



28 septembre 2023 – Espace Culture et Loisirs de Solgne

Le forum s'est organisé en trois temps

- Temps 1. PARTAGE DU DIAGNOSTIC
- Temps 2. ATELIERS ECHANGES ET SOLUTIONS
- Temps 3. SYNTHESE

Ce présent compte-rendu complète le support de synthèse réalisé en PowerPoint, qui présente également de manière plus succincte les éléments clés de ce forum.

Temps 1 : partage du diagnostic

Chaque participant pouvait circuler dans la salle et prendre connaissance des différentes informations issues du diagnostic, inscrites sur des affiches. Il leur était également possible de réagir, compléter, faire des commentaires soit auprès d'animateurs présents à côté des affiches soit directement en les écrivant sur des feuilles mises à disposition.



5 affiches étaient mises à disposition.

- Flux et déplacements

Étonnement d'un participant sur la part des camions empruntant la RD 910, 17% et qui lui paraissait importante

- Transport collectif

Demande d'un participant de relier Pont-à-Mousson en transport collectif, afin notamment de se rendre à la gare de Pont-à-Mousson.

Souhait de pouvoir voir prolonger la ligne de transport collectif venant de la Métropole de Metz ou d'avoir une navette pour se rendre à Cheminot et ensuite prendre la ligne.

Remarque sur le fait, qu'une expérimentation de transport à la demande a été faite sur le territoire mais que ce fut un échec. L'échec s'explique sans doute par le fait que le service se rabattait sur la gare routière alors que la pertinence du TAD est de faire du périphérique et non pas un service en étoile. Il serait donc pertinent de refaire une expérimentation mais différente et sur plus long terme.

Une remarque a été faite sur la carte des transports scolaires, les lignes semblent plus longues que dans la réalité car il existe beaucoup de sous-lignes avec des temps de transport moindres.

- Projets du territoire en matière de mobilité

Pour un des participants le covoiturage est en effet une alternative intéressante à la voiture individuelle, mais en constatant que le covoiturage n'est pas forcément faisable pour tout le monde et notamment pas pour les salariés qui ont des horaires variables. Faire du covoiturage c'est également moins de liberté.

- Economie et services

Un participant a proposé de mieux réorienter les habitants sur le territoire en proposant par exemple des services afin de limiter les déplacements notamment à l'extérieur du territoire

- Infrastructures / Voirie / modes actifs

Étonnement de la part d'un participant sur le peu d'aménagements cyclables sur le territoire.

Constat d'une habitante de Cheminot :

- Je vais à Pont-à-Mousson pour faire les courses
- A cheminot, on est isolé, il n'y a pas de routes sécurisées pour la pratique du vélo
- Le motif d'accompagnement pour les déplacements est très présent : 60 km par jour régulièrement pour emmener récupérer les enfants aux lycées, les emmener aux activités de loisirs etc...
- Bus : grosse problématique. Les enfants utilisent la navette Le Met de coin-sur-seille pour se rendre au lycée Louis-Vincent ce qu'implique un déplacement en voiture de cheminot à coin-sur-seille pour emmener ou récupérer l'enfant au bus le met.
- On serait d'accord pour payer plus (impôts locaux ?) pour du transport en commun sur le territoire, pour le bien de nos enfants et le notre également (trajets très/trop fréquents en accompagnement : charge mentale)

Temps 2 : atelier échanges et solutions

Pendant ces ateliers et échanges, 3 thématiques ont été proposées. Tous les participants sont intervenus dans ces 3 ateliers thématiques.

- Les déplacements de courte distance
- les déplacements de moyenne et longue distance
- les déplacements des captifs

La restitution de ces 3 ateliers par thématiques est regroupée dans le compte-rendu ci-dessous.

Il a été demandé à tous les participants de chaque atelier en introduction d'expliquer la compréhension de la thématique.

Atelier 1 : les déplacements de courte distance

Qu'est-ce que la mobilité courte distance ?

Pour commencer l'atelier, la même question a été posée à chacun des groupes : **qu'est-ce que la mobilité courte distance ?**

Les réponses ont été très **subjectives** et l'interprétation des courtes distances dépend nécessairement de **plusieurs facteurs** (l'âge, la sécurité, le temps, la difficulté, le confort, la praticité des cheminements, le mode de déplacement...).

Les déplacements courtes distances se résument pour certains à des distances kilométriques faibles, réalisables en mode non-motorisés, pour d'autres à des distances avec des bourgs-centres et/ou des services de proximité. Certaines personnes présentes expliquaient assez simplement que les déplacements courtes distances « ***c'est bien une histoire de temps*** ».

La notion de déplacement de courte distance pose également la question du mode de déplacement utilisé. Ainsi les modes de déplacement comme le vélo la trottinette sont ressortis, et de manière plus globale tout ce qui est possible de faire sans la voiture.

Il a été également rappelé que dans un village sans service un déplacement de courte distance est un déplacement vers le bourg centre, mais qui n'est pas forcément toujours faisable en mode alternatif à la voiture. Depuis Pournoy-la-Grasse, un déplacement de courte distance est par exemple un déplacement vers Verny, afin de se rendre à la boulangerie.

Quels constats ?

En fonction de l'espace urbain la pratique des modes actifs ? et même plus globalement des modes alternatifs à la voiture pour un déplacement de courte distance, n'est pas toujours possible.

Il est également possible d'avoir une perception différente, la semaine et le week-end, quand le temps est moins contraint.

La plupart des personnes présentes ont souligné la **dangerosité de circuler à vélo** au sein du territoire Sud Messin, et la **nécessité de rassurer les parents** afin qu'ils laissent leurs enfants circuler librement aussi bien à vélo qu'à pied.

La vitesse des véhicules motorisés est un frein pour laisser son enfant se déplacer en modes actifs sur une courte distance.

La place de la voiture est également importante, et on peut également noter par exemple la présence de beaucoup de voitures autour de l'école sur la commune de Fleury, avec des enfants qui sont majoritairement accompagnés par leurs parents en voiture.

Quelles propositions ?

Au-delà même, du sujet d'aménagement de trottoirs et ou d'aménagements cyclables, il sera nécessaire d'accompagner ces infrastructures par un travail de pédagogie notamment vers les parents (acculturer/sensibiliser lors d'actions de soutien à la parentalité par exemple), mais aussi vers les enfants, via également des actions d'apprentissage.

L'apprentissage pourrait être aussi proposé à tous via par exemple des stages de remise en selle pour les personnes qui n'ont pas utilisé de vélos depuis longtemps.

La mise en place de projets d'éco mobilité scolaire pourrait être intéressante comme la mise en place d'un pédibus. L'incitation également à l'usage des bus lorsqu'un regroupement pédagogique est réalisé pourrait être faite, en demandant notamment aux parents de tester le déplacement en bus avec leur enfant.

Ce travail de pédagogie doit être mené en parallèle d'actions directes sur **l'apaisement des circulations dans les communes** et la réalisation d'**aménagement cyclables**, qui apparaissent pour la plupart comme des **solutions évidentes**. Ces aménagement doivent permettre des déplacements utilitaires et de loisir pour tous, en prenant en compte la sécurité (aménagement, mais aussi lumières...) .

Les liaisons entre communes sont à favoriser et notamment en rabattement vers les bourgs-centres qui ont des services.

Il a été par exemple évoqué de relier Lemud – Ancerville – Rémilly avec une liaison cyclable sur les chemins d'exploitation, communaux à proximité des voies ferrées

Les services ne sont également pas à oublier, tout comme la signalisation.

Les équipements pour sécuriser la pratique du vélo sont à encourager, voire à rendre obligatoire.

La réduction de la vitesse à 30 km/h sur certains axes est sans doute à développer.

Hors sujet de l'atelier :

- Proposer quelques véhicules en autopartage

Atelier 2 : les déplacements de moyenne/ longue distance

Qu'est-ce que la mobilité longue distance ?

Toute comme la courte distance, l'appréciation de la longue distance est subjective et dépend de plusieurs paramètres. Voici pour exemple, ce qui a été cité durant les ateliers.

- Ce qui ne peut pas se faire à pied ou à vélo (sans moteur)
- C'est la distance à partir de laquelle ça devient pénible de faire du vélo
- Ce qui n'est pas de très longue distance
- Ce qui ne peut pas se faire sans traverser la ville de Metz
- Ce qui nécessite un moyen motorisé
- Ce qui représente environ 1 heure de déplacement
- Ce qui est de plus de 10 km, 15km, 20 km
- Ce qui est en dehors du territoire de la CC

Quels constats ?

Les constats ci-dessous sont notamment formulés sous forme de verbatim.

- Vélo :

Pour se rendre à son travail en vélo, il faudrait pouvoir se doucher en arrivant et toutes les entreprises n'ont pas de douches, ce qui peut freiner la pratique.

- TC :

Utiliser la voiture, c'est le plus rapide, et avoir un transport collectif ne signifierait pas qu'il soit utilisé car son temps de parcours pourrait être trop long.

Par exemple un participant cite, que pour se rendre à Verny-Technopole il met environ 15 minutes et qu'en transport collectif ce serait 45 minutes.

Pour qu'un réseau de TC soit utilisé, il faut qu'il soit régulier et très cadencé. Actuellement ce n'est pas possible de rentrer en dehors des heures de pointe.

Les lycéens sont souvent captifs à Metz.

Les lycéens : coté Rémyilly peuvent utiliser le train, mais pas ceux de Verny

Il n'existe pas de parking relais à Pouilly pour prendre le réseau Mettis

- TER :

Un des problèmes est de se garer à la gare de Rémyilly. De plus les horaires des trains ne sont pas toujours fiables et à certaines heures les trains sont très chargés.

- Covoiturage :

Les participants citent que l'on ne sait pas toujours où les voisins vont/d'où les collègues viennent. Ils citent également :

- On n'a pas le temps ou on ne veut pas se contraindre
- L'aire de covoiturage à Féy est saturée
- Le parking de la gare sert d'aire de covoiturage (car on sait que le véhicule est en lieu sûr)

- Le parking du bourg sert également aussi d'aire de covoiturage
- J'ai une profession libérale et je n'ai pas de trajets qui soient possibles de programmer
- Le covoiturage se fait naturellement dans les entreprises. Mais aujourd'hui les gens ne veulent plus attendre
- Mobilité sociale :
 - Les gens ne se parlent plus dans les villages, la mobilité sociale (amener des enfants à l'école) c'est retisser du lien
 - Un car 1x/mois, qui va de Lemud à Metz et qui amène ponctuellement des personnes captives qui adorent le faire. Même des gens de Rémyilly y vont : car c'est social ! 3 € A-R (contre 12 € le train)
- Recharge véhicules électriques :
 - Il manque des IRVE car les gens doivent recharger chez eux. Cela pourrait être une aide à l'affranchissement du thermique (sur les parkings du commerce)

Quelles propositions ?

Les bus de la Métropole de Metz s'arrêtent aux limites de la CCSMS, à Solgne, il serait intéressant de prolonger la ligne.

Un minibus pour aller à Pouilly permettrait de faire une correspondance avec l'offre existante, ou alors il serait pertinent d'étendre le réseau

Les gros cars pourraient être dédoublés en minibus pour avoir plus de services

Une boucle interne à la CCSMS pourrait également permettre de se rendre à Metz

Une ligne de rabattement vers le terminus de la ligne messine (minibus qui vient étendre la ligne) pourrait être proposée.

Il faudrait diversifier les aires sur le territoire mais plutôt sur les axes de communication. Mais il ne faut pas que ces parkings soient isolés pour éviter le vandalisme. L'accès au parking c'est moins important

C'est une question d'éducation pour automatiser l'usage des TC et l'autonomie qu'on peut en tirer : mais le rêve qui leur est inculqué ça serait de posséder une voiture. Il faut inverser la tendance et faire de l'éducation aux jeunes.

Atelier 3 : les déplacements des captifs

Qu'est-ce que la mobilité des captifs ?

Le sujet des captifs pose la question tout d'abord de sa définition. Qu'appelle-t-on captif et est-ce qu'on a vraiment des captifs sur le territoire ?

Pour rappel sur la définition, le captif est une personne qui n'a pas la possibilité de se déplacer en voiture seul soit :

- il n'a pas le permis
- il n'a pas possibilité d'obtenir un véhicule
- il peut utiliser un véhicule mais le coût du véhicule est trop cher
- il peut utiliser un véhicule mais il est trop âgé par exemple pour pouvoir l'utiliser ou à des difficultés par exemple pour se déplacer

La notion de « captifs » aujourd'hui autre que pour les scolaires n'est pas forcément évidente sur le territoire, car la voiture reste un mode de déplacement facilitant. De plus actuellement les revenus sur le territoire ne freinent pas forcément son usage.

Au-delà du côté financier un des freins à l'usage de la voiture pourrait être le temps de parcours qui s'allonge déjà largement depuis de nombreuses années du fait de la circulation croissante.

Quels constats ?

Aujourd'hui le constat sur le territoire c'est que le sujet du captif concerne plutôt les jeunes.

Le territoire est aujourd'hui dans une dynamique de développement et de plus en plus de population jeune sont sur le territoire mais avec des distinctions à prendre en compte entre l'Est et l'Ouest

Actuellement les jeunes sont très dépendants de leurs parents et de leur famille.

Le temps investi par les parents pour le déplacement de leurs enfants est important

Très peu de jeunes utilisent le scooter pour des raisons de sécurité, notamment car les parents préfèrent accompagner leurs enfants plutôt que de les mettre sur des routes qui pourraient être dangereuses.

Aujourd'hui les déplacements « assistés par les parents » sont donc notamment des déplacements périscolaires vers les activités périscolaires. Il existe aujourd'hui sur le territoire une offre avec des activités, qu'elles soient sportives, culturelles, musicales. Par exemple sur le territoire de Verny on retrouve du judo.

En effet il est souvent nécessaire de se déplacer pour se rendre sur les activités et l'organisation entre parents reste quelque chose d'importante qui pourrait être d'ailleurs encore incitée.

L'offre aujourd'hui en transport scolaire est peu problématique, même s'il est parfois difficile de trouver des conducteurs pour les dessertes et ce qui parfois peut jouer sur les temps de parcours des élèves.

L'incitation aux déplacements alternatifs est complexe du fait que souvent les habitants se déplacent dans une logique de chaîne de déplacement et qu'aujourd'hui modifier ces déplacements signifierait également de questionner le positionnement des services sur le territoire.

Concernant les captifs qui pourraient notamment être des personnes âgées, la notion de solidarité sur le territoire est forte et le service mis en place de mobilité solidaire marche bien.

Il reste toutefois des difficultés pour avoir assez de conducteur, afin de réaliser les services de la mobilité solidaire.

Concernant les personnes âgées et les populations en situation de vulnérabilité l' élu reste un élu de proximité qui peut identifier des solutions ou des situations complexes et peut intervenir si nécessaire.

Le vieillissement de la population ne semble pas être une crainte pour l'avenir à court et moyen terme.

Actuellement sur le territoire on voit de plus de plus en plus de véhicules sans permis qui sont potentiellement utilisés par des jeunes. Un véhicule sans permis coûte environ 7000 € et on voit donc son déploiement de plus en plus important sur le territoire.

La configuration du territoire permet de manière assez aisée les déplacements en voiture mais peut également se poser la question d'une remise en cause de cette facilité lors de la mise en place de la zone à faibles émissions sur Nancy et Metz

Quelles propositions ?

Aujourd'hui la voiture est synonyme de liberté malgré le coût du carburant à la hausse même si on peut voir des changements de comportement. L'accompagnement au changement du comportement sera clé pour parvenir à une évolution des pratiques

Au niveau des actions à mettre en place la sensibilisation des jeunes via l'école peut être un challenge à relever. Cela peut être par exemple la mise en place de pédibus ou également comme l'a fait Verny, des challenges vélo pour les enfants.

Le développement de téléconsultation médicale pourrait par exemple aussi être une solution pour aider les personnes qui pourraient rencontrer des difficultés à se déplacer

La question de la contrainte est à poser. Par exemple limiter l'espace devant les écoles permettrait potentiellement d'inciter les parents à emmener leurs enfants autrement qu'en voiture.

Les parents emmènent régulièrement leurs enfants devant les écoles en voiture. Il serait parfois nécessaire d'intervenir et de verbaliser du stationnement gênant

Certaines actions sont mises en place mais peu valoriser par exemple la Région a mis en place en juillet aout un forfait à 29 € pour les jeunes pour se déplacer en TER et cette action devrait être à nouveau mise en place l'année prochaine

Proposer des actions pour les jeunes permettrait également de jouer sur le comportement futur de ces jeunes

L'offre de mobilité solidaire est aujourd'hui intéressante mais elle est accessible pour les plus de 18 ans avec des critères bien définis et cela pose la question de son extension vers d'autres personnes et ainsi de modifier potentiellement les critères d'accès.

Il serait intéressant de relier les actions de mobilité vers les jeunes aux actions de soutien à la parentalité

Concernant les personnes âgées la vente ambulante reste pertinente et pourrait potentiellement être développée même si parfois le sujet de la rentabilité est questionné sur ce type de service.

Concernant l'offre de transport de manière générale il serait intéressant de plus communiquer avec une approche par cible car la communication n'est pas la même vers des jeunes vers des actifs ou de vers des personnes âgées.

La sécurisation des voiries reste un élément important qui serait un levier pour le changement de comportement notamment pour inciter les jeunes à se déplacer en modes actifs.

La sécurité est un élément crucial notamment en période hivernale

Temps 3 : synthèse

Comme l'a souligné le diagnostic mobilité, le forum a mis en exergue que l'**accompagnement** est un **motif de déplacement important** sur le territoire. Le manque d'offres de mobilité attractives, notamment de transports collectifs, oblige les familles à réaliser **des déplacements conséquents** pour récupérer leurs enfants aux lycées, au terminus du réseau Le Met le plus proche ou tout simplement pour les emmener à des activités sportives ou de loisirs. En plus de **multiplier les déplacements quotidiens**, l'accompagnement génère une **charge mentale** pour les parents, et certains seraient aujourd'hui prêts à **payer davantage** pour un réseau de transport en commun efficace.