



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

PHASE 3 - FICHES ACTIONS

4 axes stratégiques

(Version modifiée pour tenir compte de la consultation des PPA et de la participation du public – juin 2025)

AXE 1

DEVELOPPER LA
PRATIQUE DES
MODES ACTIFS

AXE 2

DEVELOPPER L'OFFRE
DE TRANSPORTS
COLLECTIFS
ET FAVORISER
L'INTERMODALITÉ

AXE 3

FAVORISER LES
MOBILITÉS
PARTAGÉES ET
L'ÉLECTROMOBILITÉ

AXE 4

PROMOUVOIR LES
MODES DE
DÉPLACEMENTS PLUS
ÉCOLOGIQUES
(ÉCOMOBILITÉ)

Avec le soutien de



agence nationale
de la cohésion
des territoires



La **Communauté de Communes du Sud Messin** a bénéficié d'un accompagnement personnalisé de l'**Agence Nationale de la Cohésion des Territoires** (ANCT) pour lancer une nouvelle dynamique dans le cadre de sa prise de compétence AOM. Cet accompagnement s'est traduit par l'apport d'un concours humain et financier pour la réalisation d'une étude multithématique sur les mobilités. Confiée à **INDDIGO**, l'étude a par la suite évolué en Plan de Mobilité Simplifié, véritable document de planification visant à définir une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux du territoire et aux besoins de la population.

Le présent document fait état du plan d'actions, autrement dit de la feuille de route mobilité de la CCSM, qui est le résultat de plusieurs phases de travail engagées en janvier 2023 (*diagnostic mobilité, Forum des mobilités, enjeux et objectifs, COTECH et COPIL...*). Le plan d'actions s'organise ainsi en **quatre axes stratégiques répartis en 15 actions**.

Le projet de PdMS a été arrêté par délibération du Conseil communautaire le 3 juillet 2024.



SOMMAIRE

AXE 1 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS 1

1.1. REALISER UN SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE.....	1
1.2. METTRE EN ŒUVRE LES ACTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE	3
1.3. ASSISTER LES COMMUNES POUR LE DEPOT DE DEMANDES DE SUBVENTION ET AUTRES POINTS TECHNIQUES PERMETTANT LA REALISATION DES TRAVAUX D'AMENAGEMENTS CYCLABLES.....	5

AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE 8

2.1. CREER DES AIRES DE MOBILITE EN LIEN AVEC LES PARTENAIRES	8
2.1.1. AMENAGER UNE AIRE DE MOBILITE SUR LA COMMUNE DE VERNY	8
2.1.2. VALORISER ET RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE LA GARE DE REMILLY	11
2.2. RENFORCER LES ECHANGES AVEC LES COLLECTIVITES ET LES ETABLISSEMENTS PUBLICS INTERCOMMUNAUX LIMITOPHES.....	14
2.2.1. RENFORCER LES ECHANGES ET LE TRAVAIL AVEC LES EPCI LIMITOPHES.....	14
2.2.2. ECHANGER AVEC LA REGION GRAND EST CONCERNANT LES LIGNES REGULIERES ET SCOLAIRES FLUO	18
2.3. PARTICIPER A LA DEMARCHE SERM	20

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE..... 24

3.1. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU DISPOSITIF D'INCITATION FINANCIERE ET DE MISE EN RELATION DES COVOITUREURS.....	24
3.2. ECHANGER AVEC DES ACTEURS PRIVES POSSEDANT DES PARCS PRIVES DE STATIONNEMENT POUR PROPOSER UN CONVENTIONNEMENT DE MISE A DISPOSITION DE PLACES DE STATIONNEMENT COVOITURAGE	26
3.3. CONFORTER L'AIRES DE COVOITURAGE EXISTANTE ET EN AMENAGER DE NOUVELLES	28
3.4. MAINTENIR LE SERVICE DE MOBILITE SOLIDAIRE	30
3.5. DEPLOYER DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES.....	32

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)..... 36

4.1. FAVORISER UNE MOBILITE ACTIVE DES ENFANTS ET DES JEUNES.....	36
4.1.1. METTRE EN PLACE LE SAVOIR ROULER A VELO	36
4.1.2. SECURISER LES CHEMINEMENTS PIETONS MENANT AUX ETABLISSEMENTS SCOLAIRES ET METTRE EN PLACE DES PEDIBUS.....	38
4.2. COMMUNIQUER SUR LES OFFRES EXISTANTES ET DEVELOPPER DES EVENEMENTS SUR LA MOBILITE.....	41
4.2.1. METTRE EN PLACE DES ANIMATIONS LORS DE LA SEMAINE DE LA MOBILITE ET DE LA SEMAINE DU DEVELOPPEMENT DURABLE.....	41
4.2.2. SENSIBILISER LES JEUNES A LA MOBILITE	43
4.3. ECHANGER AVEC LES GESTIONNAIRES CONCERNANT LES AMENAGEMENTS ROUTIERS.....	45
4.4. ENGAGER UN TRAVAIL SUR LES MOBILITES AVEC LES EMPLOYEURS.....	47

GLOSSAIRE.....	48
----------------	----

AXE 1 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

1.1. REALISER UN SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE



LE CONTEXTE :

Le territoire ne bénéficie pas d'aménagements cyclables en-dehors de la pratique de loisir (*exemple : voie verte VTT*). Il y a toutefois un **potentiel cyclable pour le rabattement vers les transports et les centralités du territoire** ainsi que pour les déplacements au sein des centres-bourgs. Des continuités cyclables sont par ailleurs planifiées par certains EPCI limitrophes à l'image de l'Eurométropole de Metz et de la CC Haut Chemin Pays de Pange. Ces continuités cyclables structurantes, inscrites dans des SDC (*exemple : trame Nord/Sud partant de Coin-sur-Seille à Metz et liaison Sanry-sur-Nied à Lemud*) et également dans le DOO du SCoTAM (*cible 8.9. exemple de l'itinéraire Metz-Verny-Solgne*) pourraient représenter un intérêt pour le territoire du Sud Messin dans le cadre de connexions cyclables interterritoriales. Le territoire manque également de stationnements cyclables.



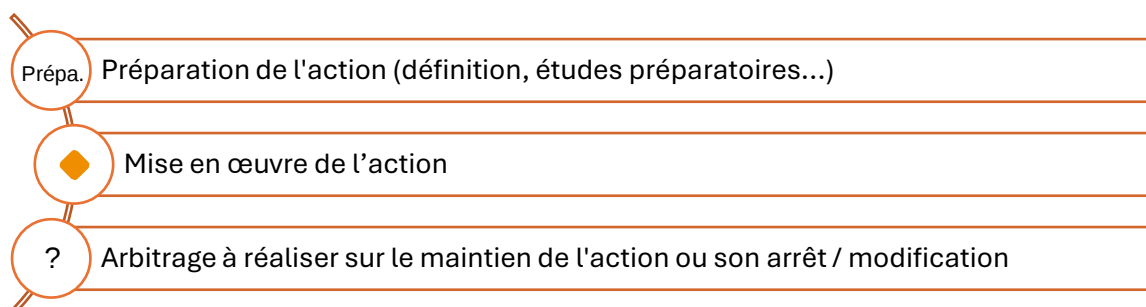
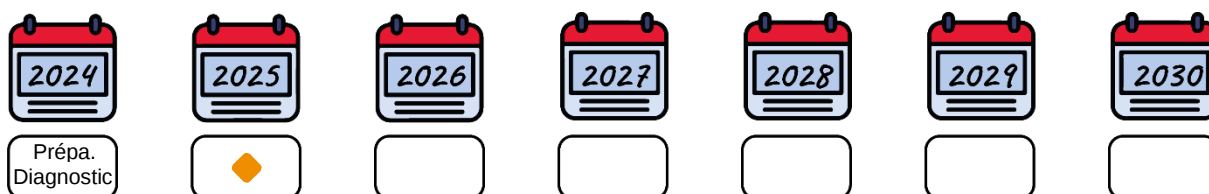
LES OBJECTIFS :

Planifier le déploiement d'une offre cyclable cohérente sur le territoire, garantissant la continuité des itinéraires, la desserte des pôles d'intérêt et la sécurité des usagers. Définir une **gouvernance** claire entre les acteurs et aboutir à une programmation financière pluriannuelle.

 LE PUBLIC CIBLE :	 LES MODALITES :
Tous les publics hors PMR peuvent être ciblés par le développement cyclable, et particulièrement les publics non motorisés dont les jeunes.	Réalisation d'un diagnostic cyclable (phase 1 du SDC) en interne à la CCSM en mettant en exergue les potentiels (2024). Ce diagnostic constitue une étape préalable à l'élaboration d'une stratégie cyclable et d'un plan d'actions qui pourront être réalisés à l'aide de prestataires externes.



LE CALENDRIER :



Le SDC devra être co-construit avec les élus et partenaires, en cohérence avec les projets des communes, du Schéma Départemental des Mobilités Alternatives (SDMA), des SDC des EPCI limitrophes et de la Région Grand Est ainsi que du Document d'orientations et d'objectifs du SCoTAM.



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : Le **Département** et les **communes** sont des partenaires indispensables du schéma directeur cyclable, en tant qu'aménageurs de la voirie.

La **Région Grand Est** est également un partenaire incontournable en lien avec son Plan Vélo 2022-2028 et les actions et dispositifs financiers qui en découlent.

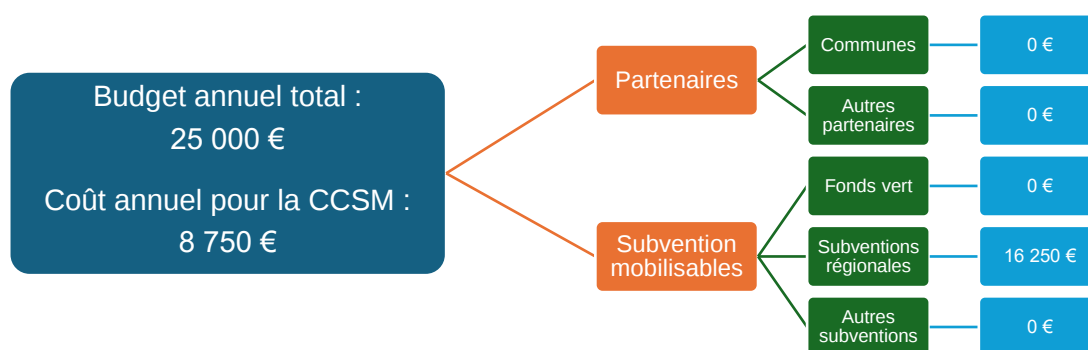


LES RESULTATS ATTENDUS :

Définir un panel d'actions cohérentes pour encourager la pratique du vélo.



LE BUDGET :



Détails sur le budget :

Budget estimatif de de 25 000 euros si accompagnement d'un bureau d'études pour réaliser le SDC. Le coût peut être réduit si des étapes du SDC sont réalisées en interne (co-construction d'une stratégie avec les élus et partenaires sur la base du diagnostic cyclable...).

Dispositif "soutien aux études de mobilité", 65% de la Région Grand Est



LES POINTS DE VIGILANCE :

Les objectifs et priorités du SD cyclable doivent être partagées avec les communes et le Département pour assurer leur engagement en tant que gestionnaires de voirie, que ce soit pour les aménagements lourds (impact financier important, ex. pistes cyclables) ou pour les actions de partage de la voirie (réduction de vitesse, transformation de stationnements en parkings vélo, ...).

AXE 1 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

1.2. METTRE EN ŒUVRE LES ACTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE



LES OBJECTIFS :

Déployer des infrastructures, des aménagements cyclables et des services selon les priorités identifiées par le schéma directeur.



LES MODALITES :

Sur les axes identifiés pour des liaisons cyclables entre les bourgs, déployer :

- des **aménagements cyclables adaptés à la configuration et au contexte local** (chaussée à voie centrale banalisée, voie partagée sur chemin ruraux, piste séparée...)
- des fléchages (signalisation) des itinéraires pour les cyclistes.

Travailler avec les communes dans les bourgs pour assurer la **sécurité des itinéraires cyclables** et prendre en compte les cyclistes dans le plan de circulation (par des limitations de vitesse, sens uniques avec double sens cyclables, bandes cyclables, potelets, ...).

Intégrer une démarche paysagère afin de garantir des aménagements cyclables pratiques et agréables, des choix d'itinéraires adaptés aux déplacements du quotidien/travail mais également loisirs/découverte.

Proposer aux communes un appui au déploiement de **stationnements cyclables** (par ex. achat des arceaux par la CCSM et pose par les communes).

Cette action serait lancée suite à l'adoption du Schéma Directeur cyclable pour assurer la cohérence des déploiements.



LE CALENDRIER :



Prépa.

Préparation de l'action (définition, études préparatoires...)



Mise en œuvre de l'action



Arbitrage à réaliser sur le maintien de l'action ou son arrêt / modification



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : Le **Département** et les **communes** sont des partenaires indispensables du schéma directeur cyclable, en tant qu'aménageurs de la voirie.

La **Région Grand Est**, dans le cadre de son Plan Vélo 2022-2028 et de son Pacte pour les Ruralités.

L'**Etat**, dans le cadre du Plan vélo et marche 2023-2027.



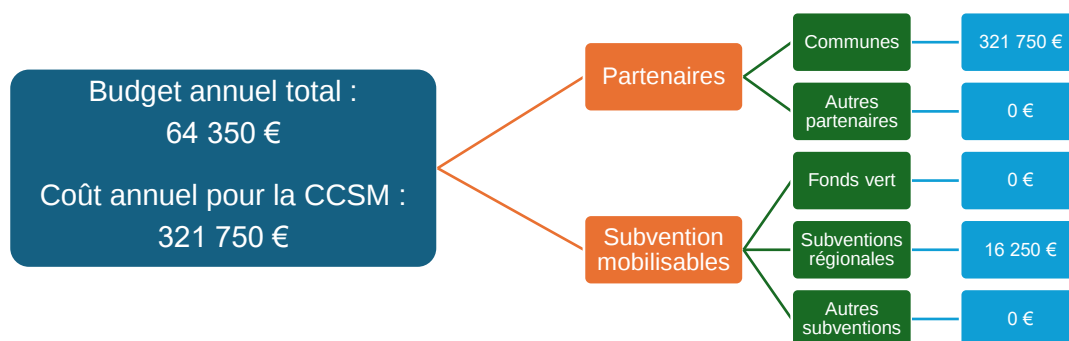
LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de l'attractivité du territoire.

Politique favorable à la qualité de l'air, à la santé, à la diminution des émissions de CO2 et des polluants atmosphériques.



LE BUDGET :



Détails sur le budget :

Le budget des aménagements peut être réparti entre la CC et les communes via des fonds de concours. Un budget prévisionnel plus précis sera à définir dans le SDC selon la stratégie.

- **Région Grand Est** "Dispositif de soutien aux aménagements cyclables" : 10 € /habitants et 25% du coût du projet (bonifié de 5 à 10% pour les territoires ruraux, d'autres bonifications existent).
- **Région Grand Est** "Pacte pour les ruralités" : soutenir les études liées au vélo et les projets d'infrastructures cyclables non éligibles au CPER.
- **Programme CEE "Alvéole"** : 40-50 %
- **Fonds vert 2025** « soutenir les aménagements cyclables »
- Le **Département de la Moselle** avec le dispositif Ambition Moselle (*sous conditions de respecter le SDMA*). Les aménagements sur le domaine public routier départemental devront faire l'objet d'une convention entre le Département et le porteur de projet (dispositif uniquement pour les EPCI).



LES POINTS DE VIGILANCE :

La pratique cyclable ne peut se développer qu'en combinant la mise en place d'itinéraires sécurisés et jalonnés et de stationnements pour les vélos.

Les aménagements devront également être cohérents pour éviter les points durs et accidentogènes notamment aux intersections.

Des actions foncières pourront être à envisager pour la réalisation de pistes cyclables.

AXE 1 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

1.3. ASSISTER LES COMMUNES POUR LE DEPOT DE DEMANDES DE SUBVENTION ET AUTRES POINTS TECHNIQUES PERMETTANT LA REALISATION DES TRAVAUX D'AMENAGEMENTS CYCLABLES



LE CONTEXTE :

Idem.



LES OBJECTIFS :

Faciliter la prise en main des aménagements cyclables par les communes.



LE PUBLIC CIBLE :

Idem.



LES MODALITES :

Veille de la Communauté de Communes sur les aménagements cyclables : **recommandations du CEREMA**, actualités, aides disponibles, charte de signalisation cyclable du Département de la Moselle...

Information des communes à l'issue du SD cyclable sur les modalités de mise en œuvre. Mise à disposition de schémas types d'aménagements à prévoir dans le SD cyclable.

Aide aux communes au fil de l'eau : prise en charge de demandes groupées si pertinent.



LE CALENDRIER :



Prépa.

Préparation de l'action (définition, études préparatoires...)



Mise en œuvre de l'action



Arbitrage à réaliser sur le maintien de l'action ou son arrêt / modification



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Accompagnement

Partenaires à mobiliser pour cette action : Le **Département (MATEC)** et la **Région** peuvent porter des aides sur les aménagements et le stationnement cyclable, ainsi que la **DDT**.

Le **CEREMA** est le partenaire technique de référence pour les aménagements cyclables.



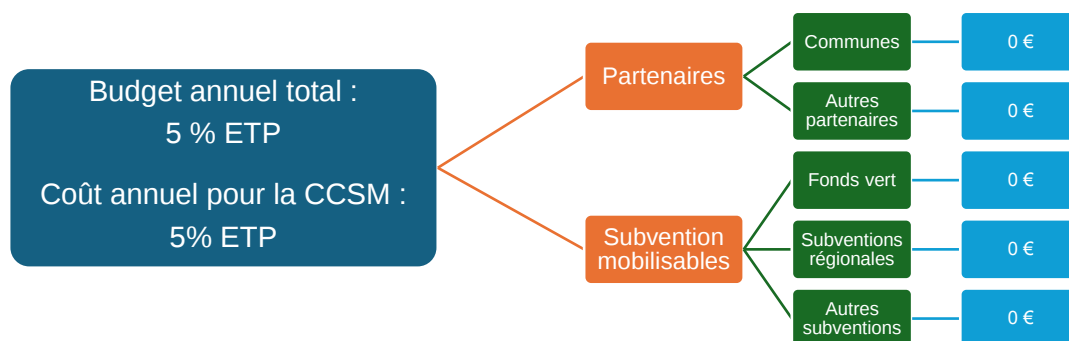
LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de l'attractivité du territoire.

Politique favorable à la qualité de l'air, à la santé, à la diminution des émissions de CO2 et des polluants atmosphériques.



LE BUDGET :



Le **programme ALVEOLE+** permet des aides au financement des équipements, d'accueil des vélos, le financement de formations à la pratique du vélo, accompagnement à la maîtrise d'ouvrage



LES POINTS DE VIGILANCE :

NA

AXE 1 - DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Actions	Planning prévisionnel							Estimation des coûts	Rôle de la CCSM			Partenaires mobilisables
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		Cheffe file	Accompagnement	Revendication	
Action 1.1 - Réalisation un schéma directeur cyclable								25k € si étude	X			Région / Département Etat / communes
Action 1.2 - Mettre en œuvre les actions du schéma directeur cyclable								> 300k € / an selon ambition	X			Région / Département Etat / communes
Action 1.3 - Assister les communes pour le depot de demandes de subvention et autres points								5% ETP		X		Région / Département Communes / DTT / CEREMA

AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

2.1. CREER DES AIRES DE MOBILITE EN LIEN AVEC LES PARTENAIRES

2.1.1. Aménager une aire de mobilité sur la commune de Verny



LE CONTEXTE :

La commune de Verny est l'un des deux principaux pôles du territoire (avec Rémilly) et une porte d'entrée importante vers Metz (via la RD913).

Une **aire de mobilité** constitue une forme particulière de pôle d'échanges adaptée aux territoires peu denses et s'organise autour de la convergence de services de mobilité partagée et active en un même lieu (*covoiturage, autopartage, vélos en libre-service, services annexes*). Le **transport collectif** régulier peut également être intégré, au même titre que des infrastructures de recharge de véhicules électriques (cf. Cerema, fiche technique).

Une aire de mobilité sur la commune de Verny peut ainsi permettre d'agréger des solutions de mobilité (*modes actifs, IRVE, covoiturage, ...*), voire d'assurer une desserte en transport via les lignes régionales et celles offertes par d'éventuelles partenariats (*lignes régulières, car express, navettes de desserte de la gare TGV et de l'aéroport....*).



LES OBJECTIFS :

Permettre des déplacements en intermodalité depuis la commune de Verny grâce à une convergence de services de mobilité partagée et active en un même lieu. Cela contribue à **rendre visible et à faciliter l'usage de solutions de mobilité** alternatives à l'autosolisme.

- Accès à des transports vers Metz et aux lignes régionales ;
- Possibilités de rabattement en modes actifs ;
- Eventuellement possibilité de garer sa voiture pour rejoindre les transports ou le covoiturage ;
- Autres services de mobilité : autopartage, vélos en libre-service, IRVE, ...
- Services annexes...



LE PUBLIC CIBLE :

Essentiellement les personnes se rendant dans l'agglomération messine et notamment si l'aire de mobilité est reliée aux transports de la métropole : en heure de pointe (actifs, scolaires) voire en heures creuses.



LES MODALITES :

Etude préalable en interne : diagnostic de site, identification des enjeux et des *premiers scénarios* sur la friche de l'ancienne gendarmerie de Verny, aujourd'hui fléchée pour ce projet (2025).

Recherche de financements, appui en ingénierie (mission de maîtrise d'œuvre) et portage pour la réalisation des aménagements d'aire de mobilité de Verny (2025-26).

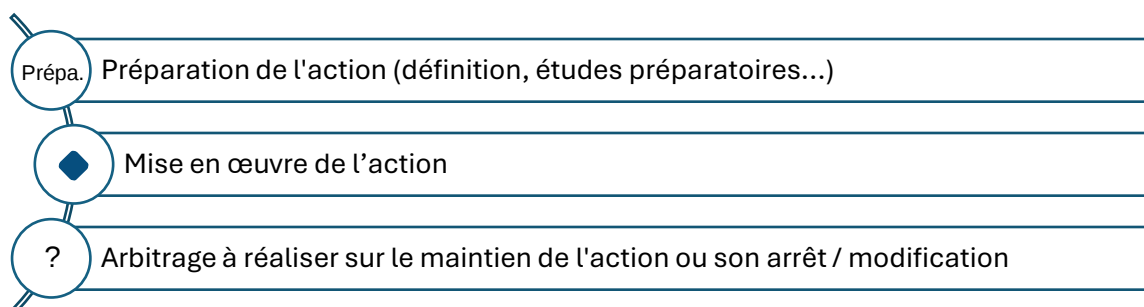
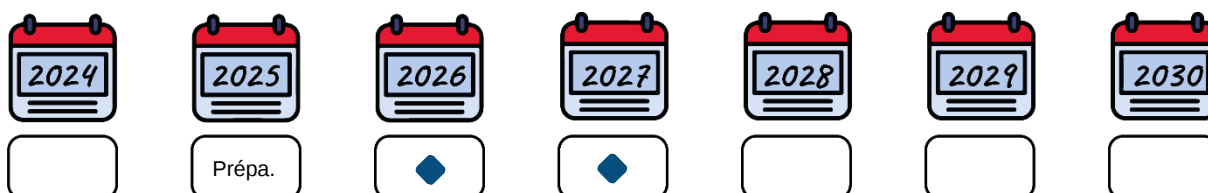
- *Dans la conception du projet, intégrer une démarche paysagère en faveur de la qualité d'usages des espaces fréquentés et traversés. Mettre en place une gestion des franges, articuler les différents espaces entre eux, gérer les eaux pluviales via des matériaux drainants et une végétalisation, gérer l'ombrage et les îlots de chaleur.*
- *Il apparaît important d'intégrer au projet des abris vélos sécurisés et d'identifier de possibles points d'autopartage ainsi que du stationnement pour du covoiturage (conformément aux préconisations du SCoTAM). Les itinéraires sécurisés en modes actifs devront, en outre, être consolidés pour se rendre à l'aire de mobilité.*

Préparation au travaux d'aménagements du pôle de Verny avec tous les partenaires prévisionnels (2026).

Réalisation des aménagements du pôle d'échange de Verny et suivi des travaux (2026-2027).



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : L'**Etat**, la **Région** (Autorité Organisatrice des Mobilités), la **commune de Verny**. Possibilité de discuter avec la **Région** d'arrêt des navettes aéroport et gare TGV, et avec l'**Eurométropole de Metz** sur une éventuelle coopération en matière de transports collectifs.

Le **Département de la Moselle** dans le cadre de sa démarche de valorisation des friches. La friche de l'ancienne gendarmerie a, en effet, été ciblée par la CCSM et l'Aguram pour alimenter « la mission d'accélération de reconversion des friches de Moselle » qui doit permettre de préciser les problématiques du site afin de mieux calibrer l'accompagnement à proposer (études préalables, anticipation travaux...).

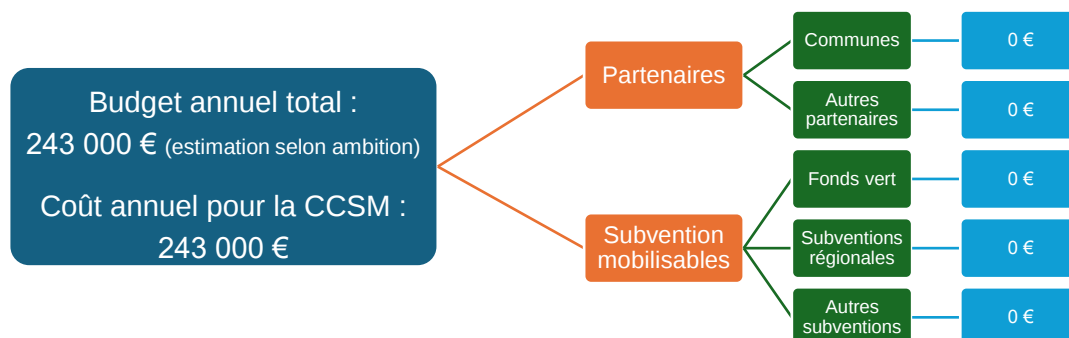


LES RESULTATS ATTENDUS :

Augmentation de l'usage des transports en commun essentiellement pour l'accès à l'Eurométropole de Metz, notamment avec l'intermodalité vélo-transport ou voiture-transport. Développement de nouvelles solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme.



LE BUDGET :



Détails sur le budget prévisionnel avant études : *Région Grand Est « dispositif DIRIGE » (50 %) / Fonds vert et autres dispositifs selon les services proposés au sein de l'aire.*



LES POINTS DE VIGILANCE :

Le succès de l'aire de mobilité est très dépendant de l'offre de mobilité qu'il est possible de proposer sur place et notamment des modalités d'accès aux transports en commun. Sans renforcement de l'offre de transports en commun, il est possible de développer un pôle agrégeant des solutions de mobilité pertinentes en milieu rural (modes actifs, autopartage, covoiturage...). La création d'une offre TC renforcée à terme peut permettre de faire monter en puissance l'équipement et de démultiplier le potentiel de report modal.

Les coûts d'aménagement d'une aire de mobilité en zone peu dense varient selon les caractéristiques du site, les ambitions d'aménagement des espaces publics, des opportunités de réhabilitation d'anciens bâtiments et des services de mobilité implantés. Il convient également d'anticiper les coûts liés à l'aménagement des accès à l'aire de mobilité : cheminement piéton, piste cyclable, signalétique, modification de carrefours, mise en accessibilité PMR, etc... À ces coûts d'investissements s'ajoutent les coûts d'exploitation des lieux : entretien de la voirie, des infrastructures, des équipements, etc... (Cerema, fiche technique).

En outre, il est préférable d'éviter une conception partielle et morcelée du projet et de privilégier un projet d'ensemble.



AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

2.1. CREER DES AIRES DE MOBILITE EN LIEN AVEC LES PARTENAIRES

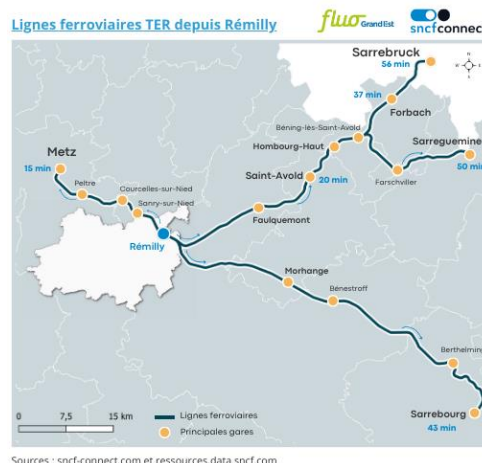
2.1.2. Valoriser et renforcer l'attractivité de la gare de Rémilly



LE CONTEXTE :

La gare de Rémilly est la **gare principale du territoire** et la troisième gare du SCoTAM (en termes de fréquence et de fréquentation) avec des liaisons vers Metz en 15 min. Le service est stable sur la journée, avec un renfort sur l'heure de pointe qui permet de viser un report modal important des actifs.

L'offre ferroviaire proposée depuis Rémilly se révèle donc particulièrement compétitive face à la voiture.



LES OBJECTIFS :

Favoriser l'utilisation de l'offre ferroviaire de Rémilly en facilitant l'accès à la gare en modes actifs, transports en commun, marche et voiture individuelle.

Valoriser la gare de Rémilly en traitant notamment la question de l'accessibilité.



LE PUBLIC CIBLE :

Usagers potentiels du train : actifs, scolaires (surtout si l'offre de transport est réorientée vers du rabattement en gare), voire usagers de commerces, services ou loisirs à Metz.



LES MODALITES :

Engagement de la démarche de valorisation de la gare en concertation tout d'abord avec la commune de Rémilly puis avec la SNCF Gare et Connexion / immobilier et la Région Grand Est (2025).

Lancement d'une réflexion autour de la gare de Rémilly. Etudier avec la commune de Rémilly, les enjeux, les axes d'améliorations et les besoins des habitants, usagers et élus.

Définition de premières priorités pour valoriser la gare de Rémilly (vers quoi s'orienter ?) : réflexion globale sur l'organisation des solutions de mobilités et l'accessibilité dans le périmètre de la gare.

- Dans le cadre de ces réflexions, intégrer une démarche paysagère en faveur de la qualité d'usages des espaces fréquentés et traversés. Mettre en place en gestion des franges, articuler les différents espaces entre eux, gérer les eaux pluviales via des matériaux drainants et une végétalisation, gérer l'ombrage et les îlots de chaleur.

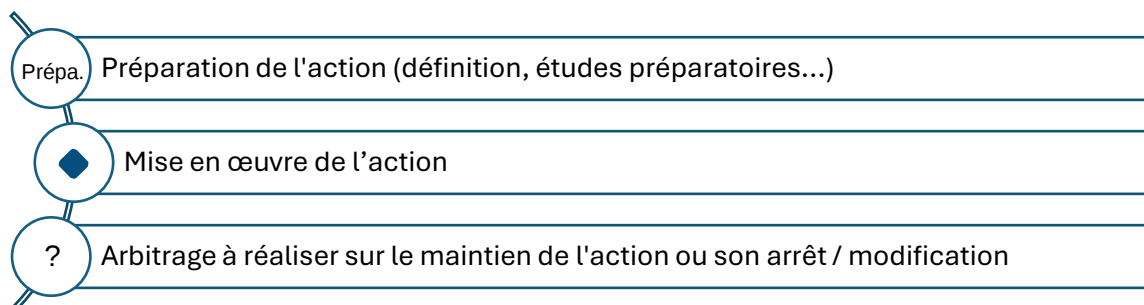
- *Consolider les itinéraires sécurisés en modes actifs pour se rendre à la Gare et identifier de possibles points d'autopartage ainsi que du stationnement pour du covoiturage (conformément aux préconisations du SCoTAM).*
- *Eventuellement Inclure dans ces réflexions des actions liées au rabattement modal et notamment la mise en place d'aménagements pour faciliter les correspondances entre autocars et trains (conditions d'arrêt et de stationnement – recommandation SCoTAM).*
- *Envisager la création d'un véritable pôle d'échange multimodal, dont l'accessibilité à pied, à vélo, en voiture est à améliorer et sécuriser (conformément aux recommandations de la Préfecture).*

Identification des aménagements/solutions réalisables/envisageables sur la commune de Rémilly en lien avec la commune (2025 – à définir selon les premières réflexions et perspectives).

Recherche de financements et portage pour la réalisation des aménagements notamment avec la Région Grand est (2026 - à définir selon les premières réflexions et perspectives).



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : La **SNCF**, la **Région** (autorité organisatrice des transports), la **commune de Rémilly**.



LES RESULTATS ATTENDUS :

Meilleur accessibilité de la gare et augmentation de l'usage de la ligne ferroviaire, notamment en intermodalité avec le vélo, la marche, la voiture voire les transports routiers.



LE BUDGET :

Budget annuel total (estimation,
à définir *selon projet*) :

279 000 €

Coût annuel pour la CCSM :

139 500 €

Partenaires

Communes

0 €

Autres
partenaires

0 €

Subvention mobilisables

Fonds vert

0 €

Subventions
régionales

139 500 €

Autres
subventions

0 €

Détails sur le budget :

Région Grand Est « dispositif DIRIGE » (50 %) / **Fonds vert** et autres dispositifs selon les services proposés au sein de l'aire.



LES POINTS DE VIGILANCE :

Pas de maîtrise foncière aux abords de la Gare (Société Nationale SNCF) mais une emprise publique à partir de la Place Leclerc (stationnement).

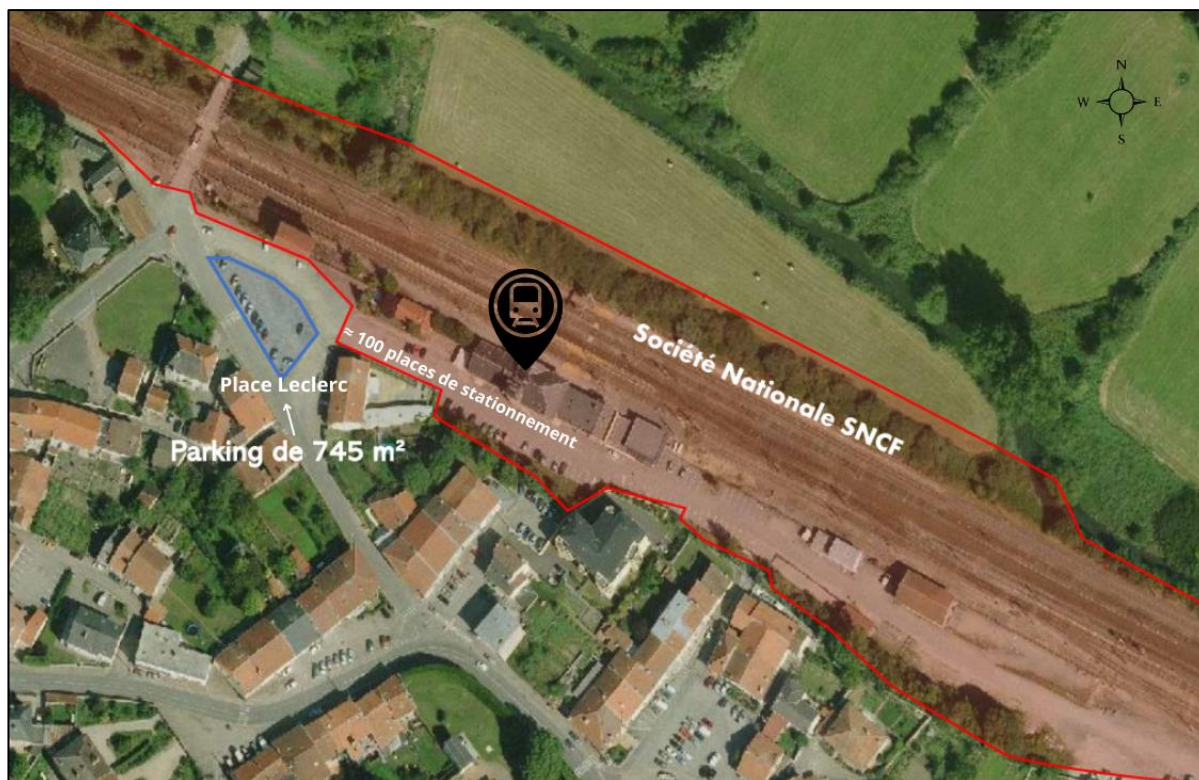


Image aérienne du secteur gare à Rémyilly. En rouge l'emprise SNCF et en bleu le parking communal

AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

2.2. RENFORCER LES ECHANGES AVEC LES COLLECTIVITES ET LES ETABLISSEMENTS PUBLICS INTERCOMMUNAUX LIMITROPHES

2.2.1. Renforcer les échanges et le travail avec les EPCI limitrophes



LE CONTEXTE :

Plus d'un tiers des déplacements quotidiens (tous motifs) des habitants du Sud Messin sont des échanges avec l'Eurométropole de Metz ou des déplacements au sein du ressort territorial métropolitain. Les actifs du Sud Messin s'orientent, pour la majorité (50.5 %), au nord, vers l'Eurométropole de Metz et notamment vers la commune de Metz qui polarise à elle-seule 32.4 % des déplacements (EDGT SCoTAM 2017). Pour se déplacer vers l'Eurométropole de Metz, la voiture est aujourd'hui le mode de transport privilégié. Il est nécessaire de développer des solutions de mobilité alternatives afin de réduire la dépendance à l'automobile et faciliter la mobilité de tous.

Plusieurs lignes LE MET' de l'**Eurométropole de Metz** assurent des liaisons qualitatives vers la ville-centre mais s'arrêtent en bordure de la métropole (ressort territorial du réseau Le Met') : ligne **P101 à Coin-sur-Seille**, **P102 à Lorry-Mardigny** (*temps de trajet assez long pour rejoindre Metz*), **P113 à Pouilly** (*ligne désormais renforcée et rabattue à l'arrêt « Faubourg » de Magny depuis septembre 2024*), mais aussi une nouvelle ligne de **BHNS (Mettis C)** à Marly avec un parking relais (opportunité pour les habitants du Sud Messin). L'Eurométropole de Metz est en cours de restructuration de son réseau ce qui offre une opportunité **de poursuivre les échanges entamés en 2023 autour d'une coopération en matière de mobilité** et particulièrement sur les transports collectifs.

Par ailleurs, et dans une moindre mesure, des habitants de l'Ouest du Sud Messin se déplacent quotidiennement vers la **Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson**, en particulier à Pont-à-Mousson, qui est un pôle important d'emplois, de commerces et de services.

La **CCBPAM** organise un transport urbain par le biais de lignes régulières et de TAD. La ligne 4 de ce réseau de bus dessert la zone d'activité économique de Lesménils située à moins de 3 km de la commune de Cheminot. Là aussi, des discussions pourraient être amorcées avec la CC du Bassin de Pont-à-Mousson pour étudier les coopérations envisageables notamment sur les liaisons entre le Sud Ouest de la CCSM (*Cheminot, Louvigny*) et Pont-à-Mousson.



LES OBJECTIFS :

Etudier les coopérations à envisager en matière de mobilité et **concevoir des solutions de mobilité innovantes** et adaptées aux spécificités locales. **Etudier les possibilités juridiques, économiques et politiques d'une coopération inter-EPCI** en matière de

mobilité et notamment de transports collectifs :

La coopération doit également inclure la Région Grand Est, soit comme partenaire, soit à minima pour des questions de délégation de compétence concernant des lignes inter-AOM.



LE PUBLIC CIBLE :

Actifs et scolaires.



LES MODALITES :

Initier et poursuivre des réflexions sur des modalités de coopération avec les EPCI limitrophes qui polarisent les déplacements quotidiens de nos habitants et notamment les déplacements domicile-travail.

Discuter avec l'**Eurométropole de Metz** des **modalités d'une coopération inter-EPCI** :

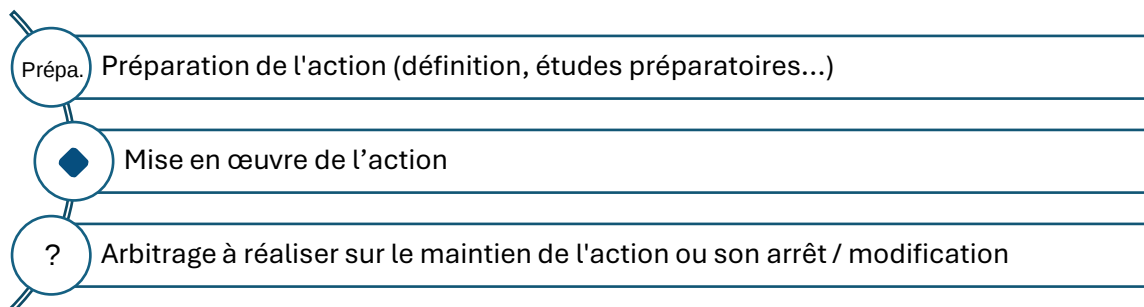
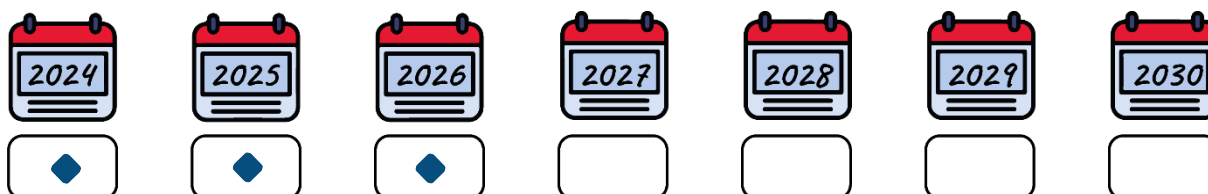
- Lors de la phase de consultation pour avis, l'Eurométropole a informé la CCSM qu'elle ne souhaite pas multiplier la création de structures administratives et privilégie la mise en place de **conventionnements bilatéraux** pour engager des démarches expérimentales dans un premier temps, et ce sous réserve de l'accord de la Région Grand Est, qui reste compétence pour les liaisons inter-EPCI.
- A ce stade, la position retenue par l'Eurométropole est que la Communauté de Communes finance la mise en place d'une ligne en rabattement sur le territoire métropolitain. Selon les impacts mesurés sur le réseau Le Met', et notamment des besoins de renfort d'offres qui seraient rendus nécessaires par ce rabattement, la CCSM serait appelée au financement de ces derniers.
- L'extention des lignes P101 (Coin-sur-Seille – PEM) et P102 (Mardigny – PEM) n'apparaît pas comme le scénario le plus adapté pour les usagers. Il s'agit actuellement de lignes dont les temps de parcours sont déjà très longs (près d'une heure de trajet entre le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) et Lorry-Mardigny), et qui présentent également des taux de charges importants sur les services des heures de pointe.
- La solution privilégiée par l'Eurométropole serait la **mise en place de navettes dédiées en rabattement** sur le PEM « Costes et Bellonte » (Marly) ou le P+R « Faubourg » (Magny). La perspective de la mise en service de la ligne METTIS C à l'horizon 2027 permettrait d'absorber plus facilement le report des habitants du Sud Messin au niveau de l'arrêt Costes et Bellonte. Un rabattage vers le futur P+R du METTIS C à Marly (terminus) pourrait également être étudié en plus des deux points de correspondance inter-réseaux éventuels indentifiés ci-dessus.
- Quel que soit le choix qui sera opéré, les questions de la tarification et de la billettique pour les usagers devront être traitées.
- En définitive, compte tenu des modalités privilégiées par l'Eurométropole de Metz, un travail devra être entrepris pour faciliter l'accès au réseau Le Met' existant ou à venir (Mettis C) en créant par exemple des lignes en rabattement sur l'offre Le Met'. Des convergences devront être recherchées avec le projet d'aire de mobilité de Verny. La discussion peut également être une opportunité d'amorcer une réflexion commune **sur d'autres sujets de mobilité** tels que le covoiturage et les aménagements cyclables.

Discuter avec la **CC du Bassin de Pont-à-Mousson et le PETR Val de Lorraine** sur les modalités de liaisons possibles / d'une coopération.

- Le PETR Val de Lorraine a lancé **une étude en janvier 2025 sur les coopérations en matière de mobilité entre les territoires**. La CCSM sera prochainement associée à cette étude afin **d'explorer les connexions envisageables entre nos territoires**.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Revendication

Partenaires à mobiliser pour cette action : les EPCI limitrophes et la **Région** (notamment dans le cas de partenariats qui nécessitent une convention avec la Région pour ne pas empiéter sur ses compétences d'AOM régionale).

La coordination avec la Région sera d'autant plus indispensable au regard des travaux menés sur le SERM Lorraine-Luxembourg, et plus particulièrement de la composante routière de ce projet.

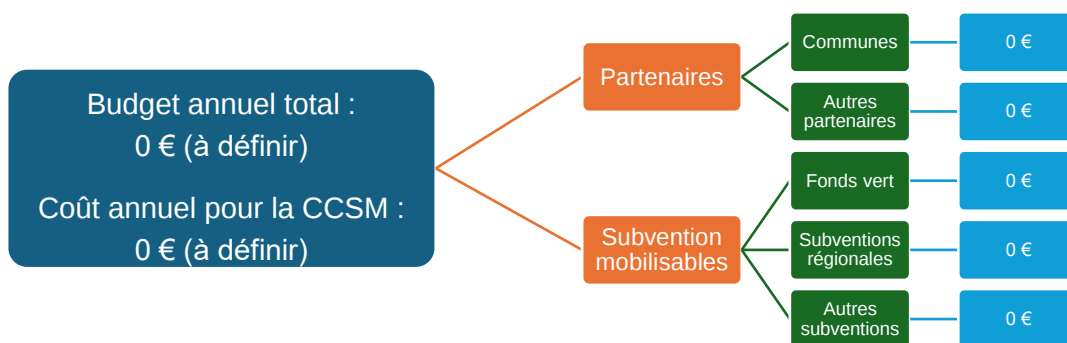


LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de l'offre de mobilité vers les EPCI limitrophes et notamment l'Eurométropole de Metz et la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson.



LE BUDGET :

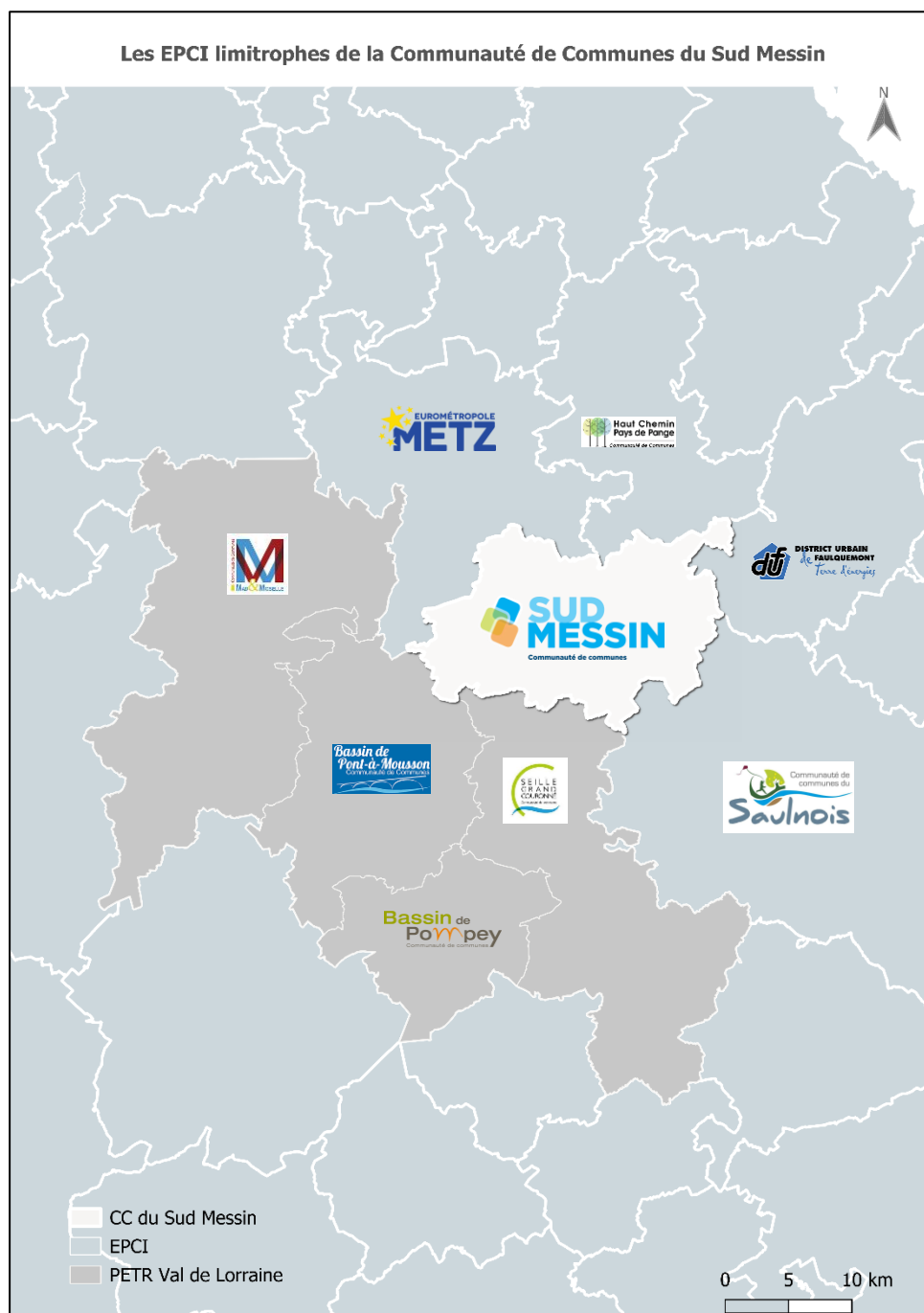




LES POINTS DE VIGILANCE :

Les échanges doivent être coordonnés avec ceux concernant la Région, le SERM et l'avancement du pôle d'échange de Verny.

Toute coopération pourrait amener à une contribution financière de la CCSM .



AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

2.2. RENFORCER LES ECHANGES AVEC LES COLLECTIVITES ET LES ETABLISSEMENTS PUBLICS INTERCOMMUNAUX LIMITROPHES

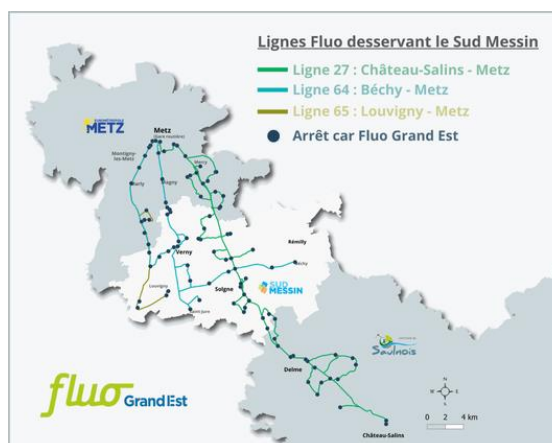
2.2.2. Echanger avec la Région Grand Est concernant les lignes régulières et scolaires FLUO



LE CONTEXTE :

Les lignes de cars régionales (FLUO 57 : ligne 27, 64, 65) sont structurées essentiellement en rabattement vers Metz avec une forte vocation scolaire.

Les déplacements entre bourgs, en-dehors des horaires d'entrée et sortie des établissements et le mercredi, weekends et pendant les vacances scolaires sont très difficiles en transports.



LES OBJECTIFS :

Permettre un accès en transports collectifs depuis les communes vers Metz et les bourgs secondaires.

Rendre l'offre plus utilisable par des usagers non scolaires en proposant une offre moins dépendante des horaires scolaires.



LE PUBLIC CIBLE :

Les scolaires, les publics non-motorisés voire les actifs à la marge.



LES MODALITES :

Dans un premier temps, la réflexion sur les lignes régionales est à mener en interne, pour cibler les demandes de modification qui seront portées par la CCSM :

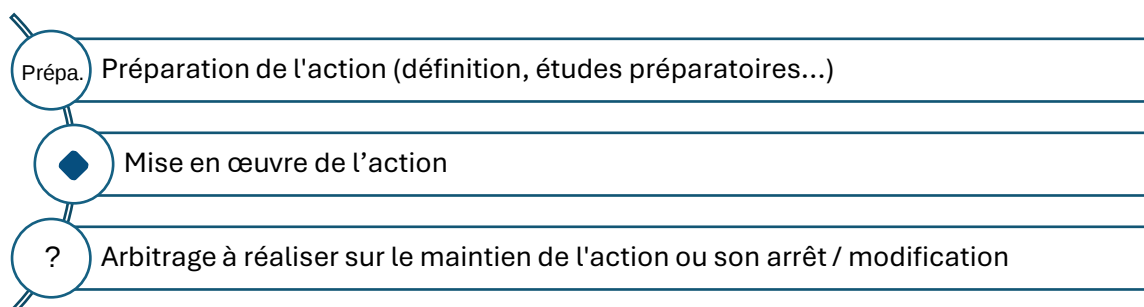
- Renforcer la desserte régionale pour assurer une meilleure fréquence ;
- Rationaliser les dessertes sur le territoire, étudier la possibilité de mettre en place un rabattement vers la gare de Rémilly.

La réflexion doit être menée en parallèle des échanges sur le SERM et des discussions avec les partenaires. A terme, l'aire de mobilité de Verny pourrait également être un lieu de rabattement de lignes régionales.

La Région Grand Est a commencé une réflexion concernant son prochain plan de transport de septembre 2027. Les EPCI, dont la CCSM, seront consultés à ce sujet en 2025. Etudier, en parallèle des demandes, les possibilités techniques, financières, et politiques pour la CCSM de développer une offre régulière qui viendrait renforcer les lignes FLUO



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Revendication

Partenaires à mobiliser pour cette action : la **Région**.

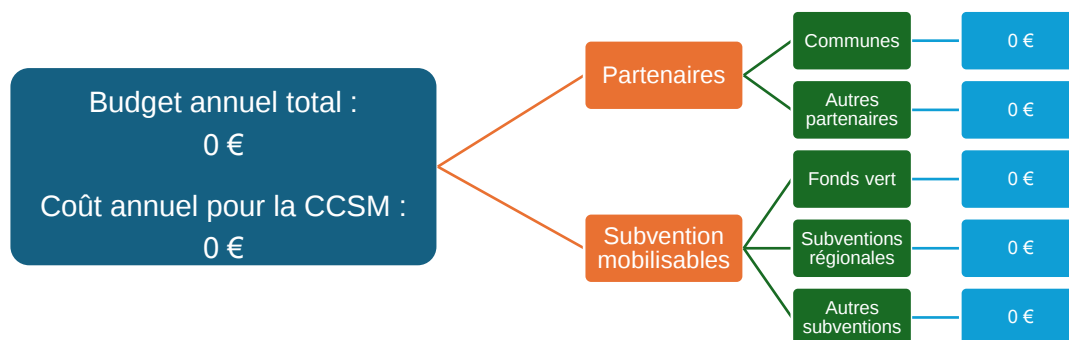


LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de l'offre régionale en-dehors des dessertes scolaires pour faciliter l'usage par d'autres publics.



LE BUDGET :



Détails sur le budget : *Région Grand Est, Pacte pour les ruralités : « soutien au déploiement de services locaux de transport à la demande » (si projet de ligne de TAD par la CCSM).*



LES POINTS DE VIGILANCE :

L'offre étant gérée par la Région dans un budget contraint, il est probable qu'il soit difficile de l'augmenter significativement. Des priorités devront donc être définies pour effectuer des modifications de desserte à coût constant ou des expérimentations.

AXE 2 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

2.3. PARTICIPER A LA DEMARCHE SERM



LE CONTEXTE :

« *Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux* » (Article L1215-6 du Code des transports).

Depuis 2024, le SERM Lorraine-Luxembourg est en **phase de préfiguration** et un travail est mené par la SGP, SNCF Réseau et Gares & Connexions, la Région Grand Est en partenariat avec les AOM et l'Etat. Cette phase doit permettre de définir l'ambition du service, le plan de financement et le schéma de gouvernance en vue d'obtenir le statut de SERM.



LES OBJECTIFS :

Renforcer le lien à l'Eurométropole en transports collectifs routiers ou ferroviaires.

Pouvoir accéder à une **offre de mobilité multimodale** renforcée et cohérente qui s'articule autour des transports collectifs publics, de réseaux cyclables, de covoiturage, d'autopartage et d'aires de mobilité.

Disposer d'un service de mobilité unifié (*interopérabilité, tarification, système d'information voyageurs...*).

Disposer de moyens de gouvernance et de financement adaptés.



LE PUBLIC CIBLE :

Tous publics.



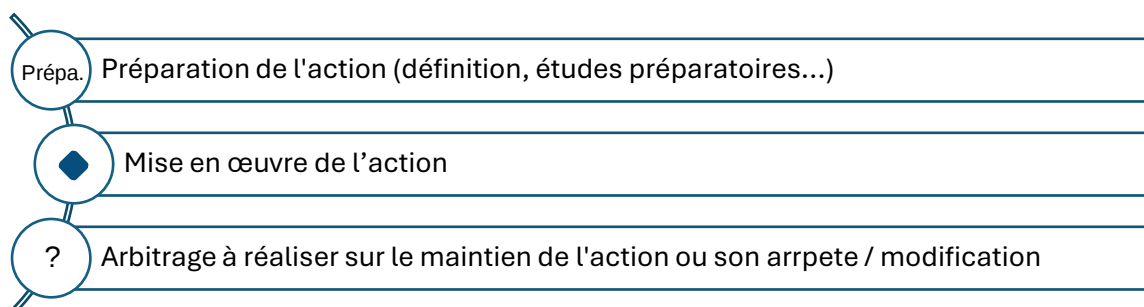
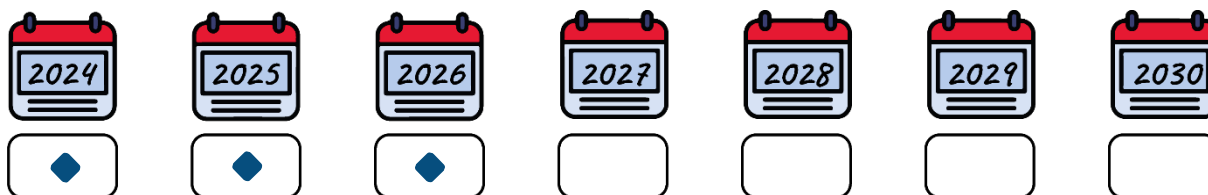
LES MODALITES :

Participer aux échanges concernant la mise en œuvre du SERM. Mettre en avant les besoins forts de liaison vers Metz et sa périphérie et les aménagements que proposent de faire la CCSM :

- valoriser la gare de Rémyilly qui peut augmenter l'attractivité du train s'il est combiné à un choc d'offre, à la fois pour des actifs en heure pleine et pour des déplacements en heure creuse ;
- Aire de mobilité sur la centralité Verny qui peut accueillir des transports express vers la Métropole avec un potentiel de report modal d'actifs si le temps de trajet est compétitif.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Revendication

Partenaires à mobiliser pour cette action : L'**Eurométropole de Metz**, les **EPCI voisins**, la **Région**, l'**Etat**, le **Département**, **SNCF** ;



LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de l'offre de transport vers l'Eurométropole (optimisation des voiries routières secondaires pour développer des services de cars express).

Développement des pôles intermédiaires de rabattement pour accueillir la mobilité rurale.

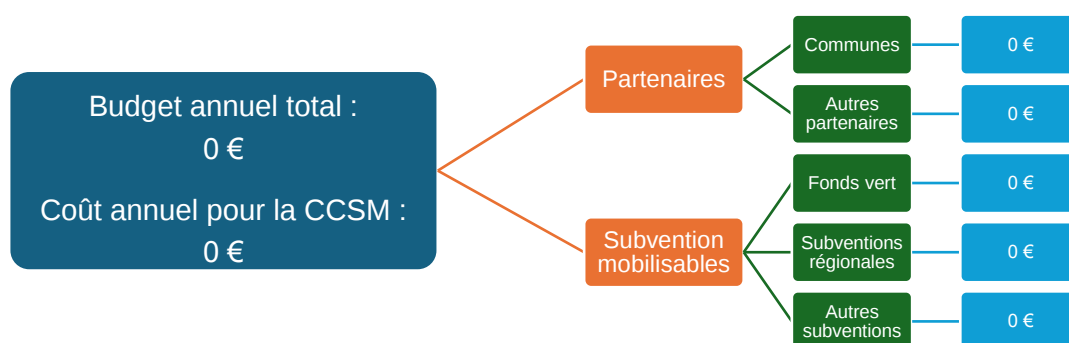
Organisation du covoiturage, notamment depuis les secteurs ruraux, et développement des aires.

Favoriser le rabattement cyclable de proximité, et proposer du stationnement cyclable.

Simplification du parcours des usagers grâce à un service de mobilité unifié.



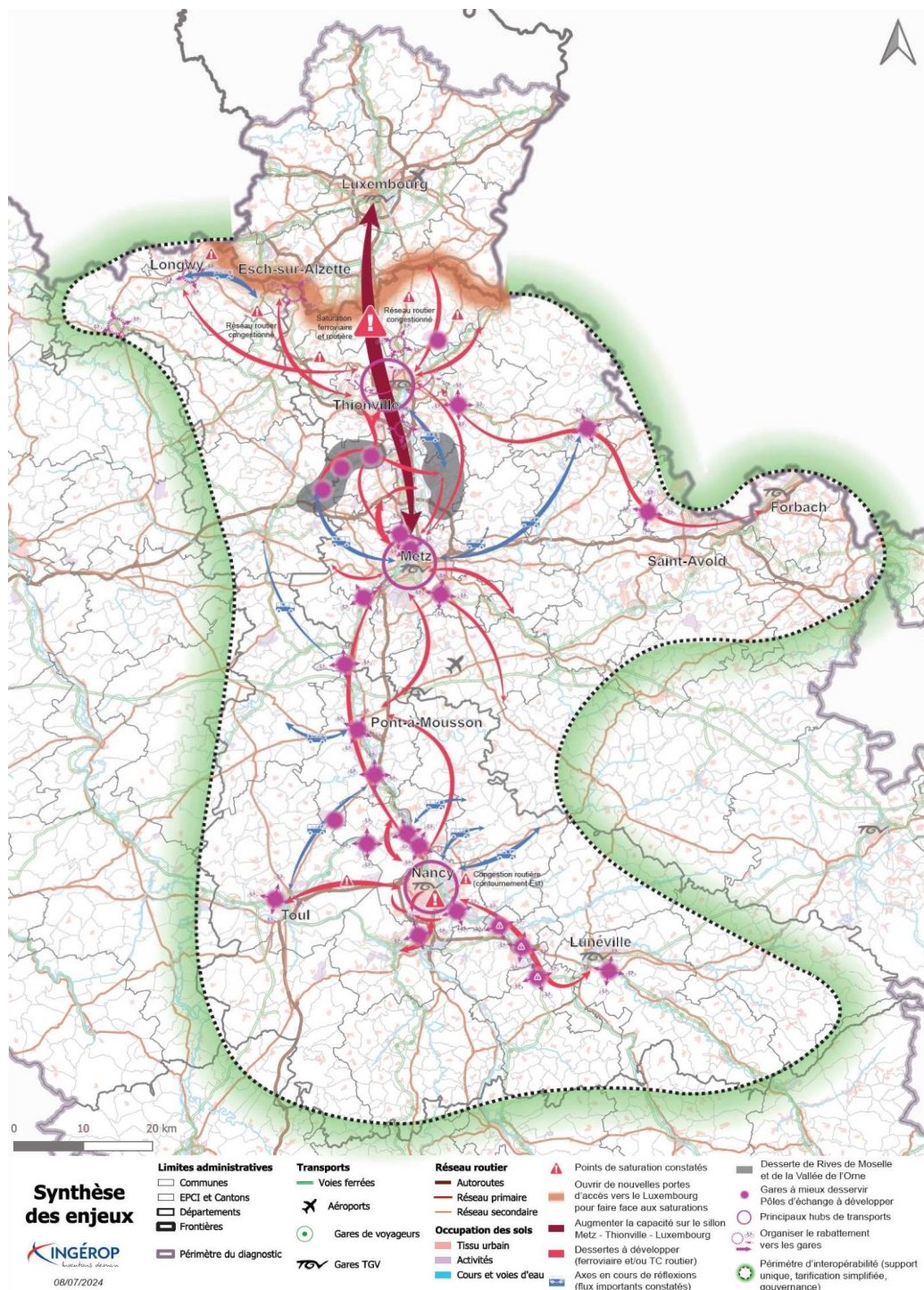
LE BUDGET :





LES POINTS DE VIGILANCE :

Les échanges doivent être coordonnés avec ceux concernant l'Eurométropole et la Région.
Une prise en charge des coûts par la CCSM sera sûrement à prévoir dans le cadre du déploiement des actions.



Périmètre SERM de Lorraine-Luxembourg / Comité de pilotage – 27 août 2024

Actions	Sous Actions	Planning prévisionnel							Estimation des coûts	Rôle de la CCSM			Partenaires mobilisables
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		Cheffe file	Accompagnement	Revendication	
Action 2.1 - Créer des aires de mobilité en lien avec les partenaires	2.1.1 - Aménager une aire de mobilité sur la communes de Verny								> 240K € selon services de l'aire	X			Région / Etat / commune Verny
	2.1.2 - Valoriser et renforcer la gare de Rémyilly								> 270K € selon projet valorisation	X			SNCF / Région / commune de Rémyilly
Action 2.2 - Renforcer les échanges avec les collectivités et les établissements publics intercommunaux limitrophes	2.2.1 - Renforcer les échanges et le travail avec les EPCI limitrophes								-			X	Eurométropole de Metz Région Grand est
	2.2.2 - Echanger avec la Région Grand Est concernant les lignes régulières et scolaires FLUO								-			X	Région / Etat / commune Verny
Action 2.3 - Participer à la démarche SERM									-			X	Acteurs du SERM

Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoTAM identifie les pôles Verny et Solgne pour accueillir des stations intermodales, autrement dit des pôles d'échanges en milieu peu dense, visant à regrouper diverses solutions de mobilité et faciliter l'intermodalité. Le SCoTAM identifie également la gare de Rémyilly comme une place centrale des échanges intermodaux.

Comme le souligne le tableau de synthèse, deux actions sont aujourd'hui définies pour favoriser l'intermodalité : la création d'une aire de mobilité à Verny et la valorisation de la Gare de Rémyilly. L'intégration de ces deux actions dans le PDMS est aujourd'hui facilitée par la réalisation d'études préalables, l'identification d'enjeux et une volonté politique. **L'aménagement d'une station intermodale sur la commune de Solgne pourrait également être envisagé à l'avenir**, en complément des initiatives déjà prévues pour Verny et Rémyilly. La pertinence d'une telle action à Solgne pourrait être évaluée en fonction des retours et des impacts des solutions de mobilité mises en place dans les deux centres-bourgs du territoire.

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

3.1. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU DISPOSITIF D'INCITATION FINANCIERE ET DE MISE EN RELATION DES COVOITUREURS



LE CONTEXTE :

Le territoire présente un usage de la voiture individuelle prépondérant malgré un fort potentiel de covoiturage sur les déplacements domicile-travail, très structurés par l'Eurométropole de Metz et sur lesquels peu d'alternatives à la voiture individuelle existent en-dehors de la gare de Rémilly.



LES OBJECTIFS :

Encourager l'utilisation du **covoiturage** par les actifs résidant et/ou travaillant sur le territoire.



LE PUBLIC CIBLE :

L'action vise essentiellement les actifs, avec des trajets domicile-travail réguliers, et particulièrement les actifs motorisés (qui peuvent se rendre aux aires de covoiturage).



LES MODALITES :

L'action sur le covoiturage est à coordonner avec les territoires voisins, afin de maximiser sa portée :

- A court terme, poursuite du **subventionnement des trajets covoiturés**, et implication renforcée des entreprises ;
- A moyen terme, si une réflexion commune est menée avec des collectivités et leurs groupements, les fonds peuvent être réorientés : le subventionnement de **lignes de covoiturage** sur les axes principaux peut être un moyen de renforcer la pratique sur les flux majeurs.



LE CALENDRIER :



Prépa. Préparation de l'action (définition, études préparatoires...)



Mise en œuvre de l'action



Arbitrage à réaliser sur le maintien de l'action ou son arrêt / modification



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : Les **EPCI voisins** si des conditions communes sont mises en place.

Le **Département de la Moselle** (*service de l'Environnement et du Développement Durable*) pour étudier les convergences de communication qui pourraient être menées auprès des agents travaillant sur des sites départementaux du territoire (Collèges, Academos, centres Moselle solidarité, centres routiers d'exploitation).

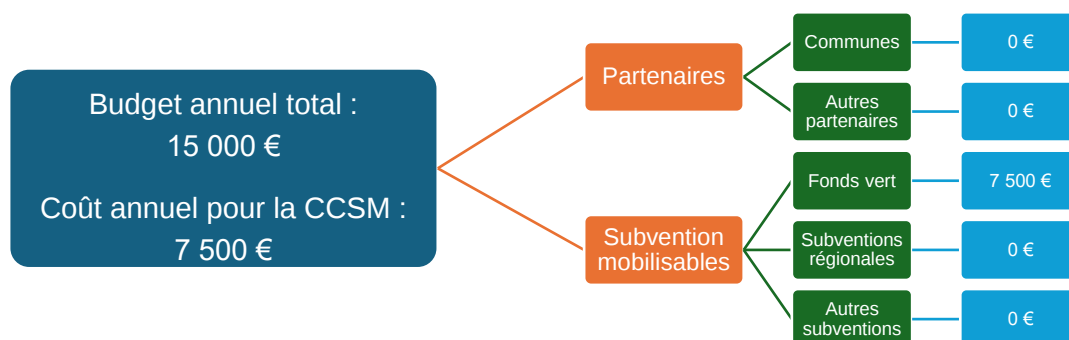


LES RESULTATS ATTENDUS :

Changement de comportement permettant d'atteindre une baisse du nombre de kilomètres réalisés en voiture pour les trajets domicile-travail grâce à la mutualisation des trajets, avec un impact environnemental (émissions de CO2) et social (réduction du budget).



LE BUDGET :



Détails sur le budget : *Fonds vert : 50 % (CCSM lauréate pour l'année 2023 et 2024).*

Frais de fonctionnement fixes (4350 euros HT) + **commission au trajet** (50 centimes / trajet) + **budget incitation** (entre 1,5 et 3 euros / trajet versés aux conducteurs).



LES POINTS DE VIGILANCE :

Les principaux ratios du contrat doivent être surveillés régulièrement par la CCSM pour estimer la pertinence d'un renouvellement :

- Nombre de trajets de covoiturage évités
- Progression de l'usage du covoiturage
- Coût par trajet évité

Il convient également de vérifier que les modalités sont cohérentes avec les territoires voisins (application utilisée etc.) pour maximiser l'incitation de covoitureurs traversant les limites intercommunales. Les discussions avec l'Eurométropole de Metz peuvent aussi amener à utiliser d'autres modalités comme des lignes de covoiturage.

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

3.2. ECHANGER AVEC DES ACTEURS PRIVES POSSEDANT DES PARCS PRIVES DE STATIONNEMENT POUR PROPOSER UN CONVENTIONNEMENT DE MISE A DISPOSITION DE PLACES DE STATIONNEMENT COVOITURAGE



LE CONTEXTE :

L'aire de covoiturage existante à Buchy est très utilisée (taux de remplissage moyen de 70%). Plusieurs observations terrain ont permis d'identifier une saturation aux heures de pointe.

Par ailleurs, les déplacements des actifs vers Metz sont structurés par les D913 et D955, avec un fort potentiel de développement du covoiturage. La mobilisation de parkings pré-existants permet de limiter la création de nouvelles aires de covoiturage, donc les coûts et le foncier à mobiliser.



LES OBJECTIFS :

Encourager l'utilisation du covoiturage par les actifs résidant et/ou travaillant sur le territoire.



LE PUBLIC CIBLE :

L'action vise essentiellement les actifs, avec des trajets domicile-travail réguliers, et particulièrement les actifs motorisés (qui peuvent se rendre aux aires de covoiturage).



LES MODALITES :

Recensement des parkings privés existant le long des axes majeurs où le covoiturage à vocation à être plus développé (D913 et D955, dans une moindre mesure D910 voire D999).

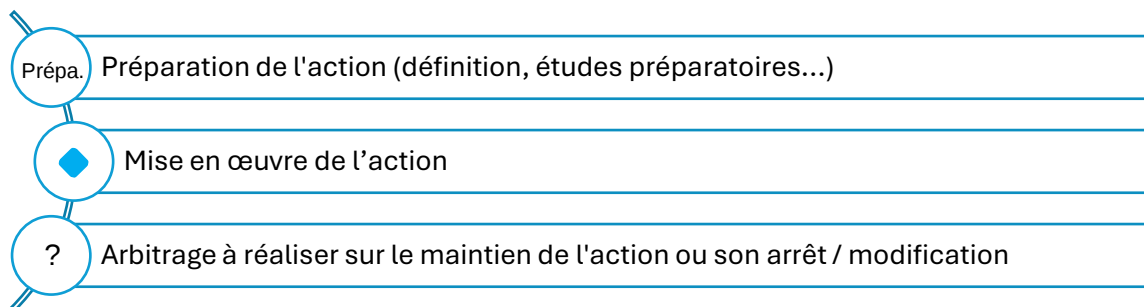
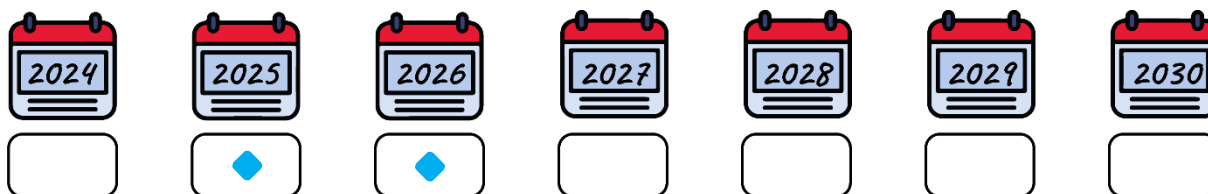
En parallèle, élaboration des modalités de conventionnement pour la création de places dédiées au covoiturage, en concertation avec le Département.

Prise de contact avec les acteurs concernés pour proposer des partenariats.

Déploiement des nouvelles places de covoiturage et référencement sur la base nationale des aires de covoiturage et sur Blablacar Daily dans le cadre du partenariat.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Revendication

Partenaires à mobiliser pour cette action : Les **acteurs privés propriétaires de parkings** le long des axes majeurs, particulièrement les commerces. Le **Département** pourra participer aux échanges techniques via la concertation avec l'Unité Technique Territoriale (UTT) de Metz-Orne.

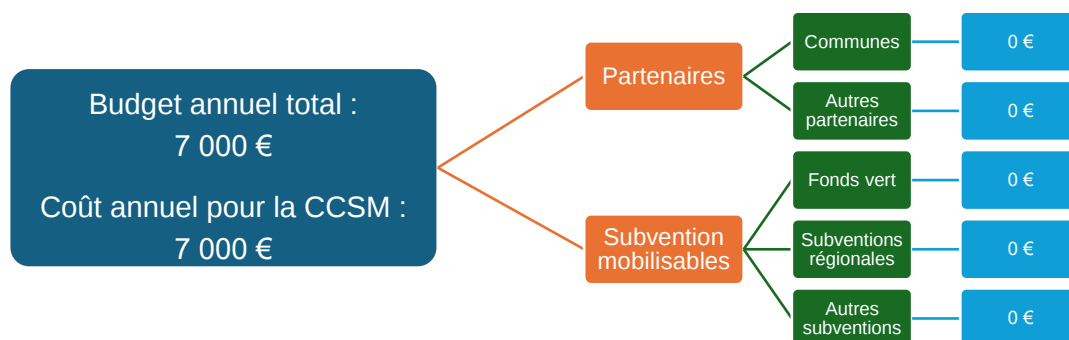


LES RESULTATS ATTENDUS :

Changement de comportement permettant d'atteindre une baisse du nombre de kilomètres réalisés en voiture pour les trajets domicile-travail grâce à la mutualisation des trajets, avec un impact environnemental (émissions de CO2) et social (réduction du budget).



LE BUDGET :



LES POINTS DE VIGILANCE :

Les emplacements repérés pour proposer du covoiturage doivent rester sur des espaces pertinents à proximité de flux majeurs, visibles et en nombre limité pour assurer la lisibilité.

Les modalités de contrôle de l'usage des places de covoiturage doivent être discutées avec les partenaires.

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

3.3. CONFORTER L'AIRE DE COVOITURAGE EXISTANTE ET EN AMENAGER DE NOUVELLES



LE CONTEXTE :

L'aire de covoiturage existante à Buchy est très utilisée (taux de remplissage moyen de 70%). Plusieurs observations terrain ont permis d'identifier une saturation de l'aire par moment).

Par ailleurs, les déplacements des actifs vers Metz sont structurés par les D913 et D955, avec un fort potentiel de développement du covoiturage. Les aires peuvent permettre d'agréger les flux à proximité de ces axes. **Le SCoTAM a fléché les centres-bourgs Rémilley et Verny pour l'aménagement d'aires locales de covoiturage** (dans le cadre de stations de mobilité périurbaines) en plus de l'aire de covoiturage autoroutière déjà existante au rond-point du Cheval-Blanc.



LES OBJECTIFS :

Ecourager l'utilisation du covoiturage par les actifs résidant et/ou travaillant sur le territoire.



LE PUBLIC CIBLE :

L'action vise essentiellement les actifs, avec des trajets domicile-travail réguliers, et particulièrement les actifs motorisés (qui peuvent se rendre aux aires de covoiturage).

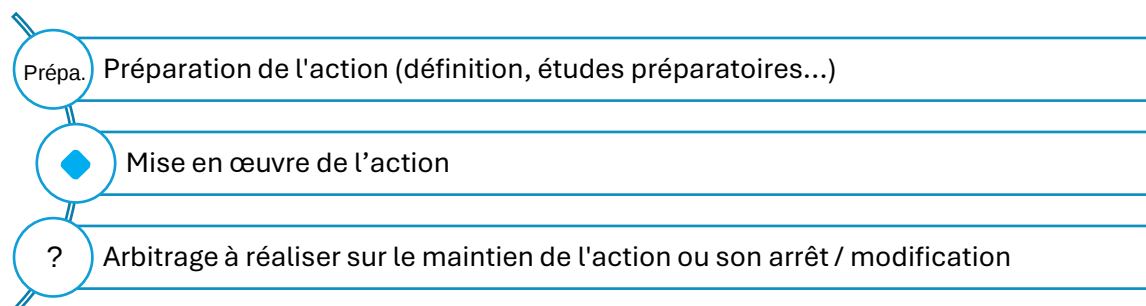


LES MODALITES :

Echanges avec le Département (*en lien avec le Schéma Départemental des Mobilités cours d'élaboration*) et la Région sur la mise en place d'aires de covoiturage : conditions et aides (2025-2026).



LE CALENDRIER :





LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : le **Département** et la **Région Grand Est**

Le **Département** pourra participer aux échanges techniques via la concertation avec l'Unité Technique Territoriale (UTT) de Metz-Orne.

Dans son avis, l'**Eurométropole de Metz** reste favorable à une réflexion commune sur le sujet du covoiturage dans des conditions similaires à celles partagées avec le Pays Boulageois. Dans ce cadre, l'Eurométropole de Metz autorise la mise en œuvre de stations sur son territoire mais elle ne subventionne pas la pratique du covoiturage. L'Eurométropole a fait le choix de prioriser la construction de nouvelles aires de covoiturage le long de l'A31 ou de la RN431.

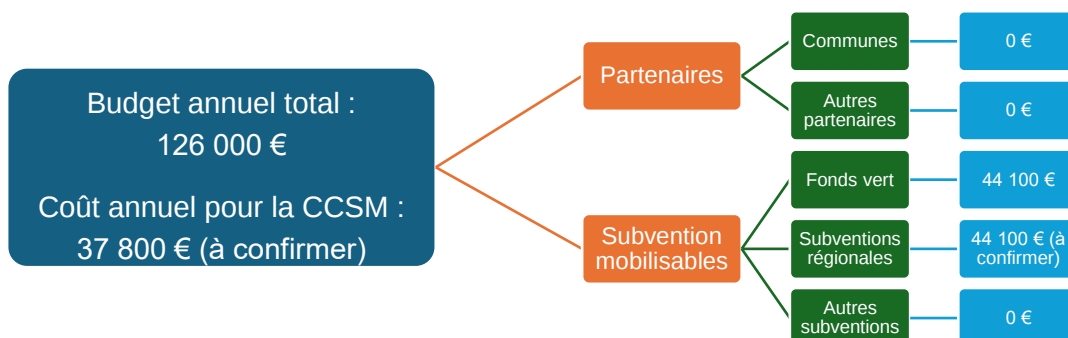


LES RESULTATS ATTENDUS :

Changement de comportement permettant d'atteindre une baisse du nombre de kilomètres réalisés en voiture pour les trajets domicile-travail grâce à la mutualisation des trajets, avec un impact environnemental (émissions de CO2) et social (réduction du budget dédié aux déplacements).



LE BUDGET :



Détails sur le budget :

- **Fonds vert** : 20-50 %.
- Le **Département de la Moselle** peut céder à l'Euro symbolique les délaissés routiers en vue de leur conversion en aire de covoiturage.
- La **Région Grand Est** a voté le 27 mars 2025 la mise en place d'un dispositif d'aide à la réalisation d'aires de covoiturage. Dans la ligne du Pactes des Ruralités, ce dispositif s'adresse aux AOM les plus rurales et vise à encourager et à sécuriser la pratique du covoiturage en permettant un financement de nouvelles aires de covoiturage ou d'agrandissement d'aires existantes à hauteur de 8 euros par habitant (136 264 euros).



LES POINTS DE VIGILANCE :

La consommation de foncier peut être importante pour la création ou l'extension d'aires.

La pertinence de l'aménagement selon sa localisation. Dimensionnement de l'aire de covoiturage.

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

3.4. MAINTENIR LE SERVICE DE MOBILITE SOLIDAIRE



LE CONTEXTE :

En partenariat avec l'association Familles Rurales, la Communauté de Communes du Sud Messin propose une **aide au déplacement pour les publics n'ayant pas de moyens de déplacement** : retraités, demandeurs d'emplois et bénéficiaires de minimas sociaux.

Ce service est assuré par des bénévoles et soutenu financièrement par la CCSM.



LES OBJECTIFS :

Permettre aux publics rencontrant des difficultés de se déplacer.



LE PUBLIC CIBLE :

Personnes captives, personnes âgées, personnes précaires.



LES MODALITES :

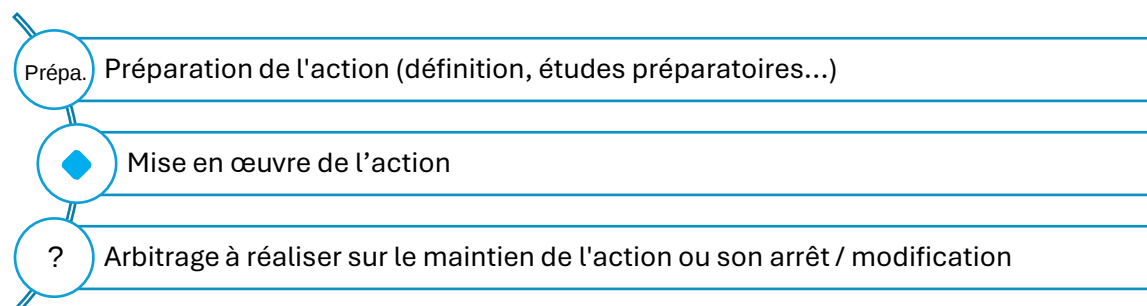
Réflexions à mener sur le maintien du dispositif de mobilité solidaire qui s'achève en 2025 :

Quelles modalités de conventionnement avec l'association ?

Souhait ou non de pérenniser le dispositif ?



LE CALENDRIER :





LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file (faisant appel à un « prestataire »)

Partenaires à mobiliser pour cette action : L'association et les autres partenaires du dispositif (Département, Familles Rurales, mécènes privés).

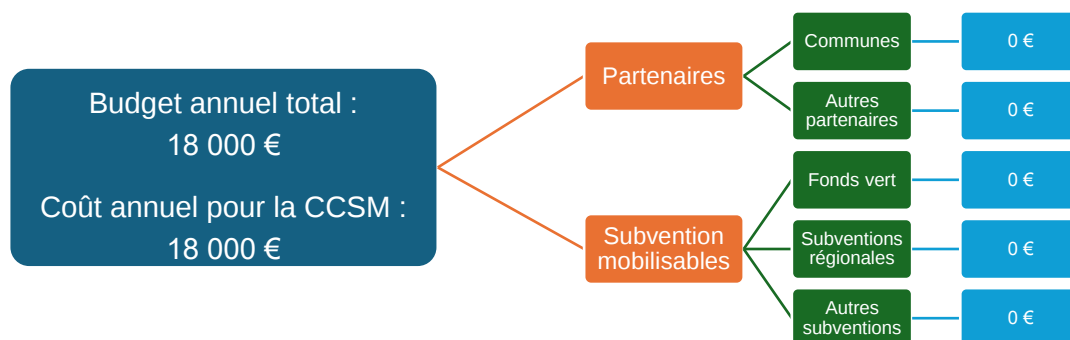


LES RESULTATS ATTENDUS :

Permettre à des habitants ayant des difficultés de mobilité de se déplacer.



LE BUDGET :



LES POINTS DE VIGILANCE :

En cas de non-renouvellement, une réflexion peut être à mener sur les besoins et possibilités de déplacement des publics captifs.

AXE 3 : FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

3.5. DEPLOYER DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES



LE CONTEXTE :

Le territoire présente une dépendance forte à la voiture individuelle qui peut devenir un facteur de fragilité face à la hausse des coûts. Le développement de la mobilité électrique sur le territoire peut par ailleurs être freiné par le manque d'infrastructures adaptées.

Certaines communes du territoire disposent déjà d'IRVE, et d'autres communes ont pour projet d'en déployer. La Communauté de Communes pourrait ainsi se positionner en tant que facilitateur et/ou organisateur pour dynamiser le déploiement d'IRVE sur son territoire.



LES OBJECTIFS :

Développer un maillage de bornes de recharge pour lever certains freins au passage au véhicule électrique.

Répondre à l'obligation légale de **Article L113-13 du Code de la construction et de l'habitation** qui s'applique aux collectivités : à compter du 1^{er} janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public existants (non résidentiels) disposant d'un parking de plus de vingt places auront l'obligation de mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques. Les parkings d'au moins 20 places devront obligatoirement être équipés d'un point de recharge dont les dimensions permettent l'accessibilité aux PMR. Un point de recharge supplémentaire doit être ajouté toutes les 20 places (*une dérogation peut être obtenue si travaux importants d'adaptation du réseau électrique*).

Répondre à l'obligation légale du VI. De l'art.64 de la LOM (loi n°2019-1428) modifié par la loi climat résiliante, qui étend cette obligation aux parkings « de plus de vingt emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public ».



LE PUBLIC CIBLE :

Tous les publics motorisés peuvent être concernés.



LES MODALITES :

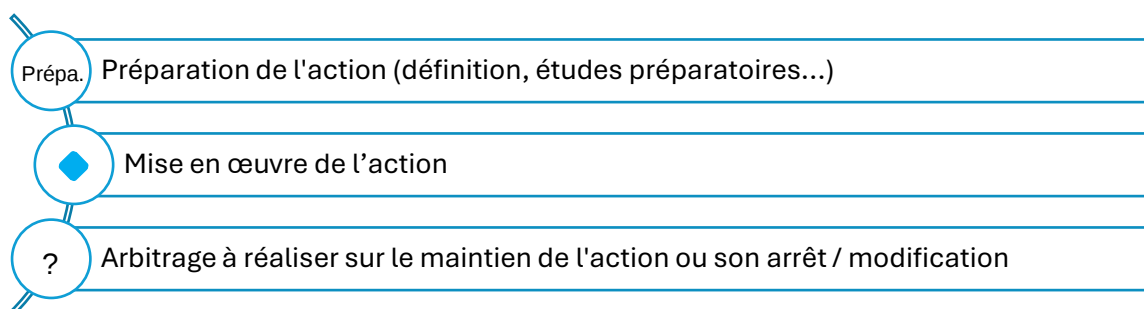
Une réunion d'information peut être organisée auprès des communes sur la compétence communale IRVE (2025) :

- Présentation du contexte de la mobilité électrique, des compétences IRVE et des enjeux de la recharge ouverte au public.
- Mise en exergue des lieux d'implantation pertinents pour des IRVE et transmission aux communes (2025) :
- Etude des besoins de recharge IRVE par type d'usage et par puissance ;
- Etude des déploiements potentiels des acteurs privés ;
- Mise en exergue de lieux avec un besoin d'implantation ;

- Information des communes par une réunion dédiée.
- Déploiement d'IRVE par les communes avec notamment des opérateurs privés et assistances de la CCSM (2025-2028) :
- La CCSM peut proposer un marché de bornes IRVE pour les communes, mais aussi une tarification et un abonnement unifié.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Accompagnement

Partenaires à mobiliser pour cette action : L'action de déploiement est pilotée par les communes ou l'EPCI si le lieu d'implantation présente un intérêt communautaire.



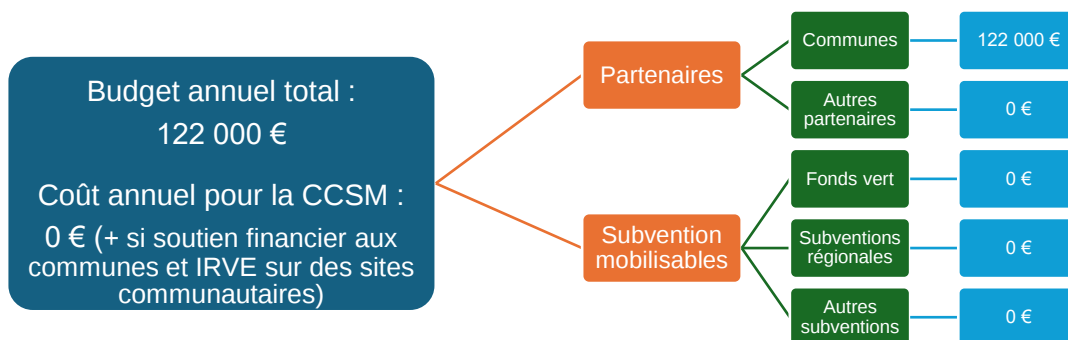
LES RESULTATS ATTENDUS :

Baisse des émissions de CO2 du parc de véhicules des habitants et usagers du territoire notamment dans le cadre de l'atteinte de la déclinaison locale des objectifs régionaux (le levier voitures électriques doit représenter 40% de réduction de GES du secteur des transports de voyageurs de la Moselle entre 2019 et 2030).

Réduction de la dépendance du territoire au pétrole et de sa vulnérabilité face à la hausse des coûts.



LE BUDGET :



Détails sur le budget :

- La réfaction de 75% sur les coûts de raccordement des IRVE ouvertes au public est prise en compte dans le budget par borne pris en compte. Elle n'est valable que si un Schéma Directeur IRVE est adopté.
- Région Grand Est – Pacte pour les Ruralités : « soutient le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Programme CEE « Advenir » : 30 %



LES POINTS DE VIGILANCE :

Les bornes doivent être choisies et implantées en fonction du besoin, ce qui implique de ne pas surdimensionner ou sous-dimensionner la puissance, et que des communes n'aient pas de besoin à court ou moyen terme, car les habitants peuvent se recharger à domicile et la grande majorité des trajets (domicile-travail, domicile-achats, ...) ne nécessitent pas de recharge à destination.

AXE 3 - FAVORISER LES MOBILITES PARTAGEES ET L'ELECTROMOBILITE

Actions	Planning prévisionnel							Estimation des coûts	Rôle de la CCSM			Partenaires mobilisables
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		Cheffe file	Accompagnement	Revendication	
Action 3.1 - Poursuivre le développement du dispositif d'incitation financière et de mise en relation des covoitureurs								15k € par an Dépend nbr trajets	X			Communes / privés
Action 3.2 - Echanger avec des acteurs privés possédant des parcs privés de stationnement pour proposer un conventionnement de mise à disposition de places de stationnement covoiturage								7K €			X	Privés
Action 3.3 - Conforter l'aire de covoiturage existante et en aménager de nouvelles								> 126k €	X			Département / Région
Action 3.4 - Maintenir le service de mobilité solidaire								18k € par an	X			Familles Rurales
Action 3.5 - Déployer des infrastructures de recharge pour véhicules électriques								k € Portage des coûts à définir		X		Région / Communes / Advenir

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.1. FAVORISER UNE MOBILITE ACTIVE DES ENFANTS ET DES JEUNES

4.1.1. Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo



LE CONTEXTE :

Des **actions d'apprentissage du vélo** sont mises en place par des écoles du Sud Messin mais aucun programme Savoir Rouler à Vélo n'est déployé.



LES OBJECTIFS :

Apprendre le vélo en toute sécurité et le rendre accessible dès le plus jeune âge. Ce programme permet de redonner aux captifs le moyen d'être plus autonome. Valoriser et approfondir les actions déjà menées dans certaines écoles du territoire



LE PUBLIC CIBLE :

Les enfants âgés de 6 à 11 ans.



LES MODALITES :

Le programme SRAV se compose de 10 heures d'apprentissage minimum réparties en 3 blocs pédagogiques : Savoir pédaler, circuler et rouler.

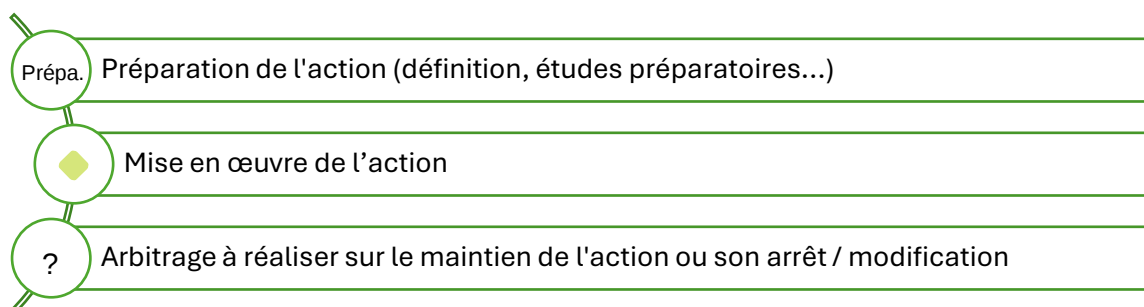
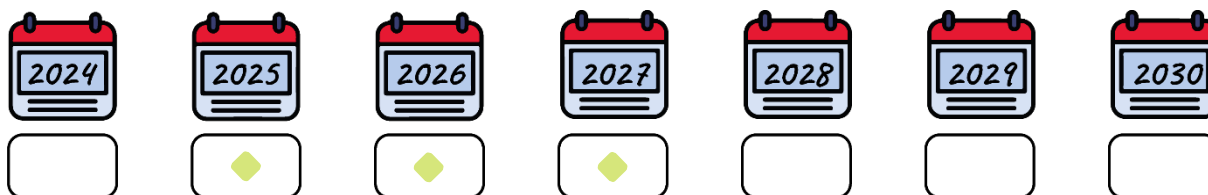
L'apprentissage peut être divisé sur le temps scolaire ou périscolaire.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) porte un programme d'accompagnement à la mise en place du SRAV. Deux outils sont proposés, le financement de formation et le cofinancement d'intervenants. La formation d'intervenant, prise en charge à 100 % permet de mener la politique SRAV en régie. Le cofinancement d'intervenant permet au contraire de prendre en charge 50 % du coût de l'intervenant partenaire référence « Génération vélo ».

Ce programme CEE est pour l'instant renouvelé jusqu'en 2025.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Accompagnement

Partenaires à mobiliser pour cette action : les **écoles**, **Génération Vélo**, le **rectorat** de l'académie de Nancy-Metz, le service enfance, jeunesse de la CCSM.

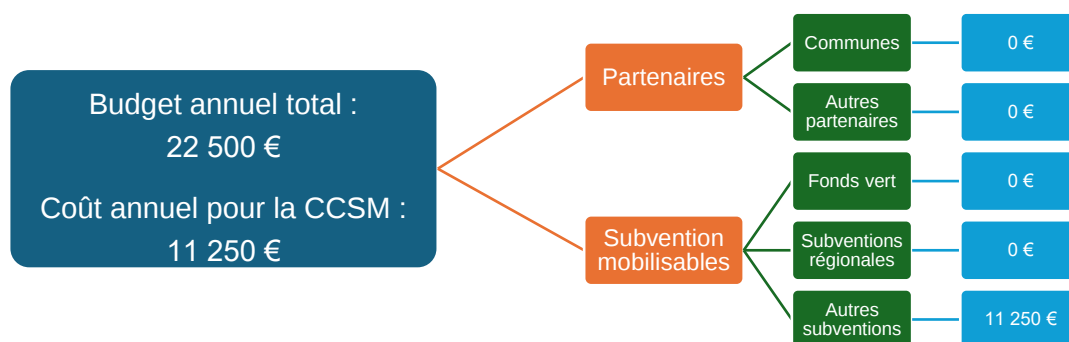


LES RESULTATS ATTENDUS :

Donner les clés, aux enfants du Sud Messin, d'une pratique cyclable sécurisée vis-à-vis des autres usagers de la route et développement de la pratique du vélo lors des déplacements de courte-distance.



LE BUDGET :



Détails sur le budget : *Génération Vélo* : 50% / le budget dépendra du nombre d'écoles.



LES POINTS DE VIGILANCE :

L'action doit s'accompagner de politiques de déploiement d'aménagements et de stationnement cyclable pour rendre la mobilité cyclable possible.

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.1. FAVORISER UNE MOBILITE ACTIVE DES ENFANTS ET DES JEUNES

4.1.2. Sécuriser les cheminements piétons menant aux établissements scolaires et mettre en place des pédibus



LE CONTEXTE :

La marche est le deuxième mode de déplacement du Sud Messin (31 % de la part modale) mais cette pratique reste peu utilisée entre les villages et au sein des villages, notamment pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, adultes avec poussette...) et les jeunes.

De nombreux déplacements vers les établissements scolaires du territoire sont réalisés en voiture alors que les distances à parcourir sont bien souvent courtes. Cela génère des nuisances autour des établissements, ce qui ne favorisent pas la sécurité et la convivialité en entrée et sortie d'établissement scolaire.



LES OBJECTIFS :

Réduire le nombre de déplacements motorisés d'accompagnement des élèves à l'école.

Développer la pratique de la marche pour se rendre dans les établissements scolaires.

Désengorger les voies autour des établissements scolaires et améliorer la sécurité.

Sensibiliser les élèves et parents à l'importance des aménagements de sécurisation pour les piétons et à l'écomobilité.



LE PUBLIC CIBLE :

Scolaires.



LES MODALITES :

Nécessité d'améliorer et de sécuriser les cheminements piétons à proximité des établissements scolaires pour inciter au report modal vers la marche et faciliter notamment le développement de pédibus.

Pour ce faire, entamer avec les communes une réflexion sur les espaces publics aux alentours des établissements scolaires, par exemple sur le stationnement, les espaces de dépose minute, le plan de circulation et la mise en place de rue école, les cheminements piétons à améliorer...

Proposer un état des lieux des cheminements existants autour des établissements scolaires.

Pour la mise en place de pédibus (ligne de bus pédestre avec point de départ et d'arrivée, des arrêts...) :

Identifier les parents volontaires via un questionnaire dans les écoles et des informations diffusées par les communes. Le sondage peut être créé par la CCSM pour appuyer les communes.

Recenser les besoins et habitudes de déplacement des parents.

Déterminer les acteurs concernés (parents, enfant, écoles, enseignants, mairie...)

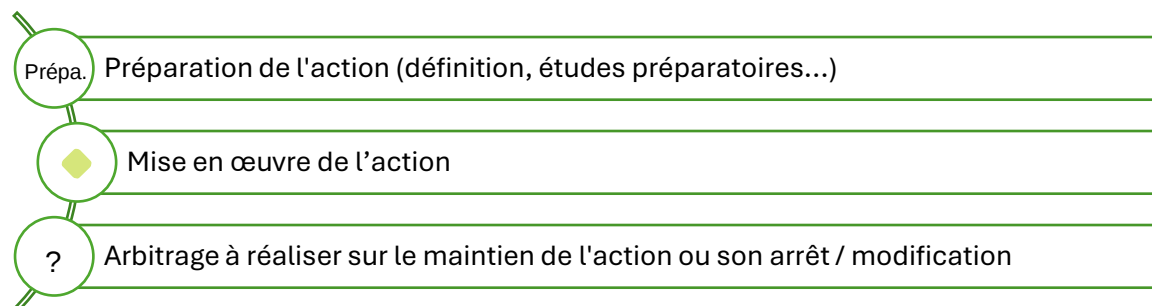
Prévoir les modalités d'organisation avec les parents (action des communes), un document clarifiant les responsabilités juridiques de chacun ainsi qu'une charte de « respect des règles du Pédibus ».

Proposer des trajets en fonction des volontaires et organiser une à 2 journées test (définir un planning des horaires de départ et d'arrivée). Fournir aux participants des gilets jaunes.

En fonction des communes, l'organisation des trajets peut rester un travail effectué par les communes de manière récurrente (annuelle) ou délégué aux parents. Des arrêts de pédibus peuvent être matérialisés et décorés.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Accompagnement

Partenaires à mobiliser pour cette action : l'action de pédibus est pilotée par les **communes** avec un appui de la **CCSM** pour la mise en place.

L'amélioration et la sécurisation des cheminements piétons est également pilotée par les **communes** avec un appui de la **CCSM**. Le **Département de la Moselle** peut aussi être sollicité.



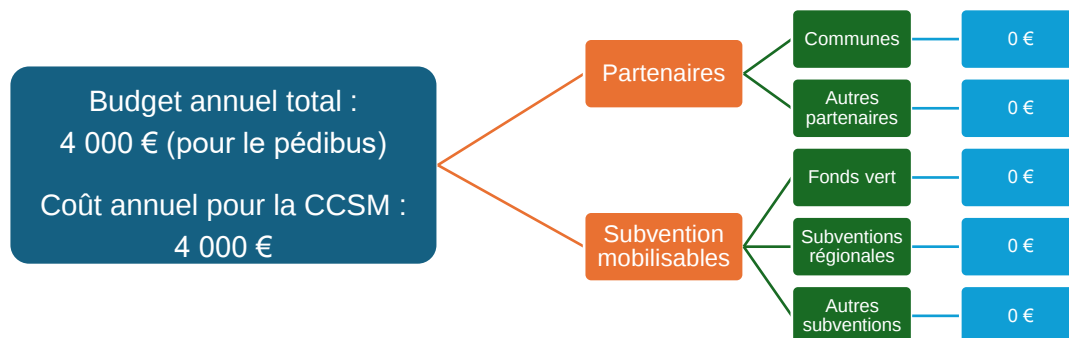
LES RESULTATS ATTENDUS :

Réduction des déplacements d'accompagnement en voiture (moins de circulation et stationnement aux abords des établissements) et des arrêts minutes, stationnement anarchique.

Augmentation de la part modale de la marche. Renforcement du lien social.



LE BUDGET :



Détails sur le budget : *Coût pour 2 expérimentations hors coûts d'aménagement de la voirie.*



LES POINTS DE VIGILANCE :

Si le trajet vers l'école est peu aménagé pour les piétons, et plus encore s'il est dangereux, l'expérimentation ne pourra pas être menée.

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.2. COMMUNIQUER SUR LES OFFRES EXISTANTES ET DEVELOPPER DES EVENEMENTS SUR LA MOBILITE

4.2.1. Mettre en place des animations lors de la semaine de la mobilité et de la semaine du développement durable



LE CONTEXTE :

La mise en œuvre des actions de mobilité crée de nouvelles opportunités de changement de comportement, mais il est nécessaire de sensibiliser les usagers du fait d'une habitude ancrée de l'autosolisme.



LES OBJECTIFS :

Sensibiliser les habitants aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et favoriser le test de nouveaux aménagements.



LE PUBLIC CIBLE :

Tous publics.



LES MODALITES :

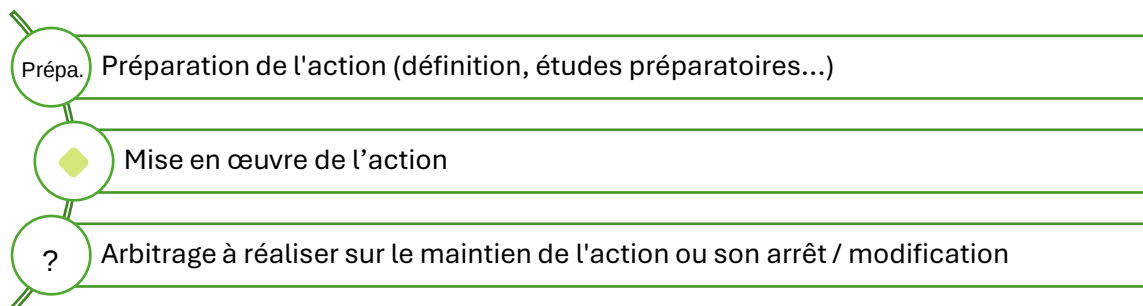
La semaine de la mobilité peut être mobilisée pour organiser des **événements et campagnes de communication** par la CCSM qui permettent également de rappeler les actions de mobilité mises en place.

A partir de 2026, la CCSM peut également organiser des animations sur les modes actifs lors de la semaine du développement durable, en s'appuyant sur les actions déjà mises en œuvre : animations dans les entreprises grâce au travail engagé avec les employeurs, promotion du savoir rouler à vélo, mise en valeur des nouvelles infrastructures cyclables, ...

Elaboration d'outils de communication permettant de promouvoir l'écomobilité (exemple : guide des mobilités afin d'informer les habitants du territoire de l'offre de mobilité disponible dans le Sud Messin).



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file, s'appuyer sur les initiatives d'organismes supra intercommunaux. Partenaires à mobiliser pour cette action : les **communes**, les **associations** engagées sur les mobilités.

Le **Département de la Moselle** propose un Appel à projet "Semaine développement durable" destiné aux EPCI afin d'aider à financer les actions et animations organisées à l'intention du grand public lors de la Semaine Européenne du Développement Durable.

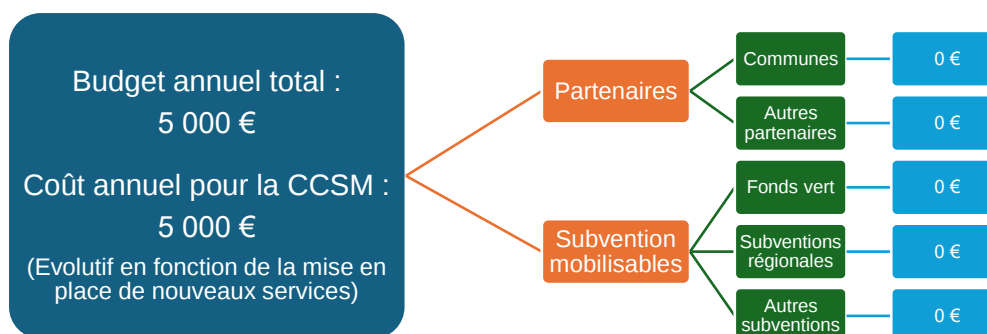


LES RESULTATS ATTENDUS :

Sensibilisation des usagers et connaissance de l'offre de mobilité par la population.



LE BUDGET :



LES POINTS DE VIGILANCE :

L'implication des communes est indispensable pour assurer le succès des animations organisées.

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.2. COMMUNIQUER SUR LES OFFRES EXISTANTES ET DEVELOPPER DES EVENEMENTS SUR LA MOBILITE

4.2.2. Sensibiliser les jeunes à la mobilité



LE CONTEXTE :

L'absence de solutions alternatives à la voiture en milieu rural est un enjeu fort pour les plus jeunes. La **sensibilisation aux mobilités alternatives** peut leur permettre de découvrir les autres solutions mises en place et leur intérêt environnemental, et de les adopter.



LES OBJECTIFS :

Favoriser l'autonomie des plus jeunes dans leurs déplacements.

Inciter les jeunes à utiliser des mobilités alternatives à l'autosolisme dans le futur, mais aussi à sensibiliser leurs proches.



LE PUBLIC CIBLE :

Scolaires et jeunes.



LES MODALITES :

Prise de contact avec les établissements scolaires du territoire pour définir des modalités de sensibilisation.

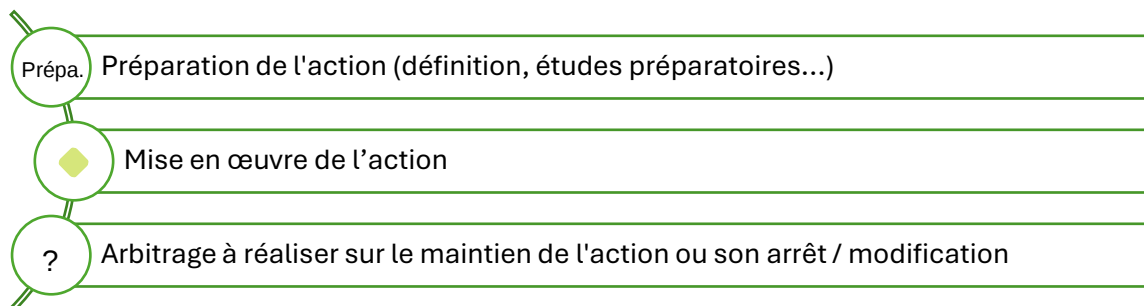
La CCSM peut notamment développer des ateliers avec des associations spécialisées ou s'appuyer sur des outils existants (fresque du climat adaptée à un public de collégiens et lycéens, ...) pour proposer des activités aux établissements scolaires ou aux associations de jeunesse. Le catalogue des animations d'éducation à l'environnement proposé par le **Département de la Moselle** peut permettre d'aborder le sujet des conséquences de la mobilité carbonée sur le climat.

Elaboration d'outils de communication permettant de promouvoir l'écomobilité.

La CCSM peut également piloter le déploiement du **défi mobilités « j'y vais ! »** dans les établissements scolaires, notamment les collèges du territoire (Verny et Rémyilly). Pour cela, la CCSM peut se rapprocher du Service Environnement et Développement Durable du **Département de la Moselle** pour identifier les pistes de collaboration avec les collèges. La CCSM peut également s'inscrire comme partenaire de ce défi mobilisateur du grand public et des écoles, aux mobilités actives (cf. www.defi-jyvais.fr).



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : **établissements scolaires, associations.**

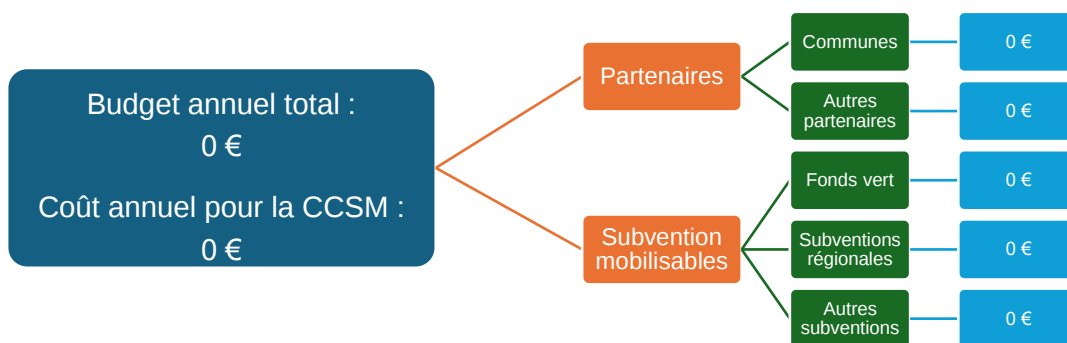


LES RESULTATS ATTENDUS :

Renforcement de la connaissance et de l'utilisation des mobilités alternatives par les jeunes sur le territoire.



LE BUDGET :



LES POINTS DE VIGILANCE :

La sensibilisation proposée doit rester cohérente avec ce qui est faisable ou non sur le territoire (notamment en terme de sécurité des déplacements en modes actifs).

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.3. ECHANGER AVEC LES GESTIONNAIRES CONCERNANT LES AMENAGEMENTS ROUTIERS



LE CONTEXTE :

Le territoire est traversé par des voiries structurantes très empruntées, et avec une accidentologie importante (61 accidents entre 2011 et 2020, se traduisant par 16 décès et 72 blessés). **L'absence de traversées sécurisées et d'itinéraires adaptés hors agglomération** est un frein majeur à la pratique des modes actifs.

Il y a donc un enjeu à développer une vision commune de la gestion de la voirie pour sécuriser les itinéraires et favoriser des alternatives à l'autosolisme.



LES OBJECTIFS :

Améliorer la sécurité des piétons et modes actifs sur les voiries là où cela est pertinent.

Faciliter le déploiement d'aménagements cyclables, qui sont souvent portés par les gestionnaires de voirie.

Identifier des opportunités d'implantation d'aires de covoiturage et de bornes de recharge pour véhicules électriques (notamment sur de la forte puissance).



LE PUBLIC CIBLE :

Gestionnaires de voirie : communes, Département.



LES MODALITES :

Préparation de l'ordre du jour et des attendus de la réunion : quels sont les aménagements ou adaptations que la CCSM souhaite porter ? Quelles priorités ? (Sécurisation des carrefours, travail sur l'offre cyclable, covoiturage, ...).

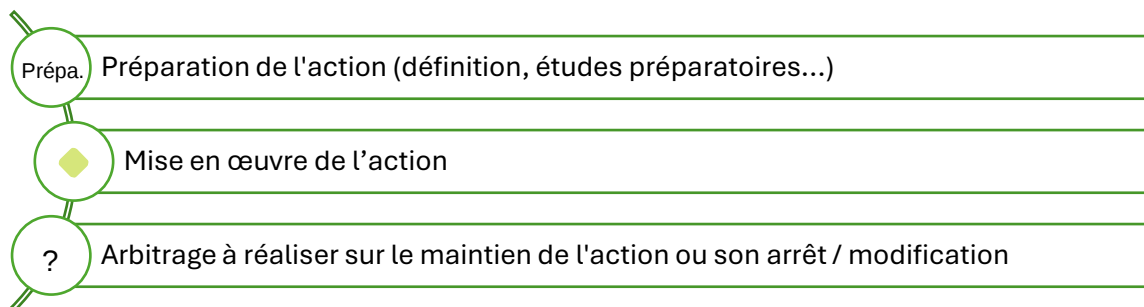
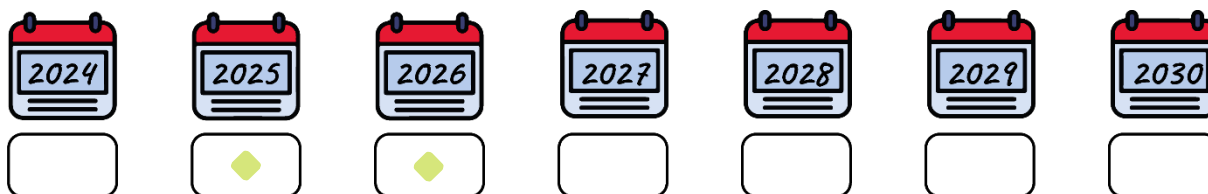
Deux formats de réunion peuvent être envisagés (voire cumulés) :

- Une réunion d'information à destination des communes sur les aménagements favorisant la sécurité, la pratique de la marche et du vélo. Le Département et le CEREMA peuvent être sollicités pour un apport d'expertise ;
- Une réunion d'échange à destination des communes et avec le Département pour **identifier des priorités et des projets structurants à porter**.

L'organisation de la réunion doit être articulée avec le schéma directeur cyclable, qui implique également des aménagements en voirie et une concertation avec les gestionnaires.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Accompagnement

Partenaires à mobiliser pour cette action : Le **Département** et/ou le **CEREMA**.



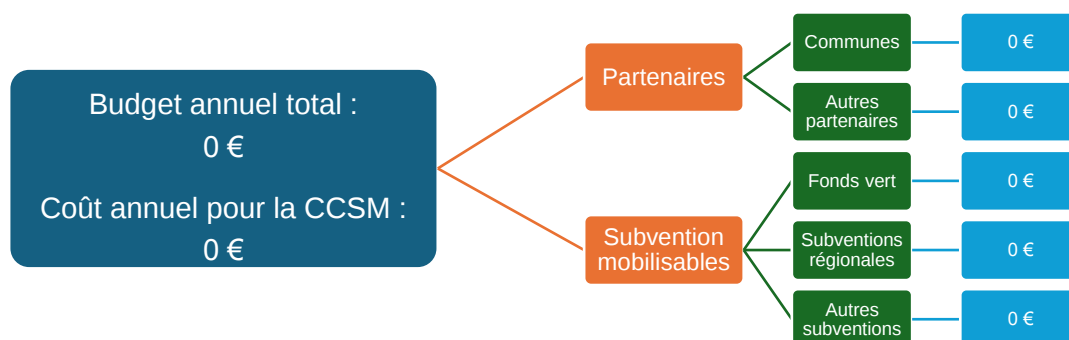
LES RESULTATS ATTENDUS :

Meilleure prise en compte des mobilités alternatives dans la gestion des voiries.

Identification de priorités et de projets communs.



LE BUDGET :



LES POINTS DE VIGILANCE :

L'action doit être coordonnée avec les actions en faveur du développement cyclable et du covoiturage. Il est également nécessaire de prendre en compte à la fois les itinéraires interurbains et la réflexion sur l'apaisement de la circulation en cœur de bourgs.

AXE 4 : PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUES (ECOMOBILITE)

4.4. ENGAGER UN TRAVAIL SUR LES MOBILITES AVEC LES EMPLOYEURS



LE CONTEXTE :

Le changement d'habitudes de mobilité pour les actifs passe beaucoup par l'incitation des employeurs, qui peuvent faciliter et favoriser des mobilités alternatives à la voiture individuelle.



LES OBJECTIFS :

Embarquer les entreprises sur le sujet de la mobilité.

Faciliter le changement de comportement des salariés travaillant sur la zone.



LE PUBLIC CIBLE :

Les actifs.



LES MODALITES :

Lancement d'un groupe de travail pilote avec les employeurs d'une zone d'activités afin de faire remonter les besoins des entreprises du territoire et d'ammorcer de nouvelles réflexions.

Un diagnostic mobilité pourrait être réalisé par la CCSM : enquête auprès des salariés, enquête ou entretien auprès des employeurs, analyses cartographiques et relevé de terrain pour comprendre les mobilités existantes et les freins au changement de comportement.

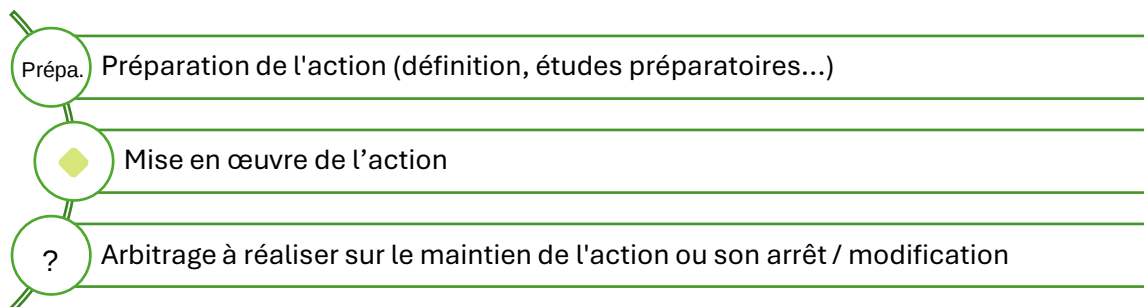
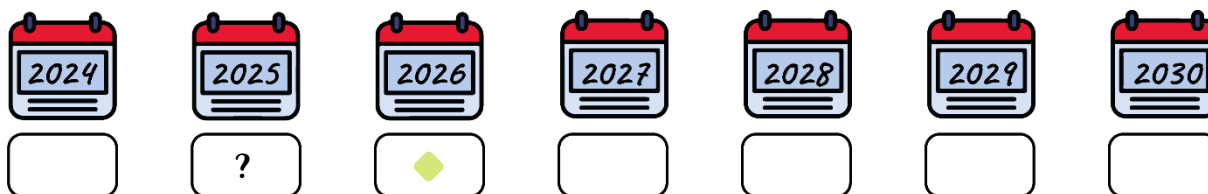
Renforcer les échanges avec les entreprises afin de mieux communiquer sur le dispositif de covoiturage de la CCSM, en partenariat avec BlaBlaCar Daily, auprès des salariés.

Animation au fil de l'eau par la CCSM : exemple défi « Au boulot, j'y vais autrement ! ».

La démarche peut ensuite être dupliquée pour d'autres zones d'activité, voire employeurs individuels.



LE CALENDRIER :



LE PILOTAGE ET LES PARTENAIRES :

Positionnement de la CCSM pour cette action : Cheffe de file

Partenaires à mobiliser pour cette action : les **employeurs** du territoire.



LES RESULTATS ATTENDUS :

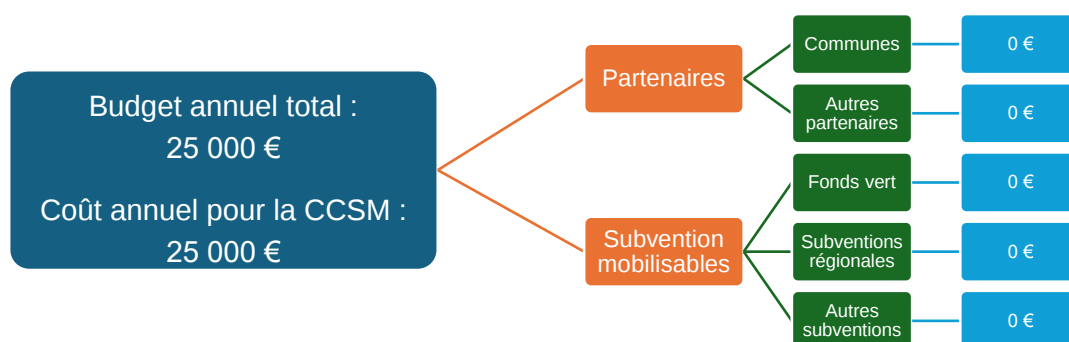
Facilitation du recrutement.

Renforcement de l'attractivité du territoire.

Baisse des émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail.



LE BUDGET :



Détails sur le budget :

Hypothèse : 1 plan interemployeur pilote réalisé à 100% par un BE spécialisé. La CCSM peut choisir de réaliser en interne une partie du PDME.



LES POINTS DE VIGILANCE :

Afin de mobiliser les entreprises, la communauté de communes doit montrer qu'elle porte des actions concrètes qui participent également au changement de comportement (par exemple la prime covoiturage, la création de pistes cyclables, ...).

Les gros employeurs du territoire ont déjà des obligations règlementaires à ce sujet.

Difficulté de mobiliser les employeurs sur ce sujet.

AXE 4 - PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS PLUS ECOLOGIQUE (ECOMOBILITE)

Actions	Sous Actions	Planning prévisionnel							Estimation des coûts	Rôle de la CCSM			Partenaires mobilisables
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		Cheffe file	Accompagnement	Revendication	
Action 4.1 - Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes	4.1.1 - Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)								22,5k € estimation pour 13 écoles et 250 élèves		X		Ecoles / périscolaires / communes / rectorat / Génération Vélo
	4.1.2 - Sécuriser les cheminements piétons menant aux établissements scolaires et mettre en place des pédibus								4K € coût pour 2 expérimentations de pedibus		X		Communes
Action 4.2 - Communiquer sur les offres de mobilité existantes et développer des événements sur la mobilité	4.2.1 - Mettre en place des animations lors de la semaine de la mobilité et la semaine du développement durable								5K € évolutif si mise en place de nouveaux services	X			Communes / associations
	4.2.2 - Sensibiliser les jeunes à la mobilité								-	X			établissements scolaires, associations
Action 4.3 - Echanger avec les gestionnaires concernant les aménagements routiers									-		X		Communes / Département
Action 4.4 - Engager un travail sur les mobilités avec les employeurs									25K € si réalisation plan interemployeur	X			Entreprises

GLOSSAIRE PDMS :

- **AOM** : la notion d'Autorité Organisatrice de la Mobilité a été créée par la loi d'orientation des mobilités (24 décembre 2019) afin d'identifier le principal acteur de la mobilité sur un territoire et de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air. La Communauté de Communes du Sud Messin est devenue AOM locale en 2021 lui permettant désormais d'organiser plusieurs services de mobilité adaptés aux enjeux locaux de son territoire. Elle peut, par exemple, décider d'organiser des services réguliers de transport public, des services de transport à la demande, des services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés ou encore des services de mobilité solidaire.
- **Autosolisme** : l'autosolisme désigne l'ensemble des déplacements réalisés seuls en voiture ([écologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr)).
- **Autopartage** : c'est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers, pour la durée et la destination de leur choix. Les véhicules peuvent appartenir à un opérateur d'autopartage, à la collectivité et même à des particuliers. Il existe, en effet, plusieurs types d'autopartage, « *l'autopartage en boucle* » avec une restitution du véhicule à la station de départ, « *l'autopartage en trace directe* » avec une restitution du véhicule dans une station qui peut être différente de celle de départ, « *l'autopartage sans station* » ou encore « *l'autopartage entre particuliers* » facilité ou non par une plateforme de mise en relation ([écologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr)).
- **Ecomobilité** : aussi appelée mobilité durable, l'écomobilité représente l'ensemble des pratiques qui permettent de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre de nos déplacements quotidiens. Elle regroupe la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport jugés plus propres à l'égard de l'environnement. L'écomobilité cherche à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et à réduire notre dépendance à l'automobile.
- **Electromobilité** : c'est le recours à des modes de transport de personnes ou de marchandises utilisant des véhicules propulsés exclusivement ou partiellement par une source d'énergie électrique.
- **Intermodalité** : l'intermodalité est un concept qui renvoie à la possibilité pour les personnes ou les marchandises de passer d'un mode de transport à un autre au cours d'un même déplacement. Au sens plus opérationnel pour les voyageurs, l'intermodalité apparaît comme une pratique de mobilité caractérisée par l'utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (CEREMA). Ce concept impose une **rupture de charge** (*correspondance*) qui se définit comme le point de changement entre deux solutions de mobilité. Les espaces structurants qui permettent des connexions efficaces entre les services de mobilité sont appelés des pôles d'échanges multimodaux (PEM/hubs de mobilité ou encore des aires/stations de mobilité pour les territoires peu denses).

- **Ligne de covoiturage** : Une ligne de covoiturage se définit par *“un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire. Il s’agit d’une hybridation de deux types de services de déplacement : l’auto-stop et les lignes de transport en commun”* (CEREMA). Certains opérateurs de covoiturage se sont spécialisés dans des offres de lignes de covoiturage parmi lesquelles on retrouve des lignes de covoiturage dites physiques (*matérialisation de la ligne par des infrastructures type panneaux lumineux*) ou encore des lignes virtuelles où les points d’arrêts sur un axe routier sont matérialisés sur une application de mise en relation.
- **Mobilité** : la mobilité peut se définir comme un déplacement dans l’espace physique *« entre deux points A et B, qui peut se faire directement, mais souvent aussi de façon plus sinueuse, associée à d’autres déplacements (liés aux loisirs, aux autres impératifs familiaux, voire au parcours emprunté par le mode de transport utilisé) »* (Guibert, Guillemot, 2018).
- **Mobilité partagée** : la mobilité partagée consiste en la mise à disposition du public de moyens de transport classiquement individuels afin qu’ils soient utilisés par plusieurs personnes. Ce type de mobilité inclut autant le covoiturage et l’autopartage que les vélos en libre-service ou la location de véhicule entre particuliers. Ces mobilités partagées reposent sur une offre de partage de véhicule ou un système de location de courte durée.
- **Modes actifs** : l’article L1271-1 du Code des transports définit les mobilités actives, notamment la marche et le vélo, comme *“l’ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée”* (legifrance.gouv.fr). Ce sont donc des modes de déplacements alternatifs aux modes de déplacements motorisés, particulièrement utiles pour effectuer de courtes distances et bénéfiques pour la santé et l’environnement. Ils regroupent aussi bien le vélo, la marche, que la trottinette, les rollers, le skateboard...
- **Multimodalité** : la multimodalité, qui se distingue du concept d’intermodalité, désigne la possibilité d’utiliser alternativement (*au cours d’une semaine par exemple*) différents modes de transport pour réaliser un déplacement (*exemple : jour 1, trajet à vélo / jour 2, trajet en voiture*. CEREMA). Les pôles d’échanges multimodaux sont, par exemple, des espaces où l’on va retrouver une offre de mobilité dite multimodale (*train, vélo, transport en commun, covoiturage...*).
- **Personne captive** : les usagers captifs sont souvent décrits comme des individus qui ne possèdent pas leur propre véhicule (*ou qui n’ont pas de permis, que le coût du déplacement en voiture est trop onéreux, qu’ils soient trop âgés...*) et qui sont donc dépendants d’autres modes pour se déplacer car ils n’ont pas le choix. Et lorsque d’autres modes de déplacements ne sont pas disponibles, ces individus ne peuvent pas se déplacer.
- **Rue apaisée** : désigne une rue qui dispose d’aménagements permettant d’apaiser la circulation des différents modes de déplacements, améliorant ainsi la sécurité mais aussi la qualité de vie et l’attractivité des centres-bourgs/communes. Il s’agit surtout de faciliter la circulation des modes actifs (*marche, vélo...*) en réduisant la vitesse des véhicules motorisés et en améliorant la cohabitation entre tous les usagers de l’espace public. « La zone de rencontre » est par exemple un outil pour faciliter la mise en place d’espaces publics apaisés.



 www.sudmessin.fr

 www.facebook.com/sudmessin

 www.linkedin.com/company/cc-sud-messin

 **SUD
MESSIN**
Communauté de communes

Adresse : 2 Rue Pilatre de Rozier, 57420 Goin

Tél : 03.87.38.04.10 | contact@sudmessin.fr

Juin 2025