

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ C.C. RIVES DE MOSELLE

Juin 2024

LE MOT DES ÉLUS

La Communauté de Communes Rives de Moselle est le résultat de la fusion des intercommunalités de Maizières-lès-Metz et du Sillon Mosellan. De cette union, elle tire de nombreuses richesses : une mosaïque de villes, de communes rurales et de pôles économiques, commerciaux ou de services. Idéalement située sur le Sillon mosellan, entre Metz et le Luxembourg, au cœur d'infrastructures de communication, notre territoire occupe une place stratégique qu'il a su valoriser à travers de nombreux projets, symboles de son dynamisme.

Néanmoins, et malgré ses nombreux atouts, notre intercommunalité est aujourd'hui confrontée à de nombreux défis : maintenir sa vitalité, faciliter le quotidien de ses habitants et réussir sa transition écologique et énergétique.

Pour les relever, Rives de Moselle mise notamment sur la mobilité : les trajets domicile-travail, la mobilité des jeunes et des aînés, l'inclusivité, l'accès aux services, les déplacements liés aux loisirs, le développement du tourisme sont autant de sujets qui doivent être au cœur de notre action.

Ainsi, le Conseil Communautaire de Rives de Moselle a saisi, à l'unanimité, en juin 2021, la possibilité offerte par la Loi d'orientation sur les mobilités d'exercer la compétence "mobilité". Cette compétence trouve son cadre et sa vision dans le Plan de mobilité simplifié que vous allez consulter.

Ce document stratégique permettra, à travers un plan d'action concret, d'apporter des changements importants dans la vie quotidienne des habitants, qu'ils résident en ville ou à la campagne, car notre volonté est de favoriser, à travers la mobilité, une vision humaine, solidaire, durable et attractive de notre territoire.

Le Président,

Julien FREYBURGER



Le Vice-Président en charge
des mobilités,

Patrick ABATE



Sommaire

1. Diagnostic et enjeux	p.9
◆ le territoire	p.11
◆ la demande de mobilité	p.19
◆ l'offre de mobilité	p.27
◆ synthèse, enjeux et leviers	p.39
2. Plan d'action	p.45

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 à Rives de Moselle ?

- ◇ La Communauté de communes Rives de Moselle, territoire de plus de 50 000 habitants, a pris la compétence mobilité en juin 2021, à la faveur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.
- ◇ Dès 2019, Rives de Moselle, soucieuse de préparer cette prise de compétence, a confié à l'Aguram une réflexion ayant impliqué les élus, dont les résultats ont été partagés en 2020. Cette étude a constitué un véritable pré-diagnostic pour la démarche de Plan de mobilité simplifiée, d'autant qu'elle proposait déjà de premières orientations.
- ◇ La Communauté de communes Rives de Moselle a, en outre, adopté, en juin 2021, son **Plan climat-air-énergie territorial** (PCAET) qui constitue l'outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur le territoire de la collectivité.
- ◇ Ce PCAET, nourri de l'étude Aguram, dispose de 8 actions en matière de mobilité :
 1. Élaborer le schéma directeur des mobilités de la Communauté de Communes Rives de Moselle ;
 2. Accompagner le développement du TER ;
 3. Développer les nœuds modaux aux abords des deux gares du territoire ;
 4. Développer le covoiturage et promouvoir son usage ;
 5. Réorienter l'objectif du schéma communautaire des voies vertes ;
 6. Favoriser le télétravail ;
 7. Valoriser et organiser le développement du *co-working* ;
 8. Mettre en place des pédibus au niveau des écoles élémentaires.
- ◇ Dans le même temps, Rives de Moselle a engagé un certain nombre d'études ou réflexions dont les suites nécessitent une mise en cohérence.
- ◇ Le PdMS permettra donc à Rives de Moselle de disposer d'une stratégie mobilité globale, structurante pour l'action communautaire et qui permettra, en outre, d'apporter une réponse opérationnelle au PCAET, en particulier à son action n° 1 : élaborer un schéma directeur des mobilités. Le PdMS trouve aussi naturellement sa place dans le **Projet de territoire** de Rives de Moselle dont il détaille les actions mobilité : développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, co-working, télétravail, mobilité des enfants et des seniors, cyclotourisme, communication et sensibilisation, etc.

1

DIAGNOSTIC

DIAGNOSTIC

- 1. Le territoire**
- 2. La demande de mobilité**
- 3. L'offre de mobilité**
- 4. Synthèse, enjeux et leviers**

LE TERRITOIRE ET SON ORGANISATION

Rives de Moselle dans son environnement large

La Communauté de communes Rives de Moselle regroupe 20 communes et 52 800 habitants. Elle se situe :

- ◇ au cœur de la conurbation dite de « Metz-Thionville » qui regroupe de l'ordre de 500 000 habitants et s'est formée autour de nombreux complexes industriels et miniers dont certains constituent aujourd'hui de vastes friches, réserves foncières stratégiques ;
- ◇ dans la vallée de la Moselle, équipée d'infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales d'importance internationale intégrée au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) Mer du nord – Méditerranée ;
- ◇ à 16 Km de Metz, cœur de l'une des 22 métropoles françaises (230 000 hab.), et 50 km de Luxembourg-Ville, métropole de rang européen.

Cette localisation n'est pas sans effet sur la demande de mobilité puisque la C.C. Rives de Moselle intègre :

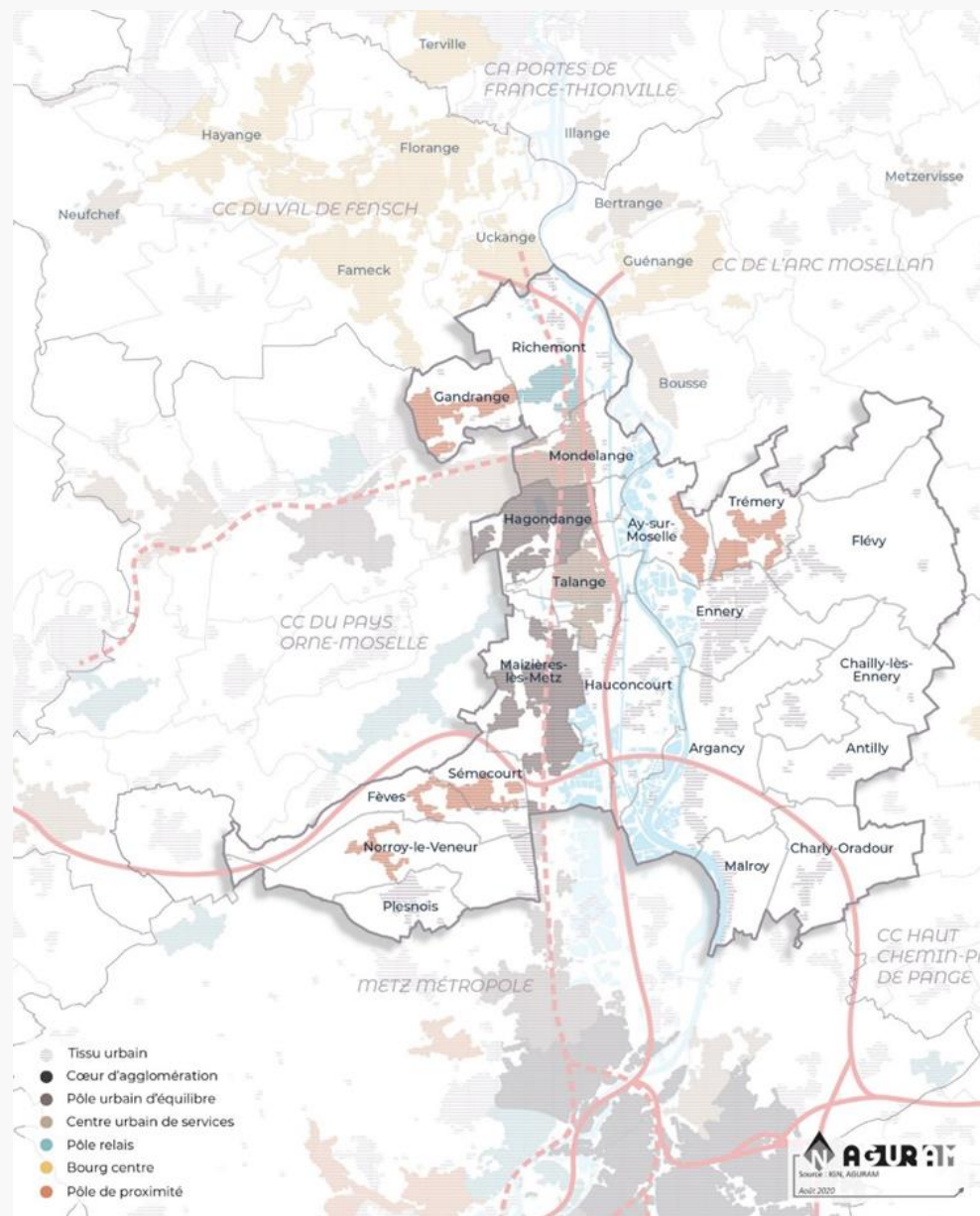
- ◇ l'aire d'attraction des villes (Insee) de Metz pour ce qui concerne 17 communes ;
- ◇ l'aire d'attraction des villes de Luxembourg-Ville (toujours selon une définition Insee) pour ce qui concerne les trois communes de Gandrange, Mondelange et Richemont ;
- ◇ le bassin d'emploi de Metz ;
- ◇ depuis 2022 (nouveau zonage Insee), les bassins de vie d'Amnéville (12 communes) de Metz (7 communes) et Marange-Silvange (1 commune).

Quelques définitions « Insee » qui expliquent l'importance de ces faits pour la mobilité :

Aire d'attraction des villes : définit l'étendue de l'influence d'une ville sur les communes environnantes. Ce zonage succède au zonage en aires urbaines de 2010. Une aire est composée d'un pôle, défini à partir de critères de population et d'emploi, et d'une couronne, constituée des communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. Les pôles sont déterminés principalement à partir de critères de densité et de population totale. Un seuil d'emplois est ajouté.

Bassin d'emploi : espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

Bassin de vie : plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à l'ensemble des équipements et services les plus courants. Ce serait donc aussi le plus petit territoire sur lequel la mobilité doit être facilitée pour des déplacements du quotidien autres que le travail...



Situation et organisation territoriale de Rives de Moselle selon l'armature urbaine du SCoTAM – SCoTAM 2020

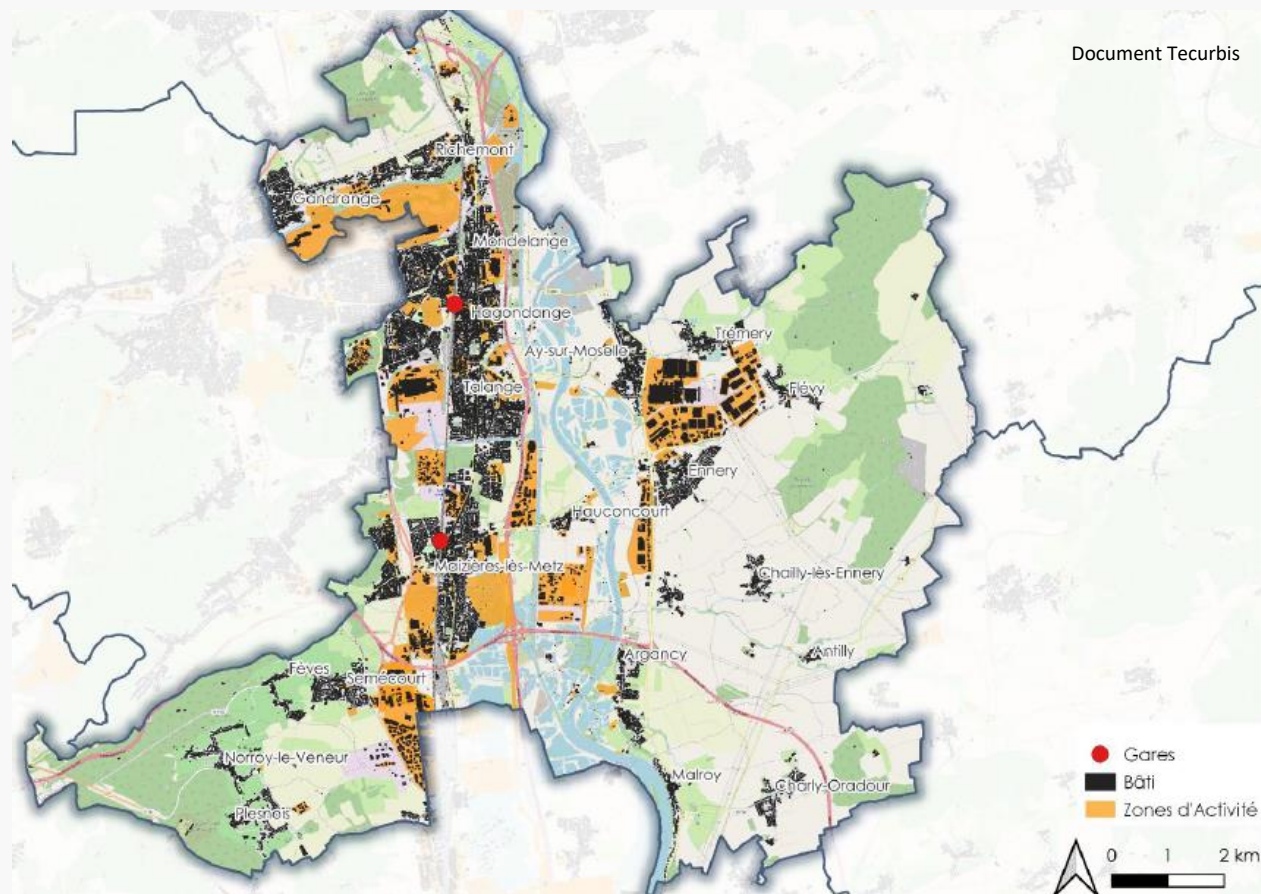
LE TERRITOIRE ET SON ORGANISATION

Un territoire hétérogène

Le territoire de la Communauté de commune Rives de Moselle est composé d'espaces fonctionnels très différents, parfois organisés en archipels :

- ◇ les deux rives de la Moselle. La rivière et la coupure anthropique constituée par un faisceau ferroviaire majeur, l'A31 et le canal à grand gabarit Camifemo scindent le territoire en deux :
- ◆ la rive gauche, territoire très urbanisé et « conurbé » regroupe 85 % de la population. Au sud-ouest, les communes de côtes, plus périurbaines, sont formées de villages-rues traditionnels et leurs extensions (à dominante pavillonnaire) récentes.
- ◆ La rive droite, constituée de bourgs et lotissements plus isolés au sein d'espaces agricoles ou naturels, qui regroupe 15 % de la population, mais aussi 25 % des emplois (Stellantis, Eurotransit, etc.).
- ◇ des zones mixtes (habitat, emploi, équipements) et de vastes zones d'activité ou commerciales, ainsi que de vastes espaces naturels et agricoles susmentionnés ;
- ◇ des friches et espaces en devenir : future clinique Elsan, portes de l'Orne, ZAC des Begnennes à Ennery, ZAC des Usènes et le Domaine du Port à Talange, etc.

Il est en outre à rappeler que Maizières-lès-Metz et Hagondange, qui constituent des pôles d'équilibre à l'échelle du SCotAM, disposent d'équipements de centralité dont le niveau donne à ces communes un rôle d'animation pour toute l'agglomération messine élargie.



Espaces urbanisés, zones d'activité et espaces agricoles et naturels de Rives de Moselle – Tecurbis 2023

LA POPULATION

52 800 habitants inégalement répartis sur le territoire

Comme indiqué précédemment, la population est concentrée sur la rive gauche : 44 400 hab. pour 8 400 en rive droite.

Cette population est le résultat d'un retournement de tendance. En effet, la crise de la sidérurgie lorraine fut aussi une crise démographique, et la population a connu une phase de baisse marquée entre le mi-temps des années 1970 et la fin des années 1980. Une nouvelle dynamique économique, le desserrement de l'agglomération messine et l'attractivité des emplois luxembourgeois ont permis un redressement marqué depuis 1990.

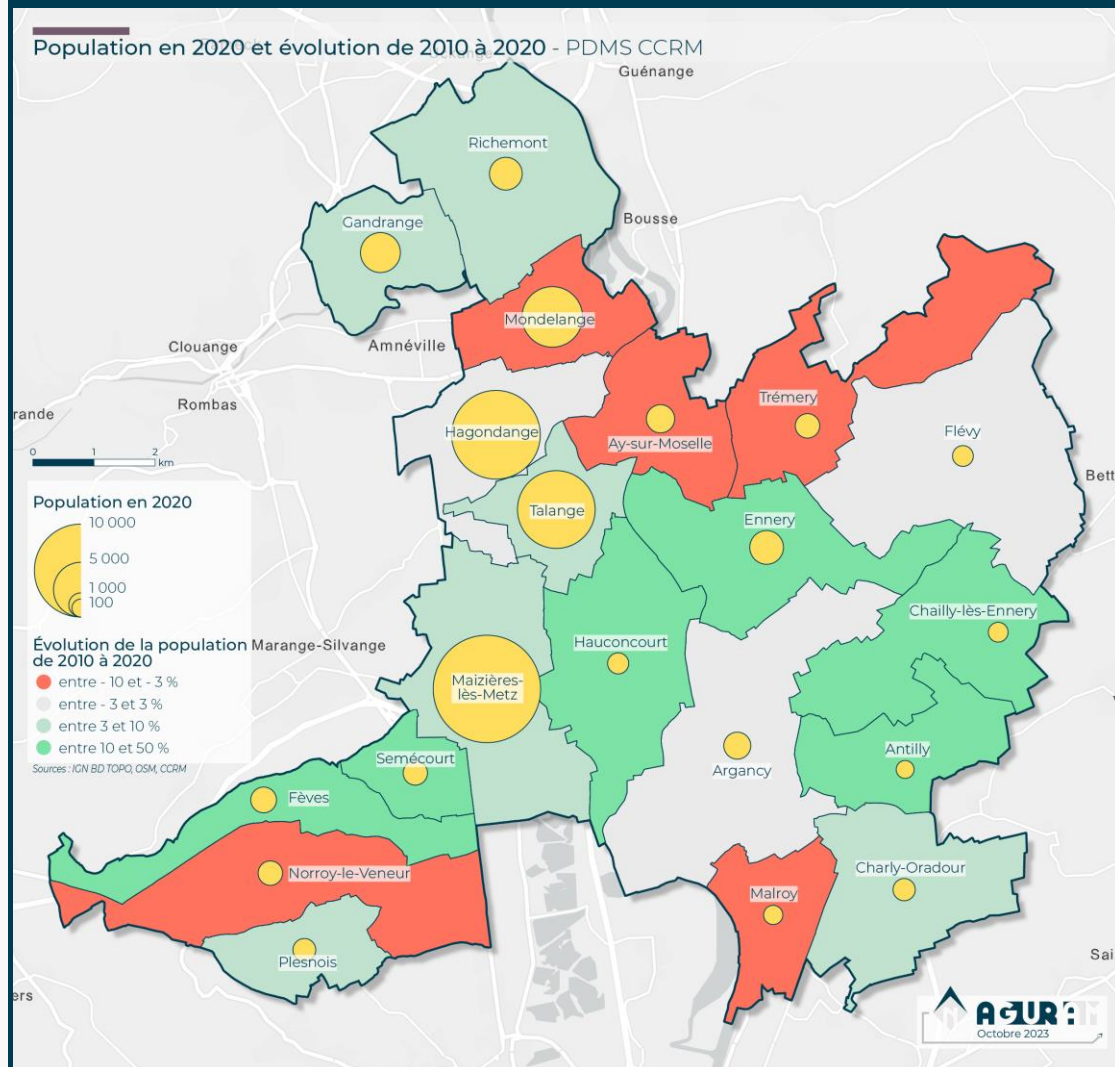
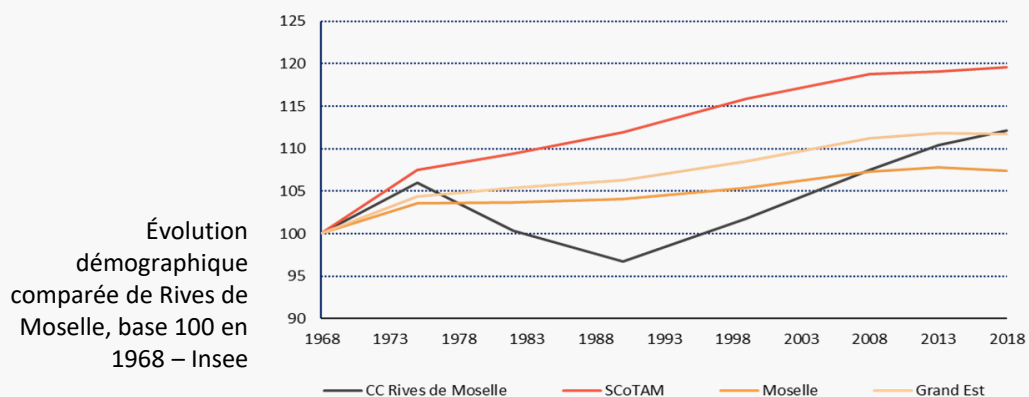
Des dynamiques démographiques contrastées

Les 20 communes de Rives de Moselle, dont la population globale a cru de 4,4 % entre 2010 et 2020, connaissent cependant des situations contrastées :

- ◇ une population en croissance 50 % à Antilly, et de 30 % à Fèves ou Ennery, et encore 20 % à Chailly-lès-Ennery ;
- ◇ une population en baisse de 11 % à Malroy et de 5 % à 6 % à Norroy-le-Veneur, Trémery et Mondelange.

Cette évolution n'est pas de nature à modifier profondément le « paysage de la mobilité » sur Rives de Moselle, mais a des influences locales sur les flux : domicile-travail (en particulier vers Metz et le Luxembourg) et domicile-études ou accompagnement en premier lieu.

En savoir plus ? Voir le diagnostic du PLH de la C.C. Rives de Moselle



Évolution de la population communale – Insee

LA POPULATION

Des revenus importants, mais contrastés

Le revenu mensuel médian est de 1 833 € par unité de consommation, chiffre supérieur aux revenus de la Moselle, du Grand Est, et de la France. Au sein de l'EPCI, ils sont très variables, puisqu'ils s'échelonnent de 1 570 € à Talange (parmi les 10 % les plus faibles de Moselle) à 2 730 € à Charly-Oradour (parmi les 2 % les plus hauts).

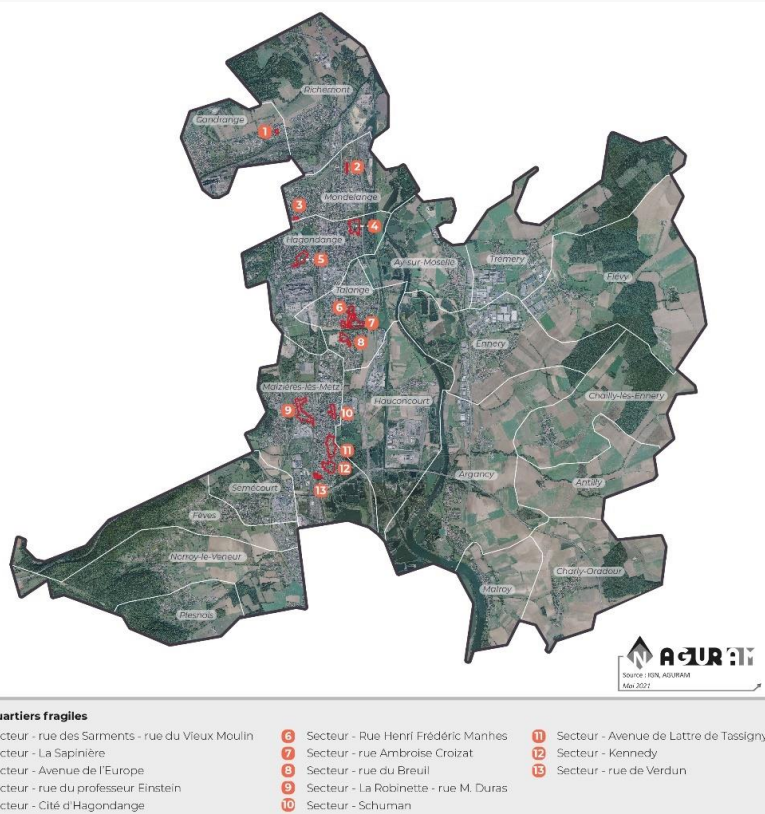
Une telle variabilité aura des impacts sur la mobilité des individus, et la part des revenus qui lui est ou peut lui être consacrée.

Chômage et accès à l'emploi

Le taux de chômage reste contenu sur le territoire (10,8 % en 2020 au sens Insee), mais avec, là encore, de fortes variations communales : 17 % à Talange, mais pratiquement nul à Antilly ou Flévy...

Outre son impact sur les revenus, le chômage influe aussi sur la mobilité, et pose la question :

- ◇ de l'accès à l'emploi pour les populations qui en sont éloignées, y compris au sens géographique ;
- ◇ de l'accès à une main d'œuvre de moins en moins disponible pour les employeurs de Rives de Moselle et d'ailleurs, prêts à embaucher le public susmentionné pourvu qu'il soit mobile.



Zoom sur les quartiers de résidences sociales fragiles

13 % des ménages du territoire occupent un logement social en 2017. Là encore, les proportions sont très hétérogènes et les trois communes qui rassemblent la majorité du parc social (85 % des 3 400 logements) y logent entre 17 % et 22 % de leurs ménages.

Au-delà, un certain nombre de quartiers « fragiles » sont identifiés par le diagnostic du Programme local de l'habitat, qui sont *a priori* porteurs d'enjeux de mobilité très localisés : accès à l'emploi, aux commerces et services, etc.

En savoir plus ? Voir le diagnostic du PLH de la C.C. Rives de Moselle

Les quartiers de résidences sociales « fragiles » – Aguram

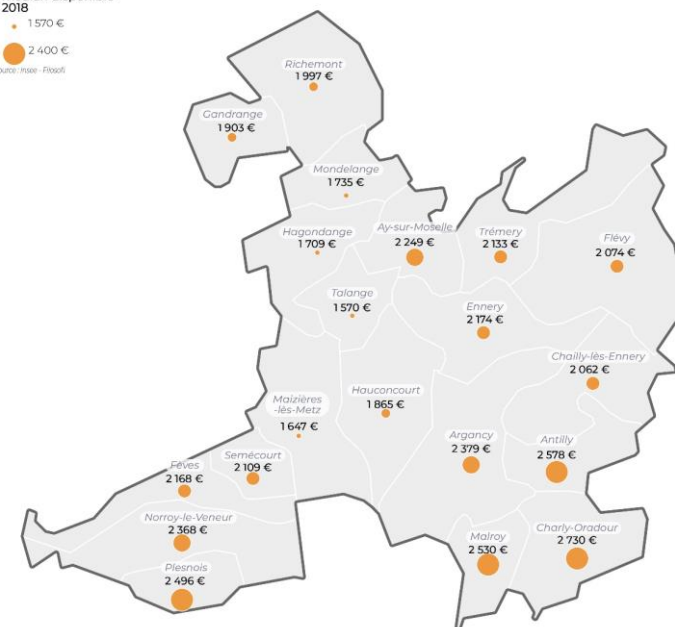
Revenu mensuel médian 2018 - PLH CC RIVES DE MOSELLE

Revenu mensuel médian disponible 2018

1 570 €

2 400 €

Source : Insee - Fiodat



Un taux de chômage plus élevé dans les communes urbaines - PLH CC RIVES DE MOSELLE

Part de chômeurs parmi les actifs en 2017

< 6 %

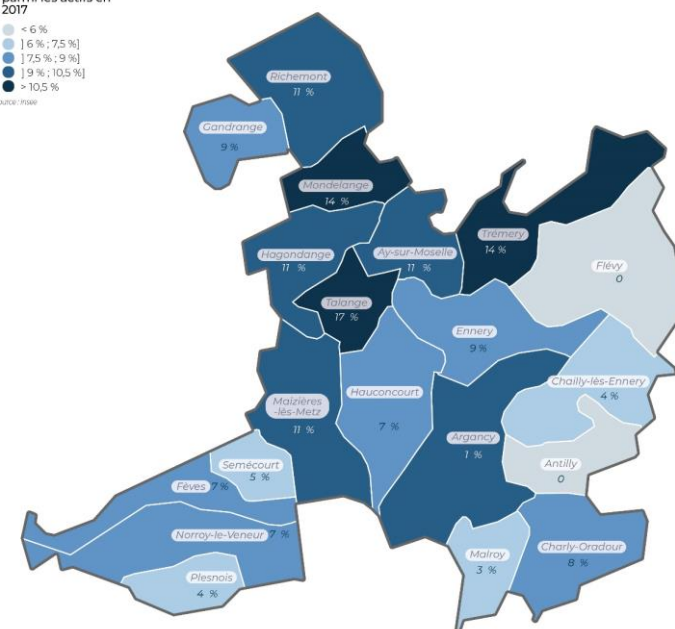
[6 % ; 7,5 %]

[7,5 % ; 9 %]

[9 % ; 10,5 %]

> 10,5 %

Source : Insee



Revenus mensuel médian et taux de chômage – Insee

LA POPULATION

Profil des ménages et mobilité

La forte présence de couples avec enfants (29 % des ménages, contre 25 % en Région Grand Est et 26 % sur le SCoTAM, Insee 2018) et le poids relativement faible des personnes seules (32 % quand même, mais 37 % pour le SCoTAM) caractérisent le profil des ménages du territoire.

Pour autant, de fortes variations communales existent et conjuguent avec d'autres variables socioéconomiques :

- ◇ un profil jeune et familial sur la rive droite, pour des ménages disposant par ailleurs des revenus les plus importants du territoire ;
- ◇ une population vieillissante et beaucoup de personnes seules sur un axe Richemont, Mondelange, Hagondange, Hauconcourt (et un « isolat » à Malroy), avec des ménages disposant par ailleurs des revenus les plus faibles et du taux de chômage le plus important.

Viellissement

La part des plus de 60 ans est passée de 21,6 % en 2009 à 25,5 % en 2020. Pour l'heure, ce vieillissement concerne plutôt les « jeunes seniors » (60 à 74 ans : de 1,9 % à 16,1 %), mais le vieillissement engagé se transmettra mécaniquement au 75 ans et plus dont le poids s'est quand même accru de 7,7 % à 9,4 % depuis 2009.

Une bascule démographique qui pose question

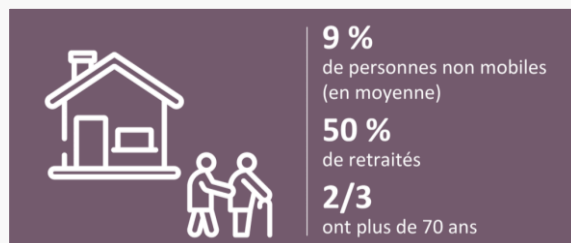
Ce vieillissement cache une bascule progressive d'une majorité relative de couples avec enfants, vers une majorité de personnes seules (déjà 32 %)... et vieillissantes.

En 2017, 9 % des habitants de Rives de Moselle n'avaient réalisé aucun déplacement sur le jour enquêté. La moitié était des seniors. Les autres très essentiellement de personnes en difficulté (santé ou handicap, revenus, etc.) :

- ◇ sur la rive droite (et les villages de côte en rive gauche), le vieillissement touchera des ménages relativement aisés, mais sur un territoire peu dense (risque d'isolement) et disposant de relativement peu de services ;
- ◇ sur la zone agglomérée de la rive gauche, le vieillissement s'accroîtra sur un territoire dont les ménages éprouvent déjà par ailleurs plus de difficultés, notamment économiques.

Dans ces conditions, la question du maintien de la mobilité de la population et son accès aux services et commodités de base se pose.

En savoir plus ? Voir le diagnostic du PLH de la C.C. Rives de Moselle



La non-mobilité*, une situation généralement subie, par les personnes âgées, mais aussi par des publics limités par leurs ressources ou capacités physiques et cognitives – EDGT Scotam 2017

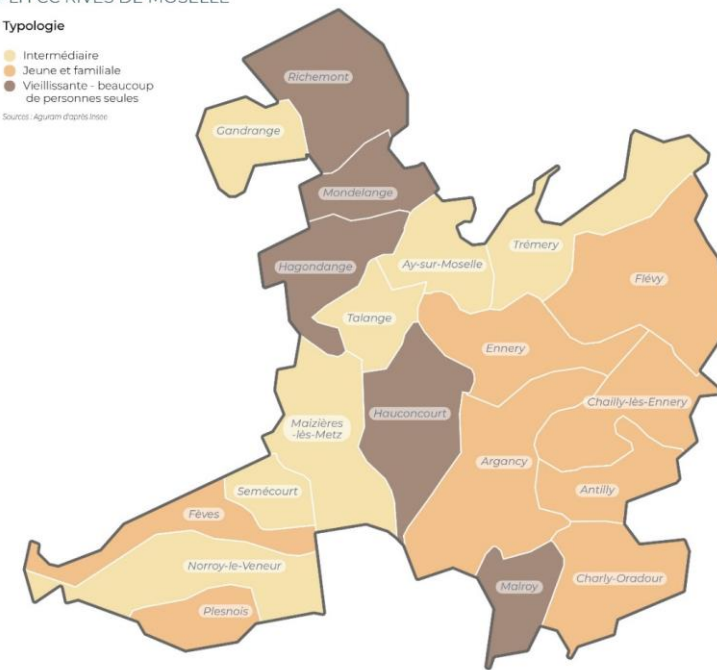
* aucun déplacement sur la journée enquêtée.

Des profils démographiques différenciés typologie des communes en fonction de leur population PLH CC RIVES DE MOSELLE

Typologie

- Intermédiaire
- Jeune et familiale
- Vieillesse - beaucoup de personnes seules

Sources : Aguram d'après Insee



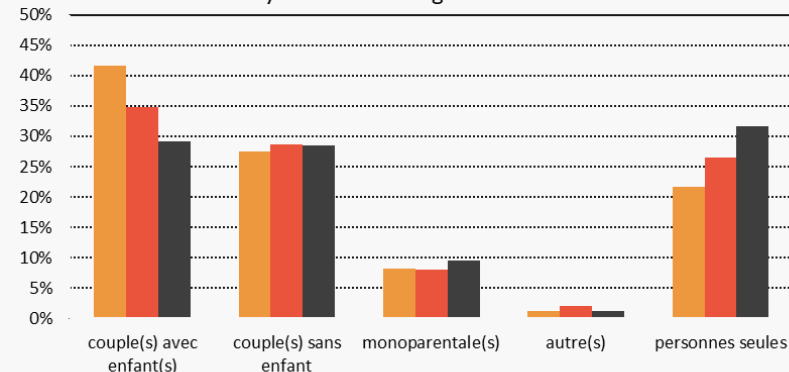
0 1 2 km

AGUR
Novembre 2021

Profil démographique des communes en fonction de leur population – Insee

Une baisse des couples avec enfants au profit des personnes seules dans la CC Rives de Moselle

Evolution de la taille moyenne des ménages - source Insee



EMPLOIS ET PÔLES D'EMPLOIS

25 100 emplois pour 25 300 actifs

Rives de Moselle constitue un pôle d'emploi majeur en Lorraine Nord. Au-delà, la communauté héberge 25 300 actifs. À titre de comparaison, la C.C. Pays Orne Moselle ne compte que 11 000 emplois pour 24 200 actifs.

Par construction – Rives de Moselle se situant par ailleurs dans l'aire d'attraction de Metz et Luxembourg-Ville – les emplois du territoire sont donc un important générateur de mobilité interne, mais surtout externe, flux d'échanges avec les EPCI voisins, voir au-delà (cf. chapitre *La demande de mobilité*).

Un profil d'emploi particulier

Rives de Moselle se caractérise par l'importance relative des emplois dans l'industrie (26 % contre 11 % à l'échelle du SCoTAM, par exemple) et le commerce, les transports et services divers, avec une part notable d'emploi en logistique : 51 %.

Ces spécificités renforcent l'inscription de Rives de Moselle dans un vaste bassin d'emploi, sa population active ne répondant pas à ces besoins spécifiques.

Rive gauche/Rive droite

L'importance de l'emploi en rive droite a déjà été relevé : 25 % des emplois pour 15 % de la population active.

Une autre caractéristique est à mettre en avant : ces emplois sont très essentiellement concentrés sur les communes d'Ennery (3 800 emp.) et Trémery (2 650 emp.), avec une très forte dominante industrielle (Stellantis, etc.) et transport/logistique (Eurotransit). Là encore, des flux entre les deux rives sont à attendre.



Eurotransit - CCRdM

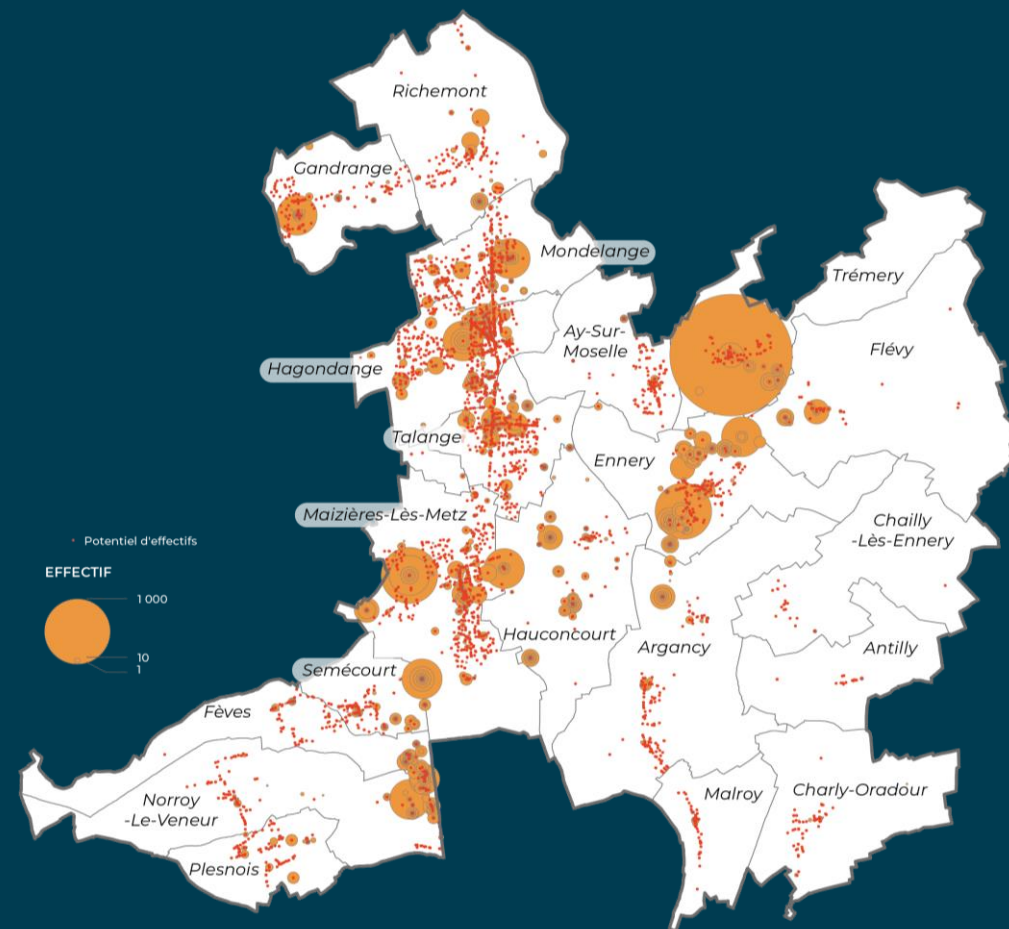
Zones d'activité et mobilité

De nombreux emplois se situent en zones d'activité ou commerciales : Eurotransit, EuroMoselle, EcoParc, Malamba, etc.

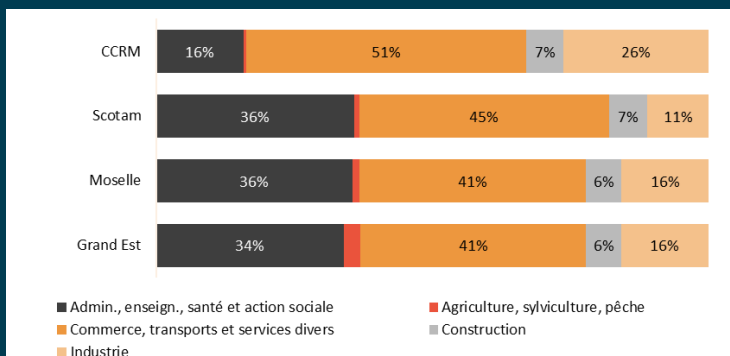
Ces zones occupent de vastes étendues avec une assez faible densité d'emplois à l'hectare (520 ha. et env. 15 empl./ha. pour Eurotransit par exemple).

L'organisation du travail en 2*8 ou 3*8 et les contraintes logistiques (y compris dans le commerce) engendrent des prises de poste très matinales (dès 4 h), des horaires très variables d'une entreprise à l'autre avec de fortes modulations saisonnières. Il est aussi observé une répartition – voire dilution – des flux au gré des prises de poste décorrélée des pointes habituelles.

Ce contexte est favorable à une mobilité individuelle et motorisée et la voiture domine très largement.



Emplois et concentrations d'emplois du territoire de Rives de Moselle – Insee 2020



Profil des emplois présents à Rives de Moselle par grands secteurs d'activité – Insee 2017

ÉQUIPEMENTS ET COMMERCES

Une concentration sur la rive gauche

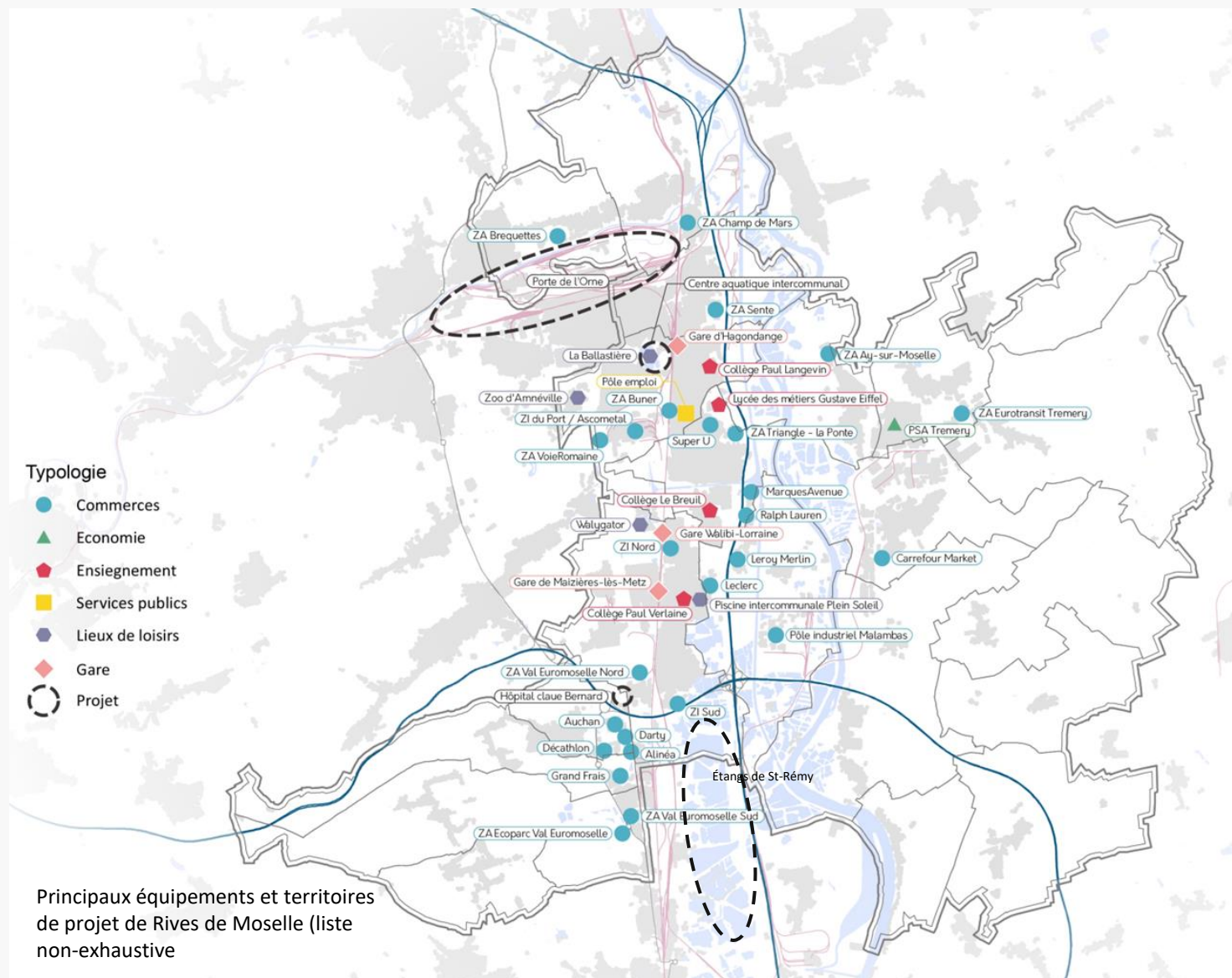
Hors zones d'activité essentiellement pourvoyeuses d'emplois ou services à l'économie (logistique, etc.), l'essentiel des grands équipements sont situés sur la rive gauche de la Moselle.

Les habitants de cette dernière doivent donc traverser la barrière « Moselle/Infra » pour y accéder. Pour ce territoire, les équipements proposés sur la façade est de l'Eurométropole (Actipole, etc.) constituent éventuellement une alternative, en particulier si leur emploi se situe également sur ce secteur.

Des équipements d'intérêt communautaire

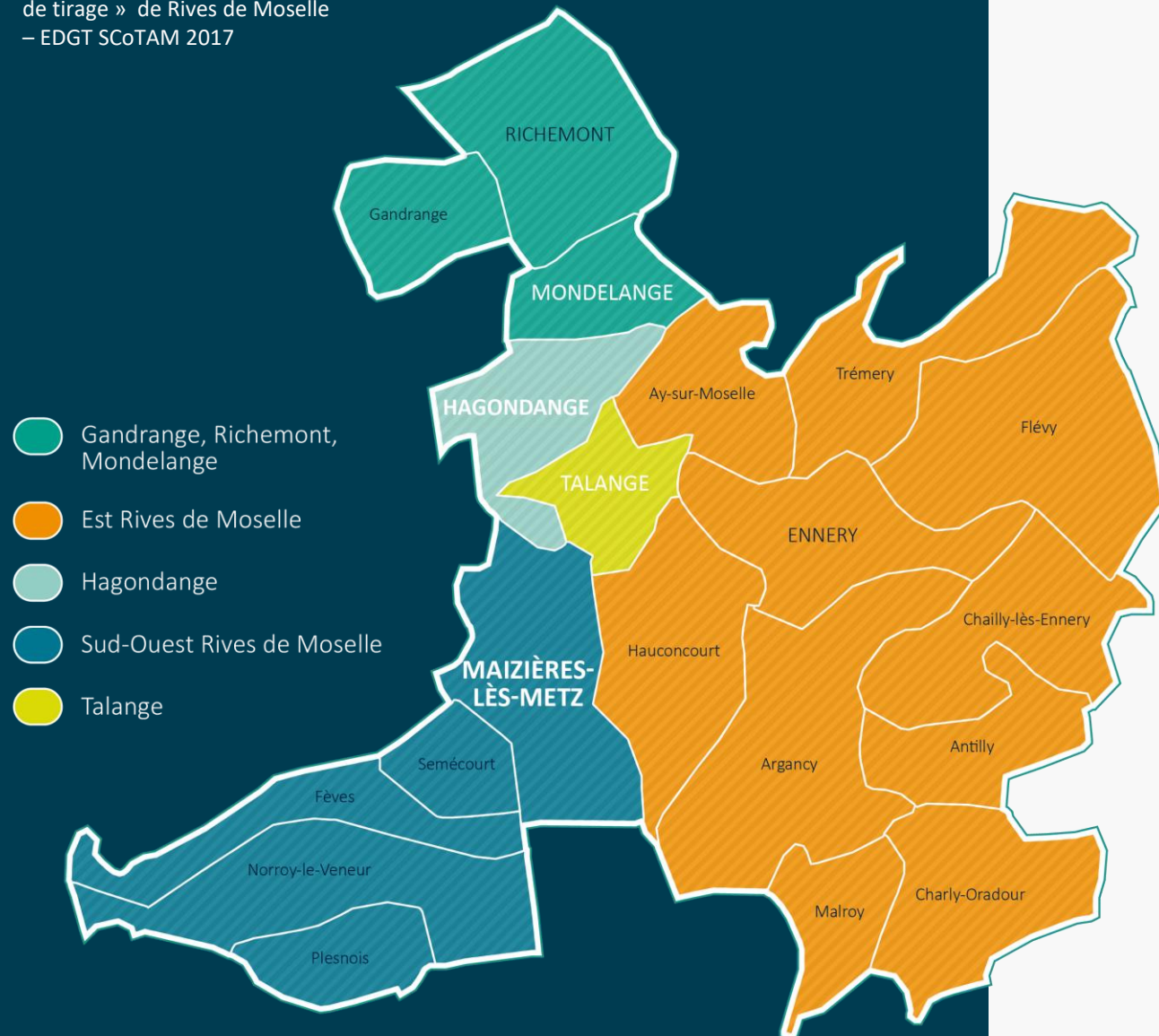
Parmi ces équipements, ou secteurs regroupant plusieurs équipements, certains sont considérés comme étant « d'intérêt communautaire », de par leur rareté ou caractère structurant à l'échelle du territoire (liste non-exhaustive) :

- ◇ zone commerciale nord d'Euromoselle (Auchan, Darty, etc.) ;
- ◇ zone commerciale Hauconcourt/Talange (Marques Avenue, Leroy-Merlin, etc.) ;
- ◇ autres centres commerciaux de type hyper (Leclerc Hauconcourt, Cora Mondelange, etc.) ;
- ◇ centres-villes de Maizières-lès-Metz., Hagondange et Talange ;
- ◇ collèges et lycées, crèches communautaires ;
- ◇ gares d'Hagondange et Maizières-lès-Metz. ;
- ◇ centres aquatiques Aquarives (Hagondange) et Plein Soleil (Maizières-lès-Metz.) ;
- ◇ zoo d'Amnéville et plus largement Cité des loisirs ;
- ◇ pôle emploi Hagondange ;
- ◇ maisons de santé ;
- ◇ future clinique Elsan (Maizières-lès-Metz.) ;
- ◇ mairies ;
- ◇ etc.



DIAGNOSTIC

1. Le territoire
2. La demande de mobilité
3. L'offre de mobilité
4. Synthèse, enjeux et leviers



HABITUDES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ : UNE ENQUÊTE POUR LES COMPRENDRE

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

Sur la Communauté de communes Rives de Moselle, un échantillon de 852 personnes de plus de 5 ans a été questionné sur ses déplacements de la veille.

Le territoire de Rives de Moselle a, à cet effet, été divisé en 5 « secteurs de tirage » contingents :

- ◇ de la population des communes afin d'obtenir un échantillonnage représentatif (ce qui explique certains regroupements de communes) ;
- ◇ de 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 – caution scientifique de la démarche – à 10 ans.

Les données de cette enquête ont ainsi pu, dans les pages qui suivent, être mises à contribution du présent Plan de mobilité simplifiée.

Un portrait complet de Rives de Moselle, issu des résultats de cette enquête en s'appuyant sur l'expertise de l'AGURAM est disponible sur 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...

193 000 déplacements par jour

Les habitants de Rives de Moselle réalisent près de 200 000 déplacements quotidiennement en semaine. Ces déplacements peuvent être divisés en deux grandes catégories :

- ◇ 123 100 déplacements internes au territoire de Rives de Moselle (62 %) ;
- ◇ 70 000 déplacements en lien avec un autre territoire, dont 6 400 en lien avec le Luxembourg (38 %).

Achats et loisirs : près d'un déplacement sur deux

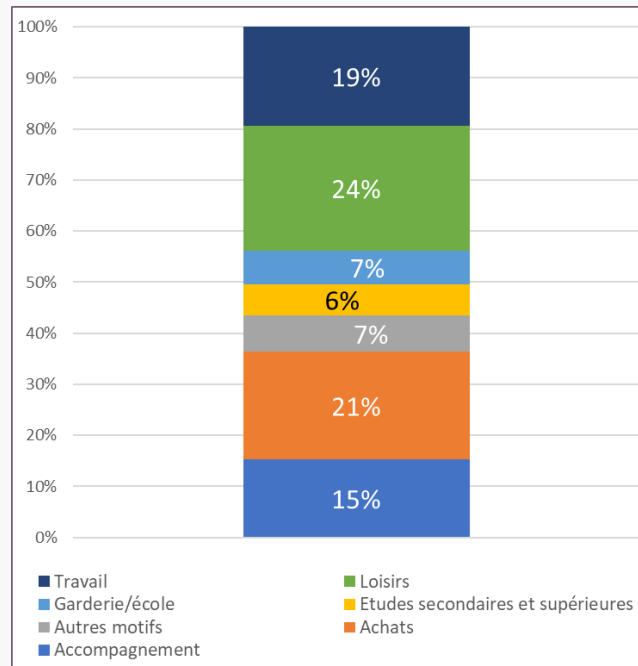
24 % des déplacements ont un motif « loisirs », et 21 % « achats ». Seuls 19 % des déplacements des habitants sont liés au travail.

L'importance relative du motifs « accompagnement » est à lier à la structure démographique et sociale du territoire, avec un poids encore important des familles avec enfants.

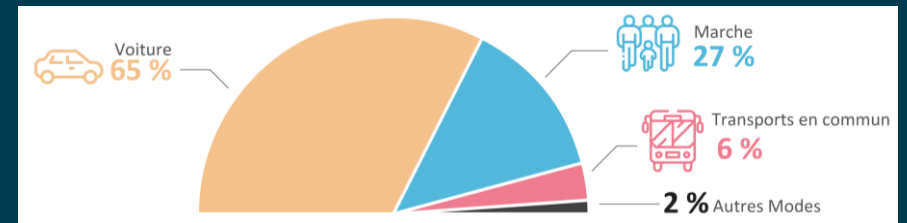
Plus de 6 déplacements sur 10 réalisés en voiture

Après la voiture (65 %), c'est à pied que sont réalisés le plus de déplacements : un chiffre – 27 % - très influencé par l'importance de la mobilité locale (voir pages suivantes).

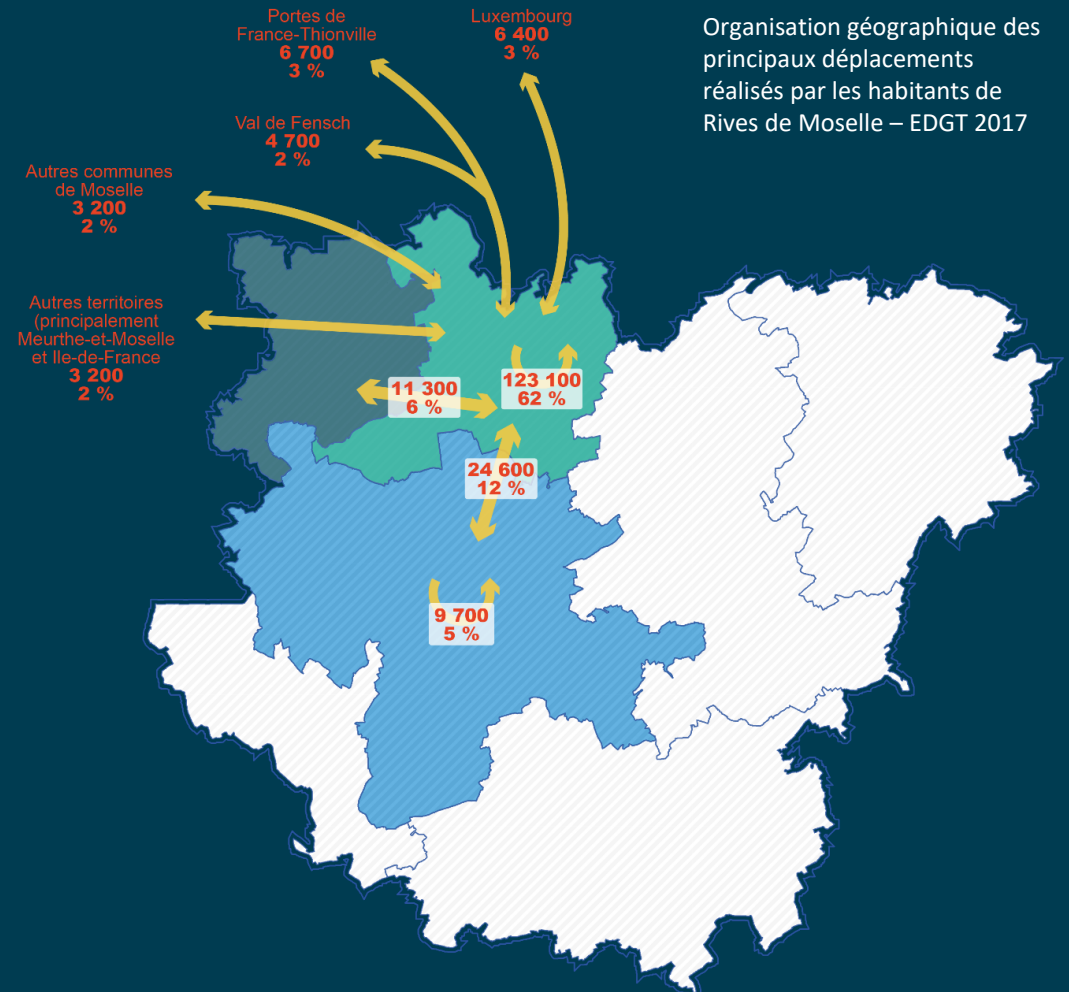
Les TC ne sont le mode utilisé que pour 6 % des déplacements, essentiellement en lien avec les territoires voisins, au premier rang desquels l'Eurométropole de Metz et le Luxembourg.



Motif de déplacements de habitants de Rives de Moselle – EDGT 2017



Mode des déplacements réalisés par les habitants de Rives de Moselle, au sein du SCoTAM ou en lien avec des territoires extérieurs – EDGT 2017



... DANS RIVES DE MOSELLE

Des déplacements proches du domicile

123 100 déplacements internes à Rives de Moselle :

- ◇ 7 déplacements réalisés sur Rives de Moselle sur 10 (73 %, 89 900 déplacements) restent internes au secteur d'enquête (voir carte) ;
- ◇ 3 sur 10 (27 %, 33 200 déplacements) sont réalisés entre deux secteurs d'enquête de Rives de Moselle.

13 400 déplacements sont réalisés entre la rive gauche et la rive droite de la Moselle, Hauconcourt étant intégré au secteur de la rive droite (mais l'A31 est une importante barrière, comparable à la Moselle) :

- ◇ 40 % des déplacements entre deux secteurs de Rives de Moselle...
- ◇ Mais seulement 11 % de l'ensemble des déplacements interne au territoire.

Les motifs loisirs et achats dominant

Le motif travail pèse peu dans la mobilité interne au territoire : 10 % sur la base de l'EDGT, chiffre corroboré par les données Insee (12 %). Seuls 31 % des actifs de Rives de Moselle travaillent sur ce même territoire, ce qui explique ce faible chiffre. Pour le reste, les seuls motifs Loisirs (26 %) et achats (24 %) expliquent 1 déplacement interne au territoire sur 2. (cf. graph.)

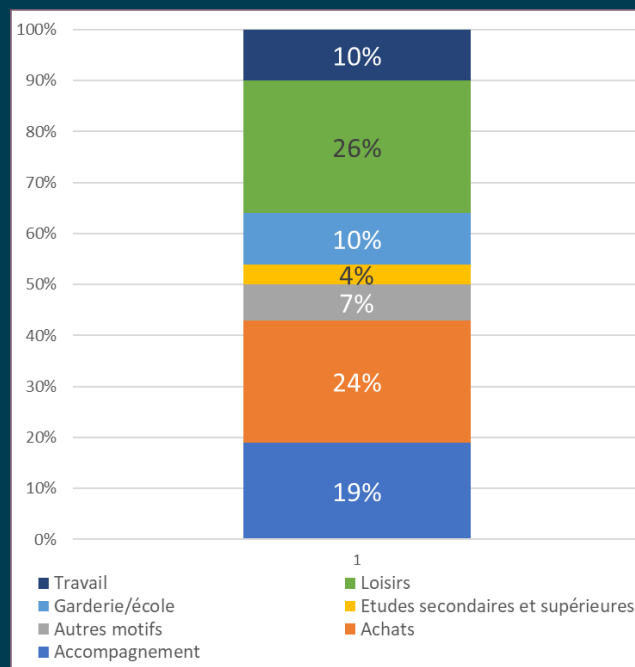
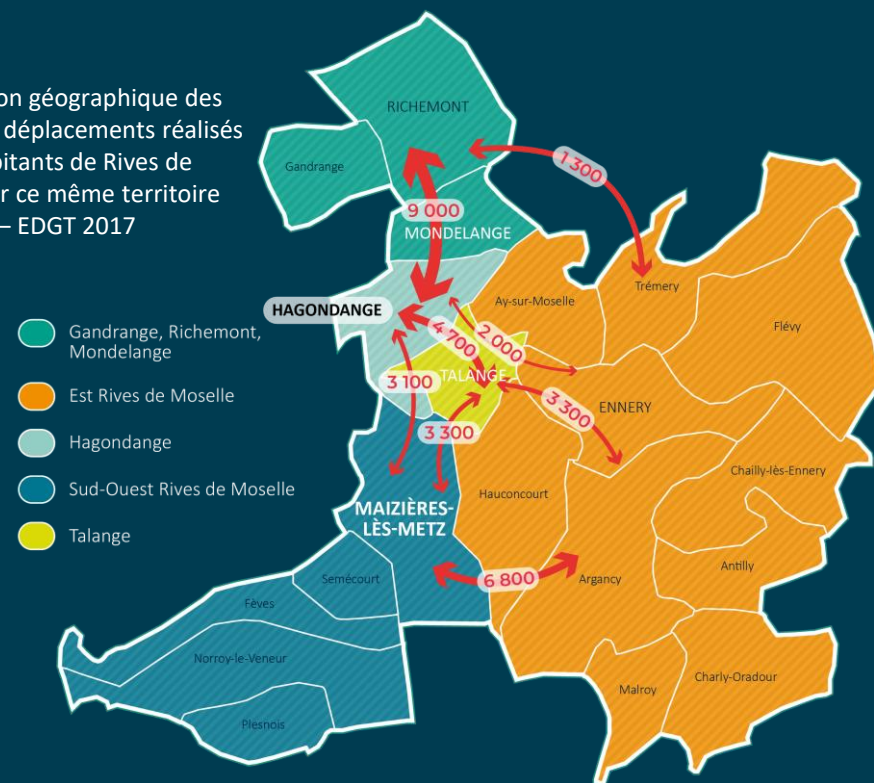
Zoom sur la mobilité travail : la proximité avant tout ; Eurotransit suit... de loin

Les déplacements domicile-travail sont les seuls (avec les déplacements domicile-études) pour lesquels des données de communes à communes sont disponibles. 7 200 résidents de Rives de Moselle travaillent aussi sur le territoire (Insee, 2020), dont 49 % dans leur commune de résidence. Sept communes sont réceptrices de 76 % des 51 % de flux intercommunaux (3 700 actifs) :

- ◇ 26 % des actifs concernés travaillent à Ennery-Trémery (Eurotransit ou autre) sur la rive droite ;
- ◇ 13 % à Hagondange ;
- ◇ 11 % à Maizières-lès-Metz ;
- ◇ 9 % à Semécourt, Talange ou Hauconcourt (27 % au total).

Pour mémoire, il est considéré qu'une multiplication par deux du nombre d'actifs concernés donne une estimation très proche de déplacements réalisés quotidiennement sur une origine-destination (aller... et retour).

Organisation géographique des principaux déplacements réalisés par les habitants de Rives de Moselle sur ce même territoire (secteurs) – EDGT 2017



Motif de déplacements des habitants de Rives de Moselle sur ce même territoire – EDGT 2017

... DANS LA C.C. RIVES DE MOSELLE

Des déplacements de courte distance

Conformément à la géographie des déplacements internes au territoire, où la proximité domine, plus de 4 déplacements sur 10 font moins d'1 km, et 7 sur 10 moins de 2 km (69 %).

La voiture, mode de 6 déplacements sur 10, mais la marche résiste

Malgré l'importance des déplacements courts, 59 % des déplacements sont réalisés en voiture. La faible part des déplacements réalisés en TC s'explique aisément par la relative absence d'une offre adaptée aux besoins.

Par ailleurs, 37 % des déplacements sont réalisés à pied, ce qui est un chiffre assez élevé, puisqu'il est de 34 % sur l'Eurométropole de Metz et de 42 % sur la commune de Metz.

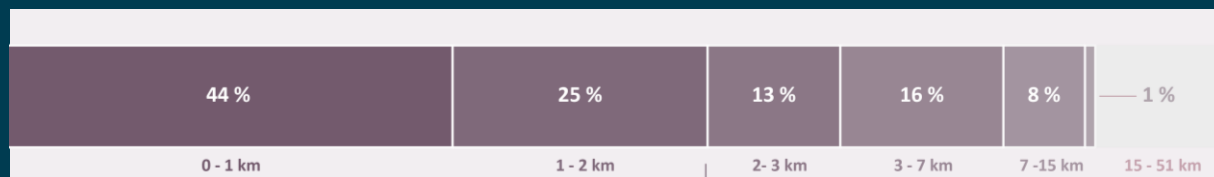
Mode/distance : un enjeu de report modal ?

Si la marche domine largement pour des déplacements de 0 à 1 km (72 %), il faut aussi constater que la voiture s'octroie une part modale de 27 %, ne laissant qu'1 % au vélo.

Par ailleurs, la voiture devient – et de loin – le premier mode (60 %) pour les déplacements de 1 à 2 km, la marche n'en conservant que 35 %. Dès 3 km, la voiture devient hégémonique : plus de neuf déplacements sur 10.

Ces constats interrogent :

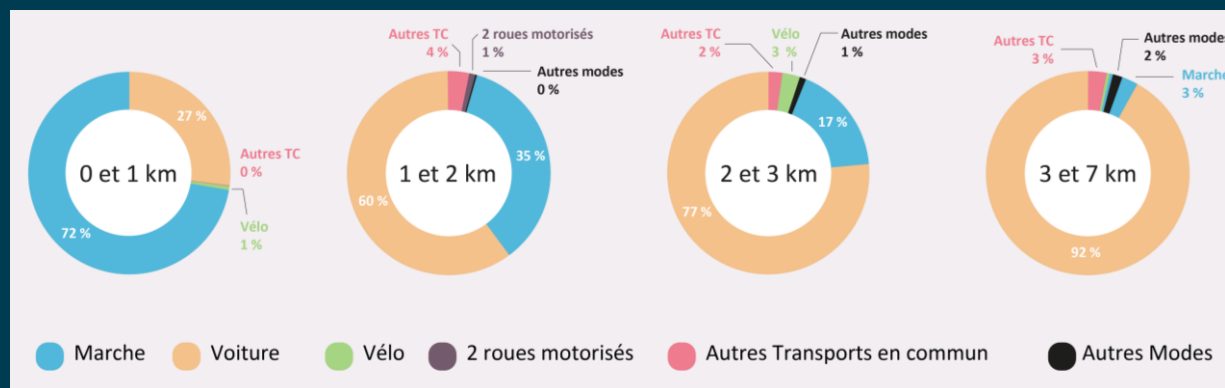
- ◇ la marche ne s'arroge une part modale importante que du fait de l'importance des flux de moins de 1 km. Pourquoi cette part se trouve divisée par deux entre 1 et 2 km ? La qualité des aménagements piétons qui relèvent de la compétence communale, sont-ils en question, ou la situation relève-t-elle simplement d'habitudes, ou de contraintes liées à la chaîne de déplacements (suite de courts déplacements) ?
- ◇ Le vélo ne prend pas le relais, alors que les déplacements de 2 à 7 km constituent son « cœur de cible ». Une partie de la réponse tient dans la perception que le public peut avoir de ce mode dans des territoires tels que Rives de Moselle (lent, dangereux, etc.) et dans la continuité des aménagements cyclables (voir partie « l'offre de mobilité »).



Distance des déplacements des habitants de Rives de Moselle dans ce même territoire – EDGT 2017



Mode de déplacement des habitants de Rives de Moselle dans ce même territoire – EDGT 2017



Mode de déplacement selon la distance dans Rives de Moselle – EDGT 2017

... ET VERS D'AUTRES DESTINATIONS

Rappel des principales destinations

Les habitants de Rives de Moselle réalisent chaque jours 60 000 déplacements vers et depuis un autre territoire (cf. carte p.21) auxquels s’ajoutent près de 10 000 déplacements réalisés par ces mêmes habitants sur le territoire de l’Eurométropole de Metz). Les principales destinations sont :

- ◇ l’Eurométropole de Metz : 24 200 déplacements (40 %), 56 % en incluant les déplacements réalisés par des habitants de Rives de Moselle en interne au territoire de la métropole ;
- ◇ la C.C. Pays Orne Moselle : 11 300 déplacements (19 %) ;
- ◇ Portes de France – Thionville et le Val de Fensch : 11 400 déplacements (19 %) ;
- ◇ le Luxembourg : 6 400 déplacements pour une destination par ailleurs considérée comme « stratégique ».

Les motifs

Si le Luxembourg est considéré comme « stratégique », c’est que près de 9 déplacements sur 10 vers cette destination sont liés au travail. Ce motif domine aussi vers Portes de France–Thionville et le Val de Fensch, mais ne représentent plus que 36 % des déplacements vers la métropole de Metz.

Vers Pays Orne Moselle, ce sont les motifs « loisirs » qui se démarquent avec plus de quatre sur dix, à priori du fait des différents équipements de la Cité des Loisirs.

L’importance des flux liés aux études vers la métropole est à noter.

Des liens stratégiques

- ◇ Les liaisons avec les territoires voisins sont stratégiques pour le travail, puisque seuls 33 % restent internes au territoire tandis que 29 % sont réalisés vers l’Eurométropole de Metz, 21 % le Luxembourg et 15 % le Val-de-Fensch ou Portes de France-Thionville.
- ◇ Les destinations extérieures pèsent moins pour les autres motifs :
 - ◆ 44 % des déplacements « loisirs » des habitants (dont (18 % vers la métropole et 10 % vers Pays Orne Moselle), pour 66 % de déplacements internes ;
 - ◆ seulement 33 % des déplacements pour motif achats, grâce à un important tissu commercial (dont 14 % vers la métropole).

En voiture avant tout, mais le TER est important vers les métropoles

La voiture est de loin le mode le plus utilisé pour les déplacements vers d’autres territoires.

Il est tout de même à noter que les TC – au premier rang desquels le TER – sont utilisés pour 15 % des déplacements vers l’Eurométropole de Metz, et même 33 % vers le Luxembourg.

	Metz Métropole	Pays Orne- Moselle	Portes de France T. et Val de F.	Luxembourg
travail	36%		dominant**	87%
études secondaires et supérieures	18%		nr	nr
loisirs	14%	43%	nr	nr
achats	nr	nr	nr	nr
accompagnement	nr	nr	nr	nr
garderie école	nr	nr	nr	nr
autres*	32%	57%		13%

* dont somme des "non-représentatifs"

** non-représentatif

Motif de déplacements des habitants de Rives de Moselle vers et sur d’autres territoires – EDGT 2017

	Voiture	TC (TER, Fluo, Le Met', etc.)	Autres*
Eurométropole de Metz	81%	15%	4%
Pays Orne Moselle	89%		11%
Portes de F. - Thionville	93%		7%
Luxembourg	67%	33%	
Val de Fensch	100%		

* dont TC non-représentatifs

Mode de déplacements des habitants de Rives de Moselle vers et sur d’autres territoires – EDGT 2017

VENIR À RIVES DE MOSELLE : COMBIEN, POURQUOI, COMMENT ?

Rives de Moselle : une polarité pour Pays Orne Moselle et le nord de la métropole de Metz...

Pour ce qui concerne l'ensemble des motifs (EDGT), ce sont les habitants de l'Eurométropole et du Pays Orne Moselle qui réalisent le plus de déplacements vers Rives de Moselle : plus de 25 000 déplacements par jour depuis chacun de ces deux territoires. Il est à noter que les flux entre Rives de Moselle et la métropole sont équilibrés (env. 25 000 dans chaque sens), mais que deux fois plus de déplacements sont réalisés par les habitants de Pays Orne Moselle vers Rives de Moselle que par des habitants de Rives de Moselle vers Pays Orne Moselle.

...surtout pour le travail et les achats

Là encore, les emplois et les importantes surfaces commerciales de Rives de Moselle expliquent cette attractivité :

- ◇ plus de huit déplacements sur dix depuis la métropole pour ces deux motifs ;
- ◇ près de six sur dix depuis Pays Orne Moselle.

Rives de Moselle, une destination depuis le nord mosellan et Orne Lorraine Confluence

Les résultats de l'EDGT sont limités au SCoTAM, mais les données Insee sur les migrations domicile-travail permettent d'identifier d'autres territoires d'origine : le Val de Fensch (1 549 navetteurs), Orne Lorraine Confluence (1 440) ou encore l'Arc Mosellan (1 269) et Portes de France-Thionville (973).

Des entreprises comme Stellantis ont une aire de recrutement très large, couvrant l'essentiel de la Moselle, le nord meurthe-et-mosellan ainsi que l'agglomération de Nancy.

Les principales destinations

Deux secteurs de Rives de Moselle se posent en principales destinations de ces flux :

- ◇ la Z.A. Eurotransit ;
- ◇ le secteur Euromoselle, Ecoparc et le centre-ville de Maizières-lès-Metz ;

Pour autant, Hagondange, le secteur Hauconcourt/Talange et le secteur Gandrange/Richemont/Mondelange constituent tous trois des polarités secondaires.

	RdM
EMM	25 740
CCPOM	25 183
CCHCPP	3 053

Origine (territoire de résidence) et nombre des principaux déplacements réalisés depuis les EPCI du Scotam – EDGT 2017

Origine et nombre des migrants domicile-travail	
Metz Métropole	4 850
CC du Pays Orne Moselle	3 395
CA du Val de Fensch	1 549
CC Orne Lorraine Confluences	1 440
CC de l'Arc Mosellan	1 269
CA Portes de France-Thionville	973
CC Haut Chemin-Pays de Pange	641
CC Houve-Pays Boulageois	531
CC Bouzonvillois-Trois Frontières	428
CC du Sud Messin	398
CC Mad et Moselle	275
CC du Bassin de Pont-à-Mousson	270
CC du District Urbain de Faulquemont	232
CC du Saulnois	231
CC Coeur du Pays Haut	210
Autres	1 622
Total général	18 314

Origine (EPCI de résidence) et nombre de migrants domicile-travail (un migrant équivaut à env. 2 déplacements par jour de travail) – Insee 2020

	Metz Métropole	Pays Orne-Moselle
travail	41%	28%
loisirs	10%	14%
achats	40%	30%
accompagnement	nr	17%
autres*	9%	11%

* dont somme des "non-représentatifs"

Motif et mode des déplacement réalisés depuis le principaux EPCI de résidence des par leurs habitants vers Rives de Moselle – EDGT 2017

DIAGNOSTIC

1. Le territoire
2. La demande de mobilité
- 3. L'offre de mobilité**
4. Synthèse, enjeux et leviers

L'AUTOMOBILE : ACCÈS, RÉSEAU ET COVOITURAGE

La desserte du territoire en lien avec ses voisins

Le territoire est bien irrigué sur l'axe nord-sud et connaît plus de contraintes sur l'axe est-ouest. En pointe, il subit l'encombrement de l'A31 qui impacte les voies connectées sur l'axe est-ouest, ou qui permettent de l'éviter sur un axe nord-sud, au premier rang desquels la RD953.

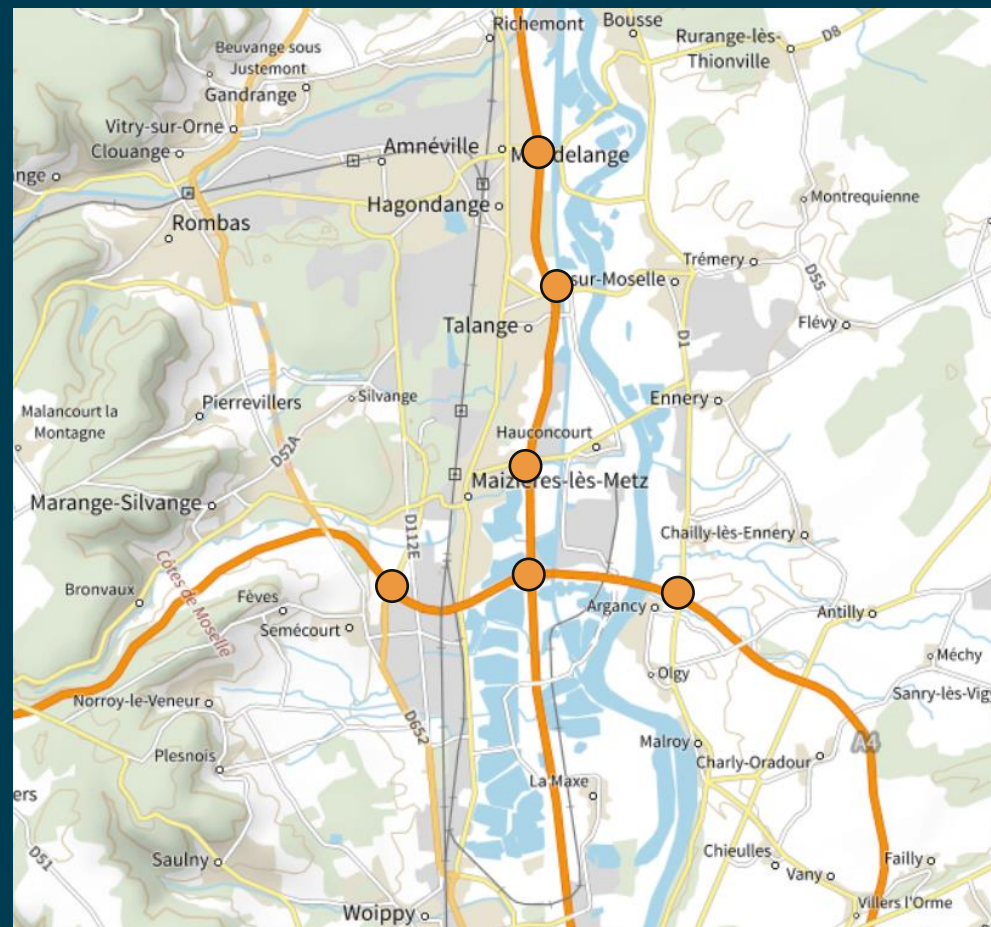
Sur un axe nord-sud, le territoire est notamment desservi par quatre axes structurants qui le relient en outre à l'Eurométropole de Metz et à Thionville (sans oublier le Luxembourg) :

- ◇ l'A31 est capacitaire (2*3 voies), dispose de trois échangeurs sur le périmètre de Rives de Moselle, mais est très chargée : plus 105 000 véhicules TMJA* au niveau de Maizières-lès-Metz ;
- ◇ la RD953 irrigue les centralités urbaines importantes. Ancien itinéraire de convois exceptionnels, chargé jusqu'à 14 000 véh. TMJA, ses caractéristiques restent très « routières », malgré quelques aménagements, et sont un frein au développement des modes actifs et des centralités locales ;
- ◇ le complexe capacitaire RD652/152 (sections à 2*2 voies) dessert plusieurs zones d'activité et la future clinique Elsan. Cette artère est le support de développements résidentiels (y compris sur Marange-Silvange) et de commerces de flux (« boulangeries de ronds-points »).
- ◇ sur la rive droite, la RD1, largement à 2*2 voies, relie les Z.A. à l'A4 à la métropole. Elle est également support de développements commerciaux.

Sur l'axe est-ouest, le réseau est limité du fait des ruptures que constituent la Moselle, l'A31 et le faisceau ferroviaire :

- ◇ l'A4, à 2*3 voies depuis sept. 2023, relie efficacement les communes du sud de Rives de Moselle ;
- ◇ trois autres voies relient les deux rives. Connectées à l'A31, elles connaissent toutes trois des trafics très importants au droit des échangeurs :
 - ◆ très fréquentée et connectée à l'A31, la RD52 (jusqu'à 20 000 véh. TMJA) relie Maizières-lès-Metz à Hauconcourt et Ennery,
 - ◆ la RD55, qui relie Talange et Ay-sur-Moselle, subit un trafic majeur avec 26 500 véh. TMJA. Comme la RD52, cette voie relie les Z.A. de la rive droite à l'A31,
 - ◆ la RD8/8b relie Mondelange à Ay-sur-Moselle, et là encore le trafic est important au droit de l'échangeur avec l'A31 (17 000 véh. TMJA).

* TMJA : Le trafic moyen journalier annuel d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. Sources DIR Est et département 57.



Réseau routier principal irrigant Rives de Moselle (IGN) et part des ménages n'ayant pas accès à une voiture – IGN

LA MARCHÉ : MODE NATUREL PEU FAVORISÉ

Un mode qui n'est représenté que dans l'extrême proximité

La marche est le mode d'une forte majorité des déplacements de moins de 1 km, mais déjà de « seulement » un tiers entre 1 km et 2 km (voir par ailleurs). La part modale globale de la marche (37 %) tient donc très essentiellement à l'importance des déplacements de proximité.

Un environnement peu propice

Il paraît probable, en l'état de la connaissance, que la marche peine à pleinement s'imposer pour des déplacements dépassant le kilomètre du fait de la géographie du territoire et du fait de la qualité et praticité des aménagements existants.

◇ l'organisation du territoire :

- ◆ sur la rive gauche, les quartiers les plus « urbains » (mixité habitat/emploi/services et commerce) sont parfois isolés les uns des autres par des coupures urbaines importantes peu propices à la marche : infrastructures, friches industriels, zones commerciale et d'activités, etc.,
- ◆ sur la rive droite, les bourgs et espaces urbanisés (villages et extensions récentes) sont isolés les uns des autres dans un environnement par ailleurs à dominante agricole. Au-delà de l'hyper-proximité, les distances deviennent vite importantes (plusieurs km).

◇ La qualité des aménagements :

- ◆ il est à noter que l'aménagement des espaces publics est une compétence communale,
- ◆ en zone urbaine mixte, dense et ayant connu un développement ancien (essentiellement sur la rive gauche), les aménagements piétons restent d'une qualité et d'une praticité limitée, et l'espace public peu aménagé (ou bénéficiant d'aménagements peu adaptés et anciens),
- ◆ les communes moins urbanisées et ayant connu un développement urbain plus récent (lotissement ou autres), notamment sur la rive droite, bénéficient d'aménagements plus adaptés,
- ◆ les voiries « de liaison », qui permettent des parcours plus importants entre quartiers, voire entre communes, relevant généralement du Département, conservent un caractère routier affirmé, avec des aménagements piétons minimalistes.

Favoriser une meilleure intégration urbaine de la RD953

Archétype de l'environnement défavorable à la marche décrit ci-dessus, la RD953 fait l'objet d'une étude d'opportunité de requalification urbaine (modes actifs, stationnement, espaces publics, etc.) en vue d'en améliorer le fonctionnement et de faciliter son intégration dans un contexte urbain dense fait de centralités majeures pour le territoire. L'étude est portée et cofinancée par Rives de Moselle et les quatre communes concernées, qui ont la compétence voirie.



Quelques exemples d'aménagements de l'espace public piétons marqués par le caractère routier de l'axe, l'omniprésence de la voiture, l'encombrement des circulations, etc. — Aguram



Un exemple, parmi d'autres, d'aménagement récent qualitatif et plus favorable à la marche — Aguram

L'AUTOMOBILE : ACCÈS, RÉSEAU ET COVOITURAGE

L'accès à l'automobile : pas si simple

88 % de ménages de Rives de Moselle sont équipés d'au moins un véhicule, dont 43 % de deux ou plus (Insee 2018). Ce taux est relativement fort comparé, par exemple, à l'Eurométropole de Metz (78 %), mais dans la moyenne de territoires comparables (Pays Orne Moselle : 87 %).

Le taux de « non-équipement » est donc faible (12 %), mais très variable selon les communes : de 3,1 % à Charly-Oradour à 16 % à Hagondange. Une géographie à rapprocher de la géographie économique et sociale puisque les communes parmi les moins équipées en automobile sont aussi celles :

- ◇ où les ménages disposent des revenus les plus faibles ;
- ◇ qui présentent la part de population senior la plus importante... ;
- ◇ ...et/ou la part de jeunes la plus importante.

Le non-accès à l'automobile est un frein à l'accès à l'emploi : une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité (Laboratoire des mobilités inclusive, 2016). Mais les Français ont aussi renoncé, à cause de problèmes de mobilité à :

- ◇ un loisir ou à une sortie culturelle (41 %) ;
- ◇ faire des démarches administratives (36 %) ;
- ◇ se rendre à un rendez-vous médical (30 %) ;
- ◇ faire des courses alimentaires (26 %).

Les aires de covoiturage

Du fait du coût de l'automobile et de l'encombrement des voiries en pointe, la pratique du covoiturage présente un intérêt pour les habitants et la collectivité, notamment vers le Luxembourg, mais aussi vers Metz et son agglomération.

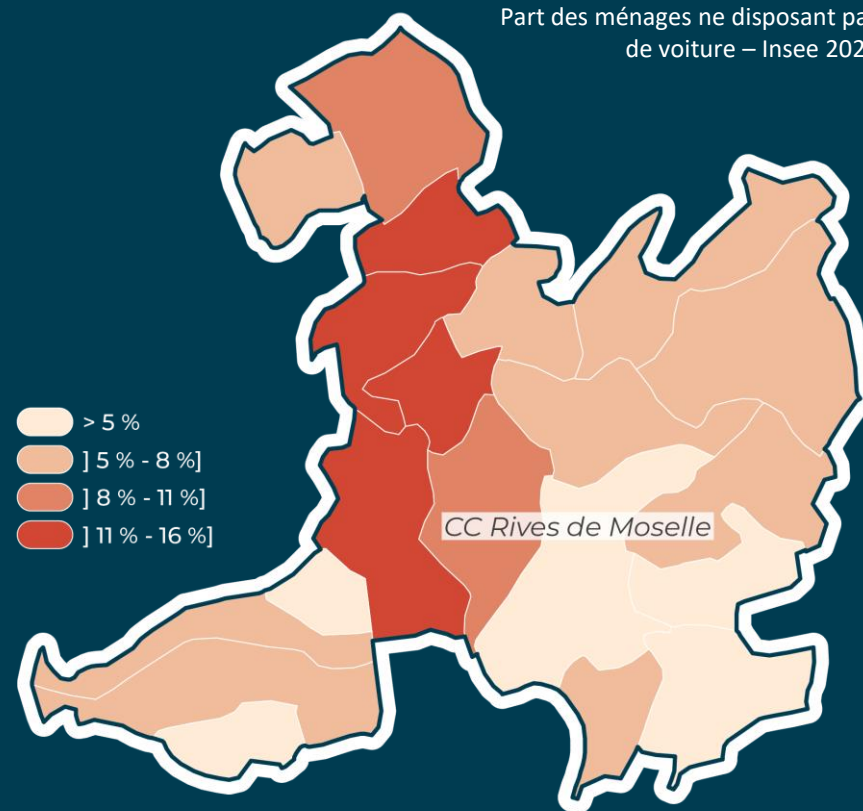
La géographie des aires de covoiturage reste mal connue en Moselle. Seule l'aire de covoiturage d'Argancy, financée par Rives de Moselle, est « officielle », mais les plateformes de mise en relation identifient quelques aires *de facto*, définies par l'usage. Il s'agit surtout de parkings de supermarchés qui, disposant de places en nombre, voient d'un intérêt cet usage susceptible d'amener des clients.

Il est à noter que ces aires, y compris l'aire d'Argancy ne sont pas – ou peu – accessibles autrement qu'en voiture.

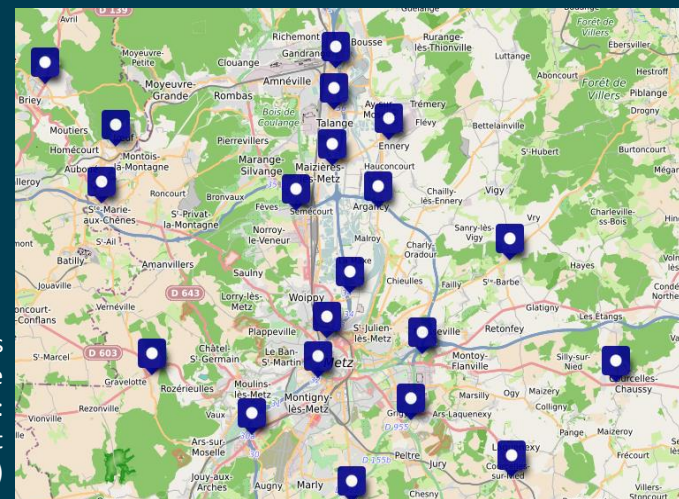
Outre Argancy, le SCoTAM vise l'aménagement d'aires de covoiturage à Mondelange, Talange, Hauconcourt et Semécourt (cible 8.10). Des aires *de facto* répondent à cette injonction, qui sont à valoriser.

Rives de Moselle ne propose pas de service organisé ou financé au titre de sa compétence mobilité, type ligne de covoiturage.

Part des ménages ne disposant pas de voiture – Insee 2020



Recensement des aires de covoiturage officielles ou *de facto* : exemple d'Open Street Map (2020)



LE TER, UNE OFFRE DENSE, MAIS DES PÔLES D'ÉCHANGES PERFECTIBLES

Deux gares importantes

Rives de Moselle est desservie par deux gares TER desservies sur les lignes Metz–Luxembourg-Ville et Metz–Conflans-Jarny et considérée comme « *principales* » par le SCoTAM (cible 8.3) :

- ◇ Hagondange : 109 trains par jour en semaine et 1 031 259 voyageurs en 2019 (pré-Covid), soit env. 4 000 voyageurs/jour (Job*) ;
- ◇ Maizières-lès-Metz : 50 trains par jours et 233 235 voyageurs, soit environ 900 voyageurs/jour (Job), toujours en 2019.

L'existence d'un point d'arrêt saisonnier à Walygator Parc est à noter. Dotée d'une importante capacité de stationnement dédiée au parc d'attraction éponyme, cette halte reste pour l'heure isolée des zones d'habitat dense.

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 dû peu évoluer pour ce qui concerne les « grandes masses » :

- ◇ Hagondange : l'aire d'attraction (depuis laquelle 80 % des voyageurs se rabattent au regard de la résidence des abonnés les plus proches de la gare) englobe 23 communes, dont Maizières-lès-Metz où l'offre est moins attractive. 37 % des abonnés résident à Hagondange et 17 % à Mondelange ;
- ◇ Maizières-lès-Metz : une aire d'attraction couvrant 21 communes, dont Hagondange et Woippy qui disposent chacune d'une gare. 70 % des abonnés résident cependant à Maizières même.

Le Luxembourg et Metz, destinations très majoritaires

Le Luxembourg et Metz sont les destinations principales (> de 80 %). Il est à noter que le TER est aussi utilisé par des habitants de la métropole, pour se rendre sur le territoire, mais leur nombre est inconnu.

Venir à la gare

Une enquête de 2016 indique que la voiture et la marche sont les principaux modes de rabattement sur l'offre ferroviaire. Le covoiturage est aussi utilisé, dans un contexte de saturation généralisée de l'offre de stationnement. Le vélo reste peu utilisé.

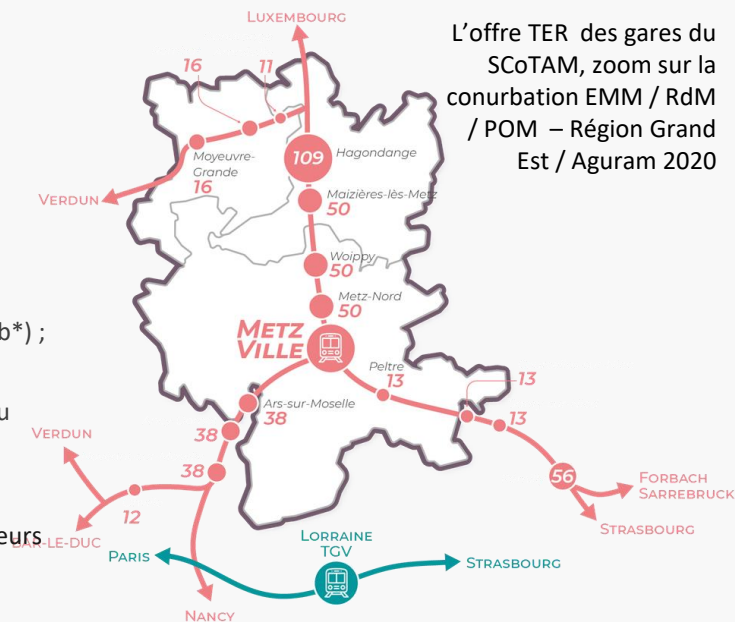
Des secteurs à enjeu

Deux démarches d'études, menées par l'Aguram et le Scotam (2017), puis le Cerema (2023), ont mis en évidence, pour les deux gares de Rives de Moselle et leur quartier :

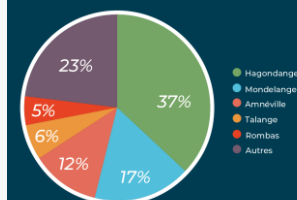
- ◇ des faiblesses et enjeux d'intermodalité, de performance et de confort des conditions d'accès : gestion du stationnement, cheminement piétons et cyclable, accès TC, qualité des équipements, etc. ;
- ◇ des enjeux de développement urbain pour deux équipements à la localisation stratégique : commerces, services, logements, espaces publics, valorisation foncière, etc.

L'accroissement de la capacité (2025) puis de la fréquence (2030) de l'offre TER vers Luxembourg-Ville et Metz, dans le cadre du projet de Service express régional métropolitain (SERM), ne fera qu'accroître ces enjeux clairement identifiés par le SCoTAM (cible 8.5).

* Job : jour ouvrable de base, soit un mardi ou un jeudi.

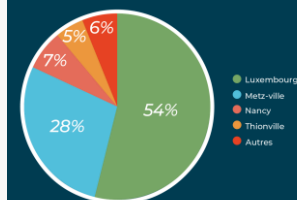
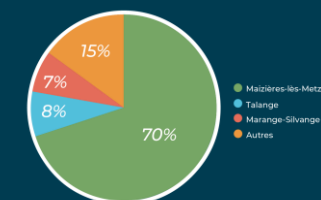


HAGONDANGE

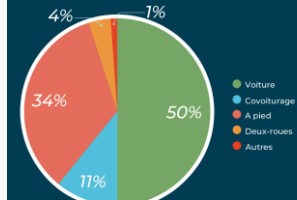
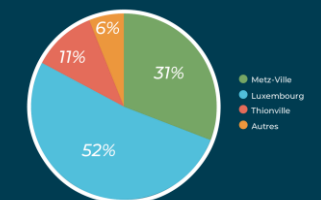


Origine des voyageurs
(résidence)
Grand Est 2014 / Aguram

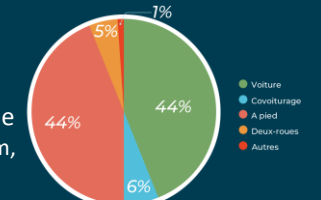
MAIZIÈRES-LÈS-M.



Destination des voyageurs
(gare)
Grand Est 2014 / Aguram



Mode de rabattement /
diffusion sur Rive-de-Moselle
SNCF-Effia / Grand Est / Aguram,
2016



L'OFFRE ROUTIÈRE FLUO : UNE RÉPONSE PARTIELLE AUX BESOINS

Deux lignes desservent la rive droite de la Moselle vers/depuis Metz

- ◇ 176 : 2 a/r par jour (Charly-Oradour, Antilly) ;
- ◇ 74 : quelques allers vers Metz en 1^{ère} le matin, et quelques retours en fin d'après-midi (de Malroy à Trémery par la D1).

Sept lignes sur la rive gauche de la Moselle vers Metz

- ◇ sur le corridor RD953
 - ◆ 46 : jusqu'à 13 a/r (Richemont, Hagondange, Talange, Maizières) ;
 - ◆ 49 : jusqu'à 16 a/r (Richemont, Mondelange, Hagondange, Talange, Maizières) ;
 - ◆ 48 : 19 a/r (idem 46 et 49).

La desserte du corridor est importante, avec une 30^{aine} d'allers-retours cumulés compte tenu des doublons (moins de 5' entre deux lignes). Cela permet un « cadencement arithmique », avec un car toutes les 20' à 40'. La multiplication des lignes, et le rythme syncopé de la desserte qui en découle, nuit fortement à la lisibilité.

- ◇ sur le corridor RD112
 - ◆ 50 : jusqu'à 7a/9r (Semécourt, , Fèves, Noroy, Euromoselle) ;
 - ◆ 75 : jusqu'à 5a/7r (Maizières-lès-Metz, Semécourt, Euromoselle, Fèves, Noroy, Plesnois) ;
 - ◆ 77 : jusqu'à 5a/6r (Cité des loisirs, Maizières-lès-M., Semécourt, Euromoselle, Fèves, Noroy).

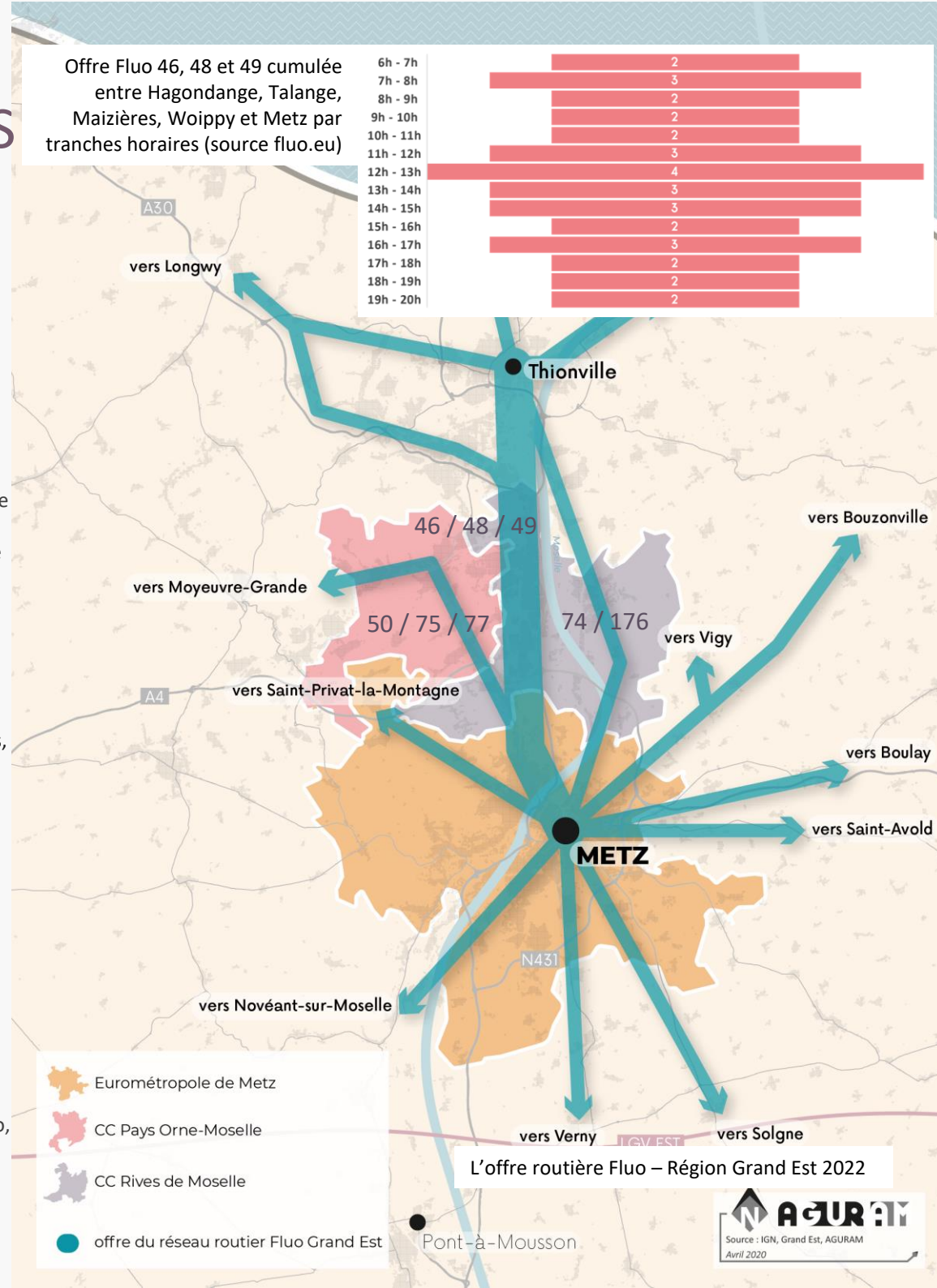
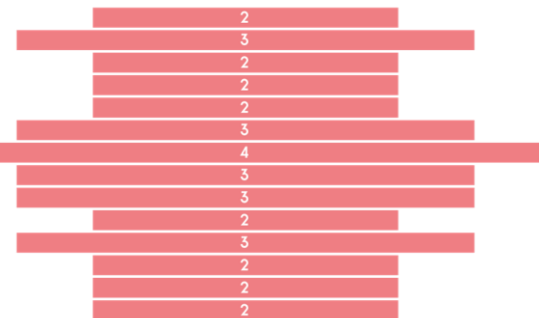
L'offre indiquée correspond aux circulations de semaine toutes périodes confondues. L'offre en période scolaire peut être un peu plus importante. Les temps de parcours sont par ailleurs importants.

Il ressort *in fine* que l'offre, dimensionnée pour répondre aux besoins scolaires, permet des liaisons répondant à certains besoins (domicile-travail ou autres) vers et depuis Metz, mais, constituée de différentes lignes empruntant les mêmes corridors sur Rives de Moselle, l'offre est peu lisible :

- ◇ elle répond mal aux besoins des entreprises aux horaires atypiques, ou en 3*8, nombreuses sur le territoire (forte présence de l'industrie et de la logistique) ;
- ◇ elle répond éventuellement, pour des déplacements internes à Rives de Moselle, à la demande entre les communes desservies par la RD953 sur un axe nord-sud, mais pas au-delà, en particulier sur l'axe est-ouest ;
- ◇ enfin, de nombreuses entreprises font part de difficultés quant à l'accès aux arrêts Fluo, sur des axes parfois peu adaptés à la marche : confort, sécurité, etc.

Offre Fluo 46, 48 et 49 cumulée
entre Hagondange, Talange,
Maizières, Woippy et Metz par
tranches horaires (source fluo.eu)

6h - 7h	2
7h - 8h	3
8h - 9h	2
9h - 10h	2
10h - 11h	2
11h - 12h	3
12h - 13h	4
13h - 14h	3
14h - 15h	3
15h - 16h	2
16h - 17h	3
17h - 18h	2
18h - 19h	2
19h - 20h	2



TCU : PAS DE RÉSEAU LOCAL, MAIS DES OFFRES ET USAGES « DE NICHE »

Le SCoTAM identifie le territoire de Rives de Moselle comme devant être desservi par une offre de TC urbaine (cible 8.2). Une étude d'opportunité est en cours fin 2023 (Tecurbis), répondant ainsi à une préconisation du Scot. Mais des services locaux, utilisés par les habitants ou visiteurs du territoire, existent..

Le Met' (Eurométropole de Metz)

Les habitants de Rives de Moselle utilisent le réseau de l'Eurométropole de Metz. En effet, en novembre 2021, mois encore affecté par le Covid, mais se rapprochant d'un *mois pré-Covid* parmi ceux pour lesquels une exploitation billettique est possible (RGPD), 433 habitants ont eu une activité enregistrée sur le réseau Le Met'. Cela exclut les voyages réalisés avec des titres à l'unité non chargés sur une carte Simplicités. Il s'agit donc un minimum.

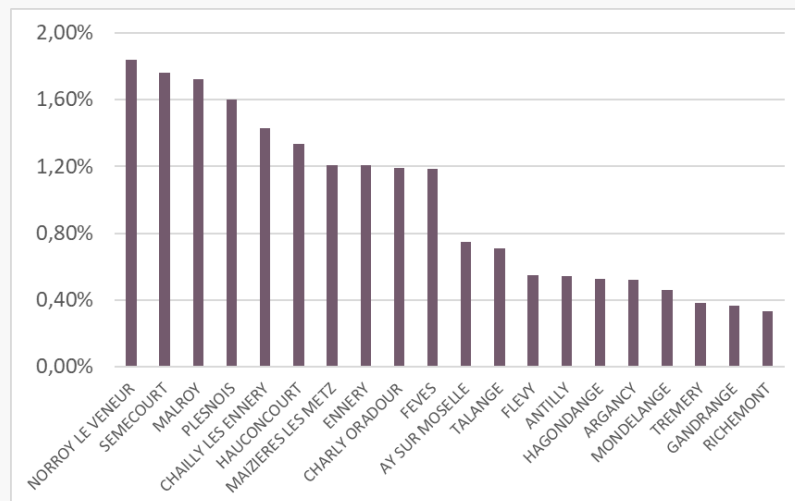
Les communes, desservies par le TER (Hagondange et Maizières-lès-Metz.) concentrent de nombreux usagers du fait de leur poids démographique, mais l'usage par habitant reste limité (TER en correspondance avec Le Met').

De fait, ce sont les habitants des communes les plus proches des terminus du réseau Le Met' qui sont les plus utilisatrices (poids des usagers dans la population – voir graphique).

Il est à noter que 83 % des usagers ont moins de 26 ans.

Les navettes privées

Plusieurs entreprises de Rives de Moselle (par exemple Chaussée ou ArcelorMittal, aucun recensement exhaustifs n'existe) proposent des navettes à leurs employés, vers/depuis une gare ou des arrêts Fluo, mais aussi vers Metz. L'usage connu reste modeste (quelques dizaines de salariés).



Part de la population ayant activé une carte Simplicités sur le réseau Le Met' en nov. 2021 (au moins une validation)



Nombre de cartes Simplicité activée sur le réseau Le Met' en novembre 2021 par commune de résidence du porteur – TAMM, 2021

UN RÉSEAU CYCLABLE ENCORE ORIENTÉ LOISIRS

L'existant : un réseau « loisir » encore incomplet

Rives de Moselle a défini cinq « boucles cyclables », complétées de voies de liaison. Au-delà de l'organisation de ce réseau, très orientée vers un usage loisir, il est constaté qu'une partie des itinéraires ne repose pas sur de « véritables » aménagements cyclables. La base nationale de l'État ne considère que les aménagements de type bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes et aménagements mixtes piétons-cyclistes. Les zones apaisées (ou « zone 30 ») et cheminements non matérialisés, encore courants à Rives de Moselle, ne sont pas pris en compte (voir carte ci-contre). Les liaisons entre les deux rives sont en outre peu assurées.

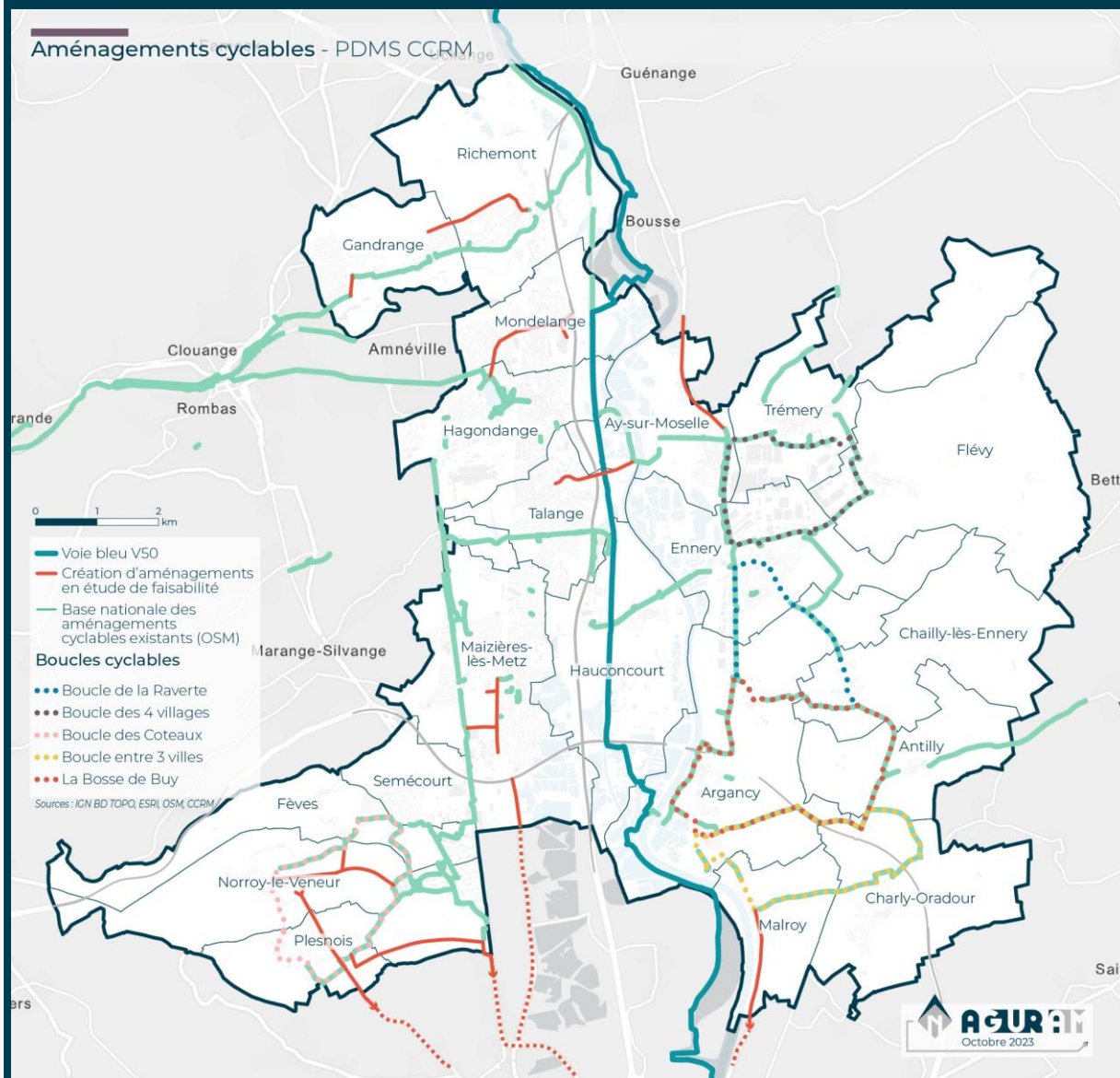
Une ambition et des études en cours

Rives de Moselle souhaite compléter ce réseau, qui peut aussi s'appuyer sur la Voie bleue (véloroute européenne 50), afin qu'il réponde aux besoins de mobilité quotidienne et assure les connexions vers les gares et les territoires voisins.

Trois « points durs » ont été identifiés qui ont fait l'objet d'une étude et de recommandations du Cerema début 2023. Treize sections à aménager, dont l'une prend en compte les points durs susmentionnés, ont en outre été identifiées par les élus et sont, fin 2023, en cours d'étude de faisabilité.

Rives de Moselle ne dispose pas à ce jour d'une stratégie globale pour développer l'usage du vélo, de type *Schéma directeur cyclable*. Une telle stratégie permettrait à Rives de Moselle, qui n'a pas la compétence voirie, de définir les itinéraires reliant les équipements d'intérêt communautaire et les conditions de sa mise en œuvre par les communes.

Une approche coordonnée existe déjà avec les territoires voisins, répondant ainsi à la cible 8.9 du SCoTAM.



Le réseau cyclable de Rives de Moselle, en interface avec les territoires voisins – OSM, Rives de Moselle, 2022

FACILITER ET SUIVRE L'USAGE DU VÉLO

L'achat de vélos subventionné par Rives de Moselle pour favoriser les usages

Depuis 2021 Rives de Moselle subventionne l'acquisition des vélos à assistance électrique, des vélos cargos, des vélos pliants ainsi que des vélos traditionnels achetés neufs ou d'occasion.

La démarche est un succès : en 2022, 290 dossiers ont été instruits et ont reçu un avis favorable de subvention, pour un coût global de 48 000 € (42 000 € en 2021). Pour autant et afin d'optimiser l'effet levier de la subvention sur l'usage, les conditions d'accès pourraient être revues :

- ◇ quel public cible (aucune condition aujourd'hui, si ce n'est de résider sur le territoire et d'avoir plus de 18 ans) ?
- ◇ quels pourcentages, plafonds et éventuels paliers (20 % aujourd'hui avec un plafond par type de produit : classique, VAE, neuf ou occasion, etc.) ?

Géovélo, un outil au service de la collectivité et de ses habitants

Rives de Moselle a conventionné en 2023 avec Géovélo, entreprise mettant à disposition du public un calculateur d'itinéraire dédié au vélo (reposant sur la base nationale susmentionnée) et des services d'animation de communautés. Cette convention permet à Rives de Moselle :

- ◇ de bénéficier d'une mise jour de son réseau sur la base nationale valorisée par l'application Géovélo ;
- ◇ d'accéder aux signalements formulés par les utilisateurs sur le réseau (dégradations, dangers, etc.) ;
- ◇ d'accéder à des statistiques d'usage des itinéraires et stationnements ;
- ◇ de créer et animer une communauté permettant d'organiser des défis ou autres...

Géovélo est ainsi un outil au service des usagers, mais aussi de la collectivité puisque les données collectes permettront d'affiner la connaissance des pratiques et d'adapter les futurs projets.



L'application Géovélo et les données qu'elle génère : une aide pour les usagers, et la collectivité – Géovélo

Communication sur la subvention à l'achat de vélo par Rives de Moselle

MOBILITÉ, ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

Mobilité, réchauffement climatique et Stratégie nationale bas-Carbone (SNBC)

La mobilité a généré 31 % des gaz à effet de serre (GES) nationaux en 2019, 51 % sur Rives de Moselle (PCAET). Afin de réduire ses émissions, la France s'est dotée (loi de transition énergétique pour la croissance verte) d'une *stratégie pour la transition vers une économie bas-carbone* qui définit une trajectoire « zéro émission » à l'horizon 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes.

Dans le domaine des transports, l'objectif est une réduction des émissions de 28 % à l'horizon 2030 (par rapport à 2015), puis une décarbonation complète en 2050 (hors transport aérien). Les orientations sont les suivantes :

1. améliorer la performance énergétique des véhicules légers et lourds, avec un objectif de 4l/100 km réels en 2030 pour les véhicules particuliers thermiques ;
2. décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter les infrastructures pour atteindre 35 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques ou à hydrogène en 2030 et 100 % en 2040 ;
3. maîtriser la croissance de la demande pour le transport en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et en optimisant l'utilisation des véhicules ;
4. favoriser le report vers les modes de transport de personnes et de marchandises les moins émetteurs (transports en commun, train) et soutenir les modes actifs (vélo, etc.).

En tant qu'AOM, Rives de Moselle est directement concernée par les points 3 et 4. Depuis 2021, le territoire est accompagné par la start-up MyAnatol, qui fournit mensuellement des données sur les émissions de CO² du territoire, ainsi que de nombreux indicateurs basés notamment sur les données GPS des véhicules y circulant. Ces données permettront notamment de savoir où et quand ces émissions de CO₂ se produisent pour cibler les actions.

Mobilité et pollution de l'air

La pollution atmosphérique est responsable de 40 000 décès prématurés par an en France et à un impact plus général sur la santé, avec un rôle avéré dans le développement de maladies cardiovasculaires et respiratoires, du cancer du poumon, de troubles de la reproduction, du développement de l'enfant, d'affections neurologiques et du diabète de type 2.

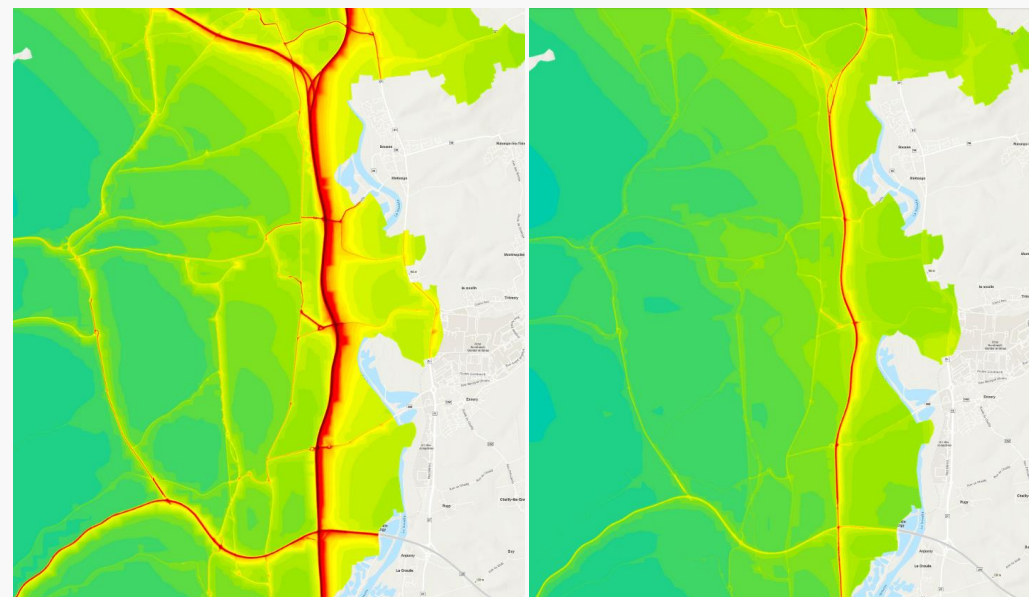
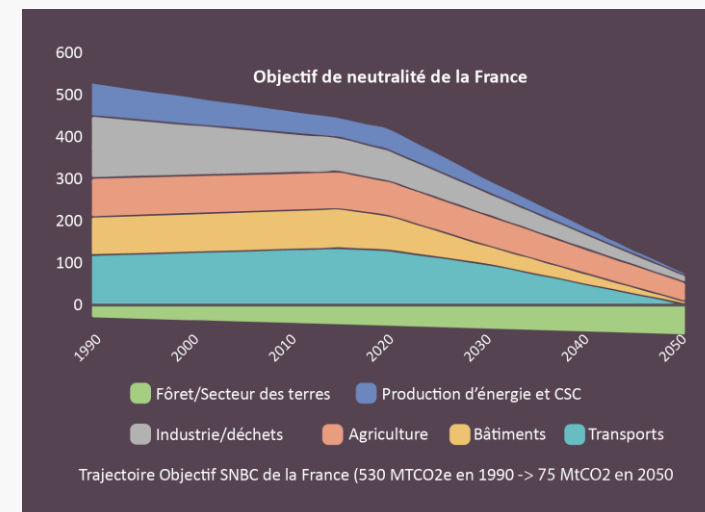
Le lien de causalité entre trafic routier et qualité de l'air est tout aussi clairement établi : 80 % de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils) provient du seul transport routier.

À cet égard, le territoire de Rives de Moselle est essentiellement concerné du fait de l'A31, dans une moindre mesure de l'A4, et des voies d'accès à ces deux infrastructures.

Mobilité et bruit

66 % du coût social du bruit est lié au secteur des transports, dont plus de 80 % au bruit routier. Les effets sanitaires avérés par l'exposition au bruit sont connus : perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, troubles de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels.

Là encore, Rives de Moselle est surtout concerné par l'A31, mais aussi l'infrastructure ferroviaire nord-sud sur laquelle plus de 200 trains (TER et fret, mais aussi TGV) circulent quotidiennement.



Moyennes de pollution au dioxyde d'azote le 18 mars 2020 : en situation normale à gauche (hors crise COVID-19), en situation de confinement à droite (scénario avec 72% d'abatement des émissions du transport routier) – Atmo Grand Est

MOBILITÉ ET ACCIDENTOLOGIE

78 accidents corporels ont eu lieu entre 2018 et 2022 (5 ans) sur le territoire de Rives de Moselle, hors A31 et A4. Ces accidents ont causé trois décès (en rouge sur la carte) et 105 blessés dont 39 ont dû être hospitalisés (orange sur la carte).

Les piétons vulnérables

26 accidents corporels de circulation ont impliqué un piéton sur la période 2018-2022. Un accident sur trois a donc impliqué au moins un piéton (33 %) ;

- ◇ un chiffre à considérer à la lueur du fait que 37 % des déplacements sont réalisés à pied sur le territoire de Rives de Moselle ;
- ◇ mais un chiffre par ailleurs inquiétant car les piétons sont particulièrement vulnérables.

En effet, la gravité de ces accidents démarque les piétons, puisque deux des trois personnes décédées entre 2018 et 2022 des suites d'un accident de la circulation étaient des piétons. Les piétons impliqués dans un accident représentent en outre 26 % des blessés, et 31 % des personnes hospitalisées des suites d'un accident. Les piétons sont ainsi victimes des accidents « les plus graves », puisque 44 % des blessés doivent être hospitalisés (37 % tous modes confondus).

Les cyclistes très sur-représentés dans les accidents

Seuls huit accidents corporels ont, toujours sur la même période, impliqué un cycliste. Pour autant, ces derniers sont concernés dans 10 % des accidents, alors que la part modale du vélo est très faible. Les cyclistes représentent 8 % des blessés, et 5 % des blessés hospitalisés.

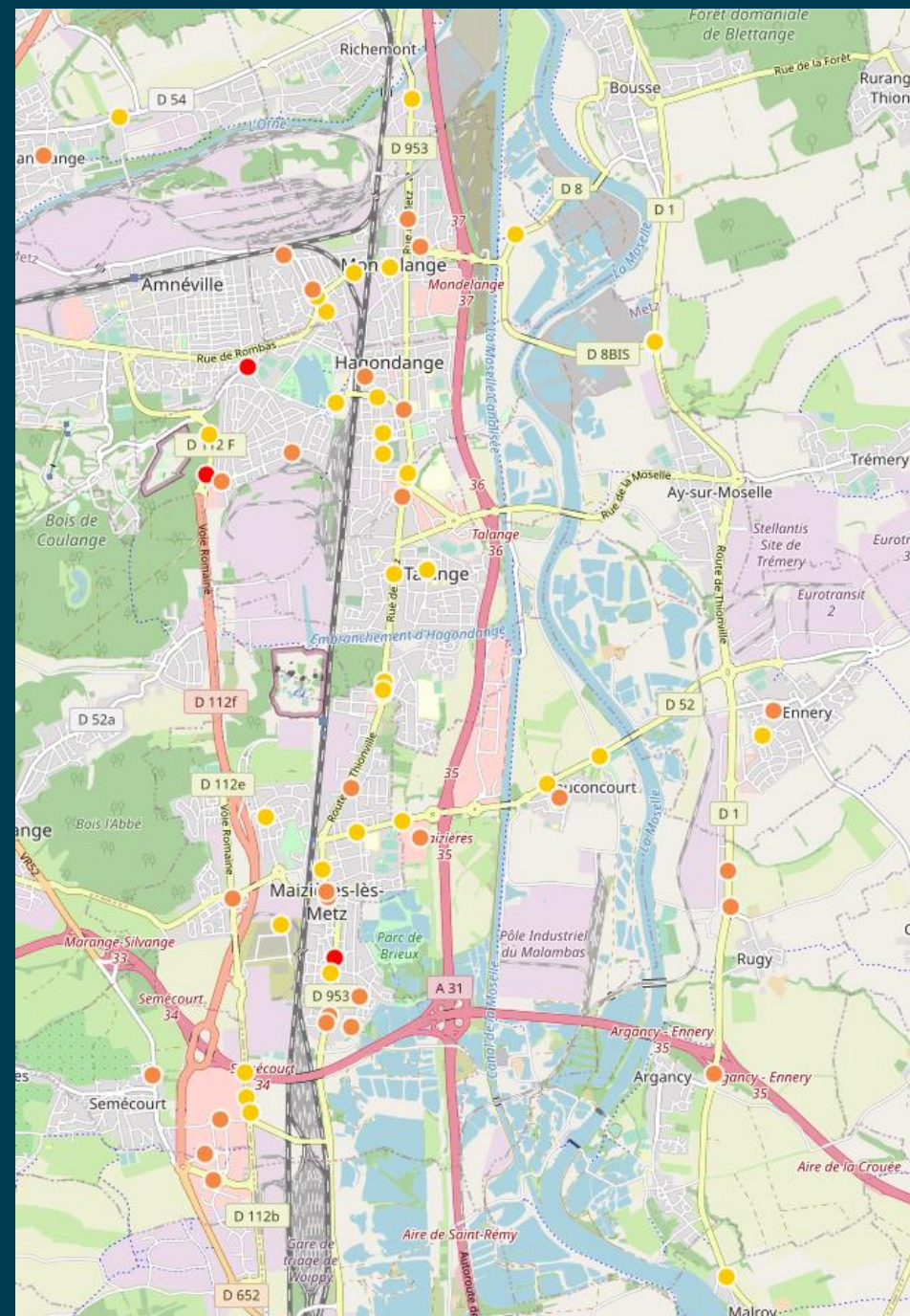
Quelques secteurs accidentogènes

Les accidents « tous modes confondus » se concentrent sur deux axes structurants très circulés (RD953 et RD52) et deux des huit accidents impliquant des cyclistes ont eu lieu sur l'un et l'autre de ces axes.

Les accidents ayant impliqué des piétons présentent des concentrations marquées :

- ◇ sur la Z.A. Euromoselle et ses abords, en particulier la RD112b (cinq accidents corporels) ;
- ◇ à Maizières-lès-Metz, sur la RD953 (6 accidents corporels).

58 % des accidents ont lieu sur les communes les plus peuplées, par ailleurs traversées par la RD953 : Maizières-lès-Metz, Hagondange, Talange et Mondelange. Talange présente une accidentologie particulièrement marquée et concentrée sur RD953.



Localisation des accidents corporels ayant eu lieu entre 2018 et 2022 sur Rives de Moselle – Base de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière – ministère de l'Intérieur, 2022

DIAGNOSTIC

1. LE TERRITOIRE
2. LA DEMANDE DE MOBILITÉ
3. L'OFFRE DE MOBILITÉ
4. SYNTHÈSE, ENJEUX ET LEVIERS

LE TERRITOIRE EN QUELQUES MOTS...

- ◇ La Communauté de Communes Rives de Moselle est située à la fois dans l'aire métropolitaine de Metz (aire d'attractivité, bassin d'emploi et bassin de vie) et de Luxembourg-Ville (aire d'attractivité).
- ◇ Hagondange et Maizières-lès-Metz sont des *pôles urbains d'équilibre* à l'échelle du Scotam et, plus largement, entre Metz et Thionville.
- ◇ Rives de Moselle est densément urbanisée sur la rive gauche de la Moselle (conurbation) où se concentrent les commerces et services, tandis que le territoire est constitué de bourgs isolés et leurs extensions récentes sur la rive droite.
- ◇ Rives de Moselle connaît un regain démographique, inégalement réparti entre les communes. Ce regain a permis de limiter le vieillissement et Rives de Moselle présente un profil démographique plus jeune et « familial » que le SCoTAM ou la Région Grand Est.
- ◇ Les seniors et ménages d'une seule personne sont de plus en plus présents sur le territoire, en nombre comme en poids. Avec l'âge, la mobilité devient un enjeu.
- ◇ Certaines communes de la rive gauche concentrent des populations susceptibles – comme les seniors – d'éprouver des difficultés dans leur mobilité : faibles revenus et chômeurs, jeunes, etc.
- ◇ Rives de Moselle constitue un pôle d'emploi important. Le nombre d'emplois équivaut à la population active, avec de fortes concentrations en rive gauche, mais aussi en rive droite (Eurotransit). L'industrie et la logistique en zones d'activités sont très présentes, avec les contraintes qui sont les leurs pour la mobilité.

LA DEMANDE DE MOBILITÉ EN QUELQUES MOTS...

- ◇ La Communauté de communes de Rives de Moselle génère à minima 250 000 déplacements par jour de semaine :
 - 193 000 déplacements réalisés par ses habitants sur son territoire ;
 - 70 000 déplacements réalisés par ses habitants vers d'autres territoires ;
 - 55 000 déplacements réalisés par les habitants d'autres EPCI du SCoTAM vers Rives de Moselle.
- ◇ Au moins 50 % de ces déplacements se font donc en lien avec un autre territoire : Rives de Moselle est un territoire très intégré aux dynamiques socioéconomiques lorraines et transfrontalières.
- ◇ Conséquence de l'importance des flux d'échange, la voiture et le TER sont les modes dominants.
- ◇ La mobilité interne est une mobilité de proximité, largement réalisée à pied, mais peu à vélo. Pourtant, dès 1 km, la voiture devient le principal mode de déplacement.
- ◇ Le travail est un motif important pour les flux d'échange, mais pas pour les déplacements internes pour lesquels « loisirs » et « achats » sont prédominants.
- ◇ Les déplacements réalisés vers Rives de Moselle par les habitants des EPCI voisins sont très marqués par le travail et les achats, et les flux sortants (habitants de Rives de Moselle vers l'extérieur) par le travail, mais aussi les loisirs vers Pays Orne Moselle.

L'OFFRE DE MOBILITÉ EN QUELQUES MOTS...

- ◇ La Communauté de communes Rives de Moselle bénéficie d'un réseau routier structurant départemental capacitaire bien connecté au réseau autoroutier lorrain (A31 et A4), mais :
 - en pointe, l'encombrement de l'A31 a un impact sur la fluidité des axes est-ouest qui permettent d'y accéder, ainsi que sur la RD953, voirie alternative accidentogène dont le caractère routier est peu compatible avec son rôle d'artère commerçante à fort enjeu d'urbanité à l'échelle de quatre communes ;
 - plus d'un ménage sur dix n'a pas accès à l'automobile, sans que des alternatives ne soient toujours disponibles ;
 - le trafic automobile local, mais aussi de transit, a une part prépondérante dans les émissions de gaz à effet de serre. La pollution atmosphérique est importante à proximité de l'A31 ;
 - l'usage du covoiturage est avéré, mais peu connu, et sans intervention de la collectivité, ou presque.
- ◇ La marche, bien que très pratiquée, est inégalement facilitée, voire sécurisée, par les aménagements. Les piétons en subissent les conséquences en matière de confort, et surtout d'accidentologie.
- ◇ Le TER est une vraie alternative à l'automobile, en particulier vers le Luxembourg et Metz. Pour autant, l'accessibilité aux gares devient problématique, en particulier du fait de capacités de stationnement insuffisantes, bien qu'une majorité d'usagers résident sur les communes directement desservies. Les alternatives restent à conforter (voir ci-après).
- ◇ L'offre routière régionale Fluo répond partiellement à la demande locale ou d'échange, mais reste peu lisible, irrégulière (pas de cadencement) et contrainte par le calendrier scolaire. Il n'existe pas d'alternative locale mais les habitants, en particulier les jeunes, sont déjà usagers des TC, Fluo ou Le Met', vers Metz.
- ◇ Le réseau cyclable, déjà structuré, répond surtout à une pratique de loisir, mais constitue une base solide pour construire un réseau « du quotidien », notamment en rabattement sur les gares et les zones d'activité, et entre les deux rives entre lesquelles les perspectives de développement du réseau routier sont limitées.
- ◇ Rives de Moselle soutient par ailleurs l'usage en subventionnant l'achat de cycle. Le succès de cette mesure plaide aussi pour un réseau facilitant la pratique.

QUE NOUS DISENT LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES ?

- ◇ Mobilité et inclusion sociale et économique : de nombreux habitants éprouvent des difficultés économiques, physiques ou cognitives qui impactent leur mobilité. Les réponses à ces difficultés sont facilitatrices pour tous.
- ◇ Un besoin de coopération de l'AOM avec les services sociaux et les acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- ◇ Entreprises : des aires de recrutement très larges, avec un poids important (mais variable) de l'Eurométropole de Metz et de la C.C. Orne Moselle, réservoirs de population active répondant aux besoins de l'économie.
- ◇ De fortes difficultés de recrutement. Les entreprises se tournent vers des publics pour qui la voiture, voire la mobilité n'est pas une évidence : contraintes économiques, handicap physiques et cognitifs, effet générationnel, etc.
- ◇ Une absence d'alternative à la voiture vers les grands pôles d'emploi ou de commerce : un enjeu d'attractivité et de responsabilité sociale et environnementale (RSE) ?
- ◇ Lorsque cette alternative existe, des difficultés liées à la qualité des arrêts, cheminements piétons et de l'espace public.
- ◇ Des entreprises prêtes, dans certains cas, à engager des réflexions à l'échelle des Z.A. pour se concerter sur les horaires et envisager des solutions. Cela sera difficile et un accompagnement de la collectivité est souhaité.

LES ENJEUX ET LEVIERS

Attractivité et dynamisme

Rives de Moselle est attractive pour les ménages et les entreprises. Cette attractivité tient pour partie à la bonne accessibilité du territoire, situé entre deux métropoles proches.

Cette attractivité et cette accessibilité ne sont cependant pas garanties à l'avenir : coût et disponibilité de l'énergie, saturation des infrastructures, difficultés de recrutement, etc.

D'autant que les infrastructures péjorent par ailleurs parfois la qualité de vie.

Quelques leviers pour agir :

- ◇ l'accès au territoire : gares (PEM) et le développement de l'offre TER (Metz, Luxembourg) ;
- ◇ l'accès aux emplois, équipements, commerces, services et loisirs ;
- ◇ l'accès aux territoires de projet (portes de l'Orne, clinique, etc.) ;
- ◇ la RD953 : voie urbaine intercommunale attractive ou alternative au couple A31/RD152 ?
- ◇ l'accompagnement des entreprises et autres acteurs du territoire (l'accès à la main d'œuvre).

Unité territoriale, équité sociale

Les communes de Rives de Moselle exposent de nombreux contrastes : géographiques et paysagers, économiques et sociaux.

Ceux-ci sont accentués par des coupures naturelles ou anthropiques fortes.

Dans ce contexte, faire territoire n'est pas toujours simple pour un EPCI né il a tout juste 10 ans. Une unité et une solidarité renforcées reposeront, entre autres, sur la prise en compte de tous, sur tous les territoires.

Quelques leviers pour agir :

- ◇ rive gauche/rive droite : quels liens multimodaux ?
- ◇ la mobilité pour tous, à tous les âges : prise en compte des spécificités locales (communes, quartiers) ;
- ◇ localisation des équipements et mobilité inversée : proximité services / habitants ;
- ◇ des habitants acteurs de leur mobilité : formation, consultation, incitations, etc.

Des enjeux et des leviers interdépendants

Transition énergétique et environnement

Si la question environnementale et énergétique se pose à tous les territoires, Rive de Moselle ne dispose que depuis peu des leviers pour agir en matière de mobilité.

La prise de compétence « change la donne », mais accroît à cet égard l'enjeu pour Rives de Moselle désormais pleinement actrice de son avenir.

Quelques leviers pour agir :

- ◇ report modal vers modes actifs et autres alternatives à la voiture :
 - les modes actifs au quotidien ;
 - l'offre TC urbaine, complément de l'offre Fluo dont la priorité reste l'inter-AOM et les scolaires.
- ◇ l'accompagnement du covoiturage et de la fin du moteur thermique ;
- ◇ urbanisme et mobilité, voiries apaisées ;
- ◇ complémentarité action communautaire/action communale : appui technique et financier aux communes sur les orientations du PDMS.

2

PLAN D' ACTIONS

DES ENJEUX À LA STRATÉGIE

Forte d'un diagnostic partagé, et consciente des enjeux d'attractivité et de maintien de son dynamisme, d'unité territoriale et d'équité sociale et, enfin, de transition énergétique et de préservation de l'environnement, la Communauté de Communes de Rives de Moselle a défini un plan d'action organisé selon trois axes :

◇ **Axe 1 / se déplacer à pied et à vélo sur un territoire de mobilité apaisée et attractif**

Il s'agira de faciliter et développer l'usage quotidien des modes actifs. Outre son impact sur l'environnement (pollutions de l'air et de l'eau, bruit, etc.) et le bilan carbone de la collectivité et de ses habitants et usagers, cet axe contribuera également à rapprocher les territoires (rive droite, rive gauche, centralités et périphéries, habitat et emplois, etc.) au travers d'une mobilité relativement peu coûteuse d'un point de vue économique, et favorable au maintien d'une activité physique nécessaire pour la population, tous âges confondus.

- Action 1.1 – Développer et intégrer les infrastructures cyclables pour une mobilité intercommunale durable
- Action 1.2 – Vers une stratégie « voirie et marche à pied »
- Action 1.3 – Repenser la RD953, colonne vertébrale du cœur urbain de Rives de Moselle

◇ **Axe 2 / développer l'usage des TC pour un territoire accessible à tous**

Le développement des services TC sur le territoire de Rives de Moselle, et un meilleur accès aux gares du territoire, sera une réponse de premier ordre aux trois enjeux auxquels celui-ci fait face. Très engageante et volontariste pour la collectivité, la bonne mise en œuvre de cet axe de travail s'inscrit dans le droit fil des réflexions qui ont décidé Rives de Moselle à prendre la compétence mobilité en 2021.

- Action 2.1 – Poursuivre les réflexions sur un futur réseau TC
- Action 2.2 – Initiatives expérimentales pour un réseau TC dynamique sur Rives de Moselle
- Action 2.3 – Engager l'aménagement des PEM gares d'Hagondange et Maizières-Lès-Metz

◇ **Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité**

Au-delà des actions des axes 1 et 2 qui touchent directement aux infrastructures et services mobilité reposant sur celles-ci, il apparaît nécessaire d'accompagner les habitants et acteurs du territoire dans l'évolution de leurs usages, et d'agir sur tous les leviers qui sont à disposition de Rives de Moselle. Enfin, au travers de cet axe, c'est la collectivité elle-même qui entend évoluer. En termes informatique, on parlerait d'actions sur les « logiciels », complément indispensable de l'investissement « matériel ».

- Action 3.1 – Conforter la subvention à l'achat de vélo et optimiser le budget alloué
- Action 3.2 – Faire de Rives de Moselle un acteur exemplaire en matière de mobilité durable
- Action 3.3 – Suivre, observer et communiquer sur le PDMS et sa mise en œuvre
- Action 3.4 – Structurer une équipe mobilité au sein de l'EPCI
- Action 3.5 – Communiquer, conseiller, former toutes les générations
- Action 3.6 – Accompagner les entreprises et administrations dans le changement, notamment en facilitant les nouveaux usages de l'automobile
- Action 3.7 – Engager une réflexion sur la « mobilité inversée »



CC Rives de Moselle Schéma Directeur Cyclable



Légende

 Tronçon cyclable

1:50 000

Projet de Schéma directeur cyclable de Rives de
Moselle – document provisoire, avril 2024

Axe 1 / se déplacer à pied et à vélo sur un territoire de mobilité apaisée et attractif

Action 1.1 – Développer et intégrer les infrastructures cyclables pour une mobilité intercommunale durable

Diagnostic synthétique

En 2022, une consultation des communes a permis de cerner leurs priorités en matière de liaisons cyclables, avec l'identification de douze tronçons et d'une liaison prioritaire entre les gares de Maizières-lès-Metz et Hagondange à aménager dans le cadre d'un Schéma Directeur Cyclable. Fin 2023 :

- Les étapes préparatoires du projet de liaison inter-gares étaient en cours (études d'esquisse, d'avant-projet et de finalisation), ce qui doit permettre d'engager la phase d'exécution du projet intégré au Schéma Directeur Cyclable.
- Des études préliminaires de faisabilité des douze tronçons ont été réalisées. Bien que l'importance de chaque tronçon pour les communes concernées soit reconnue, une évaluation plus approfondie est nécessaire pour déterminer leur impact réel sur la cohérence du réseau cyclable considéré à l'échelle de l'EPCI, dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

Objectifs de l'action

Rives de Moselle s'engage résolument dans la mise en œuvre de la liaison inter-gares et dans la hiérarchisation des douze tronçons, jetant ainsi les bases d'un Schéma directeur cyclable.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- mise en œuvre de la liaison cyclable inter-gares, un jalon essentiel vers l'édification d'un réseau cyclable intercommunal.
- consolidation d'un Schéma directeur cyclable robuste :
 - élaboration d'une grille d'analyse multicritères pour évaluer et prioriser les tronçons selon leur valeur ajoutée communautaire et leur rôle dans les déplacements quotidiens ;
 - planification des études en phase projet et de la mise en œuvre des travaux, assortie d'un mécanisme budgétaire annuel pour une réalisation échelonnée.

2. Moyen terme (2026-2030)

- réalisation progressive de l'aménagements des douze tronçons, selon la hiérarchisation établie ;
- évaluation du Schéma directeur cyclable de 2024 en vue de compléter le réseau cyclable quotidien et de réfléchir à l'évolution de sa gouvernance.

Moyens à mobilier

- mise en œuvre de la liaison inter-gares : 1 400 000€ H.T ;
- Schéma directeur cyclable (poursuite des études et mise en œuvre des douze tronçons) : 19 millions d'euros H.T.
Ce montant, évalué aux conditions financières de 2023, couvre les études techniques (bureau d'études) ainsi que la réalisation des aménagements et son suivi (accompagnement).

Mode de financement

- les études préliminaires et les travaux de mise en œuvre seront financés en partie sur fonds propres, assurant ainsi une base solide pour le démarrage du projet ;
- une stratégie de veille et de recherche proactive de financements complémentaires par les partenaires institutionnels habituels (État, Région, Département) sera mise en place ;
- en cas d'enjeux spécifiques liés à une commune, cette dernière sera sollicitée pour contribuer financièrement à la réalisation des sections de la piste cyclable concernées.

Possibles difficultés à lever et remarques

Aligner les visions et les plans d'action des différentes communes peut présenter des défis, nécessitant une forte coordination et des compromis.

Acteurs à impliquer

- ensemble des partenaires institutionnels concernés, selon les tronçons : Sanef, VNF, Dir Est, Département, Région, etc.).
- mobilisation de la SPL Rives de Moselle Développement sur les opérations techniquement les plus complexes.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : respect de la programmation issue de l'analyse multicritères et de hiérarchisation ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - comptages ;
 - évolution de la part modale du vélo (migrations pendulaires Insee, futures enquête déplacements, etc.).

Axe 1 / se déplacer à pied et à vélo sur un territoire de mobilité apaisée et attractif

Action 1.2 – Vers une stratégie *voirie et marche à pied*

Diagnostic synthétique

À Rives de Moselle, la marche à pied est un mode utilisé pour 37 % des déplacements réalisés dans le territoire. Cette part modale importante est le fait d'une forte mobilité de proximité : 69 % des déplacements font moins de 2 km et 44 % moins de 1 km.

Pour autant, la part modale de la marche, de 72 % pour les déplacements de moins de 1 km, baisse rapidement avec la distance (35 % entre 1 et 2 km, et 17 % entre 2 et 3 km).

Cette situation est, au moins pour partie, le fait :

- d'une inadaptation du réseau routier, avec une prédominance de routes départementales (RD) très fréquentées, y compris dans les quartiers centraux ;
- d'un environnement et d'aménagement favorisant le trafic automobile, avec de nombreux obstacles pour les piétons.

Conséquence : si l'accidentologie est limitée, 33 % des accidents impliquent un piéton. Ces derniers représentent 66 % des tués sur 5 ans.

Objectif de l'action

Par son action, Rives de Moselle entend accompagner les communes en vue de :

- rééquilibrer la répartition de l'espace public pour un meilleur partage de la voirie entre piétons et véhicules ;
- accroître l'attractivité et la sécurité de parcours piétonniers inclusifs (enfants, personnes âgées, etc.) ;
- préciser le domaine d'intervention de Rives de Moselle en la matière (compétence communale / compétence et soutien intercommunaux).

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- audit des infrastructures existantes (usages, dysfonctionnements, etc.) et identification des zones et du périmètre d'intervention de Rives de Moselle ;
- élaboration de directives pour l'aménagement par les communes des cheminements piétonniers identifiés ;
- définition des modalités du soutien technique et financier de Rives de Moselle aux communes.

2. Moyen terme (2026-2030)

- éventuel financement, appui technique et suivi des réalisations communales intégrant les périmètres définis à court terme.

Moyens à mobiliser

Ressources techniques internes et externes pour l'audit, l'élaboration des directives, l'appui technique aux communes et le suivi des réalisations .

Mode de financement

- budgets communaux ;
- budgets intercommunaux à préciser ;
- potentiels subventions des partenaires : Département, Régions, État et fonds européens.

Possibles difficultés à lever et remarques

Possible difficulté de compromis locaux quant à l'équilibre entre l'espace dévolu aux piétons et aux autres modes (voiture, vélo).

Acteurs à impliquer

- communes et services techniques ;
- Département (compétence voirie départementale) ;
- associations d'usagers ou de quartier ;
- bureaux d'études voirie / urbanistes / architectes ;
- commerçants, pour intégrer leurs perspectives sur le trafic piéton.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : avancement de la révision des plans de voirie en faveur de la marche à pied ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - augmentation mesurable de l'usage piétonnier dans les zones ciblées (campagne de mesure) ;
 - amélioration des indicateurs de sécurité pour les piétons (accidentologie).

Axe 1 / se déplacer à pied et à vélo sur un territoire de mobilité apaisée et attractif

Action 1.3 – Repenser la RD953, colonne vertébrale du cœur urbain de Rives de Moselle

Diagnostic Synthétique

La RD953 irrigue, sur un axe nord-sud, les communes de Richemont, Mondelange, Hagondange, Talange et Maizières-lès-Metz. Aujourd'hui, l'aménagement très routier de cet axe fréquenté affecte le bon fonctionnement des centralités traversées, leur attractivité et leur qualité urbaine, ainsi que la cohabitation des différents modes.

Stratégique et prioritaire pour Rives de Moselle, le traitement de cet axe nécessite une nouvelle approche coopérative et expérimentale, entre les communes concernées et avec l'intercommunalité.

Une étude préliminaire est en cours, financée par les communes et Rives de Moselle, pour évaluer les possibilités de réaménagement de cette voie.

Objectifs de l'action

Cette initiative, de nature expérimentale, a pour ambition d'approfondir les études déjà entreprises. L'objectif principal est de transformer la RD953 en un boulevard urbain attractif, ce qui contribuera à encourager la multimodalité.

Cette transformation vise également à renforcer les centralités existantes, tout en mettant en valeur et en revitalisant l'urbanité de Rives de la Moselle.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- finalisation de l'étude en cours ;
- élaboration d'un plan préliminaire basé sur les résultats de l'étude.

2. Moyen terme (2026-2030) et au-delà

- arbitrages et mise en place des recommandations issues de l'étude ;
- retour d'expérience et adaptation du mode opératoire en vue d'éventuelles duplications de la méthode sur d'autres axes intercommunaux.

Moyens à mobiliser

- étude initiée fin 2023 : 150 000 € (bureau d'études) ;
- engagement de ressources techniques de Rives de Moselle pour le suivi du projet.

Mode de financement

- étude en cours : communes concernées, Rives de Moselle (maîtrise d'ouvrage) Région Grand Est ;
- suites : communes et Rives de Moselle et partenaires au travers de la recherche de financements supplémentaires (subventions, partenariats, et autres sources de financement public).

Possibles difficultés à lever et remarques

- coordination intercommunale : aligner les intérêts, objectifs et plans d'action de différentes communes ;
- possible arbitrage sur les budgets à engager ;
- acceptation publique : communiquer efficacement sur les bénéfices à long terme des modifications proposées pour gérer la résistance au changement des usagers.

Acteurs à impliquer

- communes concernées ;
- Département ;
- bureau d'études ;
- citoyens, commerces et entreprises riveraines : retours d'expérience et adhésion au projet.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : conformité de l'avancée des études et travaux au regard des calendriers prévus ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - réduction des conflits d'usage et amélioration de la sécurité (indicateurs d'accidentologie) ;
 - satisfaction des usagers et des résidents post-réalisation (enquête).

Axe 2 / développer l'usage des TC pour un territoire accessible à tous

Action 2.1 – Poursuivre les réflexions sur un futur réseau TC

Diagnostic synthétique

L'offre Fluo routière, mise œuvre par la Région Grand Est, est construite autour des besoins de mobilité vers Metz, en particulier scolaires. Son usage semble très limité pour des déplacements internes au territoire de Rives de Moselle. En effet :

- il n'existe pas de liaisons entre les rives droite et gauche ;
- les lignes suivent de grands corridors (les routes départementales nord-sud), sans liaisons entre ces derniers ;
- les fréquences ne permettent généralement pas (ou sans lisibilité aucune) de faire des déplacements aller/retour sur la demi-journée.

Renforcer l'offre en réponse à des besoins internes au ressort d'une AOM locale n'entre pas dans la compétence régionale. C'est, en revanche, l'une des raisons d'être de la prise de compétence mobilité par Rives de Moselle en 2021.

C'est pourquoi Rives de Moselle a récemment engagé, avec le bureau d'études Tecurbis, une première étude d'opportunité de création d'un service de transport en commun.

Objectifs de l'action

Rives de Moselle souhaite poursuivre ces travaux afin de permettre :

- de décider d'engager ou non une suite opérationnelle à ce projet : potentiel de fréquentation, coût d'investissement et de fonctionnement, recettes (versement mobilité et recette), etc. ;
- de préciser l'ambition d'une éventuelle suite opérationnelle (offre cible) : niveau d'offre, nombre de points d'arrêt, services connexes (billettique, information), etc. ;
- de définir une stratégie de mise en œuvre de cette suite : phasage, gouvernance et marchés, régie de recette, gestion et valorisation des points d'arrêt (publicité), etc.

En outre, Rives de Moselle souhaite la mise en œuvre d'une offre expérimentale qui permettra de préfigurer un futur réseau.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- approfondissement juridique, financier et technique en vue d'une prise de décision sur les suites opérationnelles ;
- mise en place d'une offre expérimentale et retour d'expérience (cf. fiche 2.2) ;
- définition de l'offre cible et des services connexes selon les arbitrages et retours d'expérience qui précèdent.

2. Moyen terme (2026-2030) : définition d'une stratégie et mise en œuvre.

Moyens à mobiliser

- approfondissements et étude 2024-2025 : recours à un B.E. (50 000 €) ;
- stratégie et mise en œuvre d'un réseau TC : investissement et coût d'exploitation à définir en fonction du niveau d'offre retenu et des modalités de mise en œuvre.

Mode de financement

- financement des études : fonds propres ;
- financement d'une éventuelle future offre (budget annexe transports) :
 - mise en place du versement mobilité (ligne fixe nécessaire) : taux à définir ;
 - recettes : taux de couverture à évaluer (de 10 % à 30 % au regard du profil territorial) ;
 - éventuel recours au budget général selon le niveau d'offre prévu.

Possibles difficultés à lever et remarques

- possible arbitrage en cas d'écart important entre les coûts (investissement et d'exploitation) et les besoins identifiés ou l'ambition ;
- capacité des opérateurs de transport à répondre à la demande (manque de conducteurs).

Acteur à impliquer

- comité des partenaires ;
- Région Grand Est (desserte des haltes ferroviaires, mutualisation des points d'arrêts, complémentarité avec l'offre Fluo, etc.) ;
- AOM locales riveraines (Eurométropole de Metz, Pays Orne Moselle, Smitu, etc.) : coopération et points de correspondances inter-réseaux.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : réalité de l'arbitrage de poursuite de l'action et création d'une ou plusieurs lignes de TC ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - nombre de voyages par an et par habitant ;
 - coût par voyage.

Axe 2 / développer l'usage des TC pour un territoire accessible à tous

Action 2.2 – Initiatives expérimentales pour un réseau TC dynamique sur Rives de Moselle

Diagnostic synthétique

Les réflexions pour la création d'un réseau TC, abordées dans la fiche 2.1, nécessitent des approfondissements significatifs. Au-delà des études, ces approfondissements pourront aussi passer par l'expérimentation. Tester différents types d'offre serait aussi une façon d'initier une réponse aux enjeux :

- de la bonne intégration des communes isolées de la rive droite et des côtes de Moselle de la rive gauche, très mal reliées aux centralités et aux gares par l'offre routière Fluo Grand Est. Cette situation pose un problème pour la cohésion territoriale ;
- de l'accès aux gares et à la future clinique Elsan de Maizières-lès-Metz ;
- de la desserte des principales zones d'activité.

Objectifs de l'action

Une offre TC expérimentale sera proposée, dans le cadre des travaux d'approfondissement visés par la fiche 2.1, avec, par exemple :

- une ligne gare de Maizières-lès-M. – future clinique Elsan – Zones d'activités EuroMoselle et écoparc ;
- une ligne gare d'Hagondange – Zone d'activité Eurotransit via des quartiers, centralités et équipements à définir ;
- une ligne gare de Maizières-lès-M. – Zone d'activité Eurotransit, également via des quartiers, centralités et équipements à définir ;
- une offre de type transport à la demande (TAD) zonal pour desservir les communes isolées en rabattement sur les gares et/ou centralités.

Là où les expérimentations menées auront valeur de test concernant la pertinence des types de services proposés, la fréquentation, la future gouvernance, les coûts réels, etc.

Contenu de l'action et horizons

1. **Court terme (2024-2025)** : poursuite des réflexions pour lancer une ou des premières expérimentations en 2025.
2. **Moyen terme (2026-2030)** : en lien avec les travaux présentés en fiche 2.1, montée en puissance et déploiement progressif du réseau de transport en commun de Rives de Moselle, incluant de nouvelles lignes fixes, d'autres TAD, etc..

Moyens à mobiliser

- approfondissement technique et financier avec le support d'un bureau d'études ;
- marché public auprès des opérateurs de mobilité (transporteurs), ou développement en régie (achat du matériel, engagement de conducteurs, etc.).

Mode de financement

- fonctionnement :
 - budget général en attente d'un budget annexe transport lors de l'éventuelle mise en place d'un futur versement mobilité ;
 - recettes billettiques (issues de la tarification).
- investissement : recherche de subventions en fonction de possibles particularités innovantes à définir lors des approfondissements.

Possibles difficultés à lever et remarques

- possibilité de mutualiser l'usage des points d'arrêt régionaux (Fluo) à évaluer ;
- nécessité d'une campagne d'information ;
- contraintes à moyen-long terme de la solution en régie ;
- capacité des opérateurs de transport à répondre à la demande (manque de conducteurs) pour la solution « marché ».

Acteur à impliquer

- communes ;
- Région (mutualisation des arrêts) ;
- comité des partenaires et associations locales ;
- entreprises et autres acteurs du territoire.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : respect du calendrier initial (à préciser) ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - nombre de voyages par an et par habitant ;
 - coût par voyage.

Axe 2 / développer l'usage des TC pour un territoire accessible à tous

Action 2.3 – Engager l'aménagement des PEM Gares de Hagondange et Maizières-lès-Metz

Diagnostic synthétique

Au regard des importants flux – notamment domicile-travail – entre Rives de Moselle et l'Eurométropole de Metz ou le Luxembourg, les deux gares de Maizières-lès-Metz et Hagondange sont devenues des équipements stratégiques.

Les études disponibles (Scotam / Aguram, Cerema) mettent en évidence que la hausse de la fréquentation et l'inadaptation des aménagements et aménités (stationnement, accessibilité, etc.) rendent progressivement les abords de ces gares dysfonctionnels.

Pour autant, la fréquentation devrait croître encore avec le déploiement progressif du Service express régional métropolitain (SERM).

Objectifs de l'action

Face à ces constats partagés, il y a lieu, autour de ces gares, de déployer de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) dont la mise en œuvre pourra s'appuyer sur :

- le futur Schéma directeur cyclable, dont la desserte des gares sera un enjeu majeur ;
- le développement, à terme, d'une offre TC Rives de Moselle, dont la desserte des gares sera également un enjeu majeur.

Au-delà, la création de véritable PEM passera aussi par l'amélioration des cheminements piétons, une meilleure organisation du stationnement et une articulation des différents modes (aménagement des sites).

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- produire une synthèse des études Scotam / Aguram et Cerema disponibles ;
- prioriser les enjeux entre et sur les sites d'Hagondange et Maizières-lès-Metz ;
- définir une stratégie d'intervention priorisée à différents horizons temporels (SERM, réseau TC, réseau cyclable, etc.) ;
- identifier / comprendre les coûts et modalités de financement (Dispositif d'intervention régional intermodalité Grand Est, etc.) ;
- engager les études de PEM : définition des besoins, enjeux fonciers, coûts, etc.

2. Moyen terme (2026-2030) : mise en œuvre des PEM par des aménagements fonctionnels et urbains qui facilitent les échanges intermodaux tout en valorisant l'urbanisme et l'espace public.

Moyens à mobiliser

- financement des études à évaluer selon les périmètres et horizons de mise en service retenus pour les deux PEM ;
- financement de la mise en œuvre (à terme).

Mode de financement

- fonds propres ;
- dispositif d'intervention régional intermodalité Grand Est (Dirige) : la Région Grand Est peut cofinancer le réaménagement et le développement de l'intermodalité des points d'arrêt ferroviaires, selon des modalités (part et plafonds) très variables en fonction du contexte (objectifs, fréquentation du point d'arrêt, etc.) ;
- Agences de l'Eau au titre de la gestion durable de l'eau en milieu urbain ;
- État au titre de la Dotation de soutien à l'investissement local ;
- AMI et AAP.

Possibles difficultés à lever et remarques

Les horizons d'accroissement de l'offre TER (projet SERM) et l'attractivité du Luxembourg (et donc la croissance de la fréquentation des TER) sont susceptibles d'être maîtres des horloges si des arbitrages n'interviennent pas à court terme.

Acteur à impliquer

- communes concernées ;
- Région Grand Est et autres financeurs potentiels ;
- SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : avancée des travaux ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) : fréquentation des gares et répartition modale des voyageurs en rabattement / diffusion.

Axe 2 / développer l'usage des TC pour un territoire accessible à tous

Action 2.4 – Développer l'offre de stationnement au service du covoiturage

Diagnostic synthétique

Le territoire de Rives de Moselle bénéficie d'un réseau routier de premier ordre, notamment grâce à l'A31 et à l'A4, qui représente un atout majeur pour son développement.

Toutefois, la congestion de certains segments de ce réseau et le coût croissant de l'utilisation de la voiture individuelle soulignent l'intérêt d'encourager le covoiturage. À cet égard, l'aire de covoiturage d'Argancy, mise en place par la SANEF et gérée par Rives de Moselle, connaît une fréquentation satisfaisante, témoignant ainsi de l'intérêt marqué pour cette pratique.

Ce succès encourage à optimiser le potentiel de covoiturage du territoire, particulièrement le long des axes A31 et A4. Cette démarche s'aligne avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), qui visent à développer un réseau d'aires de covoiturage, notamment autour de l'A31/A4, avec des sites attendus à Hauconcourt, Mondelange, Semécourt, et Talange d'ici 2032 (conformément à l'objectif 8.10 du Document d'Orientations et d'Objectifs).

L'emplacement stratégique des parkings d'hypermarchés, situés à proximité des accès à l'A31 et l'A4, offre une occasion supplémentaire de promouvoir le covoiturage tout en réduisant l'impact sur les terres.

Objectifs de l'action

- sensibiliser et informer la population sur les avantages du covoiturage ;
- valoriser / communiquer sur les plateformes existantes dans le cadre de l'objectif 1 ;
- organiser des événements locaux tels que des salons, des forums et des journées thématiques pour encourager la pratique du covoiturage, en lien avec l'action 3.6 ;
- établir des partenariats avec les entreprises locales pour promouvoir le covoiturage auprès de leurs employés ;
- faciliter la pratique en officialisant l'usage de parkings existants (hypermarchés, etc.) et éventuellement sous-utilisés.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- réaliser une enquête pour évaluer les pratiques actuelles de covoiturage parmi les habitants et identifier les zones stratégiques pour les navetteurs ;
- identifier de potentiels sites d'implantation d'aires de covoiturage, en particulier en usage mutualisé (parking d'hypermarchés notamment).

2. Moyen terme (2026-2030)

- engager des discussions avec les propriétaires privés pour formaliser des conventions permettant la réservation d'espaces dédiés aux covoitureurs sur des parkings existants, à travers une signalétique (panneaux et marquages au sol) et une communication appropriées ;
- référencer ces aires dans les bases de données nationales pour une visibilité accrue et une meilleure accessibilité ;
- identifier, avec le Département, d'éventuels délaissés routiers susceptibles d'accueillir à plus long terme des aires de covoiturage dans la perspective d'un développement de cette pratique.

Moyens à mobiliser

- réalisation d'une enquête pour évaluer les besoins et les attentes des usagers en matière de covoiturage ;
- allocation d'un budget dédié à la communication pour la conception et la diffusion de supports variés tels que des brochures, des affiches et des publicités en ligne.

Mode de financement

Le financement des travaux de signalétique sera assuré par les fonds propres de l'EPCI.

Possibles difficultés à lever et remarques

La nécessité de renforcer le réseau au-delà des parkings mutualisés officialisés à moyen terme, par exemple en développant des aires sur des délaissés routiers du Département, pourra être évaluée avec ce dernier à moyen terme.

Acteur à impliquer

- comité des partenaires ;
- Conseil départemental ;
- entreprises et autres acteurs du territoire.

Indicateurs de suivi

- fréquentation des aires de covoiturage actuelles ou futures ;
- taux de covoiturage sur le territoire de la Communauté de Communes, mesurant l'impact direct des actions entreprises sur les pratiques de déplacement.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.1 – Conforter la subvention à l'achat de vélo et optimiser le budget alloué

Diagnostic synthétique

Depuis 2021, Rives de Moselle propose une subvention pour l'achat de vélos complémentaire du dispositif national « bonus-vélo ». Cette initiative a connu un succès croissant, avec 42 385 € alloués en 2021 et 48 320 € en 2022.

- utilisation des fonds : En 2022, 290 dossiers ont été traités avec succès. À fin août 2023, plus de la moitié de l'enveloppe initiale de 36 479.55 € a été utilisée, conduisant la collectivité à augmenter le budget à 65 000 €.
- critères d'éligibilité : Actuellement, les critères d'attribution sont largement inclusifs. Tout résident de plus de 18 ans des vingt communes du territoire peut bénéficier de cette subvention, sans conditions de revenus.

Objectifs de l'action

L'objectif principal est de renforcer l'impact du dispositif de subvention pour encourager l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture, tout en conservant une gestion budgétaire rigoureuse. Il s'agira aussi de :

- maintenir un budget annuel dédié, avec la possibilité d'ajuster ce budget en fonction des contraintes économiques et de la demande ;
- analyser les données recueillies (âge des requérants, type de vélo, usage, etc.) pour s'assurer de l'opportunité du dispositif actuel et orienter les décisions futures ;
- revoir, éventuellement, les critères d'éligibilité en intégrant, par exemple des conditions de ressources, d'âge, et des précisions sur les types de vélos éligibles ;
- étudier l'opportunité d'élargir le dispositif pour inclure le financement de pièces détachées et la main-d'œuvre nécessaires à l'entretien des vélos.

Contenu de l'action et horizons

- 2024 : réévaluation des objectifs
 - analyse et réflexion approfondie sur les objectifs actuels du dispositif ;
 - évaluation et éventuelle refonte des conditions d'attribution.
- 2024-2025 : suivi budgétaire
 - mise en place d'un suivi budgétaire assurant l'efficacité de l'utilisation des fonds ;
 - ajustements basés sur la tendance des dépenses et la réponse aux besoins.
- 2026 : retour d'expérience et évolution du dispositif :
 - retour d'expérience basé sur les données accumulées depuis 2021 ;
 - réflexion stratégique sur le maintien, l'amélioration ou l'extension du dispositif en fonction des résultats obtenus et des objectifs futurs.

Moyens à mobiliser

- ressources financières : allocation d'un budget ajustable en fonction des capacités financières de la collectivité et de la demande observée.
- financement éventuel d'une enquête visant à recueillir des retours de personnes ayant bénéficié du dispositif de subvention et à évaluer l'impact de celui-ci sur leurs pratiques et les freins à lever pour faciliter l'usage quotidien (en lien l'action 1.1).

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

- une forte hausse des demandes de subvention pourrait entraîner une pression financière sur la collectivité et rendre difficile l'instruction et le suivi des dossiers ;
- la refonte des critères d'attribution susceptible de s'en suivre devra trouver un délicat équilibre entre ouverture et restriction, sans diluer l'effet levier du dispositif.

Acteur à impliquer

- autres collectivités dans le cadre d'un partage d'expériences ;
- possible partenariat avec les magasins de vélos locaux.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre :
 - réalité des actions menées ;
 - nombre de dossiers déposés, acceptés et budget alloué.
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) : évolution de la part modale du vélo (migrations pendulaires Insee, futures enquêtes déplacements, etc.).

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.2 – Faire de Rives de Moselle un acteur exemplaire en matière de mobilité durable

Diagnostic synthétique

Poursuivant un objectif d'exemplarité en matière de mobilité durable, Rives de Moselle se distingue déjà par la mise en œuvre d'un ensemble d'initiatives innovantes et responsables :

- un dispositif financier encourage les agents à délaisser la voiture individuelle au profit de modes de transport plus écologiques pour se rendre au travail ;
- un parc communautaire de véhicules électriques a vu le jour et un vélo est mis à disposition des agents pour des déplacements locaux ;
- l'adoption du télétravail au sein de l'administration permet de réduire les déplacements tout en maintenant la productivité et la flexibilité.

Objectifs de l'action

Rives de Moselle souhaite renforcer et élargir ces initiatives pour ancrer encore plus profondément la culture de la mobilité durable au sein de l'administration.

Plan de mobilité interne : réaliser un diagnostic de la mobilité des agents (où résident-ils, comment se rendent-ils au travail, quelles sont les contraintes, les freins, etc.) et identifier des solutions de mobilité innovantes adaptées à leurs besoins.

Télétravail : évaluer les usages actuels ; identifier et lever les obstacles au télétravail pour favoriser une adoption plus large.

Gestion du parc de véhicules (y compris vélos) : optimiser la gestion du parc en mettant l'accent sur la durabilité et l'efficacité ; étendre et améliorer l'offre de vélos disponibles pour les déplacements professionnels.

Sensibilisation et formation des employés : mettre en place un programme de sensibilisation et de formation sur la mobilité durable, le cyclisme urbain, la sécurité routière, et le télétravail.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- élaboration du Plan de mobilité interne : diagnostic des habitudes de mobilité des employés (2024) et développement d'une stratégie pour lever les freins (2024-2025) ;
- optimisation du télétravail : analyse des pratiques de télétravail, identification d'améliorations (2024) et premières mises en œuvre (2025) ;
- amélioration du parc de véhicules : audit de son impact écologique et de son usage (2024) et arrivée progressive de nouveau véhicules, y compris des vélos (2025).

2. Moyen terme (2026-2030) : mise en œuvre et suivi (dont possibles ajustements) du Plan de mobilité.

Moyens à mobiliser

Allocation d'un budget pour le surcoût lié à :

- l'acquisition et à l'entretien des véhicules ;
- l'installation de bornes de recharges électriques et l'aménagement d'espaces de stationnement sécurisés pour les vélos ;
- l'acquisition de logiciels de gestion de flotte et de suivi de la mobilité pour une évaluation précise de l'utilisation et de l'impact des véhicules ;
- formation des employés sur les nouvelles pratiques de mobilité et le télétravail ;
- communication interne pour promouvoir les nouvelles politiques de mobilité et encourager leur adoption par les employés.

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

- résistance au changement : difficulté d'adopter de nouvelles pratiques, en raison d'habitudes bien établies ou de préférences personnelles ;
- coût des investissements : l'acquisition de véhicules propres et le renforcement de l'infrastructure informatique représentent des investissements importants.

Acteur à impliquer

Tous les services internes seront impliqués.

Indicateurs de suivi

- taux d'utilisation des modes de transport alternatifs : pourcentage d'employés utilisant régulièrement des modes autres que la voiture individuelle ;
- adoption du télétravail : proportion d'employés pratiquant le télétravail et fréquence d'utilisation de cette option ;
- réduction des émissions de Co₂ liées aux déplacements des employés, avant et après la mise en œuvre des initiatives.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.3 – Suivre, observer et communiquer sur le PDMS et sa mise en œuvre

Objectifs de l'action

L'objectif premier de cette action est de suivre la bonne mise en œuvre du Plan de mobilité de Rives de Moselle et d'évaluer régulièrement son impact sur le territoire :

- suivi des indicateurs propres à chaque action (cf. ensemble des fiches) ;
- collecte et suivi des données multimodales variées : données GéoVélo, MyAnatol, données de l'Insee sur la mobilité domicile-travail et domicile-école, enquêtes, etc. ;
- suivi du « compte mobilité du PDMS » : établir et maintenir à jour un compte mobilité, somme des investissements et coûts de fonctionnement de la compétence mobilité.

Il s'agira également d'opérer une veille juridique et technique relative à la compétence mobilité, en vue, notamment, de stimuler l'innovation en matière de mobilité.

Ce suivi et cette observation permettront en outre de préparer une future révision du PDMS, en tenant compte des données collectées et des retours d'expérience.

Enfin, les données collectées et analysées serviront un plan de communication sur le PDMS et sa mise en œuvre, premier pas d'un « volet participatif » impliquant les citoyens et les acteurs socioéconomiques du territoire.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- diffusion des documents relatifs au PDMS au comité des partenaires et aux structures publiques concernées pour assurer une large diffusion et une compréhension commune des objectifs et des stratégies du plan ;
- actions de communication et de sensibilisation des résidents, des acteurs locaux et des salariés de Rives de Moselle autour de l'approbation et de la mise en œuvre du PDMS ;
- mise en place de l'observatoire des mobilités : installation et initialisation de la collecte des données nécessaires au suivi.

2. Moyen terme (2026-2030)

- suivi et évaluation continue des progrès et des réalisations du PDMS sur la base des travaux de l'observatoire ;
- ajustements en cours de réalisation en vue d'adapter le PDMS aux attentes et aux nouvelles opportunités ;
- préparation d'une révision future du PDMS, en tenant compte des tendances observées, des retours des parties prenantes, et des évolutions en matière de mobilité et de législation.

Moyens à mobiliser

Budget de communication :

- définir le budget des actions de communication autour du PDMS. Ce budget couvrira les coûts liés à la création de matériel promotionnel, la diffusion d'informations, les événements de sensibilisation, et la gestion des plateformes de communication, etc. ;
- prévoir le budget de diffusion du document du PDMS aux partenaires, structures publiques et autres parties prenantes : coûts d'impression, d'envoi et de distribution numérique.

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

- anticiper les besoins futurs et ajuster le PDMS en fonction des évolutions de la mobilité et des attentes des usagers est un défi continu.

Acteur à impliquer

- services internes de la communauté de communes : service mobilités urbaines, service de l'environnement, service de communication et les ressources humaines.

Indicateurs de suivi

C'est l'ensemble des indicateurs mentionnés dans les différentes fiches action qui sera à suivre. Cependant, d'autres indicateurs transverses sont à imaginer, par exemple :

- suivi du niveau de participation et d'engagement des employés et des résidents dans les initiatives du PDMS ;
- mesure de la réduction des émissions de CO2 liées aux déplacements, en comparaison avec les niveaux précédant la mise en œuvre du PDMS.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.4 – Structurer une équipe mobilité au sein de l'EPCI

Diagnostic synthétique

Les travaux de mise en œuvre de la compétence mobilités de Rives de Moselle reposent aujourd'hui sur un unique chargé de mission. Cette ressource est insuffisante pour mener à bien les actions ciblées par les axes 1 (modes actifs) et 2 (transports en commun) du plan de mobilité. De plus, cette limitation en personnel restreint la capacité de l'EPCI à mettre en œuvre l'axe 3, qui est pourtant essentiel au succès des actions des deux premiers axes.

Objectifs de l'action

Il s'agira de structurer et dimensionner justement le service mobilités de Rives de Moselle au regard de ses missions et de l'ambition communautaire.

Mise en œuvre des actions du PDMS :

- initier et encadrer les études nécessaires à la mise en œuvre du PDMS ;
- assurer le suivi des marchés et des contrats associés aux différentes actions du plan.

Suivi et observation : effectuer un suivi régulier et détaillé des actions mises en place, y compris l'observation et le suivi des indicateurs définis dans le PDMS.

Ambassadeur des mobilités

- promouvoir les initiatives de mobilité durable auprès des habitants et des acteurs locaux (entreprises, administrations, etc.) ;
- animer des actions de formation, de communication et de conseil pour sensibiliser et engager différents publics.

Relations avec les autorités de mobilité et administrations

- entretenir des relations suivies avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) voisines et autres administrations compétentes (État, Région Grand Est, Département de la Moselle) ;
- participer activement aux comités régionaux des services de transports, aux contrats opérationnels de mobilité (bassin de mobilité) et aux travaux de l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

Veille active et recherche de financements

- identifier les opportunités de financement et de subventions auprès de partenaires tels que l'État, la Région Grand Est, le Département de la Moselle et la Banque des territoires ;
- répondre aux appels à projet et manifestations d'intérêt pour sécuriser des ressources financières supplémentaires pour le PDMS.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- dimensionner finement les besoins en compétence pour la mise en œuvre du présent plan d'action ;
- recruter les compétences nécessaires au sein du service mobilités ;
- organiser des formations initiales pour l'équipe sur les aspects clés du PDMS et les compétences en gestion de projet et communication.

2. Moyen terme (2026-2030)

- développement des relations et partenariats (2025-2030) : renforcer les relations avec les AOM, les administrations et les partenaires stratégiques ;
- extension et renforcement des activités (2026-2030) du pôle : accroître la portée des campagnes de communication et intensifier les actions de formation et de sensibilisation ;
- préparation de la révision du PDMS (2029-2030) en s'appuyant sur les données et l'expérience accumulée.

Moyens à mobiliser

À préciser en fonction de l'ambition définie à court et moyen terme.

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

Cette action est un préalable à la bonne mise en œuvre de l'essentiel des actions prévues par le présent document.

Acteurs à impliquer

Élus et services techniques de Rives de Moselle.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : évolution de l'organisation des services techniques de Rives de Moselle ;
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) : capacité de l'EPCI à mettre en œuvre le présent document en termes de ressources humaines.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.5 – Communiquer, conseiller, former toutes les générations

Diagnostic synthétique

L'action des autorités organisatrices des mobilités vise à répondre à des enjeux majeurs de notre temps : congestion urbaine, pollution de l'air, santé publique, réchauffement climatique, équité sociale, développement économique, etc.

Pour autant, les manifestations locales de ces enjeux, qui peuvent parfois paraître lointains, ne sont pas toujours bien comprises ou appréhendées par les habitants et acteurs du territoires. Les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle proposées sont quant à elle souvent peu maîtrisées par le public qu'elles visent, en particulier lorsque leur mise en œuvre est récente.

Objectifs de l'action

Face à ces constats, Rives de Moselle souhaite engager une démarche de communication, de conseil et de formation sur l'ensemble de son action et des solutions de mobilité existantes ou à venir.

- mettre en place des programmes éducatifs dans les écoles sur l'usage sécurisé et responsable du vélo et de la marche. Envisager des partenariats avec la gendarmerie ou des associations locales et envisager le recrutement d'un animateur spécialisé ;
- organiser des sessions d'information et de conseil visant à informer la population sur les solutions existantes, telles que le covoiturage, l'utilisation des TC et les aides à l'achat liées au forfait mobilité durable ;
- créer et diffuser des documents et supports de communication illustrant l'offre de mobilité existante sous différents aspects : économiques, écologiques, santé, etc. ;
- élaborer un « kit mobilités » pour les nouveaux arrivants, comprenant des informations sur l'offre de mobilité à Rives de Moselle, les itinéraires cyclables du quotidien ou de loisir et autres services itinérants disponibles sur le territoire.

Contenu de l'action et horizons

1. **Court terme (2024-2025)** : dès 2024, développer des outils de communication dédiés à la promotion de la mobilité durable. Ceci inclut la production de matériel informatif et éducatif, ainsi que la préparation du « kit mobilité » pour les nouveaux arrivants.
2. **Moyen terme (2026-2030)**
 - organiser des séances d'animation et de formation axées sur les bonnes pratiques du vélo et de la marche ciblant notamment les écoles, avec la participation de partenaires tels que la gendarmerie et les associations locales ;
 - organiser des sessions d'information et de conseil dans les mairies et autres lieux publics.

Moyens à mobiliser

Matériel de communication.

Mode de financement

fonds propres (budget mobilité et communication).

Possibles difficultés à lever et remarques

Nécessite un renforcement RH (voir fiche 3.1) spécialisé.

Acteur à impliquer

- Gendarmerie nationale (sécurité et usage vélo) ;
- associations ;
- Département, Région.

Indicateurs de suivi

- suivi de la mise en œuvre : nombre de « kits mobilités » et supports de communication distribués. Cet indicateur reflètera l'efficacité de la distribution et la portée de l'initiative.
- suivi des effets de la mise en œuvre (à terme) :
 - fréquentation de la page Internet dédiée : mesurer le trafic et l'engagement sur la page web dédiée à la mobilité. Les indicateurs peuvent inclure le nombre de visites, la durée moyenne des visites, et le taux de clics sur les ressources et liens (nombre de téléchargements) ;
 - nombre de participants et pertinence des séances de formation : comptage et recueil des retours des participants sur la qualité et l'utilité des séances ;
 - retours des citoyens : collecter et analyser les retours des citoyens sur les différentes initiatives de communication, notamment via des sondages ou des forums en ligne.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.6 – Accompagner les entreprises et administrations dans le changement, notamment en facilitant les nouveaux usages de l'automobile

Diagnostic synthétique

Actuellement, une forte dépendance aux véhicules personnels est observée au sein des entreprises et administrations. Cette tendance engendre des problèmes de congestion, de pollution et d'efficacité énergétique.

Objectifs de l'action

Sensibilisation et formation : organiser des sessions de sensibilisation et des ateliers en entreprise pour informer sur les avantages des pratiques de mobilité durable et les alternatives à l'utilisation individuelle des voitures.

Outils et ressources : fournir des outils pratiques et des ressources pour faciliter la transition vers une utilisation partagée et plus écologique des véhicules.

Partenariats et collaborations : établir des partenariats avec des fournisseurs de solutions de mobilité, des experts en mobilité durable et/ou d'autres entités pour soutenir les entreprises et administrations dans cette transition.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- lancement des campagnes de sensibilisation et mise en place des premières incitations ;
- développement des premiers outils et ressources en lien avec les objectifs.

2. Moyen terme (2026-2030)

- évaluation et ajustement des programmes d'incitation ;
- renforcement des partenariats et collaborations, et extension des initiatives de mobilité durable.

Moyens à mobiliser

Ressources financières : budget pour les subventions, les campagnes de sensibilisation et le développement des outils.

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

Nécessite un renforcement RH (voir fiche 3.1) spécialisé.

Acteur à impliquer

- Club des entreprises de Rives de Moselle ;
- CCI Moselle – Eurométropole de Metz ;
- Gendarmerie nationale (sécurité et usage vélo).

Indicateurs de suivi

- taux d'adoption de véhicules partagés et écologiques : mesurer le changement dans la composition de la flotte de véhicules des entreprises suivies ;
- participation aux programmes de formation et sensibilisation : suivi du nombre de participants et évaluation de l'impact des sessions ;
- réduction de l'empreinte carbone : évaluer la diminution de l'empreinte carbone résultant de la transition vers de nouveaux usages de l'automobile dans les entreprises suivies.

Axe 3 / favoriser les changements de comportements mobilité

Action 3.7 – Engager une réflexion sur la « mobilité inversé »

Diagnostic synthétique

Les pratiques actuelles de mobilité impliquent généralement le déplacement des personnes vers les services recherchés. La mobilité inversée vise à modifier cette dynamique, en amenant les services vers les citoyens, réduisant ainsi le besoin de déplacements fréquents et facilitant l'accès aux services essentiels.

Objectifs de l'action

L'objectif est de réfléchir à la mise en place d'une mobilité inversée à Rives de Moselle, en coordonnant et facilitant l'organisation de permanences de services et administrations dans les mairies ou autres lieux publics, et en soutenant le développement de services et commerces mobiles, particulièrement sur la rive droite.

Coordination des permanences de services

- identifier les services et administrations (Caf, Pôle Emploi, CPAM, etc.) prêts à participer à ce projet ;
- organiser des permanences régulières dans les mairies ou autres lieux accessibles pour rapprocher ces services de la population.

Développement de services et commerces mobiles

- encourager et soutenir le développement de services et commerces mobiles, en particulier dans les zones moins desservies comme la rive droite ;
- établir des partenariats avec les entreprises locales et les commerçants pour créer une offre de services mobiles.

Contenu de l'action et horizons

1. Court terme (2024-2025)

- lancement des premières réunions de coordination avec les partenaires ;
- identification des zones et publics prioritaires pour la mise en place de services mobiles et les permanences.

2. Moyen terme (2026-2030) :

- mise en place effective des permanences de services dans les mairies ;
- développement et consolidation des services et commerces mobiles sur le territoire.

Moyens à mobiliser

- partenariats : collaboration avec les administrations publiques, les entreprises de services et les commerçants locaux ;
- infrastructures : aménagement, si besoin, des espaces nécessaires pour les permanences et les services mobiles.

Mode de financement

Fonds propres.

Possibles difficultés à lever et remarques

- adhésion des partenaires : convaincre les administrations et les prestataires de services de participer peut être un défi. Ils pourraient avoir des contraintes opérationnelles ou logistiques qui limitent leur capacité à offrir des services décentralisés ;
- logistique et planification : la coordination des horaires et des lieux pour les permanences de services nécessite une planification minutieuse. Trouver des espaces adaptés pour accueillir ces services dans les mairies ou autres lieux peut également être difficile ;
- développement de services et commerces mobiles : encourager le développement de services et de commerces mobiles, surtout dans les zones moins desservies, nécessitera des efforts de sensibilisation et peut-être des incitations pour les entreprises ;
- accessibilité et inclusivité : s'assurer que les services mobiles et les permanences sont accessibles et répondent aux besoins de tous les segments de la population, y compris les personnes à mobilité réduite ou les populations éloignées.

Acteur à impliquer

- Caf, Pôle Emploi, CPAM, etc.) ;
- commerçants.

Indicateurs de suivi

- nombre de services et administrations impliqués : suivi du nombre et de la variété des services et administrations participant au projet ;
- fréquentation des permanences et services mobiles : mesure de l'utilisation et de l'impact des permanences et des services mobiles ;
- satisfaction des citoyens : évaluation de la satisfaction des citoyens concernant l'accessibilité et la qualité des services proposés.

www.rivesdemoselle.fr
www.aguram.org / [@agenceaguram](#)



AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

RIVES  **DE**
MOSELLE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES