

# tecurbis



Mai 2025

## Plan de Mobilité Simplifié

Document arrêté le 12/5/2025 et soumis à consultation

*Avec le soutien de :*

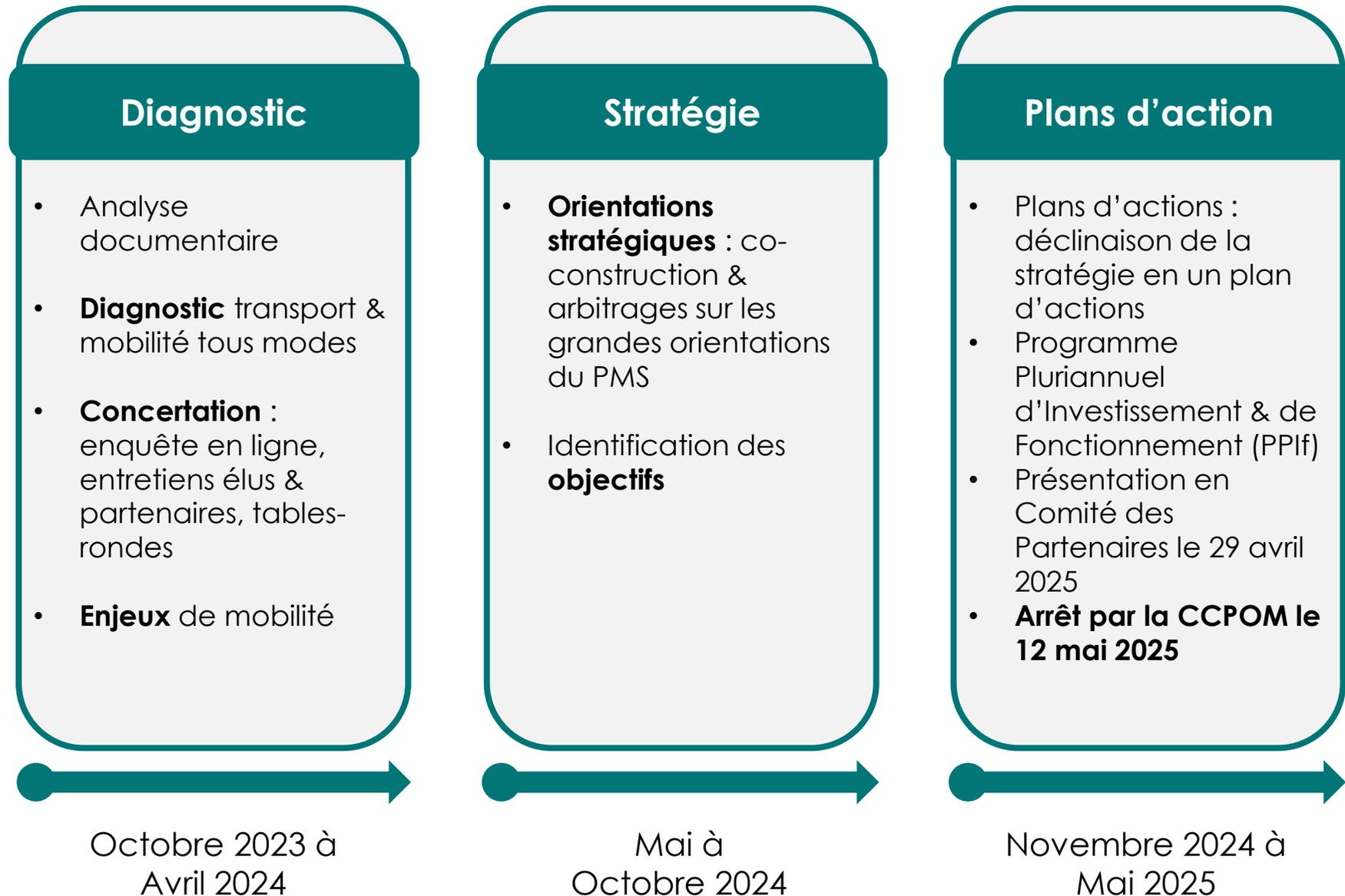


1

# Méthodologie de l'étude

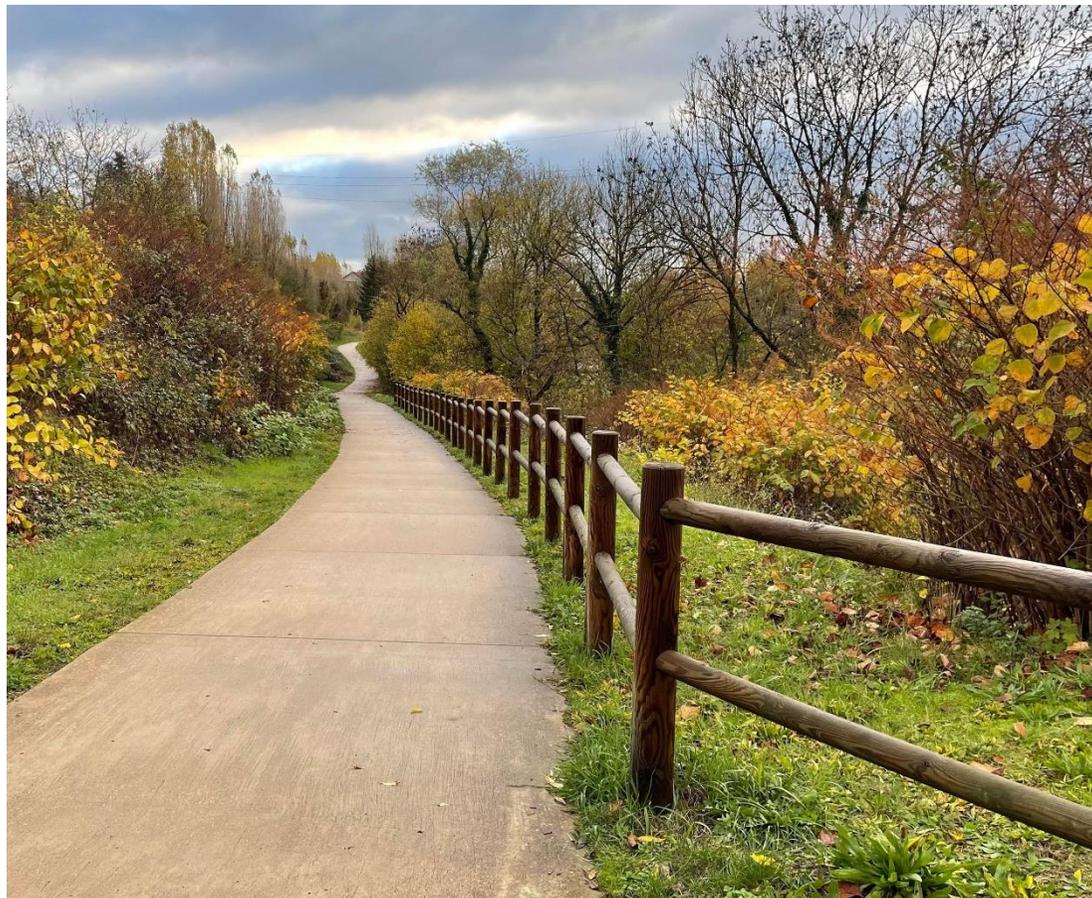


# Méthodologie de la mission



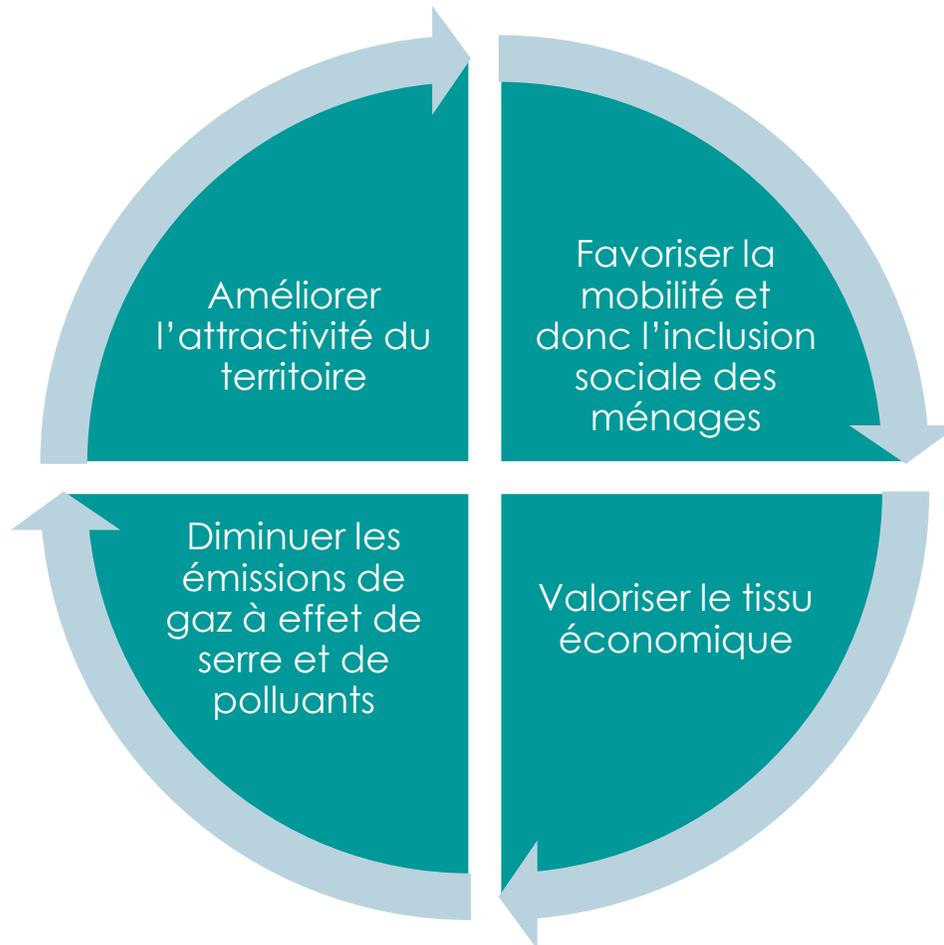
2

## Rappel des enjeux



# Rappel des enjeux

## La finalité d'un Plan de Mobilité Simplifié



- Le Plan de Mobilité Simplifié (ci-après « PMS ») est pour la **CCPOM** une feuille de route pour donner corps à la compétence mobilité, exercée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, la **CCPOM** étant depuis une AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité).
- Mener une politique en matière de mobilité durable permet de lutter contre l'autosolisme, et produit ainsi des effets bénéfiques tant pour l'environnement que le tissu économique et le pouvoir d'achat des ménages. Elle facilite l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux loisirs... et vise l'ensemble de la population du territoire. L'objectif est d'enclencher un cercle vertueux de la mobilité durable, tel que présenté ci-contre
- Il est issu d'une démarche partenariale comprenant une large concertation.
- Le PMS est un document non opposable juridiquement, mais qui fixe un cap en matière de politique de mobilité durable sur la **CCPOM**.
- Il est défini et encadré par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) selon les modalités décrites ci-après.

# Rappel des enjeux

## Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : 4 enjeux majeurs

L'amélioration des conditions de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriales et dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité:

- **La crise environnementale**, qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers les moyens moins polluants et plus collectifs ;
- **Le manque d'investissement** pour les mobilités du quotidien, les investissements ayant longtemps été tournés vers les grands projets structurants au détriment du maillage territorial ;
- **La dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires, notamment de faible densité ;  
Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants, personnes en situation de précarité), des difficultés de recrutement pour certaines entreprises, et du renoncement à l'emploi ;
- **La multiplication des transports innovants**, qui engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

# Rappel des enjeux

## Compétence mobilité

La CC du Pays Orne Moselle est devenue **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** locale à la suite de la prise de compétence Mobilité au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

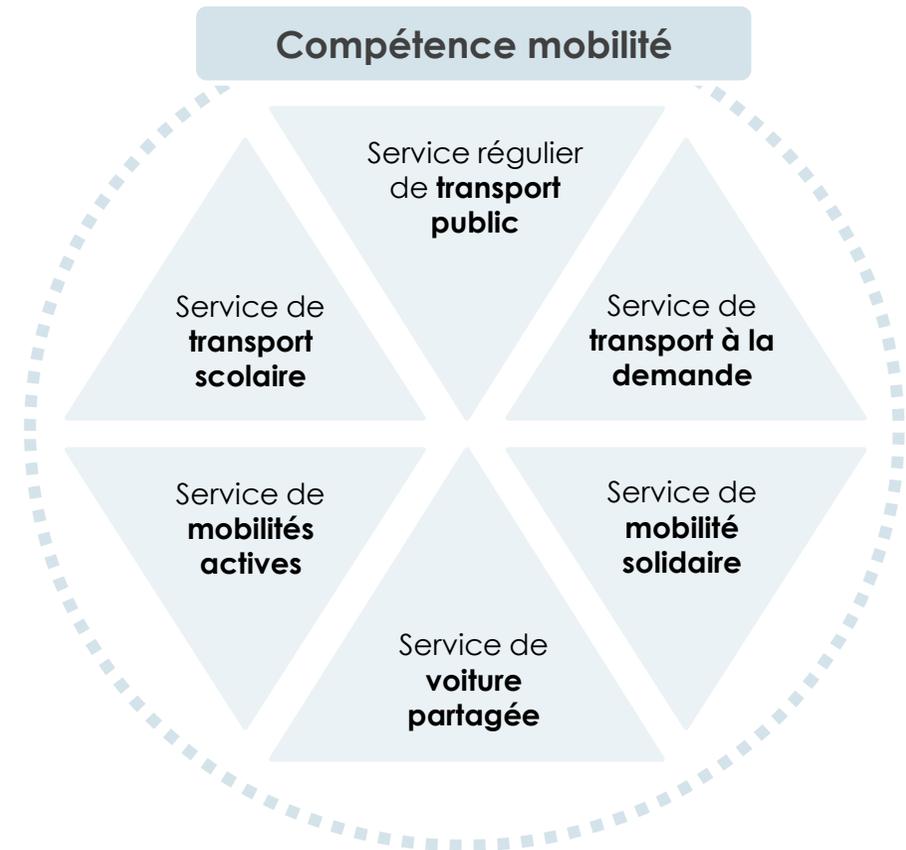
Le rôle de la **CCPOM** :

- Elle ne peut mener d'actions que sur son propre territoire ;
- Elle n'a aucune obligation d'agir sur tous les volets de la compétence ;
- Elle n'a aucune obligation de niveau de service à assurer ;
- Elle n'a pas vocation à tout gérer directement.



Le rôle de la **Région Grand Est** :

- La Région garde la main sur le réseau Fluo (TER & Cars interurbains) ;
- Les Bassins de Mobilité sont définis par la Région et constituent des périmètres de déclinaison de la stratégie de mobilité de celle-ci.



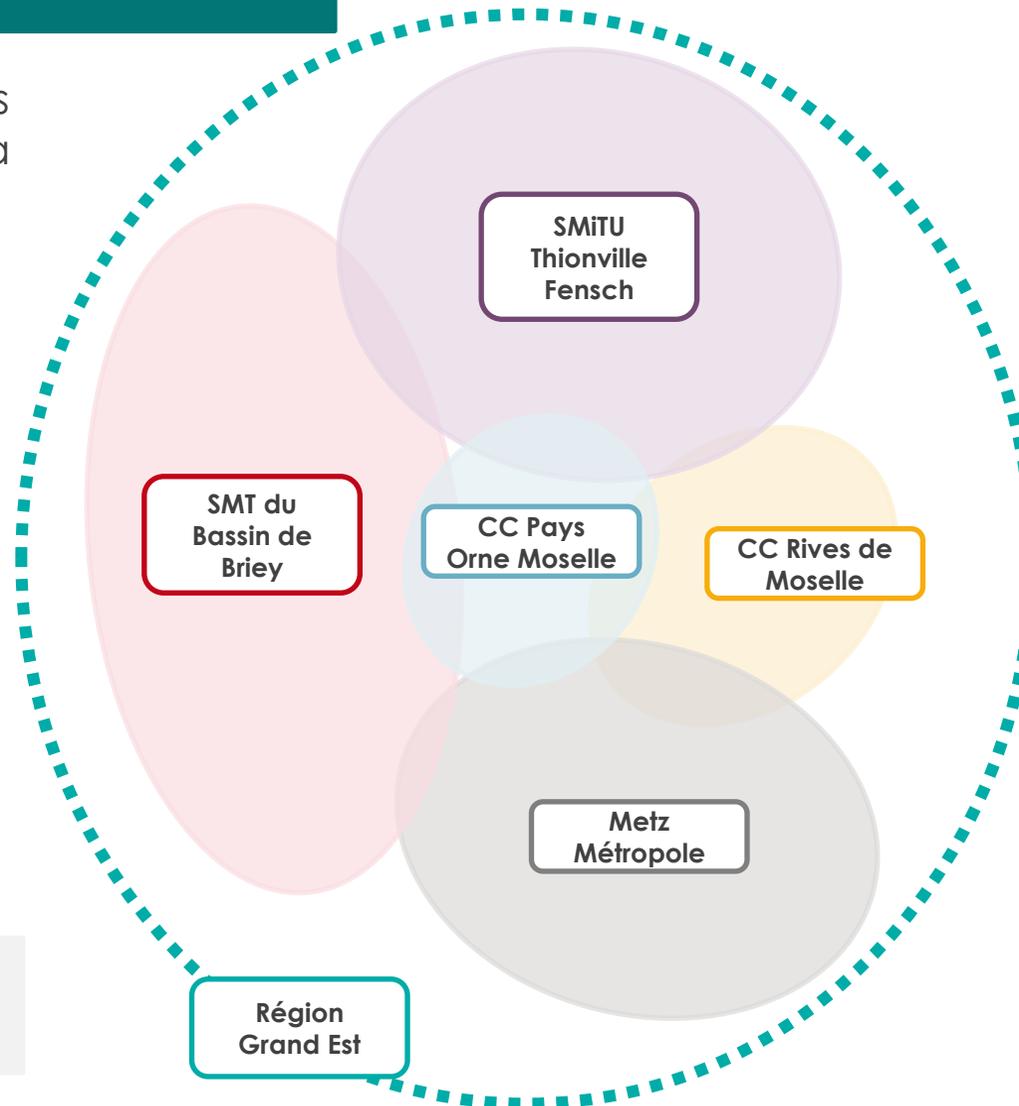
# Rappel des enjeux

## Contexte institutionnel

Les territoires limitrophes de la CC du Pays Orne Moselle disposent tous de la compétence mobilité :

- La CC des Rives de Moselle ;
- La Métropole de Metz ;
- Le Syndicat Mixte des Transports du Bassin de Briey (CC Cœur du Pays Haut & CC Orne Lorraine Confluence) ;
- Le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville – Fensch (CA Portes de France Thionville, CC de l'Arc Mosellan, CA du Val de Fensch, CC Cattenom & environs, CC Rives de Moselle, CC Pays Haut Val d'Alzette).
- La Région Grand Est est Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR)

**La CCPOM doit composer sa stratégie de mobilité en lien avec les AOM limitrophes & la Région**



# Rappel des enjeux

## Analyse AFOM issue du diagnostic de mobilité

### ATOUS



- Des **offres de transport interurbain importantes** via la desserte des cars **Fluo** (Région Grand Est)
- Un ensemble de **services communaux (navettes)** sur une partie du territoire de la CCPOM ;
- Le développement progressif d'un ensemble **d'aménagements cyclables structurants** sur le territoire;
- Le **développement récent du covoiturage** sur le territoire : plateforme de mise en relation + aires de covoiturage ;
- La présence d'une **offre TER très attractive à proximité** de la CCPOM via la gare de Hagondange.

### FAIBLESSES



- Une **méconnaissance des offres de transport** existantes sur le territoire (cars interurbains & TER) ;
- Une **desserte en TER faible** sur les gares du territoire (axe ferroviaire de la Vallée de l'Orne) ;
- De **fortes problématiques de congestion routière** engendrées par l'attractivité d'agglomérations voisines (Metz & Thionville) et du Luxembourg sur la mobilité pendulaire ;
- Une **forte dépendance à la possession d'une voiture** individuelle pour les déplacements au quotidien.

### OPPORTUNITES



- Une **collectivité fortement engagée** dans un ensemble d'actions sur la mobilité (plan de mobilité simplifié, schéma directeur cyclable ...)
- Une **coopération à renforcer avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité** à l'échelle du Bassin de Vie messin ;
- La **possibilité d'un report modal pour les déplacements du quotidien** par le renforcement d'un ensemble d'offres de transport existantes ;
- Le potentiel de développement de l'offre ferroviaire à proximité du territoire avec le projet de RER Métropolitain dans l'agglomération de Metz.

### MENACES

*(ou difficultés)*



- La **mise en cohérence des offres de transport** et solutions de mobilité proposées par chaque EPCI ;
- **L'entente nécessaire entre AOM** pour toute mise en œuvre de service s'affranchissant des limites intercommunales ;
- Le **financement** d'une politique de mobilité mobilisant un ensemble d'acteurs institutionnels ;
- La possibilité de lever le **versement mobilité** conditionnée par la mise en œuvre d'un service de transport régulier sur le territoire.

# Rappel des enjeux

## Enjeux issus du diagnostic de mobilité

### Offres de transport

- Renforcement des offres de transport interurbain Fluo en rabattement vers la Métropole de Metz & les gares TER ;
- Renforcement de l'offre TER sur l'axe de la Vallée de l'Orne ;
- Développement potentiel d'une offre locale de transport portée par la CCPOM.

### Mobilités partagées

- Renforcement de la pratique du covoiturage pour les déplacements du quotidien : plateforme, incitations financières, aires ... ;
- Expérimentation de l'autopartage.

### Mobilité sociale

- Renforcement des solutions de mobilité sociale et solidaire.

### Mobilités actives

- Amélioration des conditions de déplacement à vélo sur le territoire et en rabattement vers les offres de transport (arrêts de cars interurbains & gares TER) ;
- Rendre le territoire davantage marchable.

### Information & communication

- Amélioration des connaissances de la population en matière de mobilité alternative à la voiture ;
- Sensibilisation aux changements des pratiques de mobilité au quotidien.

### Gouvernance de la mobilité

- Renforcement de la coopération entre les AOM & la Région ;
- Enjeu du financement des services de mobilité via notamment le versement mobilité.

**3**

## Les éléments saillants du diagnostic



# Préambule

- Les éléments présentés ci-après sont constitués d'extraits du diagnostic élaboré par le bureau d'études Tecurbis entre octobre 2023 et avril 2024.
- Il s'agit donc d'une présentation synthétique destinée à faciliter la compréhension du plan d'actions.
- Le diagnostic complet est disponible sur demande auprès des services de la CCPOM. Il contient des éléments de socio-économie du territoire, un diagnostic mobilité tous modes, un diagnostic transport détaillé par lignes, ainsi qu'une monographie par commune.

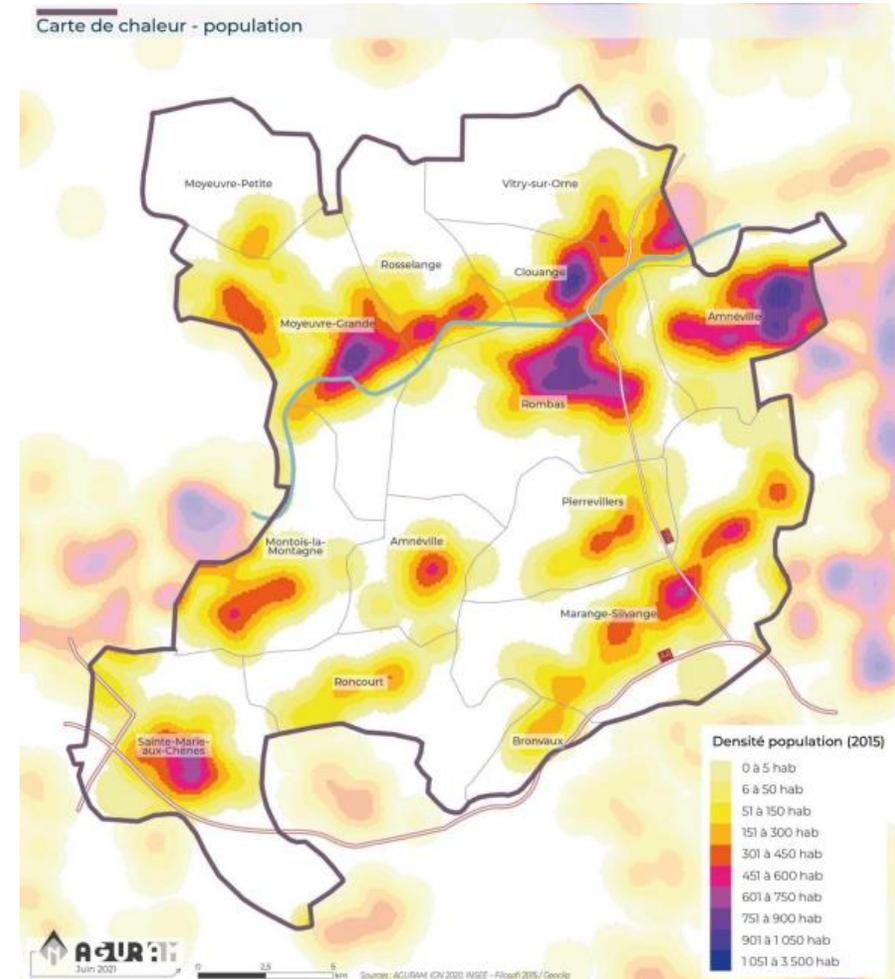
# Rappel du contexte socio-économique

NB : La commune de Roncourt n'est plus membre de la CCPOM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

## L'évolution démographique

Source : Diagnostic mobilité – AGURAM (2021)

- La CCPOM compte 52 864 habitants (INSEE 2021). Les communes les plus peuplées sont Amnéville (10 853 habitants) et Rombas (9 534 habitants).
- La population est essentiellement concentrée autour de l'Orne et à proximité de l'axe de densité Metz – Thionville.
- Le sud-est du territoire est urbanisé autour de la RN52.
- Le plateau est moins densément peuplé mais avec le rôle de Sainte-Marie-aux-Chênes comme polarité locale.



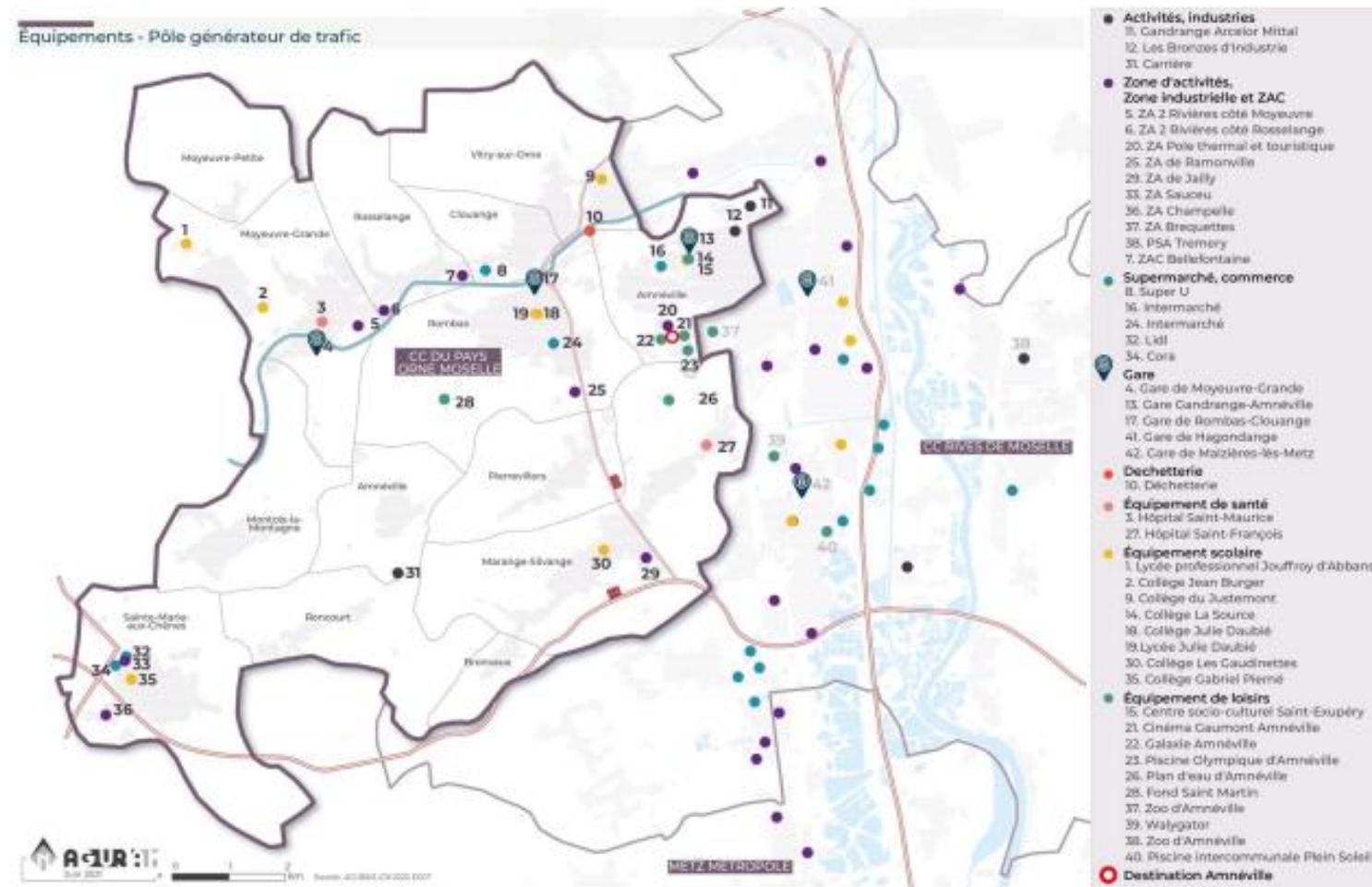
# Rappel du contexte socio-économique

NB : La commune de Roncourt n'est plus membre de la CCPOM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

## La répartition des équipements

Source : Diagnostic mobilité – AGURAM (2021)

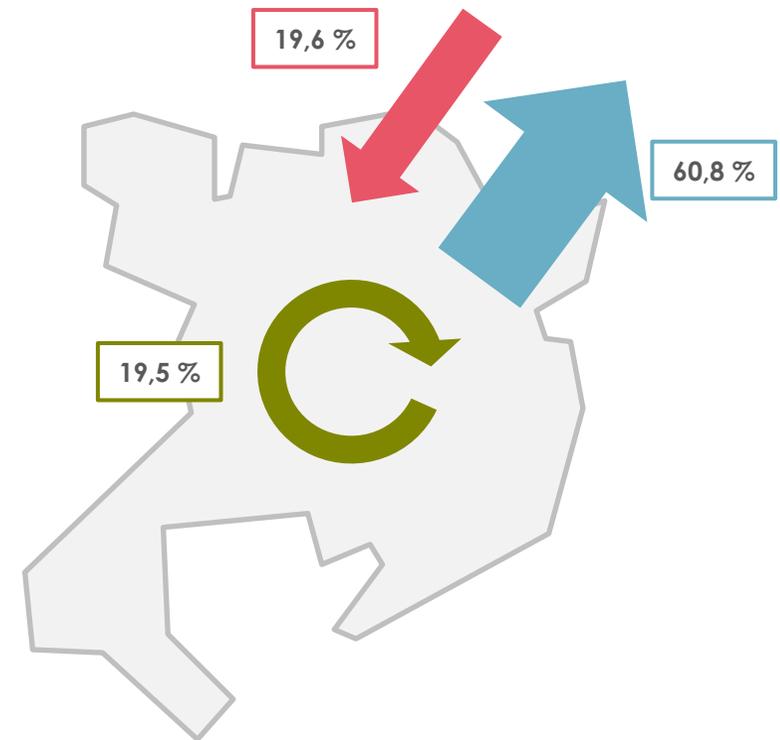
- Une forte concentration des équipements sur l'est et le nord du territoire ;
- Sainte-Marie-aux-Chênes concentre un certain nombre d'équipements qui renforce son rôle de polarité locale.



# Diagnostic mobilité

## Les flux domicile-travail

- Plus de **5 300 flux internes (19,5%)** (actifs habitant & travaillant dans le territoire de la CC Pays Orne Moselle)
- Plus de **16 700 flux sortants (60,8%)**, dont 21,5% vers le Luxembourg
- Plus de **5 400 flux entrants (19,6%)**



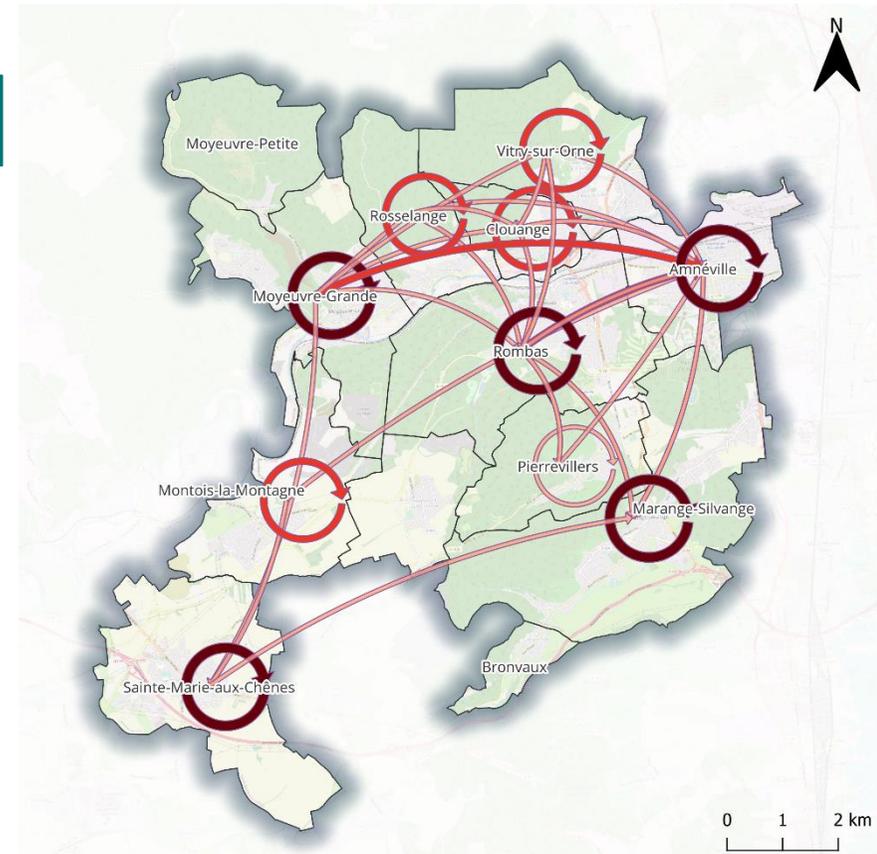
# Diagnostic mobilité

## Les flux domicile-travail internes

### Flux internes à la CC du Pays Orne Moselle (INSEE – 2020)

- Un total de 5 374 flux domicile – travail recensés ;
- Les principaux flux sont internes à chaque commune (actifs habitant et travaillant dans la même commune) ;
- Les principaux flux sont à destination de Amnéville.

Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Amnéville	Amnéville	984
Rombas	Rombas	573
Marange-Silvange	Marange-Silvange	379
Moyeuvre-Grande	Moyeuvre-Grande	370
Sainte-Marie-aux-Chênes	Sainte-Marie-aux-Chênes	349



tecurbis  
Le conseil technique indépendant

### Déplacement domicile-travail internes

Source : INSEE MOBPRO 2019

Légende

Nombre de déplacement

→ 25 - 100 personnes

→ 100 - 250 personnes

→ Plus de 250 personnes

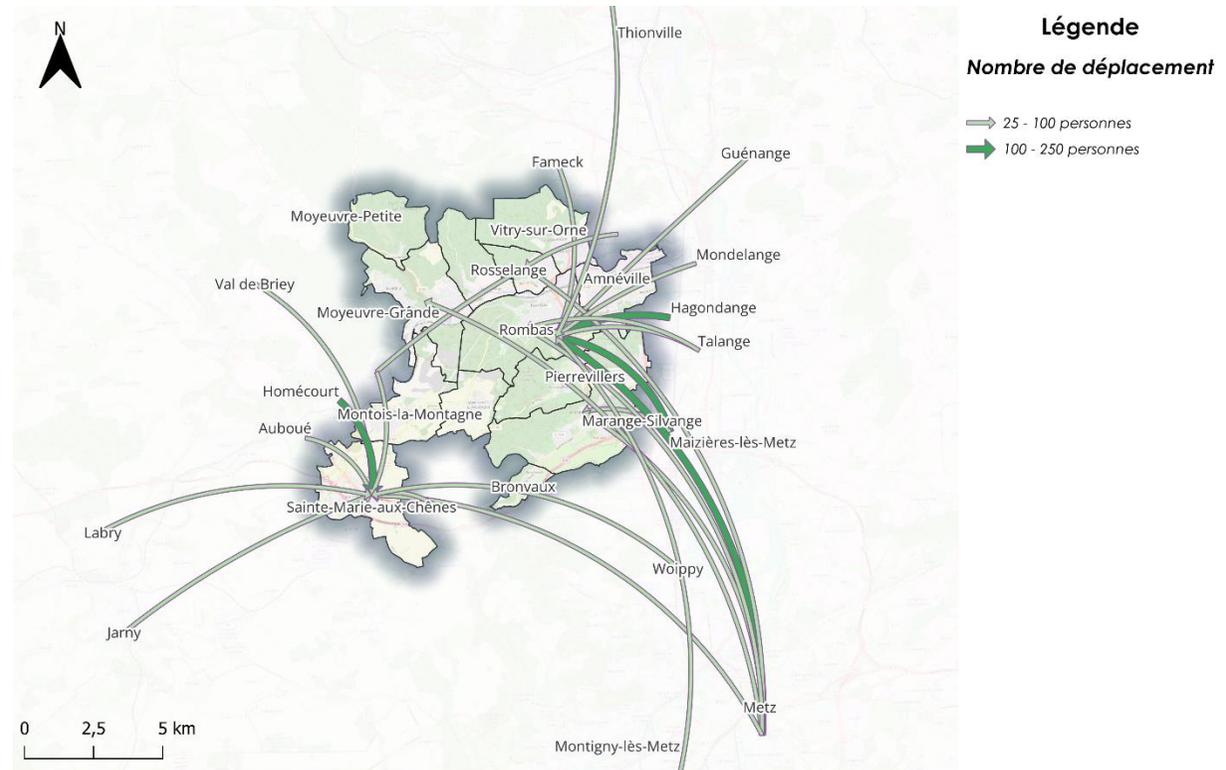
Les flux domicile – travail internes à la CCPOM sont pour l'essentiel internes à chaque commune ou à destination d'Amnéville.

# Diagnostic mobilité

## Les flux domicile-travail entrants

### Flux entrants à la CC du Pays Orne Moselle (INSEE – 2020)

- Un total de 5 402 flux domicile – travail recensés ;
- Les principaux flux proviennent de Metz ou des communes limitrophes (Hagondange, Homécourt...) ;
- Les principaux flux sont à destination de Amnéville : 1 600 flux entrants, soit 29,6% des flux en provenance de l'extérieur de la CCPOM.



Déplacement domicile-travail entrants

Source : INSEE MOBPRO 2019

Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Hagondange	Amnéville	140
Metz	Amnéville	130
Homécourt	Sainte-Marie-aux-Chênes	126
Metz	Sainte-Marie-aux-Chênes	102
Talange	Amnéville	85

**La CCPOM enregistre d'importants flux domicile-travail entrants vers les principales zones d'emploi que sont Amnéville et Saint-Marie-aux-Chênes.**

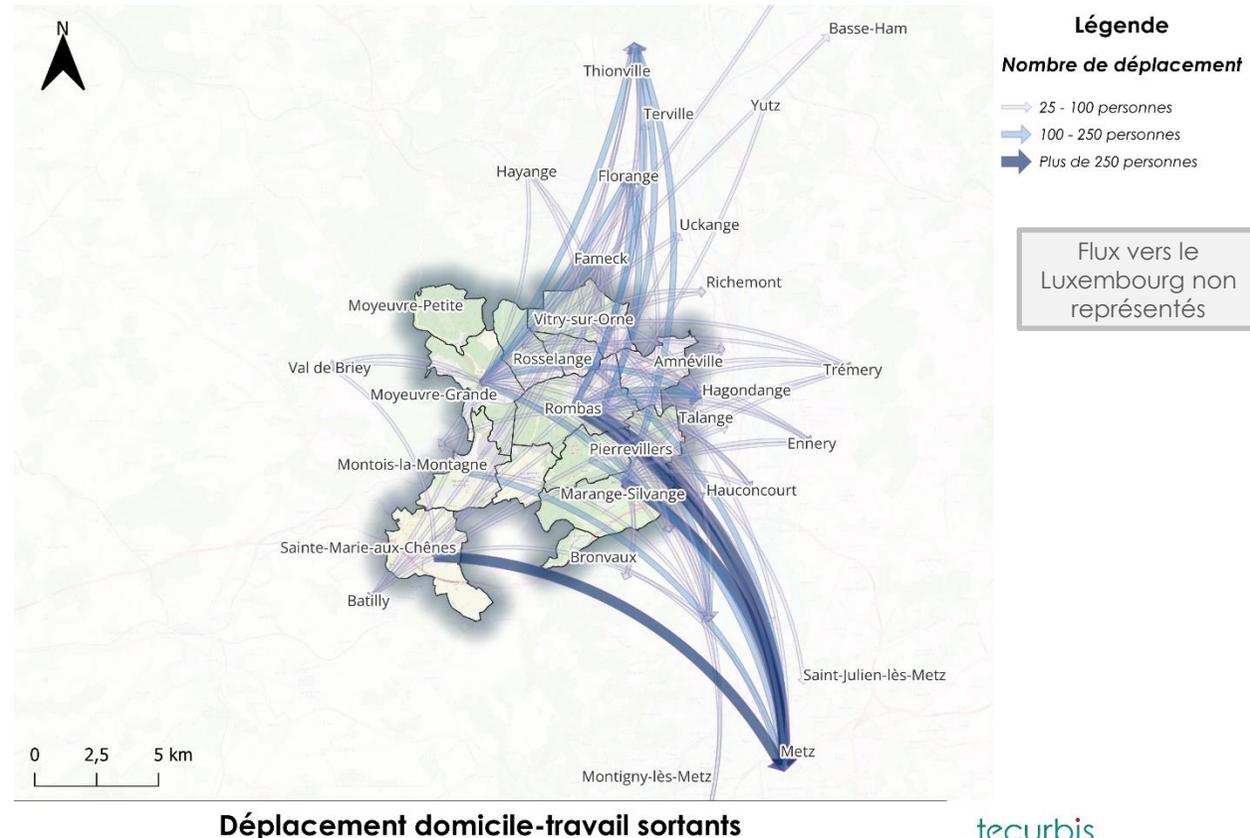
# Diagnostic mobilité

## Les flux domicile-travail sortants

### Flux sortants à la CC du Pays Orne Moselle (INSEE – 2020)

- Un total de 16 720 flux domicile – travail recensés ;
- Les principaux flux ont pour destination :
  - le Luxembourg (3 599 flux ; 21,5%) ;
  - Metz (2 546 flux ; 15,2%).

Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Amnéville	Metz	511
Marange-Silvange	Metz	453
Sainte-Marie-aux-Chênes	Metz	396
Rombas	Metz	390
Amnéville	Luxembourg	379



Source : INSEE MOBPRO 2019

Les flux sortant de la CCPOM ont essentiellement pour destination Metz, Le Luxembourg et Thionville. Quelques polarités locales sont également à relever, comme Hagondange ou Batilly.

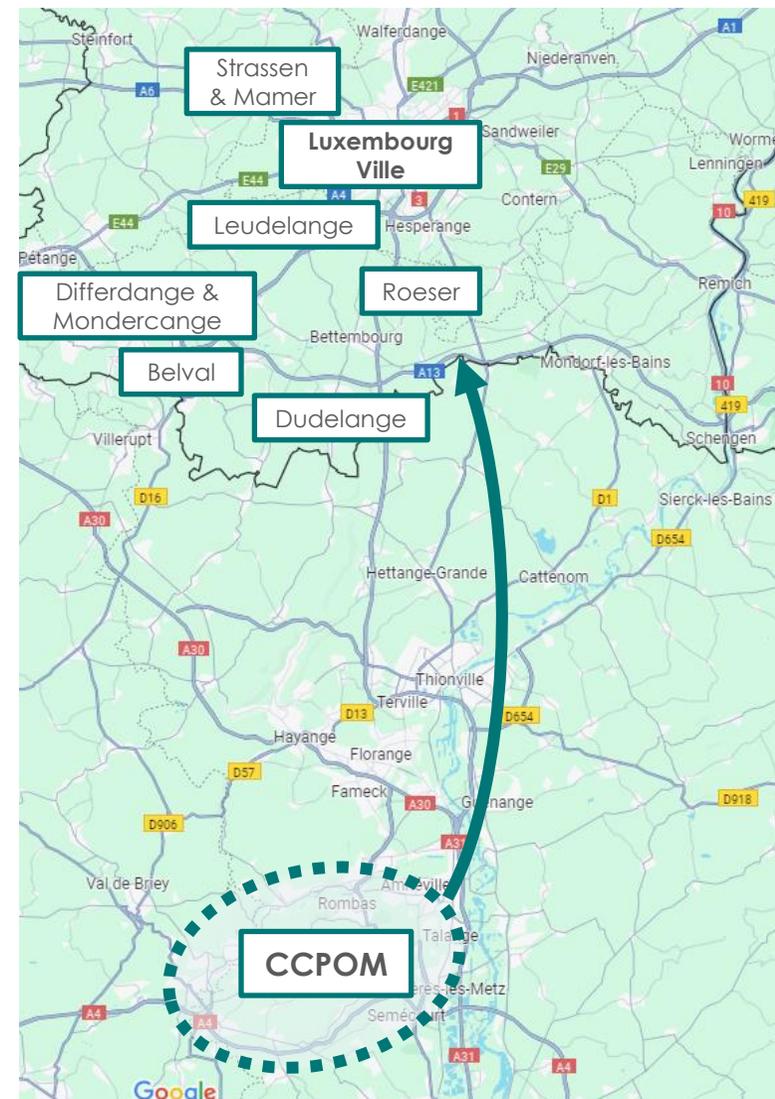
# Diagnostic mobilité

## Les flux domicile-travail sortants

### Flux sortants vers le Luxembourg à la CC du Pays Orne Moselle (INSEE – 2020)

- Un total de **3 599 flux** domicile – travail recensés à destination du Luxembourg ;
- Soit **21,5 % des flux sortants** de la CCPOM ;
- Les principaux flux ont pour destination :
  - L'agglomération de Luxembourg ;
  - Le plateau de Belval.
- De très fortes problématiques de congestion routière aux heures de pointe : jusqu'à 2h30 de trajet en voiture le matin selon la destination.

Commune de destination	Flux
<b>Luxembourg Ville</b>	<b>1432</b>
<b>Esch-sur-Alzette (Belval)</b>	<b>287</b>
Dudelange	166
Differdange	146
Strassen	136
Roeser	124
Leudelange	123
Mamer	117
Mondercange	115
Autre	952
<b>Total</b>	<b>3599</b>



**Le Luxembourg constitue une destination travail non négligeable pour la CCPOM, malgré les très fortes contraintes liées au trajet domicile – travail depuis la France.**

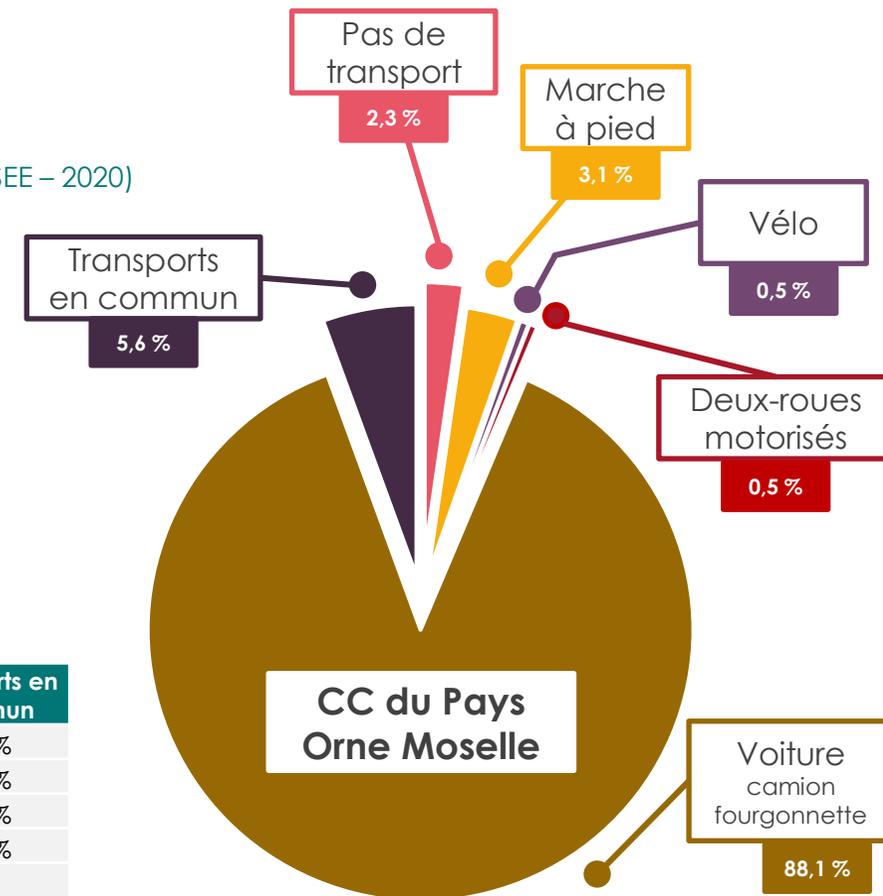
# Diagnostic mobilité

## Les parts modales des déplacements domicile-travail

### Habitants actifs occupés de la CC du Pays Orne Moselle (INSEE – 2020)

- Les habitants du territoire utilisent très majoritairement leur voiture pour se rendre au travail : presque 90 % à l'échelle de la CC du Pays Orne Moselle ;
- La part d'utilisation des transports en commun est forte dans certaines villes, dont Pierrevillers (9,1%) et Rombas (7,2%) ;
- Le vélo est quasi-inexistant sur le territoire : 0,5 %.

Commune	Pas de transport	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisé	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Amnéville	1,8 %	3,5 %	1 %	0,8 %	86,7 %	6,1 %
Bronvaux	0 %	4 %	0 %	0 %	94,2 %	1,8 %
Clouange	2,2 %	2,5 %	0,7 %	1,1 %	88,2 %	5,1 %
Marange-Silvange	2,7 %	2,2 %	0,7 %	0,2 %	88,7 %	5,5 %
Montois-la-Montagne	2,2 %	1,3 %	0 %	0,4 %	92 %	4 %
Moyeuvre-Grande	1,9 %	3,5 %	0,4 %	0,2 %	89 %	5,1 %
Moyeuvre-Petite	2,8 %	2,8 %	0 %	0 %	91,4 %	2,9 %
Pierrevillers	0,7 %	0 %	0 %	0,8 %	89,4 %	9,1 %
Rombas	2,5 %	3,3 %	0,6 %	0,5 %	85,9 %	7,2 %
Rosselange	3,8 %	4,6 %	0 %	1 %	86,4 %	4,3 %
Sainte-Marie-aux-Chênes	2,2 %	4,5 %	0 %	0 %	89,2 %	4 %
Vitry-sur-Orne	3,5 %	1,2 %	0,4 %	0,4 %	90,2 %	4,3 %



Les pratiques de déplacements pour les trajets domicile – travail sur le territoire du Pays Orne Moselle montrent la très forte habitude à l'utilisation de la voiture individuelle, pouvant également prouver une forme de dépendance à ce mode de transport faute d'alternative efficace.

# Diagnostic transport

## Le niveau de desserte des communes de la CC Pays Orne Moselle

- L'analyse du niveau de desserte fait état de la présence des différentes offres de transport public sur le territoire communal.
- Un déséquilibre d'offre est observé sur le territoire : les communes du centre traversées par la voie ferrée bénéficient d'un plus large panel de services de transport (TER, cars régionaux, services communaux) ;
- La commune de Moyeuve-Grande cumule tous les types d'offres, et une desserte par le réseau Le Fil du ST2B ;
- Toutes les communes sont desservies par les cars interurbains Fluo.

	TER	Cars Fluo	Service communal	ST2B	Total /5
Amnéville					3
Bronvaux					2
Clouange					2
Malancourt-la-Montagne (Amnéville)					2
Marange-Silvange					2
Montois-la-Montagne					1
Moyeuve-Grande					4
Moyeuve-Petite					1
Pierrevillers					1
Rombas					3
Rosselange					2
Sainte-Marie-aux-Chênes					2
Vitry-sur-Orne					1

L'analyse du niveau de desserte démontre une plus forte desserte des communes de la Vallée de l'Orne et de Sainte-Marie-aux-Chênes où sont observées les plus fortes densités de la population.



# Rappel des enjeux

## Analyse AFOM issue du diagnostic de mobilité

### ATOUS



- Des **offres de transport interurbain importantes** via la desserte des cars **Fluo** (Région Grand Est)
- Un ensemble de **services communaux (navettes)** sur une partie du territoire de la CCPOM ;
- Le développement progressif d'un ensemble **d'aménagements cyclables structurants** sur le territoire;
- Le **développement récent du covoiturage** sur le territoire : plateforme de mise en relation + aires de covoiturage ;
- La présence d'une **offre TER très attractive à proximité** de la CCPOM via la gare de Hagondange.

### FAIBLESSES



- Une **méconnaissance des offres de transport** existantes sur le territoire (cars interurbains & TER) ;
- Une **desserte en TER faible** sur les gares du territoire (axe ferroviaire de la Vallée de l'Orne) ;
- De **fortes problématiques de congestion routière** engendrées par l'attractivité d'agglomérations voisines (Metz & Thionville) et du Luxembourg sur la mobilité pendulaire ;
- Une **forte dépendance à la possession d'une voiture** individuelle pour les déplacements au quotidien.

### OPPORTUNITES



- Une **collectivité fortement engagée** dans un ensemble d'actions sur la mobilité (plan de mobilité simplifié, schéma directeur cyclable ...)
- Une **coopération à renforcer avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité** à l'échelle du Bassin de Vie messin ;
- La **possibilité d'un report modal pour les déplacements du quotidien** par le renforcement d'un ensemble d'offres de transport existantes ;
- Le potentiel de développement de l'offre ferroviaire à proximité du territoire avec le projet de RER Métropolitain dans l'agglomération de Metz.

### MENACES

*(ou difficultés)*



- La **mise en cohérence des offres de transport** et solutions de mobilité proposées par chaque EPCI ;
- **L'entente nécessaire entre AOM** pour toute mise en œuvre de service s'affranchissant des limites intercommunales ;
- Le **financement** d'une politique de mobilité mobilisant un ensemble d'acteurs institutionnels ;
- La possibilité de lever le **versement mobilité** conditionnée par la mise en œuvre d'un service de transport régulier sur le territoire.

# Rappel des enjeux

## Enjeux issus du diagnostic de mobilité

### Offres de transport

- Renforcement des offres de transport interurbain Fluo en rabattement vers la Métropole de Metz & les gares TER ;
- Renforcement de l'offre TER sur l'axe de la Vallée de l'Orne ;
- Développement potentiel d'une offre locale de transport portée par la CCPOM.

### Mobilités partagées

- Renforcement de la pratique du covoiturage pour les déplacements du quotidien : plateforme, incitations financières, aires ... ;
- Expérimentation de l'autopartage.

### Mobilité sociale

- Renforcement des solutions de mobilité sociale et solidaire.

### Mobilités actives

- Amélioration des conditions de déplacement à vélo sur le territoire et en rabattement vers les offres de transport (arrêts de cars interurbains & gares TER) ;
- Rendre le territoire davantage marchable.

### Information & communication

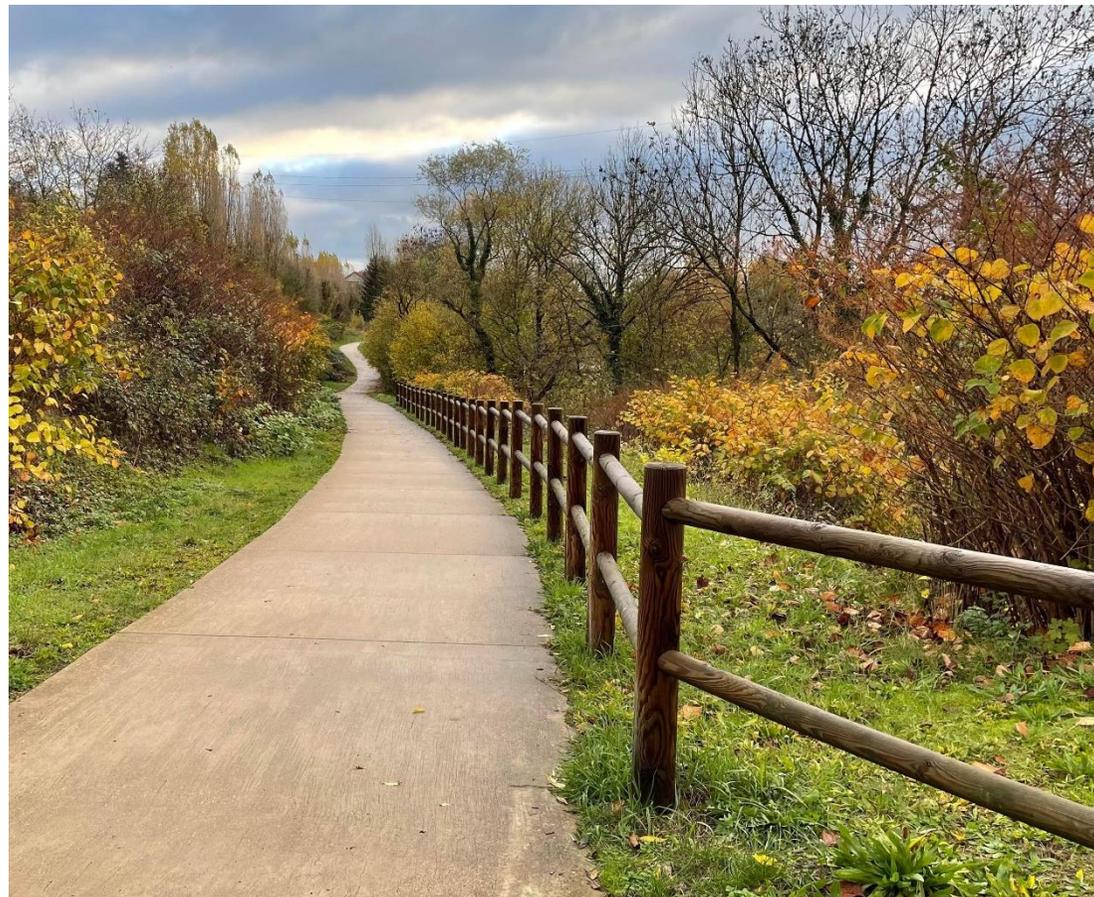
- Amélioration des connaissances de la population en matière de mobilité alternative à la voiture ;
- Sensibilisation aux changements des pratiques de mobilité au quotidien.

### Gouvernance de la mobilité

- Renforcement de la coopération entre les AOM & la Région ;
- Enjeu du financement des services de mobilité via notamment le versement mobilité.

4

## Les apports de la concertation



# Concertation

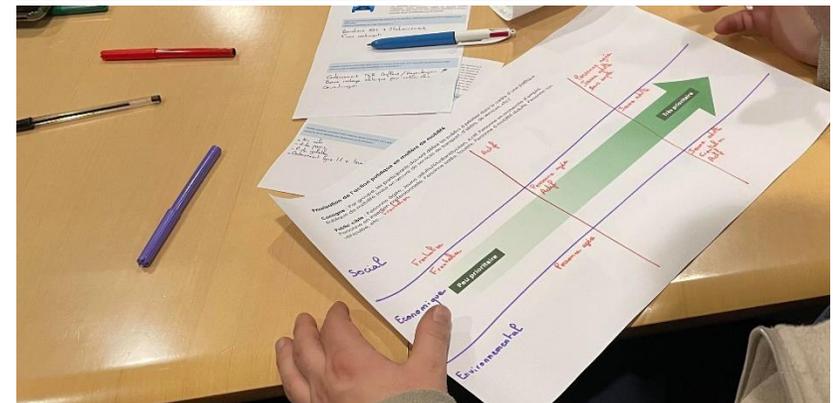
## Ateliers des partenaires (Novembre 2023)

- Les 3 ateliers se sont tenus sur le territoire de la CCPOM les 8 & 9 novembre 2023 ;
- Ces ateliers ont réuni plus d'une trentaine de participants : élus, partenaires institutionnels, partenaires sociaux, associations et entreprises.

Ces ateliers se sont déroulés en plusieurs temps :

- 1<sup>er</sup> temps d'introduction où sont rappelés les enjeux de mobilité sur le territoire de la CCPOM ;
- 2<sup>e</sup> temps de questions réponses entre les participants et les représentants de la CCPOM ;
- 3<sup>e</sup> temps : ateliers « Persona », « Priorisation » des publics cibles et « Carto partie ».

**Les ateliers proposés en phase de diagnostic ont permis de dresser des constats communs sur les problématiques de mobilité au sein de la CCPOM.**





# Concertation

## Entretiens auprès des élus du territoire

- Les élus des 12 communes ont été sollicités pour un entretien individuel ou en groupe par secteur géographique, entre novembre 2023 et janvier 2024.
- Les élus se sont prononcés sur :
  - Leur appréciation sur les freins à la mobilité et les besoins à prendre en compte ;
  - Leurs attentes sur le futur Plan de Mobilité Simplifié.

### Appréciation

- Constat d'**isolement des personnes non véhiculées**, dépendantes, âgées en l'absence de solution de mobilité adaptée ;
- Besoins d'**accès aux commerces, services, RDV administratifs & de santé** de plus en plus éloignés ;
- **Méconnaissance des offres** de transport, et manque d'offres notamment TER & Cars Fluo ;
- **Manque d'aménagements cyclables** ;
- Gares du territoire peu attractives : sous-offre des TER ;
- Gares de l'axe Metz – Thionville saturées : parkings saturés, pas de transport pour s'y rabattre.

### Attentes

- Davantage d'**offres de transport**, notamment vers Metz & en **rabattement vers les gares TER** ;
- Renforcement de l'offre TER dans la vallée de l'Orne ;
- **Transport à la demande** dans les secteurs non desservis par le Fluo ;
- Service de **location de VAE** ;
- **Stationnements vélo** sécurisés ;
- **Aménagements cyclables** en rabattement vers les gares TER, le réseau Le Met' & connexion au Fil Bleu ;
- **Aires de covoiturage** équipées de bornes IRVE ;
- Incitations au **covoiturage**.

# Concertation

## Entretiens auprès des partenaires

- Les partenaires institutionnels ont été démarchés entre novembre 2023 et janvier 2024 afin d'alimenter le diagnostic de l'étude et recueillir les attentes ;
- Les entretiens suivants ont été menés : Région Grand-Est, Département de la Moselle, Metz Métropole, CC Rives de Moselle, Syndicat de Transport du Bassin de Briey (ST2B), CA du Val de Fensch.

### Principaux points relevés

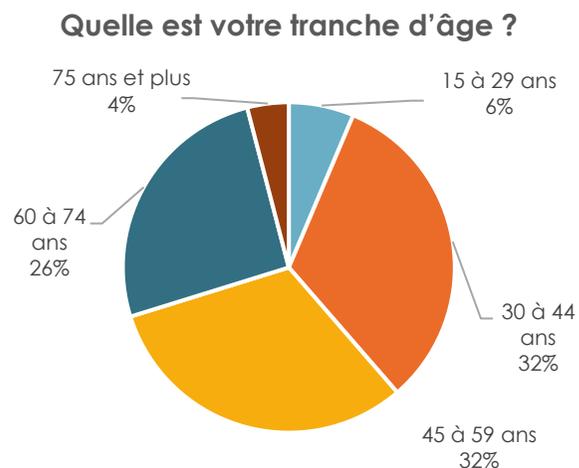
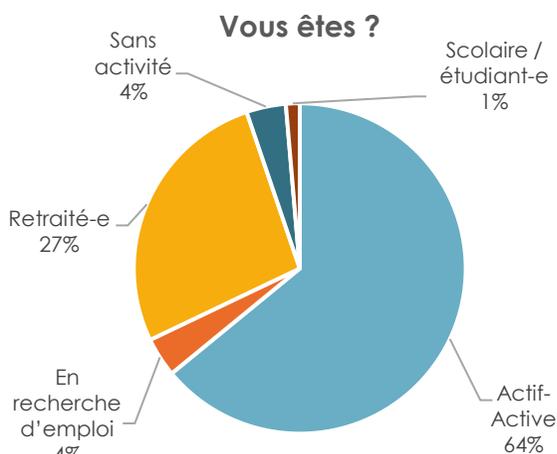
- La Région se tient à disposition de la CCPOM pour étudier l'évolution du réseau de cars interurbains Fluo en vue du renouvellement des contrats d'exploitation (2027) ;
- Le Département de la Moselle a mis en place son Schéma Départemental des Mobilités Actives, prévoyant notamment 1200 km de pistes cyclables ;
- Le Département prépare un Schéma des Aires de Covoiturage ;
- Le Contrat de Projet Etat-Région prévoit des aménagements routiers localement ;
- Metz Métropole prévoit l'aménagement d'une aire de covoiturage au nord du territoire (près de l'A31) ;
- Metz Métropole réfléchit sur le déploiement d'offres de transport desservant les Rives de Moselle et la CCPOM (coopération) ;
- La CC Rives de Moselle a élaboré son PMS et travaille sur la mise en œuvre d'un réseau de transport local.

# Enquête en ligne

## Le profil des répondants

Les répondants sont majoritairement **actifs** et âgés de 30 à 60 ans

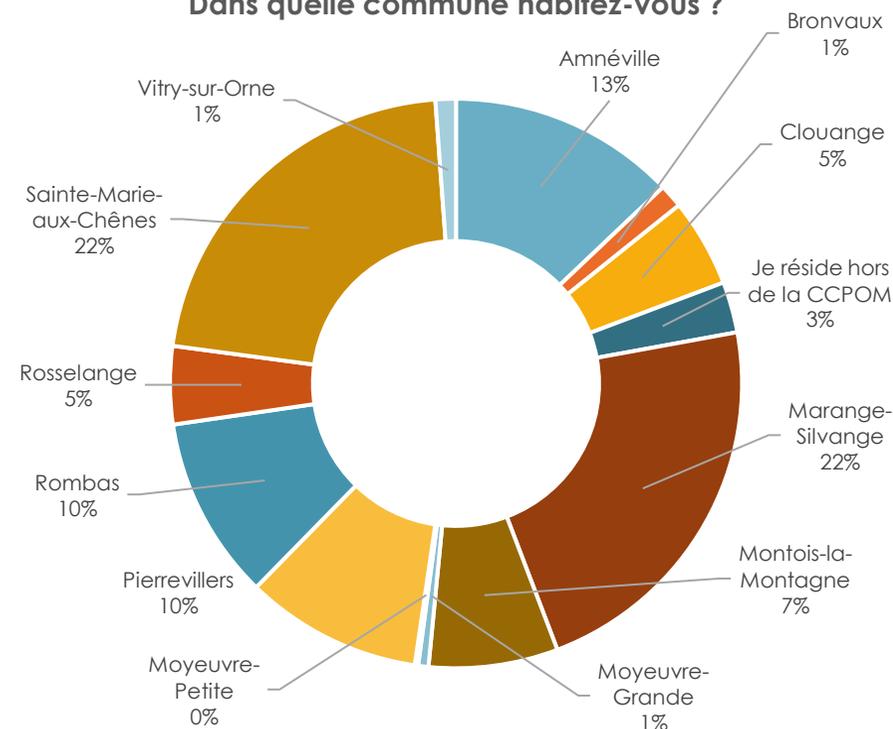
Plus de la moitié des répondants résident à Marange-Silvange, Ste-Marie-aux-Chênes ou Amnéville



NB : Résultat sur la base des 520 répondants à l'enquête.

- ❖ L'enquête à destination de la population a été mise en ligne du 17 novembre 2023 au 29 janvier 2024 ;
- ❖ Ont été recueillies **520 participations** complètes sur laquelle a été réalisée l'analyse suivante.

### Dans quelle commune habitez-vous ?

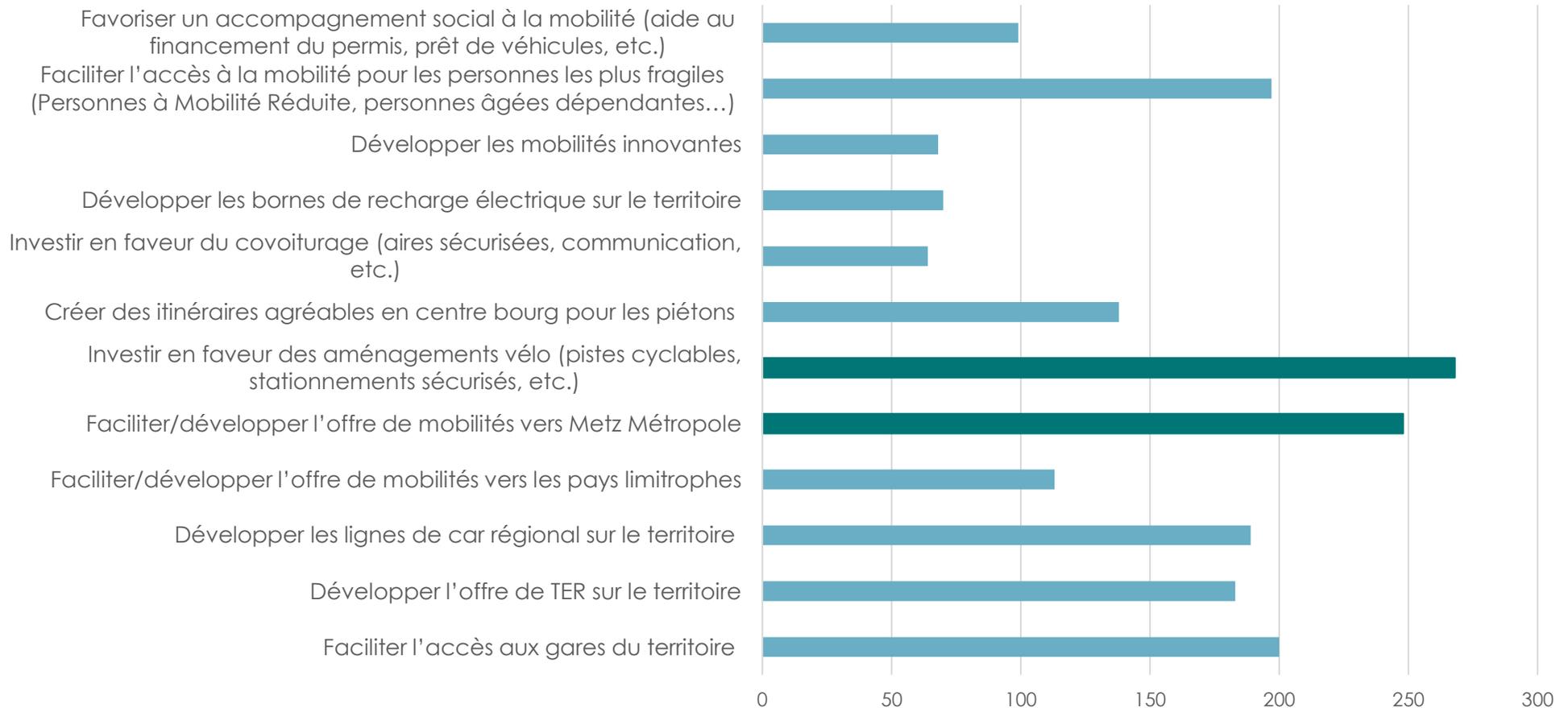


# Enquête en ligne

## Les attentes des répondants

Choisissez entre 1 et 5 affirmations selon leur importance :  
"Il est important de ..."

Nombre total de réponses exprimées (choix multiple)



NB : Résultat sur la base des 520 répondants à l'enquête.

# Stratégie de mobilité

## Présentation générale de l'atelier élus

- Au regard de l'ensemble des enjeux soulevés par le diagnostic et les phases préalables de concertation, un nouvel atelier participatif a été réuni le 3 juillet 2024 au siège de la CCPOM, réunissant les élus de la commission mobilité, des membres du Conseil de Développement, ainsi que des élus communaux.
- Pour cet atelier, 15 actions en matière de mobilité avaient été pré-fléchées, sur 4 thématiques : les transports en commun (couleur rouge), le partage de la voiture (couleur bleue), les mobilités actives (couleur verte) et la sensibilisation de la population (couleur jaune).
- Les participants à l'atelier ont été invités à débattre en sous-groupes en deux temps :
  - Notation de chaque action de 1 à 10 selon l'intérêt de l'action
  - Classification budgétaire selon des coûts pré-établis par action, avec impossibilité de financer l'ensemble des actions

**Les résultats de l'atelier, présentés ci-après, ont aidé le Comité de Pilotage à définir un plan d'actions, décliné au chapitre suivant.**

# Stratégie de mobilité

Atelier de concertation élus – 03/07/24

Evaluation de l'intérêt des actions présentées (/10)

Action	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4	Gr 5	MOYENNE
Renforcer Fluo en heure creuse	7	7	4	1	3	4,4
Renforcer Fluo en heure de pointe	7	7	8	3	2	5,4
Développer une offre de transport locale CCPOM	7	1	1	3	1	2,6
Développer une offre événementielle/loisirs	1	9	1	4	1	3,2
Développer un Transport à la Demande	9	1	9	10	10	7,8
Créer une aire de covoiturage	1	8	6	10	7	6,4
Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien	8	1	7	10	3	5,8
Soutien aux Plans de Mobilité Entreprise	3	1	4	5	4	3,4
Expérimenter un service d'autopartage	2	1	3	1	7	2,8
Location longue durée de vélos électriques	9	10	7	10	9	9,0
Vélos en Libre-Service "type Vélib"	1	1	4	1	3	2,0
Créer une nouvelle piste cyclable	4	10	8	10	10	8,4
Implanter du stationnement vélo sécurisé	3	2	7	10	10	6,4
Favoriser la démobilité	10	10	4	5	10	7,8
Développer un plan de communication	10	10	8	10	10	9,6

# Stratégie de mobilité

Atelier de concertation élus – 03/07/24

Hiérarchiser les actions via un budget fictif (800€/groupe)

Action	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4	Gr 5
Renforcer Fluo en heure creuse	50	50			
Renforcer Fluo en heure de pointe	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
Développer une offre de transport locale CCPOM	<b>400</b>				
Développer une offre évènementielle/loisirs		30			30
Développer un Transport à la Demande	<b>100</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Transport solidaire associatif			20		20
Créer une aire de covoiturage		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien	20		20	20	20
Soutien aux Plans de Mobilité Entreprise					
Expérimenter un service d'autopartage					60
Location longue durée de vélos électriques	50	50	50	50	50
Vélos en Libre-Service "type Vélib"					
Créer une nouvelle piste cyclable		<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
Implanter du stationnement vélo sécurisé			50	50	50
Favoriser la démobilité	20	20		20	20
Développer un plan de communication	50	50	50	50	50
<b>TOTAL</b>	<b>790</b>	<b>600</b>	<b>690</b>	<b>690</b>	<b>700</b>

5

## Plan d'actions



# Plan de Mobilité Simplifié

## Plan d'actions

Axe thématique	Actions
Améliorer le maillage en transports publics	1 Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)
	2 Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande
Favoriser un usage partagé de la voiture	3 Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage
	4 Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien
	5 Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage
Encourager les modes actifs	6 Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable
	7 Développer un service de location de vélos longue durée
Sensibiliser et communiquer	8 Favoriser la démobilité
	9 Développer un plan de communication

## Thématique 1

# Améliorer le maillage en transports publics



# Améliorer le maillage en transports publics



1

Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Cars interurbains & TER)

## Enjeux & Objectifs

- ✓ **Développer l'offre de transport régulier** sur le territoire et en relation avec les territoires limitrophes et en connexion avec les réseaux urbains ;
- ✓ **Soutenir l'intermodalité** et la desserte des gares TER de l'axe Metz – Luxembourg en appui avec le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
- ✓ **Desservir les zones d'activités** pour permettre aux actifs de disposer de solutions de déplacement alternatives à la voiture.

## Description

- **Renforcement du réseau Fluo** : lignes existantes & nouvelles dessertes, notamment le renforcement des liaisons vers la gare de Hagondange, la Métropole de Metz et le Luxembourg ;
- Engager une coopération de travail dans le cadre des Bassins de Mobilité.



# Améliorer le maillage en transports publics

1

Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)

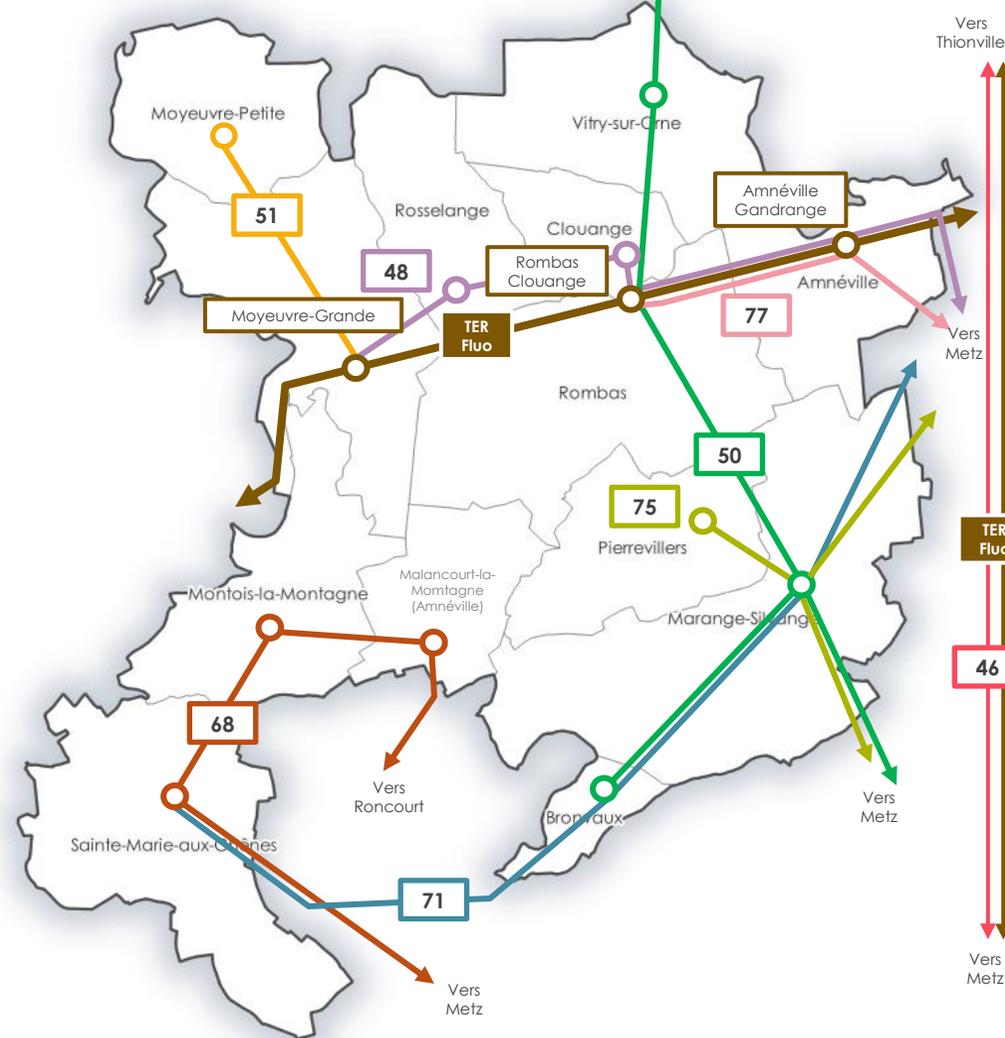
## Lignes de transport Fluo (2024)

**TER Fluo** Lignes TER

- 46 Autun – Le Tiche <> Metz via Hagondange
- 48 Moyeuvre-Grande <> Metz via Amnéville
- 50 Florange <> Metz via Rombas
- 51 Moyeuvre-Petite <> Moyeuvre-Grande
- 68 Roncourt <> Metz via Saint-Marie-aux-Chênes
- 71 Sainte-Marie-aux-Chênes <> Mondelange via Marange-Silvange (transport à la demande)
- 75 Hagondange <> Metz via Marange-Silvange & Pierrevillers
- 77 Rombas <> Metz via Amnéville



Le renouvellement des contrats de Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation des lignes Fluo en Moselle est projeté pour le mois d'août 2027.



# Améliorer le maillage en transports publics

1

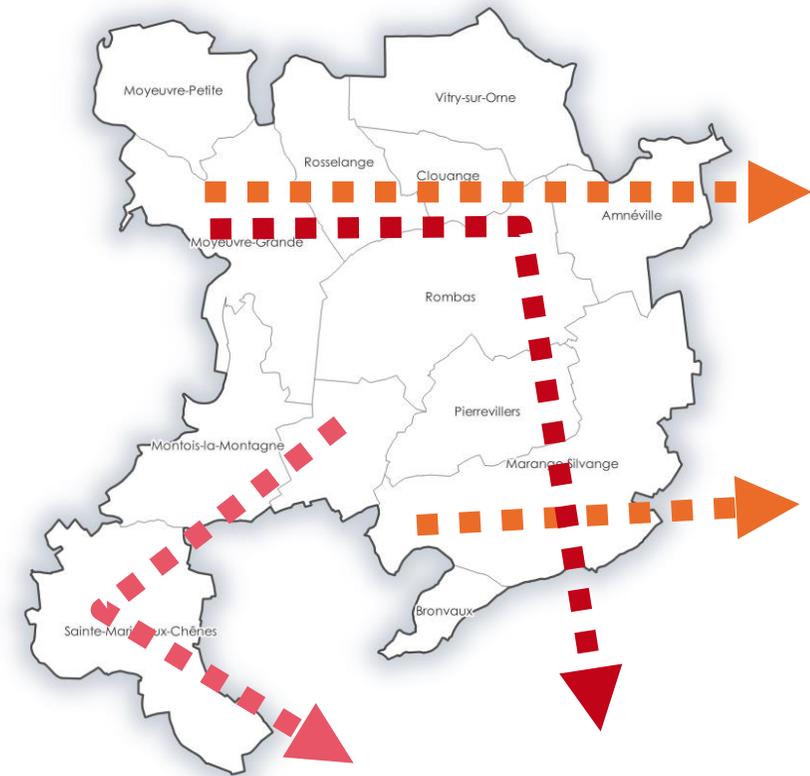
Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)



## Lignes Fluo

Axes de réflexion

- ➡ **Renforcement et développement de liaisons en rabattement vers l'axe ferroviaire Metz – Luxembourg** via les gares de Hagondange & Maizières-Lès-Metz
  - Renforcement des lignes 48 & 77 ;
  - Transformation de la ligne 71 en offre régulière en heure de pointe ;
  - Création d'une ligne reliant Bronvaux, Pierrevillers & Marange-Silvange à Maizières-Lès-Metz.
  
- ➡ **Renforcement et développement de liaisons entre les communes du plateau et l'agglomération de Metz**
  - Renforcement de la ligne 68.
  
- ➡ **Renforcement de liaisons entre la Vallée de l'Orne et l'agglomération de Metz**
  - Renforcement des lignes 48, 50 & 77.



La **CCPOM** est desservie par un réseau Fluo important pouvant être davantage développé pour répondre au mieux aux besoins de mobilité du quotidien.

# Améliorer le maillage en transports publics

1

Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)



## Lignes Fluo

*Les actions déjà menées*

### Amélioration de la desserte de la Cité des Loisirs

- Services réactivés le week-end sur la ligne 77

### Amélioration de la desserte de Bronvaux

- Services ajoutés pendant les vacances scolaires sur la ligne 50

### Amélioration de la desserte du plateau

- Services ajoutés sur la ligne 68

**La Région Grand Est mène un travail de consultation des EPCI en vue du reconventionnement du réseau Fluo 57 à horizon 2027. La CCPOM est force de propositions dans ce travail. L'arbitrage final sur la nature de la future offre appartient à la Région Grand Est.**

# Améliorer le maillage en transports publics



1

Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Région Grand-Est ;
- EPCI limitrophes ;
- Communes ;
- Employeurs du territoire.

## Niveau de priorité

1

## Temporalité de mise en œuvre

2025-2026

## Indicateurs de suivi

- Suivi via le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) porté par la Région ;
- Données de fréquentation du réseau Fluo ;
- Enquête type origine/destination.

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

- A la charge de la Région Grand-Est ;
- Possible levée du Versement Mobilité par les Régions inscrits au PLF 2025
- La **CCPOM** peut abonder l'offre Fluo via une participation financière.

# Améliorer le maillage en transports publics



2

Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Etudier le potentiel de faisabilité de mise en place d'une offre de transport ;
- ✓ Différencier le potentiel et les contraintes technico-économiques entre offre régulière et Transport à la Demande (TAD) ;
- ✓ Proposer un service adapté pour les Personnes à Mobilité Réduite ;
- ✓ Proposer un projet en lien avec les capacités financières de la CCPOM.

## Description

- **Conditions de réussite de mise en œuvre d'un transport régulier :**
  - ✓ En milieu urbain dense ou sur un axe très fréquenté ;
  - ✓ Doit avoir un niveau d'offre suffisant pour être attractif ;
  - ✓ Compromis à trouver entre la couverture spatiale offerte et l'efficacité de la desserte ;
  - ✓ Est coûteux en matière d'argent public → environ 4 à 6€ pour chaque kilomètre parcouru.
- **Conditions de réussite de mise en œuvre d'un transport à la demande :**
  - ✓ En complémentarité du réseau de transport régulier ;
  - ✓ Adapté aux territoires périurbains et ruraux ;
  - ✓ En rabattement vers les arrêts TC, gares, et centres-bourgs pour assurer l'accès aux services, commerces, établissements de santé, etc ;
  - ✓ Doit être bien dimensionné pour répondre aux besoins des publics ciblés et limiter la variation des coûts du service ;
  - ✓ Est coûteux en matière d'argent public → environ 30€ par course.

# Améliorer le maillage en transports publics

2

Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande

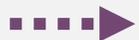
## Ligne(s) régulière(s)

Axes de réflexion



**Ligne de la Vallée de l'Orne** desservant les secteurs urbains en rabattement vers Amnéville & Rombas :

- Renforcement de la ligne 48 ;
- Ou création d'une ligne venant en complémentarité (et non en concurrence) ;
- Desserte de Moyeuvre-Petite, Moyeuvre-Grande, Rosselange, Clouange et/ou Vitry-sur-Orne vers Amnéville & Rombas ;



**Ligne de liaison du Plateau et de la Vallée de l'Orne** en rabattement vers Amnéville & Rombas :

- Création d'une ligne sur un axe aujourd'hui non desservi ;
- Desserte de Sainte-Marie-aux-Chênes, Montois-la-Montagne & Malancourt-la-Montagne vers Amnéville & Rombas ;
- Connexions avec le MET



**Ligne du cœur urbain :**

- Création d'une ligne locale dans le continuum urbain Rombas/Amnéville ;
- Desserte des équipements intercommunaux, service, commerces, Cité des Loisirs & rabattement gares.



# Améliorer le maillage en transports publics

2

Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande

## Transport à la Demande (TAD)

Axes de réflexion

### Qu'est-ce qu'un TAD ?

- **Transport public à réservation préalable ;**
- *Prise en charge à domicile ou à un point d'arrêt ;*
- **Dépose à un arrêt défini :** marché, maison de santé, gare ... ;
- *Pour tous les publics (hors transport scolaire et déplacement domicile – travail).*

### Communes de destination

*Réflexion sur la desserte quotidienne ou certains jours par semaine selon la destination*

### Communes de prise en charge

*Prise en charge à domicile ou à un point d'arrêt selon modalité retenue*

### Points de destination

- *Centre-bourg: commerces, services, santé, démarches administratives, équipements publics*
- *Haltes SNCF, arrêt de transport en commun*

Transport régulier et TAD peuvent se compléter au sein d'un seul et même réseau :

- **Bouts de ligne à la demande selon géographie**
- **Horaires à la demande selon potentiel d'usage**
- **Tarification et communication intégrées**

**Afin de déterminer au plus juste le potentiel de chaque type de service, il est intéressant d'étudier simultanément les deux.**

# Améliorer le maillage en transports publics



2

Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Région Grand Est ;
- EPCI limitrophes ;
- Employeurs du territoire ;
- Communes ;
- Habitants & associations.

## Niveau de priorité

1

## Temporalité de mise en œuvre

2026

## Approfondissement technique des actions

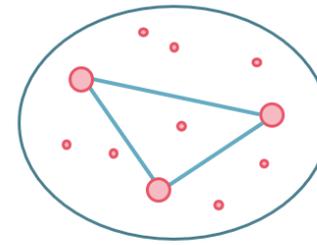
Une étude complémentaire devra permettre de déterminer :

- ✓ Le potentiel et les contraintes associées au transport régulier et au TAD sur le territoire
- ✓ La faisabilité financière du projet pour la CCPOM
- ✓ Les contraintes juridiques associées

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

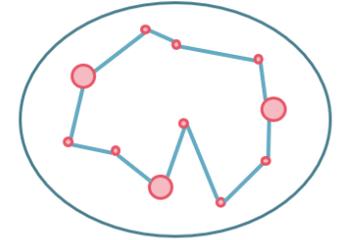
- Etude préalable : 20 k€ environ (selon le niveau d'approfondissement technique et le niveau de concertation exigé)
- Versement mobilité : conditionné par la mise en place d'une ligne régulière par la CCPOM.

# Points de vigilance



● Exemple 2 : un réseau à forte couverture spatiale, mais aux liaisons peu directes

● Exemple 1 : un réseau direct et efficace entre les principaux pôles, mais à faible couverture spatiale



- ✓ Le transport public est une solution très coûteuse, avec un modèle de financement reposant en grande partie sur le monde économique, qui n'en est pas forcément le premier bénéficiaire direct.
- ✓ Equilibre à trouver entre finesse de la desserte (couverture géographique) et performance du service (temps de parcours)
- ✓ Difficultés du secteur du transport public à recruter des conducteurs, et ce particulièrement dans les territoires frontaliers.
- ✓ Les solutions décarbonées (alternatives au diesel) génèrent un surcoût et/ou des contraintes techniques (avitaillement pour le GNV, autonomie pour l'électrique).
- ✓ Selon l'ADEME, un bus circulant au diesel est écologiquement vertueux à partir du moment où il a 8 passagers à bord.
- ✓ Nécessité de trouver une solution adaptée pour les Personnes à Mobilité Réduite.



## Thématique 2

# Favoriser un usage partagé de la voiture



# Favoriser un usage partagé de la voiture



3

**Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage**

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Inciter à la pratique du covoiturage en aménageant des aires adaptées et en nombre suffisant ;
- ✓ Rationaliser l'usage de la voiture individuelle ;
- ✓ Faciliter la visibilité des infrastructures par la définition d'une stratégie d'aménagement à l'échelle de la CCPOM (*lieux d'implantation, charte d'aménagement, signalétique commune ...*).

## Description

- Actualisation du diagnostic effectué sur les aires de covoiturage et mise à jour du schéma directeur ;
- Suivi de l'usage des aires existantes ;
- Aménagement d'espaces de covoiturage ex-nihilo :
  - Renforcer le maillage d'aires de covoiturage sur les axes majeurs de circulation pendulaire (notamment Marange-Silvange) ;
  - Possibilité de mailler finement le territoire à travers un réseau de mini-aires de 3 à 6 places viabilisées : sorties de villages, croisements, etc.
- Travail sur la signalétique et le jalonnement en lien avec le Département ;
- Renforcement de la signalétique et du jalonnement des aires de covoiturage existantes.

# Favoriser un usage partagé de la voiture



3

Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Département ;
- Employeurs du territoire ;
- Habitants (concertation).

## Niveau de priorité

1

## Temporalité de mise en œuvre

Court à Moyen terme

## Indicateurs de suivi

- Suivi de la mise en œuvre du schéma directeur des aires de covoiturage de la CCPOM ;
- Nombre de places offertes
- Fréquentation des aires de covoiturage (comptages).

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Dépend fortement des contraintes (foncier, travaux préparatoires, voirie, capacité) spécifiques à chaque projet ;
- Hypothèse : 20 à 60k€ pour toute création d'aire nouvelle (hors acquisition foncière) ;
- Le **Département** peut céder son foncier pour 1€ symbolique.

# Favoriser un usage partagé de la voiture



4

Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Inciter à la pratique du covoiturage via un système incitatif de rémunération du conducteur ;
- ✓ Rationaliser l'usage de la voiture individuelle ;
- ✓ Disposer d'une plateforme pour recueillir et analyser l'évolution des pratiques de covoiturage sur le territoire de la CCPOM.

## Description

- Analyser et pérenniser le partenariat avec un opérateur de covoiturage pour la mise en place d'une plateforme de mise en relation des usagers et l'accès au système de rémunération.
- Etudier l'opportunité d'élargir le dispositif à d'autres motifs de déplacements que domicile-travail.



\*Plus de détails sur [blablacardaily.com](http://blablacardaily.com)

# Favoriser un usage partagé de la voiture



4

**Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien**

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Employeurs du territoire ;
- Prestataire(s) de covoiturage ;
- EPCI limitrophes ;
- Service communication de la CCPOM.

## Niveau de priorité

2

## Temporalité de mise en œuvre

Court terme

## Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits à la plateforme ;
- Evolution des réservations via la plateforme et leur statut, notamment l'identification des propositions de covoiturage n'ayant pas eu de réponse ;
- Soutiens financiers accordés (nombre d'utilisateurs et volume financier) ;
- Nombre de voyages effectués par les covoitureurs ;
- Evolution du volume du trafic routier.

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Convention avec un prestataire de covoiturage : 20k€ / an ;
- Mobilisation d'un agent de la collectivité pour assurer le suivi et la relation avec le prestataire.

# Favoriser un usage partagé de la voiture



5

Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Inciter à la pratique de l'autopartage sur le territoire ;
- ✓ Agir sur la multi-motorisation des ménages et encourager à la sobriété par le partage d'un véhicule entre habitants ;
- ✓ Apporter une solution de mobilité ponctuelle aux habitants dans le besoin ;
- ✓ Faciliter l'accès aux équipements et services de la collectivité.

## Description

- Expérimentation d'une ou plusieurs voiture(s) mise(s) à disposition de la population ;
- Implantation de station(s) d'autopartage : véhicule électrique (type Zoé) avec borne de recharge électrique ;

Différentes formes d'autopartage :

Autopartage entre particuliers	Autopartage entre flottes de véhicules d'entreprises / d'administrations	Autopartage commercial via un opérateur
Appui technique de la collectivité pour constituer une communauté	Mise à disposition de véhicules de la collectivité	1 seule ou plusieurs stations

# Favoriser un usage partagé de la voiture



5

**Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage**

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Prestataire de service d'autopartage ;
- Habitants.

## Niveau de priorité

3

## Temporalité de mise en œuvre

Moyen terme

## Indicateurs de suivi

- Nombre de réservations de véhicule(s) ;
- Taux de réservation par véhicule mis à disposition ;
- Durée de la réservation, nombre de kilomètres parcourus ;
- Principaux trajets effectués (prise > destination > dépose) ;
- Enquête de satisfaction des usagers.

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

Dépend de la solution choisie :

- 1 véhicule en autopartage mis à disposition par un prestataire : 12 à 15k€/an (véhicule + entretien, + plateforme de gestion)
- Coût marginal de carburant, de personnel et d'entretien si mise à disposition au public de véhicules de services.

**Hypothèse :** 1 véhicule en année 2, 2 les années suivantes.

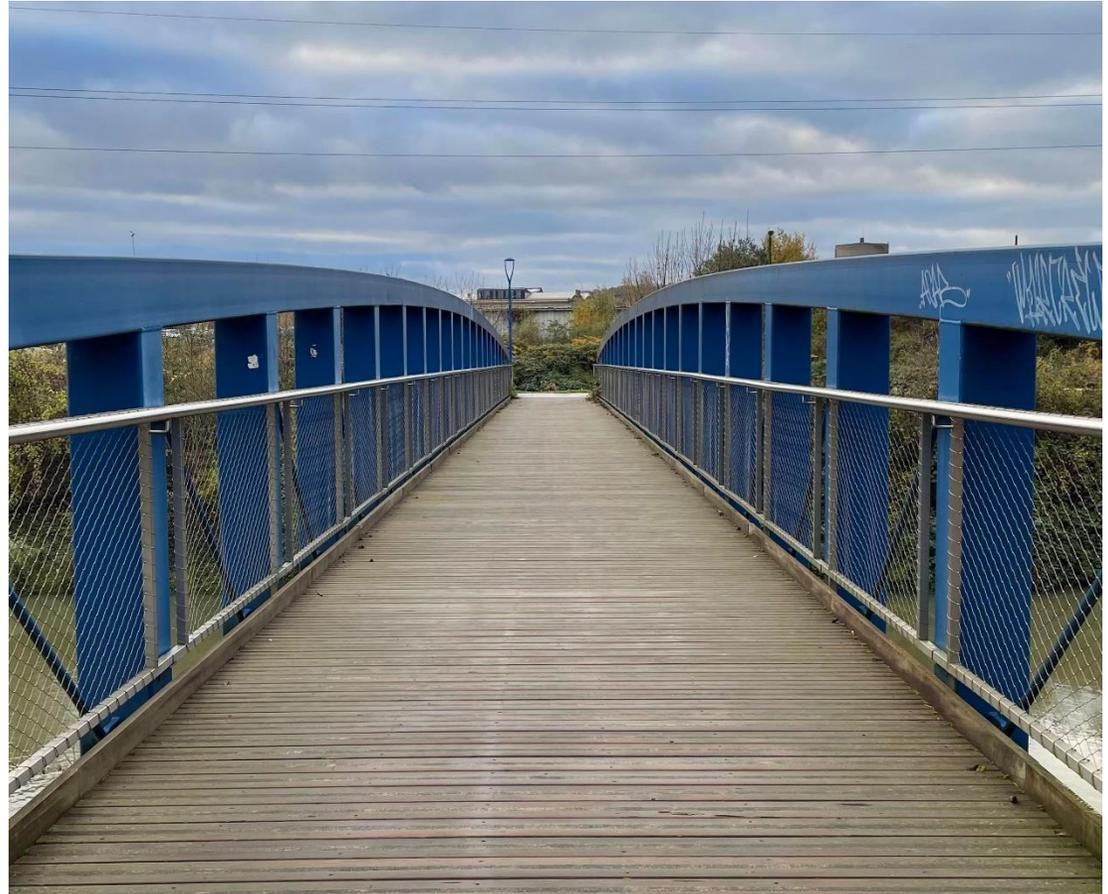
# Points de vigilance



- ✓ Difficultés à déployer une politique de covoiturage efficace sans implication du tissu économique (élaboration de Plans de Mobilité Employeurs) : question de la masse critique de l'utilisation de la plateforme.
- ✓ Difficultés à mesurer l'impact des mesures liées au covoiturage, dont l'essentiel de la pratique échappe à toute statistique.
- ✓ Difficultés à trouver la masse critique nécessaire.
- ✓ Attention aux effets d'aubaine : rémunération de conducteurs qui auraient covoituré même sans cette mesure.
- ✓ L'autopartage ne constitue une solution que pour des besoins ponctuels et non réguliers. Il pose par ailleurs la question du choix du site d'implantation du véhicule.

### Thématique 3

Encourager  
les modes  
actifs



# Encourager les modes actifs



6

Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Accompagner le développement de la pratique du vélo en programmant des aménagements structurants et sécurisés, et des dispositifs facilitant la pratique ;
- ✓ Développer l'intermodalité sur le territoire.

## Description

- Mise en œuvre et actualisation annuelle du Schéma Directeur Cyclable de la CCPOM ;
- Aménagement de pistes cyclables sécurisées ;
- Equipement de points stratégiques du territoire en stationnements sécurisés ;
- Jalonnement cyclable pour constituer un réseau d'itinéraires structurants ;
- Apport d'un appui technique et financier aux communes pour l'aménagement de pistes cyclables sur les chemins communaux permettant d'accéder aux pôles de proximité ;
- Acquérir des compteurs vélos mobiles afin d'évaluer l'évolution de la pratique du vélo.

# Encourager les modes actifs



6

**Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable**

## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Département ;
- EPCI limitrophes et/ou membres du Bassin de mobilité ;
- Office de tourisme ;
- Associations & habitants.

## Niveau de priorité

1

## Temporalité de mise en œuvre

Long terme

## Indicateurs de suivi

- Nombre d'aménagements cyclables réalisés, et leur longueur ;
- Comptages routiers ;
- Evolution des parts modales vélo.

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Cf Schéma Directeur Cyclable

# Encourager les modes actifs



7

Développer un service de location de vélos longue durée

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Accompagner le développement du vélo en proposant un service de location;
- ✓ Permettre aux habitants de tester un vélo à assistance électrique sur le territoire avant un potentiel achat ;
- ✓ Encourager à la pratique du vélo au quotidien.

## Description

- **Mise en place d'un service de location de vélo longue durée :**
  - Vélos à Assistance Electrique (VAE), vélos Longtail, vélo cargo...
  - Location longue durée : 1 semaine, 1 mois, 3 mois, 6 mois ...
  - Gestion d'une flotte de 10 à 20 vélos au lancement du service ;
  - Gestion interne (régie) ou via un prestataire
  - Entretien de la flotte

# Encourager les modes actifs

7

Développer un service de location de vélos longue durée



## Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Employeurs du territoire ;
- Vélocistes locaux ;
- Habitants & associations.

## Indicateurs de suivi

- Nombre et durée de locations de vélo ;
- Enquêtes satisfaction ;
- Taux de disponibilité des vélos ;
- Temps d'attente pour disposer d'un vélo à la location.

## Niveau de priorité

1

## Temporalité de mise en œuvre

Court terme

## Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Investissement :
  - Vélo à assistance électrique : entre 1800 et 2500€ hors options ;
  - Vélo cargo : entre 3500 et 5500 € hors options ;
  - Vélo long-trail : entre 2600 et 4000 €.
- Entretien :
  - VAE: 800 €/an/vélo.
- Gestion (Fonctionnement, maintenance, assurances) : 800 à 1500 €/an par vélo.

### Hypothèse Investissement

**20 VAE**  
(10 année 1 + 10 année 2)

### Hypothèse Fonctionnement

- **Entretien** : 8k€ année 1, 16k€ les années suivantes
- **Gestion service** : 8k€ année 1, 16k€ les années suivantes

# Points de vigilance



- ✓ Difficultés de financement des infrastructures vélo
- ✓ Sujet de la continuité d'itinéraires : éviter les ruptures d'itinéraires, les rond-points ou carrefours dangereux...
- ✓ Nécessité de promouvoir l'utilisation d'équipements adaptés, des éléments de sécurité indispensables
- ✓ Importance du public scolaire (déploiement de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires)
- ✓ Nécessité de proposer une lutte efficace et coordonnée contre le fléau du vol (sensibilisation, stationnements sécurisés, gravage etc)

## Thématique 4

# Sensibilisation & Communication



# Sensibilisation & Communication

8

Favoriser la mobilité

## Enjeux & Objectifs

- ✓ Limiter les déplacements contraints ;
- ✓ Apporter les aménités nécessaires au quotidien des habitants dans chaque commune ;
- ✓ Développer un réseau d'espaces de travail adaptés à l'évolution des rythmes de vie et du télétravail : espaces de co-working, tiers-lieux ... ;
- ✓ Encourager le développement de commerces ambulants.

## Description

- Développer un réseau d'espaces de co-working et de tiers-lieux pour favoriser le travail à proximité des habitants de chaque commune ;
- Développer des services itinérants : bus France services, stand intercommunal dans les marchés et événements culturels ... ;
- Favoriser le développement de commerces itinérants dans les communes.



Source : sudouest – Bus France Service – CC Grand Saint-Emilionnais

# Sensibilisation & Communication



8

## Favoriser la démobilité

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- Services de l'Etat ;
- Partenaires institutionnels & services publics (France Travail, La Poste, etc.) ;
- Communes ;
- Entreprises locales ;
- Associations & Habitants.

### Niveau de priorité

2

### Temporalité de mise en œuvre

Long terme

### Indicateurs de suivi

- Nombre et occupation des espaces de coworking & des tiers-lieux ;
- Nombre de commerces itinérants et activité sur le territoire ;
- Activités itinérantes de la collectivité , nombre d'événements, nombre de personnes reçues / aidées ...

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

- A la charge des communes, des partenaires institutionnels ou des initiatives privées ;
- Appui technique de la CCPOM auprès des partenaires.

# Sensibilisation & Communication

9

## Développer un plan de communication



### Enjeux & Objectifs

- ✓ Améliorer la visibilité des services disponibles auprès des usagers pour inciter à leur utilisation ;
- ✓ Communiquer sur les projets portés par la CCPOM ou d'autres acteurs en matière de mobilité ;
- ✓ Sensibiliser aux changements de pratiques de mobilité du quotidien sur le territoire ;
- ✓ Sensibiliser les publics jeunes (scolaires) aux pratiques de mobilité décarbonées.

### Description

- **Définition d'un plan de communication :**
  - Définition d'une **charte graphique** ;
  - Définition des **actions de communication** : lancement de service(s), communication sur l'existant, diffusion d'information interne et de partenaires de la mobilité ...
  - Définition de **supports de communication papier** : guides, fiches horaires, flyers, affiches ;
  - Définition d'une **stratégie de communication numérique** : site internet, applications (panneau-pocket / intra-muros), réseaux sociaux ;
  - Définition d'une **stratégie de communication partenariale** avec les médias locaux : presse écrite, radio, réseaux sociaux.
- **Actions régulières de communication :**
  - Diffusion d'information sur les offres de transport existantes sur le territoire en partenariat avec les acteurs de la mobilité (Région, EPCI AOM limitrophes, acteurs privés ...), et partenaires en relais ;
  - Communication sur les actions mises en œuvre dans le cadre du PMS ou tout autre action de la collectivité (schéma cyclable, schéma de covoiturage ...).
- **Sensibilisation & événementiel :**
  - Organisation de manifestations dédiées à la mobilité : mai à vélo, semaine de la mobilité, challenge de la mobilité, cours de vélo, ateliers ...

# Sensibilisation & Communication

9

## Développer un plan de communication

### Préconisations

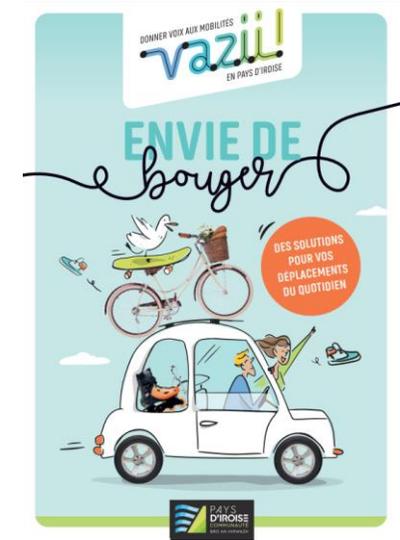
- ✓ Constituer une charte visuelle qui accompagnera l'ensemble de la communication institutionnelle relative à la mobilité ;
- ✓ Proposer des supports d'information à destination des habitants pour encourager aux changements de pratiques (flyers, guides de mobilité, etc) ;
- ✓ Définir un planning d'actions de communication (lancement de services de mobilité, événements, évolutions saisonnières, etc) ;
- ✓ Définir des partenariats et des relais pour la diffusion d'informations et d'outils de communications (partenaires institutionnels, entreprises, commerces, associations, équipements publics, etc).



Source : CC Val de Saintonge



Source : CC Thouarsais



Source : CC Pays Iroise

**Alégo**  
La mobilité du Nord Bassin



**LE NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DU NORD BASSIN**



Source : COBAN / Transdev

# Sensibilisation & Communication



9

## Développer un plan de communication

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- CCPOM ;
- Région Grand-Est ;
- Associations ;
- Médias locaux ;
- Etablissements scolaires.

### Niveau de priorité

1

### Temporalité de mise en œuvre

Continue

### Indicateurs de suivi

- Visibilité des campagnes de communication en ligne (données de fréquentation des sites/des publications) ;
- Enquêtes ponctuelles sur l'utilisation de services ayant bénéficié d'une campagne de communication (par question du type « comment avez-vous eu connaissance de... »).

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Définition d'un plan de communication : 20k€ (*hypothèse investissement année 1*) ;
- Actions de communication : 5k€/an ;
- Animations & événementiel : 5k€/an ;
- Impressions de supports papier : 1k€/an ;
- Organisation d'événements (type mai à vélo) : 10k€ à 20k€ (*non inclus dans les estimations financières*) ;
- Une action très transversale qui doit venir compléter l'ensemble des actions engagées sur le territoire.

# Points de vigilance



- ✓ Indispensable lien avec les communes, le monde associatif, le tissu économique...
- ✓ Importance du public scolaire
- ✓ Importance de proposer des supports adaptés à tous les publics (difficultés de lecture notamment)
- ✓ Importance de l'humain (fracture numérique)

# Stratégie de mobilité

## Propositions d'actions

Actions	Niveau de priorité	Temporalité de mise en œuvre
1 Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)	1	Avant 2026
2 Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande	1	2026
3 Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage	1	Court à moyen terme
4 Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien	2	Court terme
5 Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage	3	Moyen terme
6 Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	1	Long terme
7 Développer un service de location longue durée	1	Court terme
8 Favoriser la démobilité	2	Long terme
9 Développer un plan de communication	1	Continue

# Stratégie de mobilité

## Plan Pluriannuel d'Investissement et de fonctionnement (PPIf)

N°	Action	2025	2026	2027	2028
1	Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)	A la charge de la Région 			
2	Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande	-	20 k€	<i>Coût de mise en œuvre des expérimentations à définir ultérieurement</i>	
3	Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage	-	?	?	?
4	Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien	20 k€	20 k€	20 k€	20 k€
5	Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage	-	15 k€	30 k€	30 k€
6	Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	PPI spécifique			
7	Développer un service de location longue durée	36 k€	52 k€	32 k€	32 k€
8	Favoriser la démobilité	<i>Coût de conseil technique et de mobilisation des moyens humains de la CCPOM auprès des partenaires.</i>			
9	Développer un plan de communication	30 k€	10 k€	10 k€	10 k€
		<b>86 k€</b>	<b>117 k€</b>	<b>92 k€</b>	<b>92 k€</b>

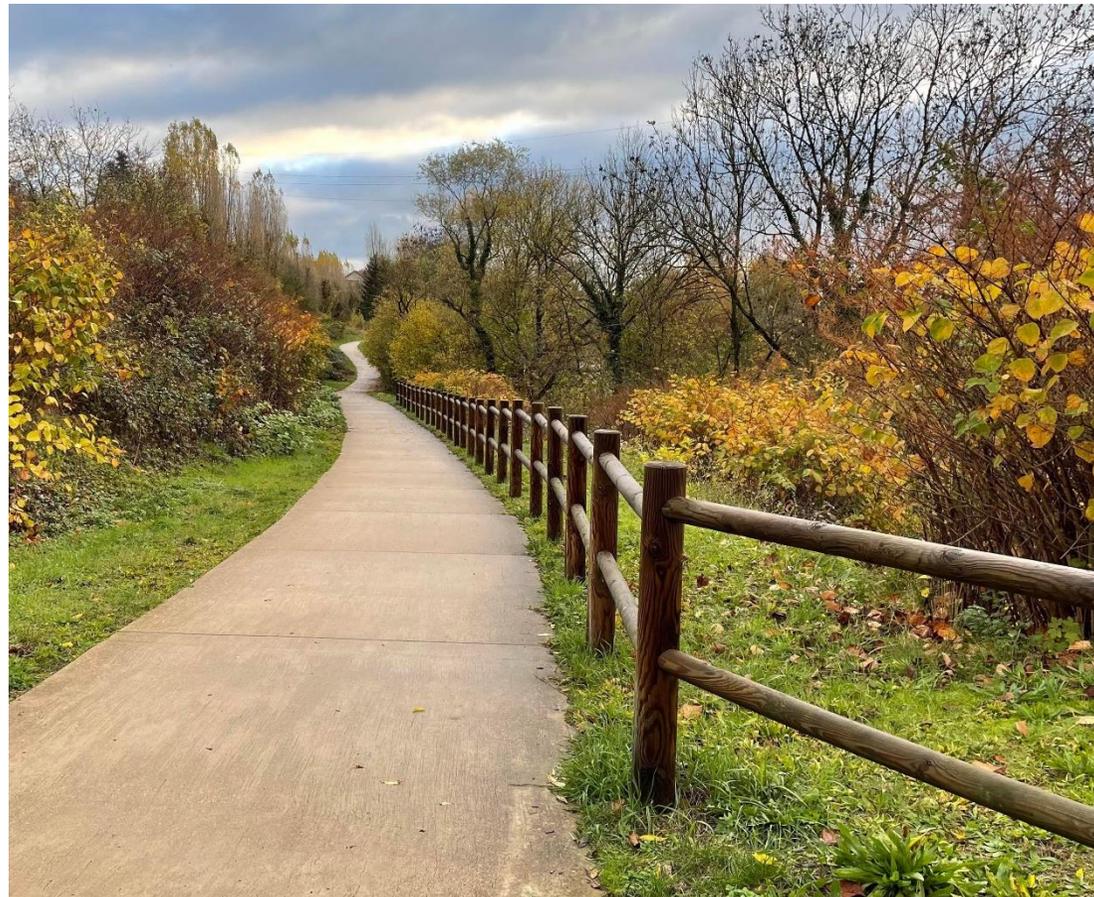
# Stratégie de mobilité

## Publics-cible

N°	Action	Publics-cible
1	Travailler avec la Région en faveur du renforcement des offres de transport Fluo (Car interurbains & TER)	Tous publics
2	Etudier le développement d'une offre locale de transport régulier ou à la demande	Tous publics Focus spécial Personnes à Mobilité Réduite
3	Renforcer le maillage du territoire en infrastructures de covoiturage	Actifs
4	Renforcer le soutien financier au covoiturage du quotidien	Actifs + éventuellement autres publics
5	Expérimenter la mise à disposition de véhicules en autopartage	Ménages non motorisés ou n'ayant qu'une seule voiture
6	Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	Tous publics Focus spécial sur les scolaires
7	Développer un service de location longue durée	Tous publics
8	Favoriser la démobilité	Personnes isolées, communes rurales
9	Développer un plan de communication	Tous publics

5

## Concertation du PMS



# Plan de Mobilité Simplifié

## Phase de concertation

### Article L1214-36-1 du Code des Transports

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité **est soumis, pour avis :**

- **aux conseils municipaux** (des communes membres de l'EPCI) ;
- **aux conseils départementaux et régionaux** concernés ;
- **aux autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) **limitrophes** ;
- au comité de massif (si commune de montagne).

**Bloc obligatoire**

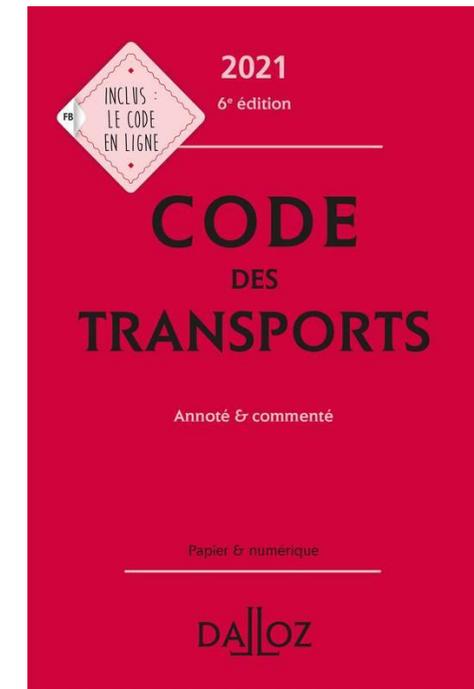


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Phase de concertation

### Article L1214-36-1 du Code des Transports

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité **est soumis, pour avis :**

- aux représentants des professions et des usagers des transports ;
- aux associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- aux gestionnaires de voirie ;
- aux chambres consulaires ;
- aux autorités en charge de la création et l'entretien des infrastructures de recharge nécessaire à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ;
- aux associations agréées de protection de l'environnement.

**Bloc facultatif :** « sont consultés, à leur demande, sur le projet »

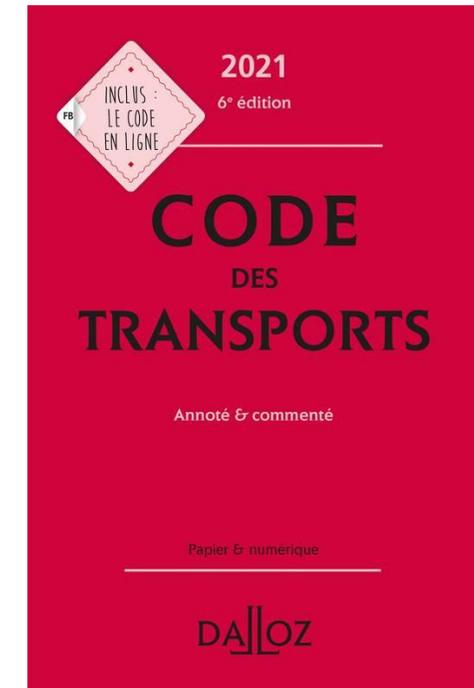


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Phase de concertation

### Article L123-19-1 du Code de l'Environnement

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité **est mis à disposition du public.**

Le dossier doit comprendre :

- Le projet de Plan de Mobilité Simplifié ;
- La délibération du Conseil Communautaire arrêtant le projet de PMS ;
- La note de présentation synthétique du projet (précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet) ;
- La note de synthèse des avis formulés par les partenaires.

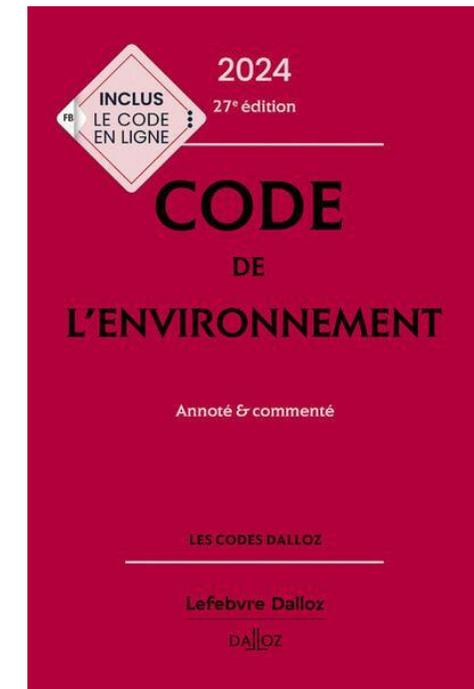


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Phase de concertation

### Article L123-19-1 du Code de l'Environnement

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité **est mis à disposition du public** :

- par **voie électronique** ;
- sur demande [...], mis en consultation sur **support papier** [...] au siège de l'autorité.

**Délai minimum de 21 jours**

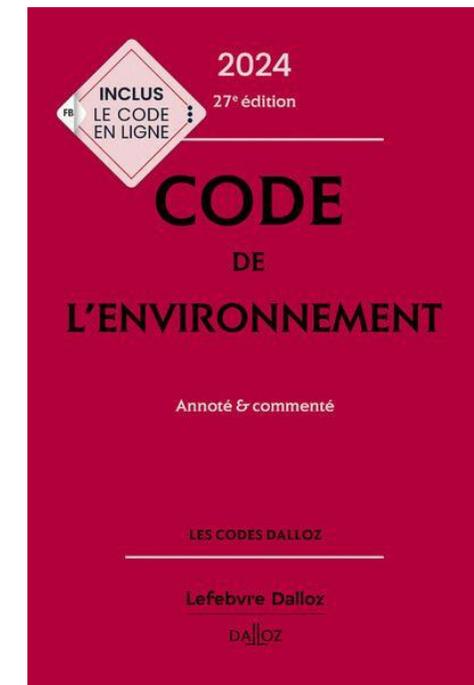


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit

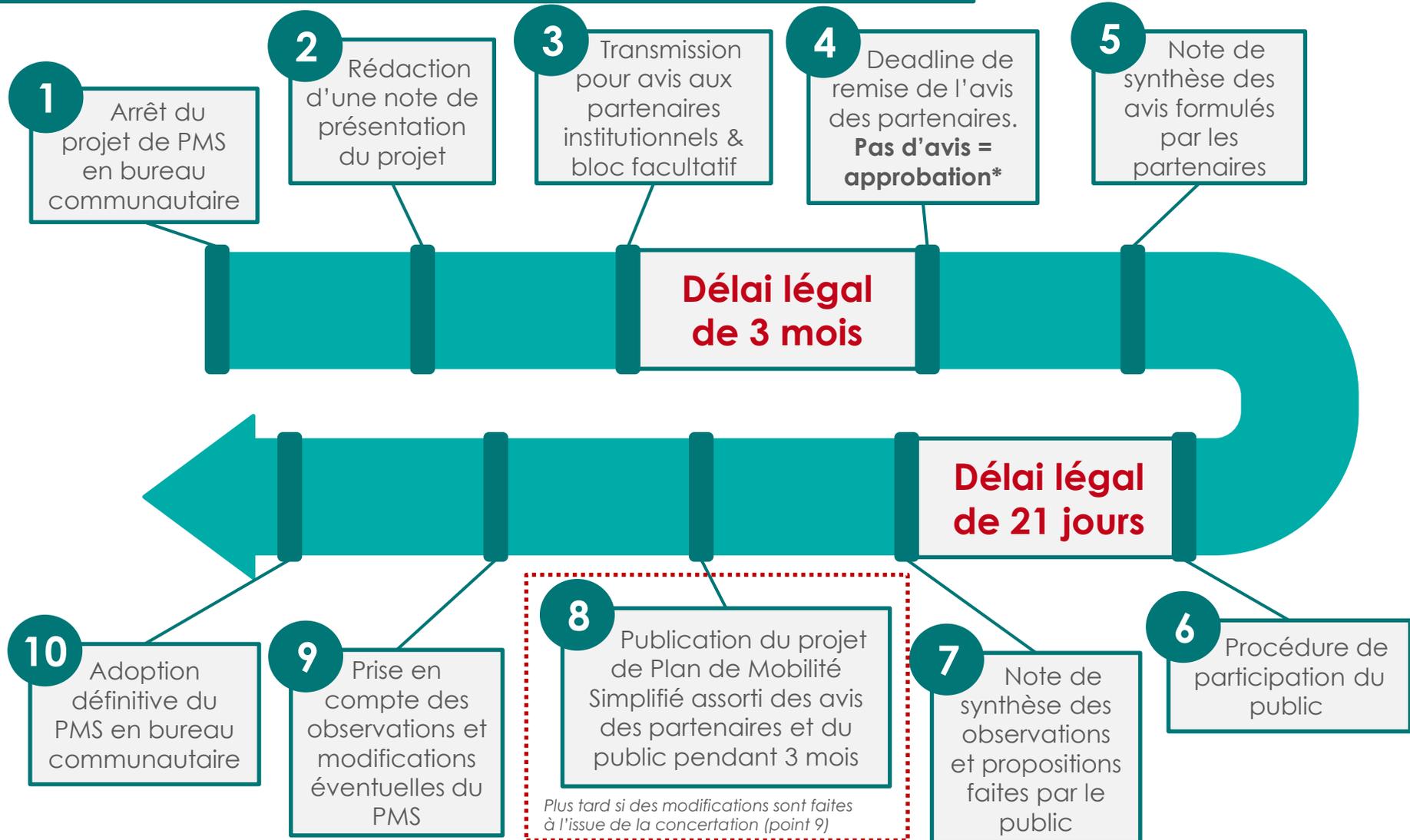


# Plan de Mobilité Simplifié

Article L123-19-1 du Code de l'Environnement

*\*Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires*

## Phase de concertation



6

## Comité des Partenaires



# Plan de Mobilité Simplifié

## Comité des Partenaires

### Articles L1231-1 & L1231-3 du Code des Transports

#### Ce que dit la loi :

La loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) instaure la création d'un Comité des partenaires, complétée par la **Loi Climat et Résilience en 2021** :

« Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un **comité des partenaires** dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima **des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort**. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires **au moins une fois par an** et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. **Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité prévue aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 et sur tout projet de mobilité structurant.**

L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1. »

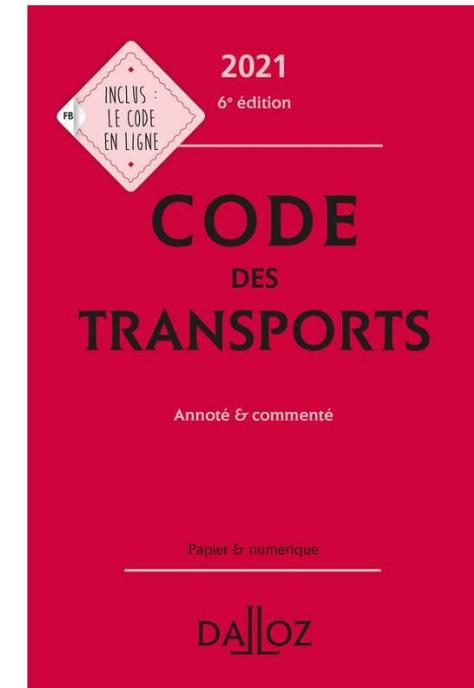


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Comité des Partenaires

Articles L1231-1 & L1231-3 du Code des Transports

### Des règles assez succinctes :

- Un comité au moins composé de
  - **Représentants des employeurs**
  - **Représentants d'associations d'usagers ou d'habitants**
  - **Habitants tirés au sort**
  - Dont le nombre de membre est libre
  - Auxquels on peut ajouter d'autres types de représentants
- **Une périodicité de réunion annuelle, a minima, et une consultation** avant toute évolution
- Une instance uniquement **consultative** : à l'issue des séances, le Comité émet un **simple avis**.

Le but est donc de créer **une instance de dialogue se réunissant régulièrement** et permettant *in fine* de **mieux définir les politiques de mobilité**

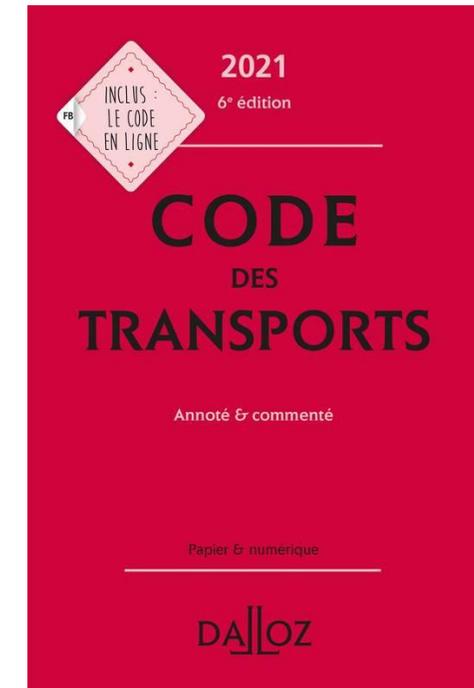


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

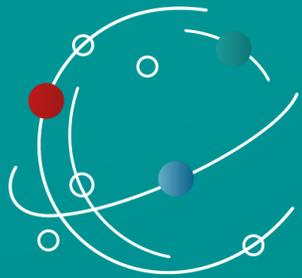
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Merci de votre attention



Groupe  
**espelia**  
Servir l'intérêt général

espelia    ressources  
Consultants Finances    tecurbis    iceda

**CONTACT :**

**Vincent BART**

**Directeur adjoint**

[vincent.bart@tecurbis.fr](mailto:vincent.bart@tecurbis.fr)

**Vincent PUYAL**

**Consultant mobilités**

[vincent.puyal@tecurbis.fr](mailto:vincent.puyal@tecurbis.fr)