle planifie l'accompagnement des EPCI qui souhaitent s'engager en faveur des mobilités alternatives

- 1250km en Moselle
- Aides apportées aux EPCI détentrice de la compétence mobilité pour les projets intercommunaux, jusqu'à 30% des coûts

4 itinéraires structurants identifiés dans le Sud Messin

- le longs des routes départementales
- 55km de connexion

Une liaison Marly-Pouilly en projet par la l'Eurométropole de Metz

- Possibilité d'échanger avec l'Eurométropole pour une extension du projet

CC SUD MESSIN

Etude de mobilité en secteur peu dense

- Aménagements cyclables
- Itinéraires cyclables en projet
- - - Liaison de raccordement

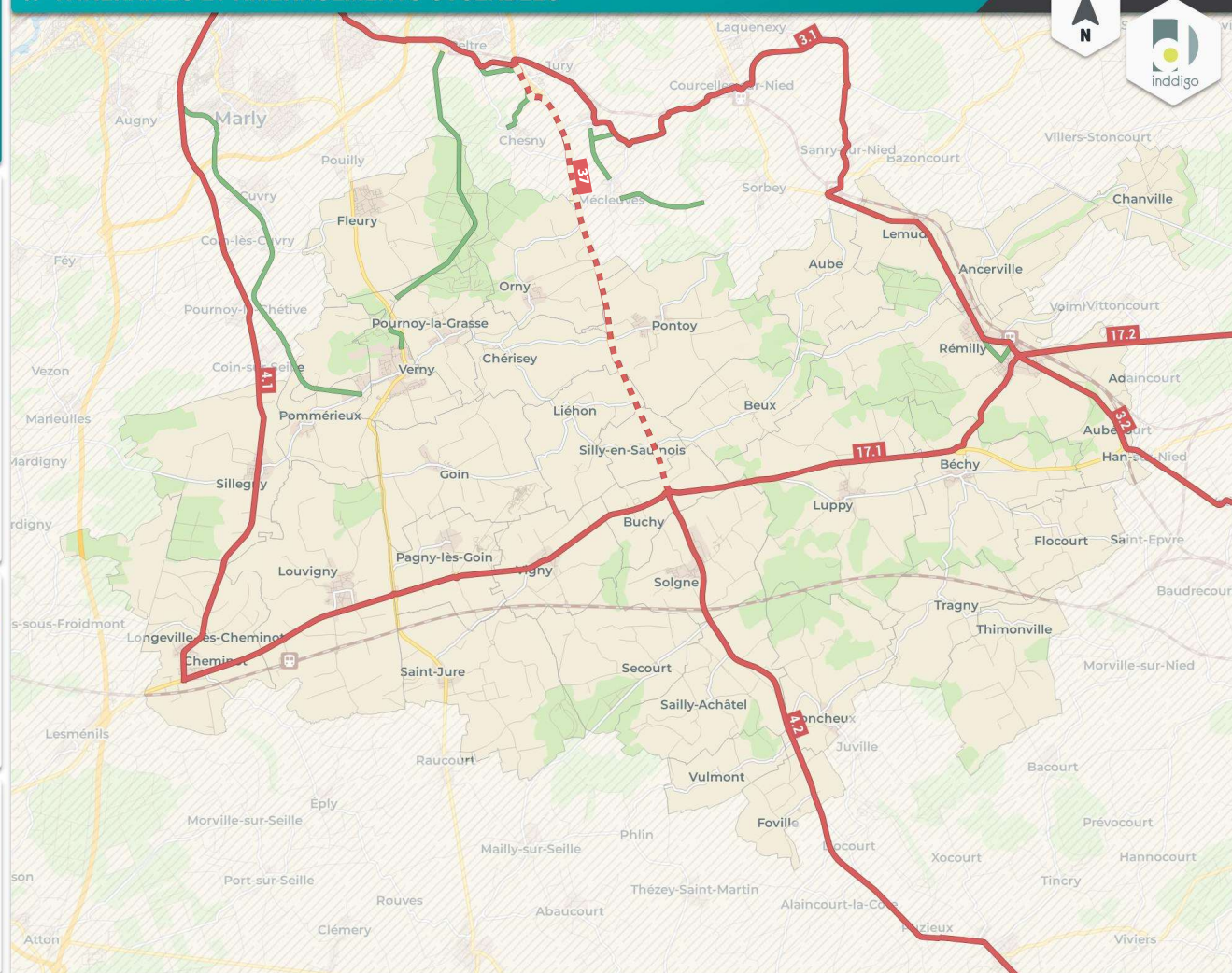


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, OCS Grand Est

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Mars 2023

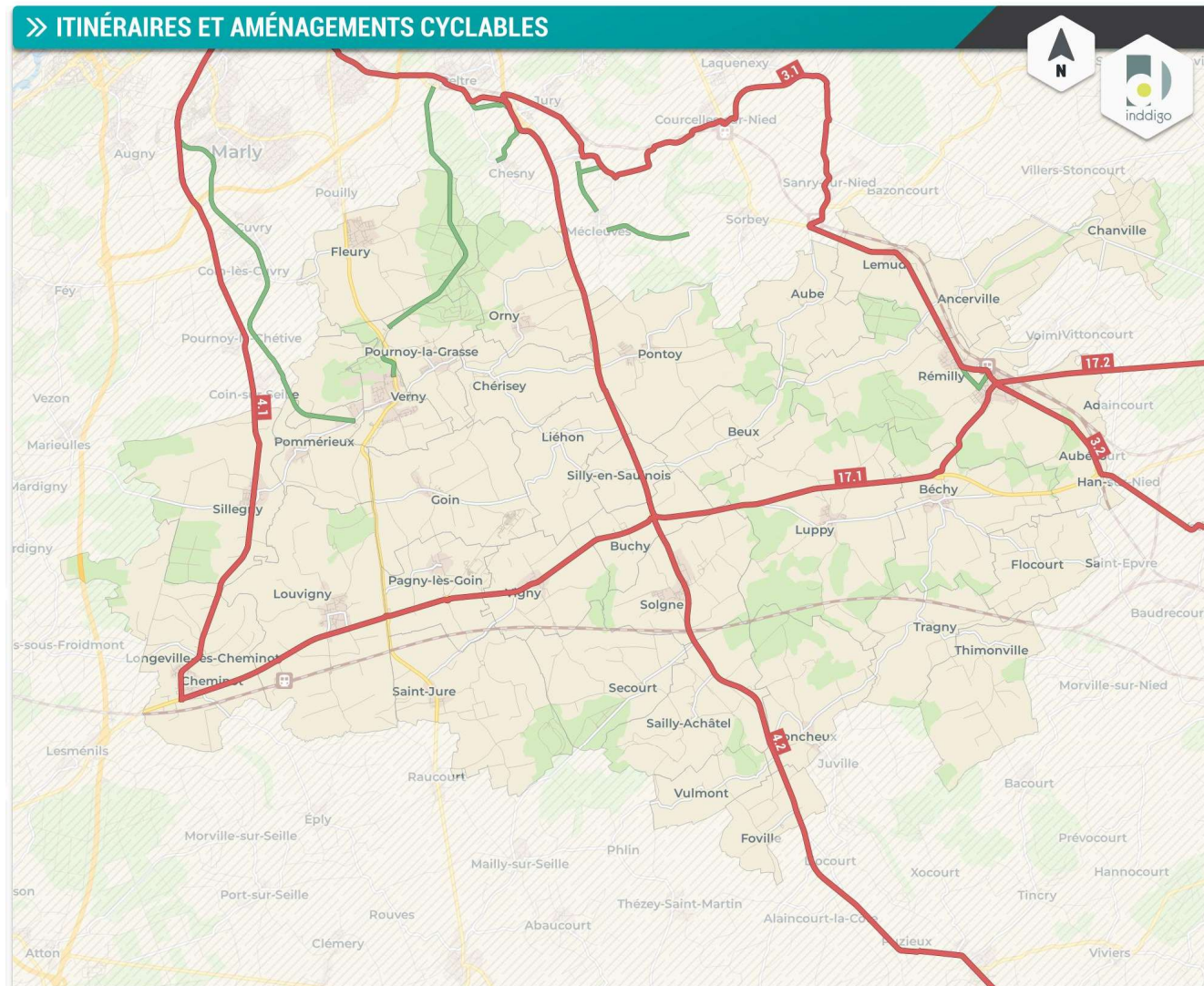
» ITINÉRAIRES ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

Aménagements cyclables existants

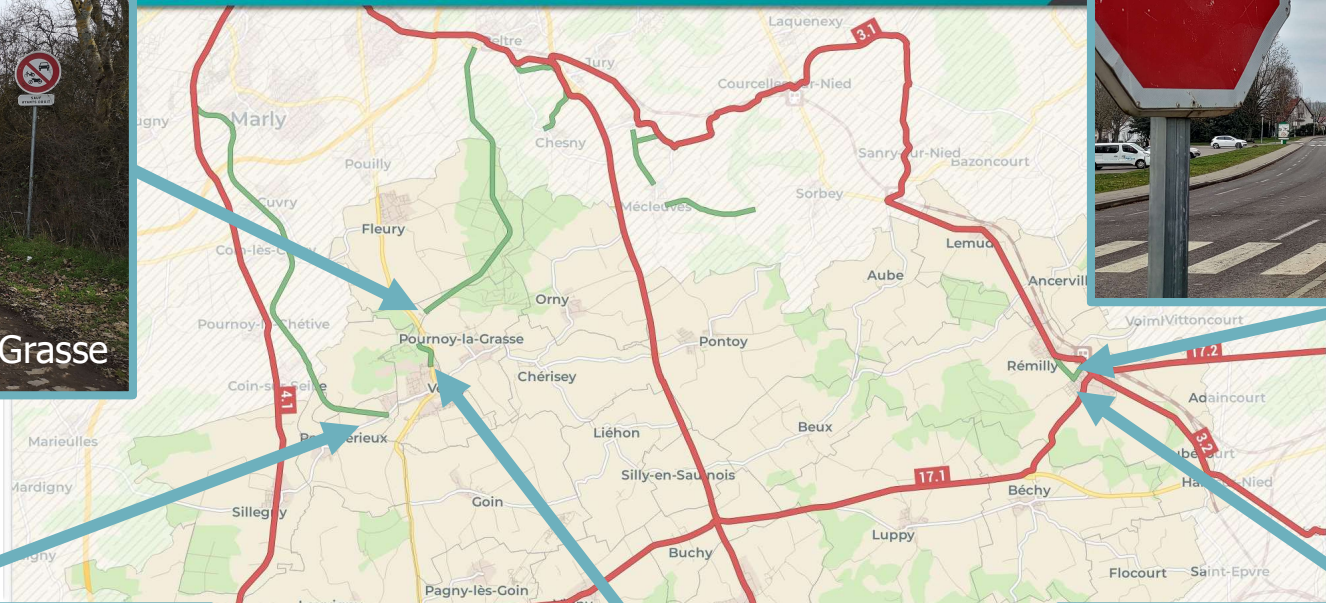
- ✓ **Un territoire dépourvu d'infrastructures cyclables qualitatives**
 - Très peu de linéaire observé
 - Signalisation horizontales et verticales non incitatives et non entretenues (marquage au sol, pas de panneaux voies vertes C115 mais panneaux B7b d'interdiction aux motorisés)
 - Revêtement rugueux et dissuasif sur les voies vertes (terre, pavé, gravier)
- ✓ **Extrémité de voies vertes à Pommérieux, Verny, Purnoy-la-Grasse**
 - Seule les parties sur l'Eurométropole sont praticables
 - Les surfaces sont impraticables sans VTT sur les extrémités : ballast, chemin agricole ou pavés
- ✓ **Quelques anciens aménagements sont peu maintenus.**
 - À Verny, des trottoirs cyclables
 - À Rémilly, une CVCB sur route à forte circulation, des trottoirs cyclables et une bande cyclable à Rémilly.



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

Visite terrain des aménagements cyclables

AIRES ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

La randonnée

✓ **La pratique de la randonnée et de la balade est très soutenue par la CCSM avec un fort développement des boucles sur le territoire :**

- Un choix d'itinéraires très fourni sur l'ensemble du territoire
- Une signalétique neuve, pédagogique et très bien implantée sur le territoire
- Du jalonnement omniprésent et facilement repérable

Au sujet des liaisons douces :

« Jusqu'à présent, la Communauté de Communes du Sud Messin a consacré l'essentiel de ses efforts dans le développement de boucles de promenade et de randonnée. »

Source : sudmessin.fr



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

La randonnée



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

La marche utilitaire

- ✓ **Quelques liaisons piétonnes entres bourgs permettent des déplacements sécurisés à pied**
 - Une liaison entre Pournoy-la-Grasse et Verny est à l'étude
 - Des liaisons déjà sécurisées comme celle entre Cheminot et Longeville-les-Cheminots
 - Une nouvelle liaison programmée entre Pommérieux et le collège de Verny
- ✓ **Des liaisons dédiées aux piétons, permettent la circulation à l'écart de la circulation**
 - Pour l'accès aux collèges de Verny et Rémilly
 - Vers la gare de Rémilly depuis la place Maréchal Foch
 - Dans les zones résidentielles
 - Au bord des cours d'eau dans les bourgs



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

La marche utilitaire

- ✓ **Les contraintes spatiales des centres bourgs défavorisent la marche au profit d'aménagements pour la voiture**
 - Trottoirs étroits non-praticables pour les PMR
 - Les bordures franchissables ne dissuadent pas les automobilistes de se garer sur les trottoirs
 - Des circulations piétonnes matérialisées sur chaussée
 - Les traversées piétonnes ne sont pas systématiquement matérialisées et les passages bateaux absents
 - Les vitesses motorisées ne sont pas physiquement apaisées en entrée de bourg par des dispositifs de ralentissement (chicane, rétrécissements, etc. ...)



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MODES ACTIFS

Enjeux

- ✓ **Un territoire bien équipé en vélo mais dépourvu d'aménagements cyclables**
 - De rares aménagements. Ceux-ci sont situés à Rémilly, Pommérieux, Verny, Pournoy-La-Grasse ainsi que Fleury
 - Des orientations d'aménagements prises mais pas de réalisations à l'heure actuelle
- ✓ **Une pratique du vélo tournée vers le vélo loisir et sportif**
 - Le vélo loisir ou sportif comme seule pratique du vélo promue au sein du territoire à l'heure actuelle.
 - Une pratique du vélo du quotidien très faible
- ✓ **Une pratique de randonnée et de balade piétonne remarquablement soutenue par l'intercommunalité.**
 - De très nombreux itinéraires mis en place
 - Un travail très soigné sur la signalétique
- ✓ **Une pratique de la marche utilitaire compliquée pour tous entre villages et compliquée pour les PMR au sein des villages.**
 - La grande majorité des départementales liant les villages entre eux n'est pas doublée d'un aménagement pour modes actifs et est donc hostile aux piétons.
 - Au sein des villages, les trottoirs sont très rarement accessibles pour les personnes à mobilité réduite du fait de leur forme ou du stationnement des voitures sur leur emprise.

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

LES MOBILITÉS ALTERNATIVES

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Voiture partagée et covoiturage

✓ Une seule aire de covoiturage sur le territoire

- Située à la croisée de deux départementales structurantes, au centre du territoire
- Le taux de remplissage est supérieur à 70% en conditions usuelles (source : comptages CCSM 11-12/2022)
- Elle est accessible en voiture, en TC mais pas en un vélo ou à pieds

✓ Aucun service d'autopartage

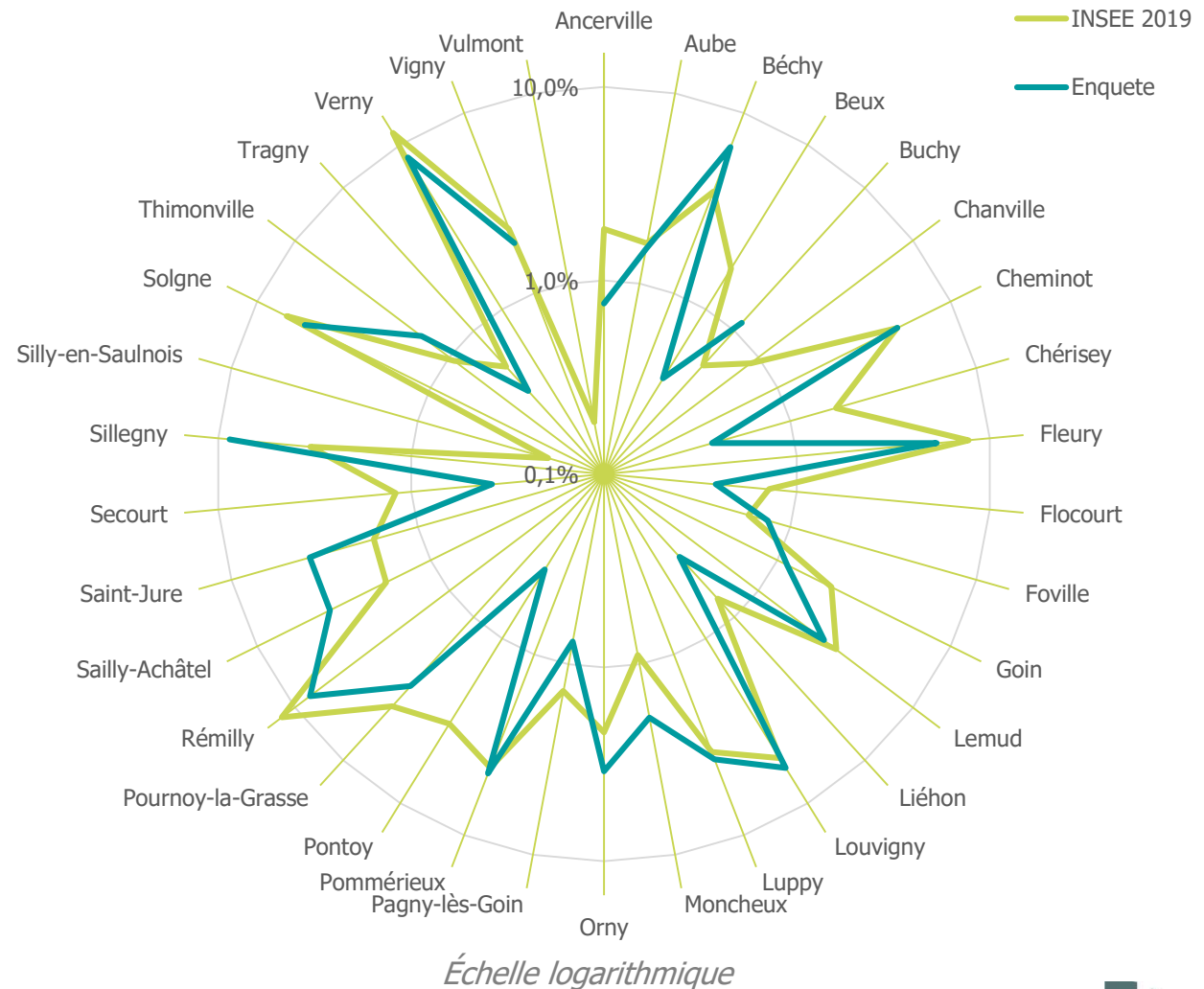


3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Covoiturage : représentativité

- ✓ **Une surreprésentation des femmes (165 contre 94 hommes)**
- ✓ **La proportion des habitants de chaque commune est respectée dans l'enquête**
 - Pontoy et Chérisey sont sous-représentés
 - Chanville, Silly-en-Saulnois et Vulmont n'ont pas eu de répondants
 - 8% des répondants ne sont pas originaires du Sud-Messin

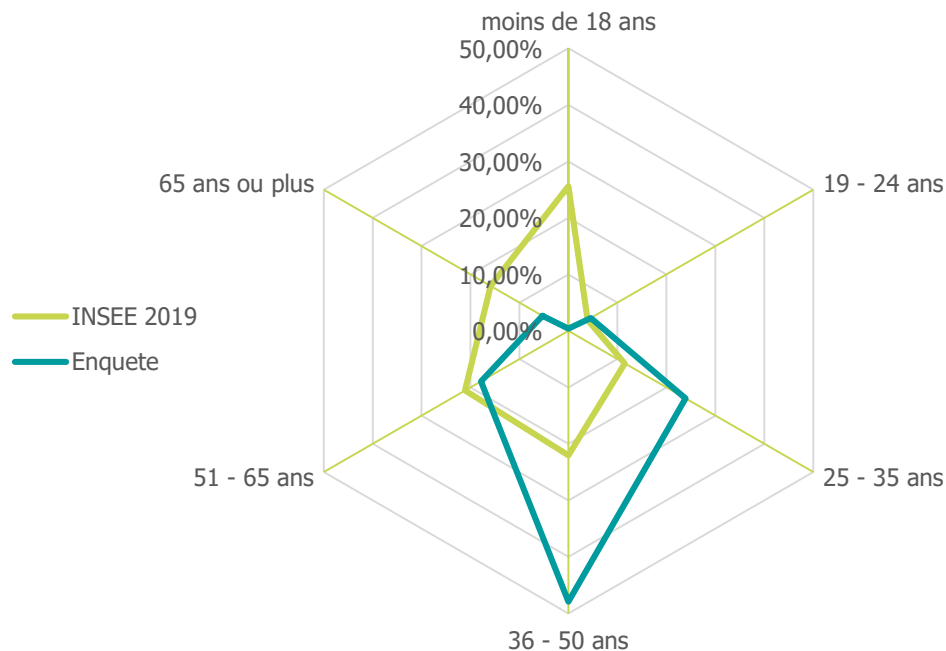
ORIGINE COMMUNALE DES RÉPONDANTS



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Covoiturage : représentativité

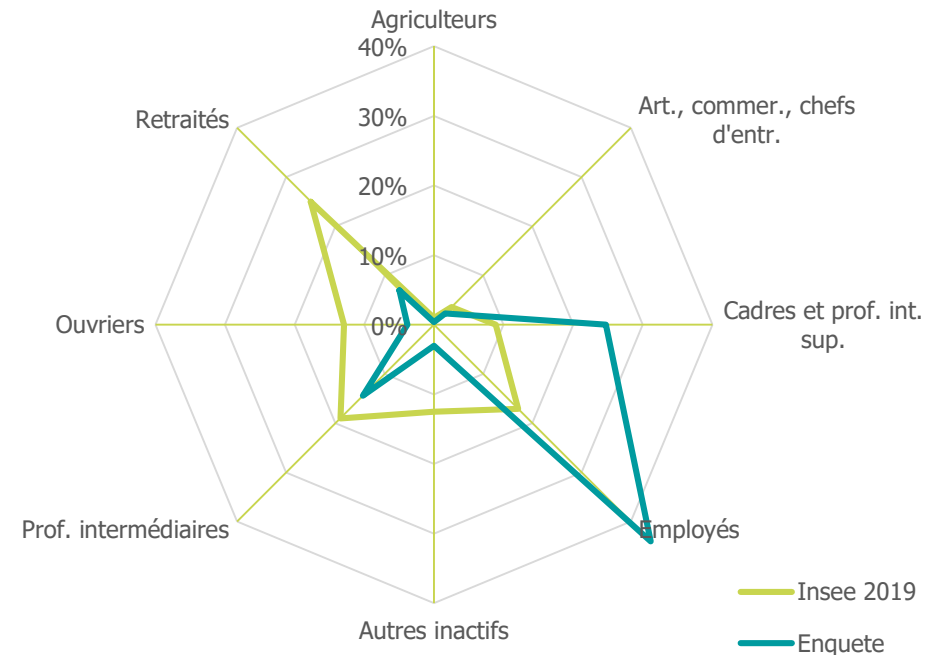
RÉPARTITION DES ÂGES



✓ Une surreprésentation des actifs (25-50 ans)

- Un bon échantillon pour les potentiels conducteurs
- Peu d'informations exploitable pour les habitants plus dépendants et potentiels passagers :
 - Jeunes sans permis
 - Personnes âgées moins à l'aise pour conduire

CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES



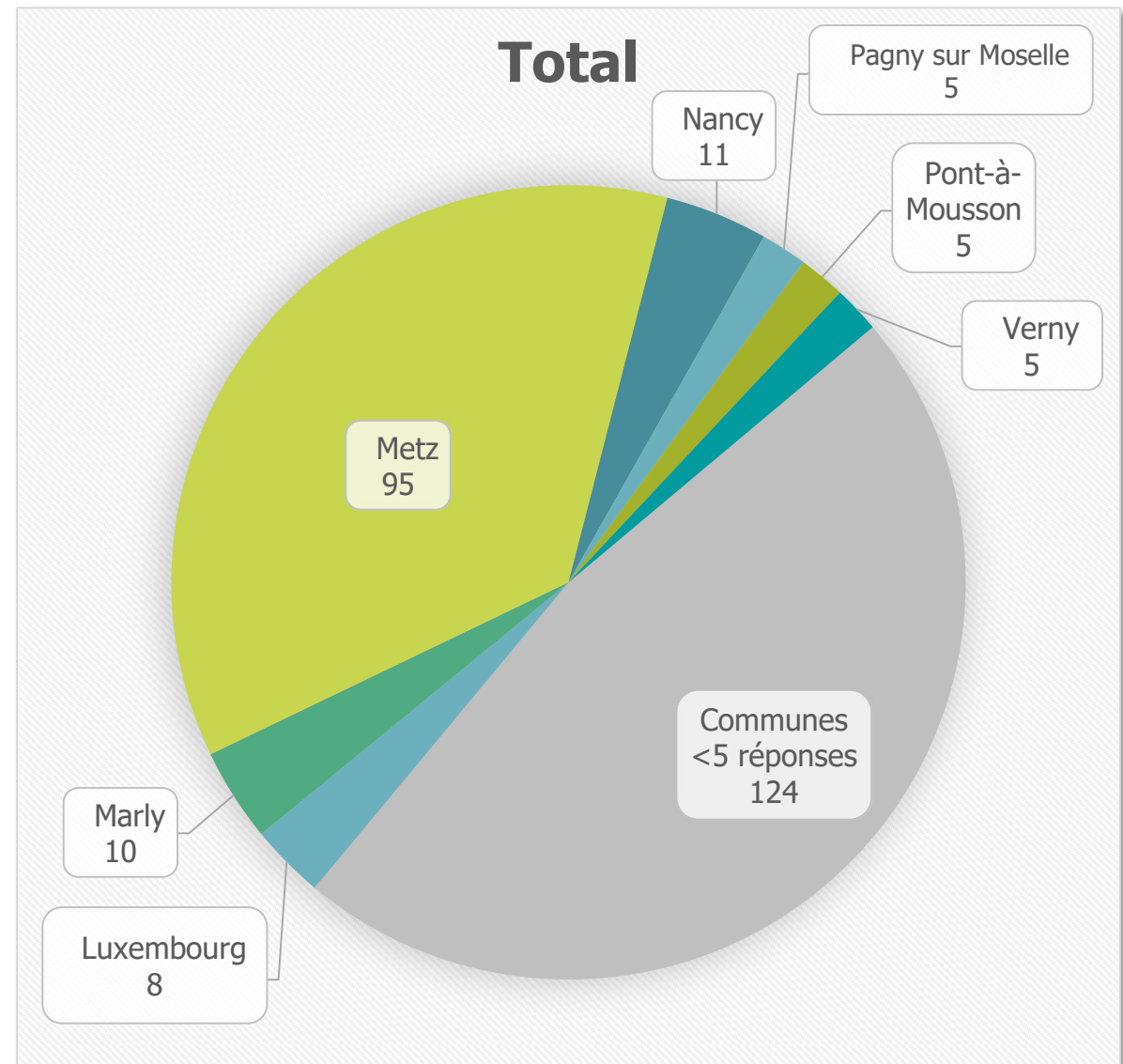
✓ Une surreprésentation des employés, cadres et professions supérieures

- Peu de répondants chez les ouvriers et les retraités

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Covoiturage : représentativité

- ✓ **Les répondants sont en nombreux à se rendre à Metz pour travailler**
- ✓ **Les autres destinations ne présentent pas un échantillon suffisamment représentatif pour tirer des enseignements fiables à ce stade**



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Covoiturage : identité des 87 navetteurs du Sud Messin vers Metz

✓ Taux d'occupation

- Parmi ceux qui ne covoiturent pas, 60% des navetteurs sont seuls dans leur voiture
- Parmi les covoitureurs, 80% sont seulement deux par voiture

✓ Axes privilégiés :

- Les deux départementales centrales structurent les déplacements vers Metz (D955 et D913)
- Le rabattement vers ces lignes sont prioritaires

✓ Quartiers de destination principaux :

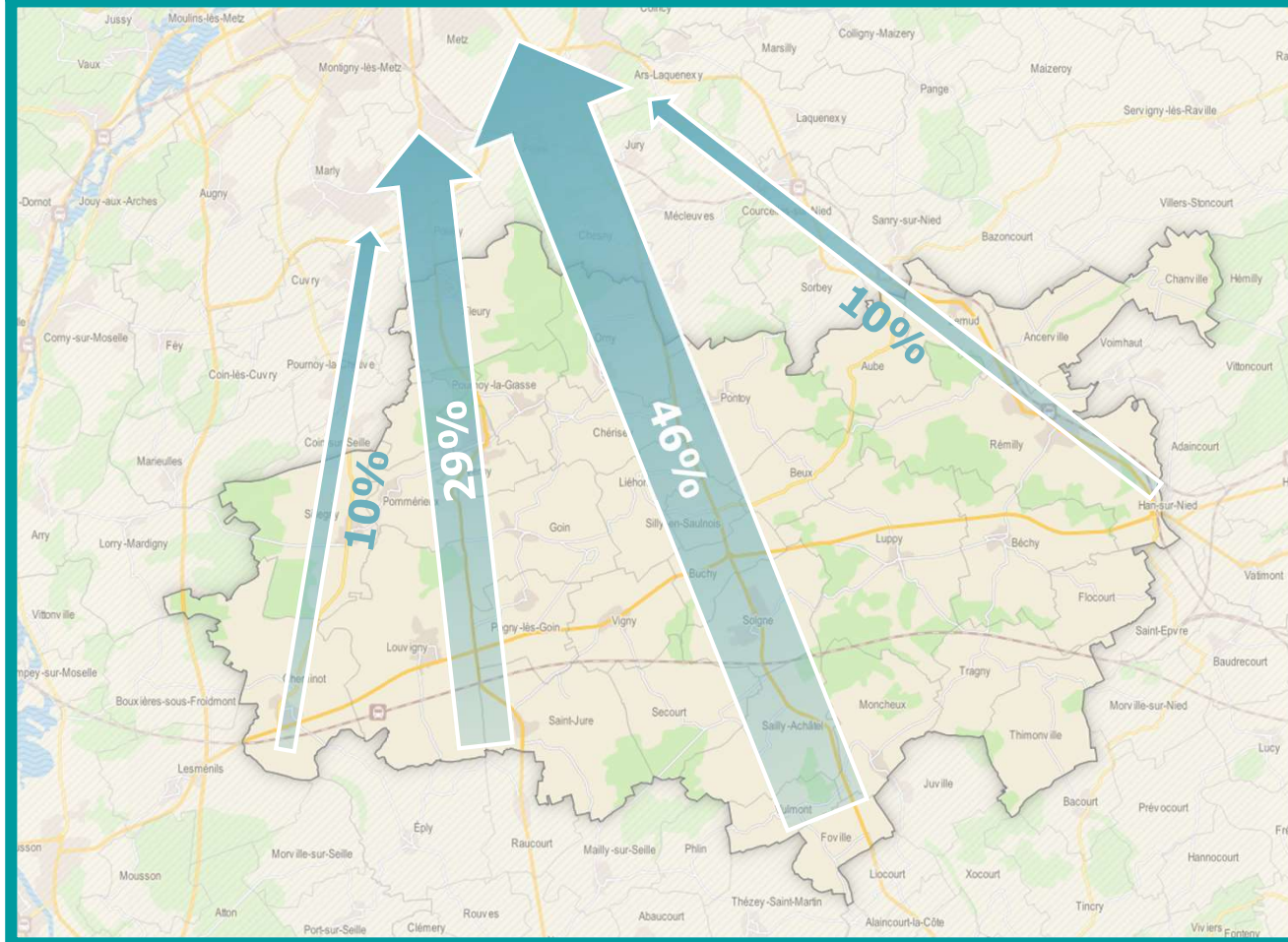
- Central : Metz Centre
- Sud-Est : Borny, Grigy Technopôle, Plantières Queuleu

✓ Mise en relation :

- Les usagers du covoiturage se sont mis en relation via leurs sphères privée et professionnelle en majorité
- La moitié des rendez-vous de départ se font au domicile

- La D955 et la D913 présentent un fort **potentiel** de covoiturage
- Les points de rencontres aux intersections de ces axes sont à **prioriser**

✓ Axes empruntés par les navetteurs



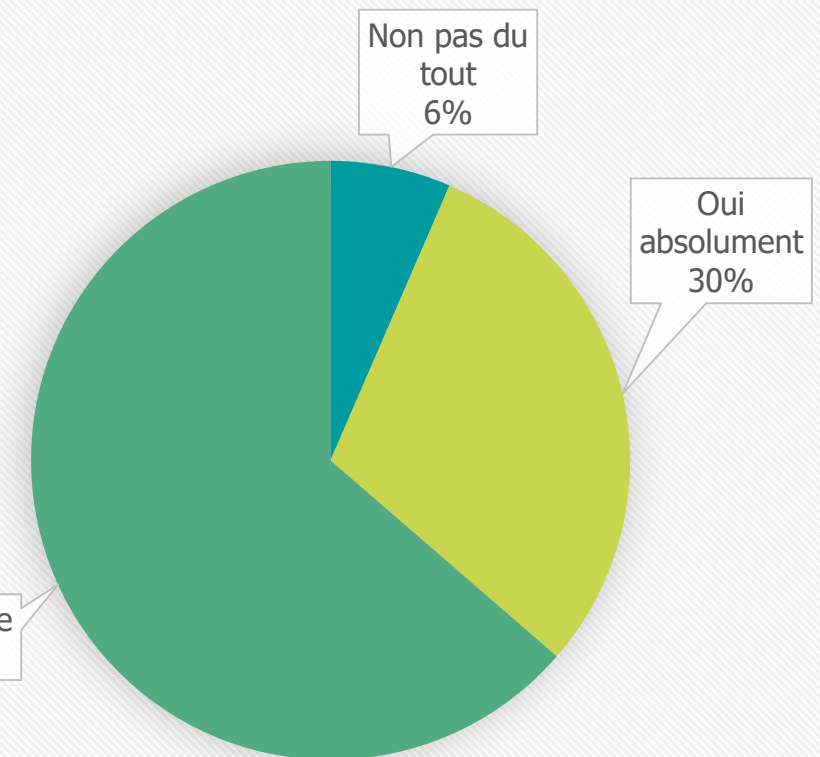
3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Covoiturage : potentiel de covoiturage des navetteurs du Sud Messin vers Metz

- ✓ **Pourquoi ne covoitent-ils pas actuellement ?**
 - 52% n'ont pas trouvé quelqu'un avec qui covoiturer
 - 31% évoquent des problèmes de ponctualités ou d'horaires variables
 - 27% citent un manque d'informations
- ✓ **Les leviers**
 - 56% seraient incités par le gain d'argent
 - 44% souhaitent avoir une plateforme de mise en relation efficace
 - 33% désireraient des points de rencontre
- ✓ **Ligne de covoiturage**
 - 80% des conducteurs seraient prêt à s'arrêter et l'incitation financière les inciterait d'autant plus
 - Seulement 44% des sondés seraient eux intéressés pour l'utiliser en tant que passagers

- Le deuxième facteur limitant au covoiturage est la **ponctualité** : la ligne de covoiturage ne répond pas à cette contrainte sans une forte **fréquentation**
- La **systematisation** de l'offre sur une **plateforme** permettrait de diminuer ce risque

Le covoiturage pourrait-il vous intéresser ?



3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Les transports à la demande

✓ Service de mobilité solidaire et d'entraide :

- Pour quoi ?
 - Il s'agit de créer une aide au déplacement pour les habitants, par les habitants de la Communauté de Communes.
- Pour qui ?
 - Ceux qui n'ont pas de moyens de locomotions et qui sont isolés
 - Retraités, demandeurs d'emploi ou bénéficiaires de minimas sociaux ayant un revenu mensuel limité
 - Adhérent de l'association
- Par qui ?
 - Une équipe de conducteurs bénévoles encadré par une association
- Comment ?
 - La réservation se fait en contactant directement la Fédération qui se chargera de mobiliser un conducteur bénévole contre remboursement de frais kilométriques partagés entre le bénéficiaires et la Fédération.
 - Pour le bénéficiaire : 0,16€/km ou 0,32€/km parcouru pour les bénéficiaires dont les revenus sont respectivement inférieurs ou supérieurs à 1100€ net/mois/personne
 - Pour le conducteur : 0,40€/km parcouru depuis son domicile jusqu'à son retour. Le conducteur donne ses disponibilités au départ et accepte ou non les propositions de trajet qui lui sont faite (pas d'engagement).

le 11 novembre
du 3 janvier 2021

MOBILITE SOLIDAIRE
COMMUNAUTE DE COMMUNES
DU SUD MESSIN

ms mobilite solidaire

03.87.65.01.54

GRAND-MERE A BESOIN D'AIDE DEMAIN >>
RENDEZ-VOUS CHEZ LE MEDECIN >>
<< JE DOIS ALLER FAIRE MES COURSES >>

mobilite-solidaire.moselle@famillesrurales.org

SUD MESSIN Moselle FONDATION JM.BRUNEAU Metz MECENES SOLIDAIRES Familles rurales MOSELLE

RECHERCHE
CONDUCTEURS
BENEVOLES

03.87.65.01.54

REMBOURSEMENT FRAIS KILOMETRIQUES

UNE AIDE AU DEPLACEMENT POUR LES HABITANTS ...
... PAR LES HABITANTS DU SUD MESSIN

mobilite-solidaire.moselle@famillesrurales.org

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Prévention routière et accompagnement à la mobilité

- ✓ **1 journée dédiée à la sécurité routière au collège**
- ✓ **Le Département de la Moselle accompagne les élèves ou étudiants en situation de handicap et organise des transports spécifiques**

3. OFFRE DE MOBILITÉS | MOBILITÉS ALTERNATIVES

Synthèse et enjeux

- ✓ **Une pratique du covoiturage prometteuse**
 - Metz est la destination principale des usagers en covoiturage
 - Si l'on se réfère au profil des répondants au questionnaire réalisé : les usagers actuels sont avant tout des usagères. Ils sont en majorité des actifs et sont majoritairement des employés ou CSP+.
 - Une seule aire de covoiturage à l'heure actuelle, sur l'axe le plus emprunté par les navetteurs : la RD955. Elle rencontre un franc succès.
- ✓ **Aucun service d'autopartage sur le territoire**
- ✓ **Un petit service de mobilité solidaire et d'entraide**

SOMMAIRE

MÉTHODE ET CONTEXTE

1. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ

3. L'OFFRE DE MOBILITÉ

SYNTHÈSE ET SUITE

SYNTHÈSE ET SUITE

LES ENJEUX

LES POPULATIONS ACTIVES

Mobilités actives

Réponse aux besoins

- Inexistence des aménagements cyclables en rabattement vers les transports en communs et les centres bourgs pour la vitalité économique de ceux-ci
- Pas de connexion avec les voies vertes en direction de l'Eurométropole
- Des besoins de stationnement vers les principales centralités : pôles d'échanges, sites administratifs, etc
- La proximité de certains actifs à leurs emplois favorise la marche mais les infrastructures sont insuffisantes

Transport public régulier

- Une fréquence des lignes périurbaines et interurbaines qui ne permettent pas des déplacements à la demi-journée et sur des créneaux horaires adaptés (horaires difficiles pour les actifs en correspondance à Metz)
- Des déplacements en transports collectifs très difficile entre les bourgs, avec une fréquence inadéquate

Voiture

- Un très bon maillage routier qui quadrille le territoire
- Une offre de stationnement peu restrictive, sur l'ensemble du territoire
- Une seule aire de covoiturage dépourvue de services, peu capacitaire et peu accessible
- Une démarche de covoiturage domicile-travail initiée mais qui n'atteint pas les usagers potentiels
- Un budget déplacement de plus en plus important et un usage encore nécessaire de la voiture.

Enjeux

- **Déployer les itinéraires identifiés au Schéma Cyclable, notamment ceux étant situés sur des déplacements pendulaires importants qui servent au rabattement vers les pôles d'échanges, les gares et l'Eurométropole**
- **Développer le stationnement vélo à proximité des entreprises, commerces et pôles d'échanges pour accompagner la pratique, continuer la location de vélos**
- **Apaiser les centres bourgs pour favoriser le développement des modes actifs**
- **Permettre un accès en TC aux communes les plus périurbaines et rurales vers Metz et les bourgs secondaires, notamment le mercredi, le week-end et pendant les vacances scolaires**
- **Renforcer l'adéquation des horaires de car pour les journées des actifs**
- **Favoriser l'utilisation du TER par facilité d'accès et de correspondance à Metz et adapter la capacité**
- **Explorer l'association avec La Met'**
- **Favoriser le covoiturage, en tant que passagers, sur l'ensemble du territoire ouest pour diminuer le nombre de kilomètres parcourus**
- **Inciter davantage les entreprises à mettre en place des actions mobilités (PDMé, forfait mobilité durable, etc.)**

Mobilités actives

Réponse aux besoins

- Inexistence des aménagements cyclables en rabattement vers les transports en communs et les centres bourgs
- Pas de connexion avec les voies vertes en direction de l'Eurométropole
- Des besoins de stationnement vers les principales centralités de loisirs, les sites scolaires et les commerces
- Les abords des collèges et écoles ne sont pas systématiquement aménagés pour les vélos

Transport public régulier

- Une fréquence de desserte des cars vers l'Eurométropole qui ne permet pas l'adaptabilité des habitudes en fonction des horaires
- Une offre ferrée à l'est qui offre un luxe de choix aux lycéens

Transport scolaire

- Les collèges sont desservis grâce au ramassage scolaire, régulier et ajusté.
- Certains itinéraires rallongent les temps de trajet et défavorisent ce mode
- Une ligne de transport pour les écoles

Enjeux

- **Déployer les itinéraires identifiés au Schéma Cyclable, notamment ceux étant situés sur des déplacements pendulaires importants qui servent au rabattement vers les pôles d'échanges, les gares et l'Eurométropole**
- **Développer le stationnement vélo à proximité des entreprises, commerces et pôles d'échanges pour accompagner la pratique, continuer la location de vélos**
- **Apaiser les centres bourgs pour favoriser le développement des modes actifs**
- **Rendre l'autonomie aux jeunes en leur offrant la possibilité de se déplacer seuls en vélo, sans avoir à mobiliser leurs parents**
- **Un développement de l'écomobilité scolaire**
- **Des démarches concernant le Savoir Rouler à Vélo, pour former les usagers de demain**

- **Se questionner sur la pertinence de solliciter les lignes régulières en journée pour les lycéens ou se concentrer sur un rabattement collectif vers la ligne de TER pour l'extrémité du territoire, ainsi qu'une adaptation capacitaire**
- **Explorer l'association avec La Met'**

- **Requestionner les lignes où les temps de parcours sont longs et où l'amplitude de déplacements est importante**
- **Suivre l'évolution de la pénurie de chauffeurs pour pouvoir adapter la desserte**

Mobilités actives

- Des besoins de stationnement vers les principales centralités : pôles d'échanges, sites administratifs, etc
- Un sentiment d'insécurité et inconfort se dégage des espaces urbains
- Des déplacements à pieds en centre urbain récurrents

Mobilités solidaires

- Des personnes pouvant être dans l'incapacité de se véhiculer (santé, âge, sans situation professionnelle)

Voiture

- Un très bon maillage routier qui quadrille le territoire
- Une offre de stationnement peu restrictive, sur l'ensemble du territoire
- Une moindre motorisation du public

Réponse aux besoins

Enjeux

- **Développer le stationnement vélo à proximité des commerces et équipements**
- **Jalonner les itinéraires vélo**
- **Programmer des sessions de remise en selle et de sensibilisation à la pratique du vélo**
- **Réduire le stationnement sur les places centrales afin de favoriser la mixité des usages, sur l'ensemble du territoire**
- **Faciliter le parcours des personnes dans l'incapacité de se véhiculer et en situation de fragilité avec un soutien accru à la mobilité solidaire**
- **Favoriser le partage de voirie sur les voies peu fréquentées et les secteurs les plus centraux**

ENJEUX INTERNES

Enjeux

Accès au travail

- Adapter le réseau de **transports en commun** pour une utilisation par les actifs, en
- Explorer une utilisation du réseau **Le MET'** ou un rabattement vers la gare **TER**, avec une adaptation capacitaire
- Adapter les tissus résidentiels aux **modes alternatifs** pour les DT intracommunaux
- Optimiser les **modes actifs** pour les déplacements courts et inter-communaux (aménagement et animation)
- Favoriser le **covoiturage** en élargissant la démarche à une échelle inter-EPCI
- Anticiper la limitation d'accès à la **ZFE** de l'Eurométropole et rester à l'écoute des critères qui seront retenus

Autonomie des jeunes

- Proposer un **rabattement** plus important entre les quartiers périphériques et le cœur de ville grâce aux **modes actifs**
- Faciliter l'accès au réseau **Le MET'**
- Anticiper le renouvellement du contrat du MET' pour tisser de nouvelles liaisons

Revitalisation des bourgs

- Faciliter l'accessibilité aux 3 centre-bourgs principaux pour les **modes actifs** depuis les communes alentours, pour rendre plus atteignables les commerces de proximité
- Développer la **sécurité** de l'usage de la marche pour les très courtes distances au sein des centres
- Rendre l'autonomie de déplacements aux **personnes vulnérables** grâce à des aménagements sécurisés, et mettre en place un dispositif de **Remise en Selle** de ces personnes pour circuler en sécurité

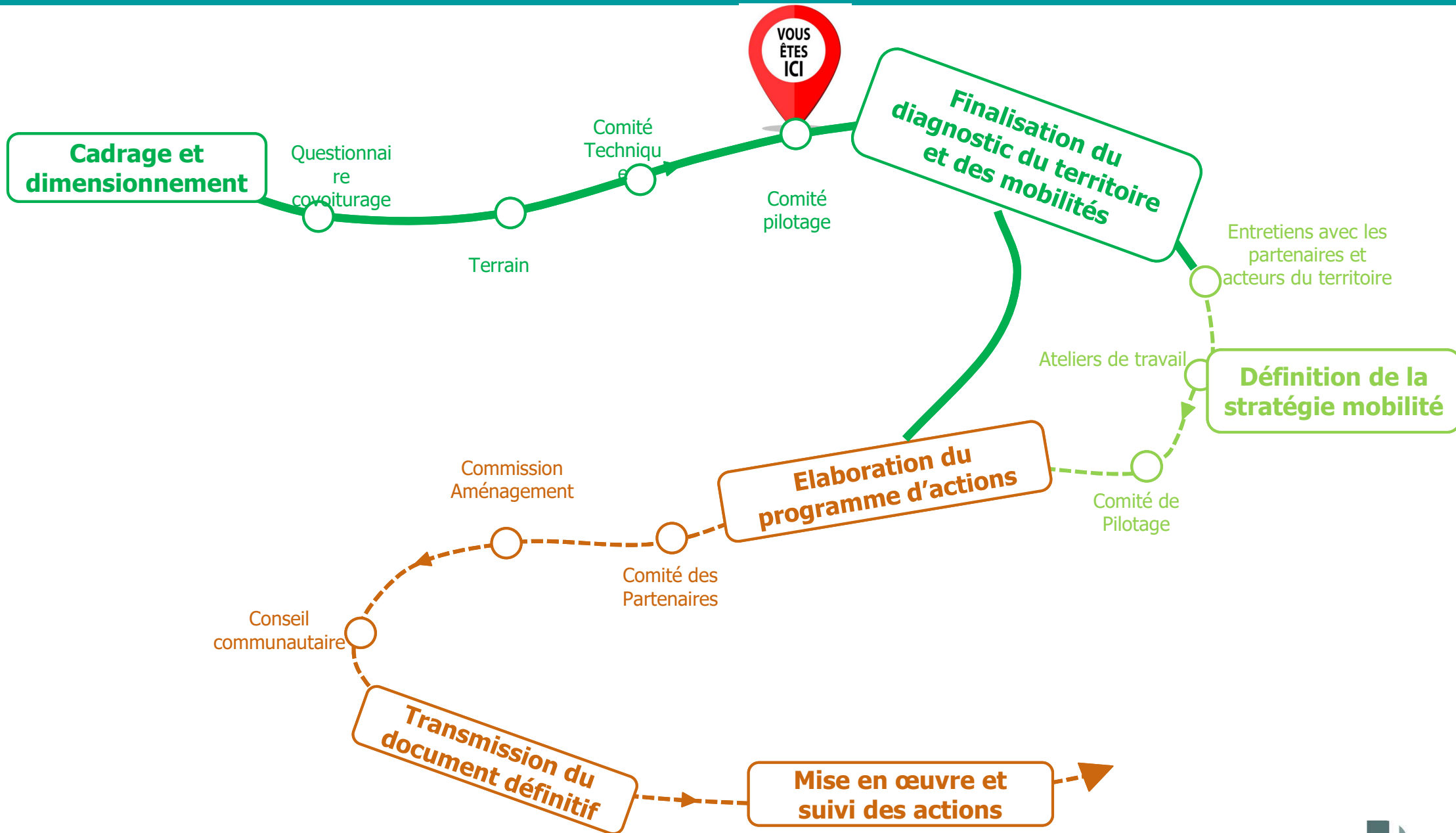
Précarité de la mobilité

- Anticiper les évolutions réglementaires et technologiques pour garantir l'attractivité du territoire
 - Anticiper la limitation d'accès à la **ZFE** de l'Eurométropole et rester à l'écoute des critères qui seront retenus à l'avenir
 - Augmentation des **prix de l'énergie** et d'**acquisition** de véhicules neufs
 - **Allongement des temps de déplacement** vers l'Eurométropole de Metz

ENJEUX INTERNES

- **Définir une stratégie de mobilité incluant tout le territoire et tous les publics**
- **Optimiser les mobilités mettre Développer les mobilités actives et les modes de transports durables**
- **Soutenir et développer les formes de transport complémentaires**
- **Développer les mobilités rurales et l'usage partagé des voitures**
- **Rendre plus accessible le réseau de transport en commun**
- **Améliorer l'accès au territoire**

SUITE DE LA MISSION



**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Léo AURRIERE

Guillemette PINAROLI



inddigo

www.inddigo.com