

Communauté de Communes de Cattenom et Environs

Plan de mobilité simplifié

Diagnostic et plan d'actions

Février 2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... 3

- A. *Un plan de mobilité simplifié dans la Communauté de Communes de Cattenom et Environs, pourquoi ?*..... 3
- 2. Contexte réglementaire.....4
- 3. Les statuts de l'intercommunalité en matière de mobilité5
- 4. Contexte macro - territoriale6
- 5. Processus de la démarche8
- 6. Documents de référence et autres sources.....8

DIAGNOSTIC 9

- I. **Contexte territorial de la Communauté de Communes Cattenom et Environs9**
 - A. *Contexte socio-démographique*..... 10
 - 1. Une croissance démographique liée à la proximité avec le Luxembourg10
 - 2. Dynamique des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg.....11
 - 3. Revenu médian par UC en 2020.....13
 - 4. Focus sur les publics vulnérables.....13
 - 5. Motorisation des ménages14
 - 6. Armature et principaux pôles générateurs de déplacements.....15
 - B. *Desserte et offres du territoire*..... 17
 - 1. Un maillage routier dense.....17
 - 2. Trafic routier19
 - 3. Une accidentologie concentrée sur l'A3120
 - 4. Une fréquentation ferroviaire concentrée sur l'axe Metz-Luxembourg.....21
 - 5. Desserte en transports en commun routier25
 - 6. L'électromobilité29
 - 7. Le covoiturage29
 - 8. Les aménagements cyclables30
 - C. *Pratiques de mobilité*..... 31
 - 1. Combien de déplacements font les habitants ?32
 - 2. Comment se déplacent-ils ?32
 - 3. Pourquoi se déplacent-ils ?34
 - 4. Pendant combien de temps et sur quelles distances se déplacent-ils ?35
 - 5. Quand se déplacent-ils ?37
 - 6. Où vont-ils ?.....38

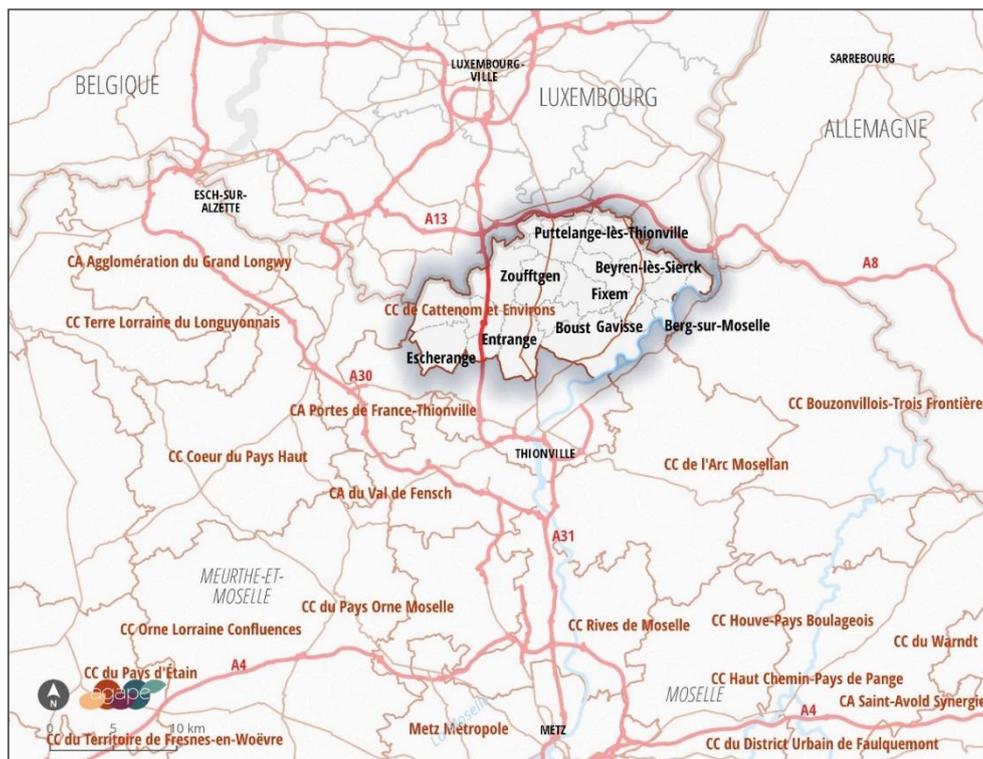
ENJEUX DU TERRITOIRE ET DECLINAISON EN AXES STRATEGIQUES 40

PLAN D'ACTION..... 41

ANNEXE..... 79

- Listes des abréviations et des sigles* 79

INTRODUCTION



A. Un plan de mobilité simplifié dans la Communauté de Communes de Cattenom et Environs, pourquoi ?

1. Le plan de mobilité simplifié, un nouvel outil de planification adapté au territoire

Le plan de mobilité simplifié, ou PDMS, est un document de planification qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Il remplace le plan de mobilité rurale (PMRu), introduit par la loi pour une transition écologique et une croissance verte (TEPCV) de 2015.

Rappel historique et contexte juridique

En 2017, les Assises de la mobilité mettent en évidence le besoin de renouveler la politique publique en la matière pour mettre l'accent sur la mobilité du quotidien dans les villes moyennes et territoires ruraux. Elle a permis l'adoption de la Loi d'Orientation Mobilité, dite LOM, le 24 décembre 2019.

La LOM se veut une réponse à 4 enjeux majeurs que sont : la crise environnementale, le manque d'investissement pour les mobilités du quotidien, la multiplication des transports innovants et la dépendance de la voiture dans de nombreux territoires peu denses. Elle a ainsi défini 2 outils pour une mobilité durable : les plans de mobilité (PDM) et les plans de mobilité simplifiés (PDMS).

Le PDMS permet ainsi d'avoir une feuille de route en matière de mobilité visant à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet serre, liées aux transports, et de donner du contenu à la prise de compétence. C'est une démarche au croisement de différentes thématiques tel que l'environnement, le développement économique, l'aménagement du territoire, la politique sociale, etc. Le caractère non obligatoire de la démarche assouplit le cadre juridique et laisse une latitude importante à l'AOM pour l'adapter à ses besoins, aux enjeux, aux moyens et actions : pas d'enquête publique, pas d'évaluation environnementale, pas d'opposabilité ; une soumission pour avis aux conseil municipaux, départementaux et régionaux concernés ; une consultation du public obligatoire.

2. Contexte réglementaire

Aujourd'hui, la Communauté de Communes de Cattenom et Environs se lance dans cette démarche afin de développer des solutions de mobilité adaptées à son territoire et surtout, à les uniformiser pour les rendre complémentaires.

Ce document sera l'occasion d'établir un diagnostic complet, empirique et partagé des problématiques de mobilité sur le territoire. Il est destiné à calibrer au mieux les projets et le plan d'action qui en découlera d'un point de vue aussi bien technique, qu'administratif ou financier.

Le travail réalisé doit permettre au PDMS d'être en cohérence avec les autres documents de planification cadres du territoire mais aussi d'alimenter de futurs documents tel un le Plan Climat Air Energie (PCAET en cours de réalisation) et le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi en cours de réflexion). Ceci afin d'identifier les actions communes et harmoniser mobilité et développement du territoire. Voici les principaux documents et leurs actions autour de la mobilité :

Schéma de cohérence territorial (2020, en cours de révision)¹

- Prioriser les grands projets d'infrastructures pour redonner de la capacité aux transports collectifs et partagés
- Déployer l'irrigation du territoire par des nœuds de mobilités associant des services connectés
- Articuler l'offre de mobilité de part et d'autre des frontières et faciliter l'interopérabilité
- Anticiper et favoriser le développement des moyens de mobilités du futur
- Faciliter la pratique des modes actifs sécurisés
- Élever le niveau des équipements et services à la personne pour une offre diversifiée et accessible à une demande plurielle, mobile et de proximité
- Structurer une offre en logements améliorant l'accès aux mobilités, aux services urbains et à des cadres de vies valorisés

Projet de territoire (adopté en 2023) :

- Mise en place de voies dédiée à l'offre de transports en commun
- Développement du covoiturage
- Création de parkings sécurisés pour les vélos
- Mise en œuvre du schéma directeur cyclables (pistes, itinéraires, sensibilisation)

¹ En avril 2024, le SCoTAT a été annulé suite à des prévisions démographiques erronées. Le PDMS peut malgré tout s'inspirer des objectifs et orientations pour alimenter sa stratégie.

Schéma expliquant la contribution du PDMS dans les autres documents de planification

PLUi (En réflexion)	PCAET CCCE (En cours)	SCoTaT (En cours de révision)	Projet de territoire (adopté en 2023)	
Mobilité	Mobilité	Mobilité	Mobilité	PDMS
Autres thématiques	Autres thématiques	Autres thématiques	Autres thématiques	

3. Les statuts de l'intercommunalité en matière de mobilité

L'intercommunalité dispose de la compétence « mobilité » (depuis le 1^{er} juillet 2021) et de la compétence « Infrastructure de Recharge pour Véhicule Électrique (IRVE) » (depuis le 27 juin 2023). Ainsi, le territoire est très actif sur la mise en place d'actions autour de la mobilité :

- ❖ L'inauguration le vendredi 11 décembre 2020, du premier parking « Park&Ride » à Roussy-le-Village ;
- ❖ Depuis le 1^{er} juillet 2021, une aide à l'achat, dans le cadre de l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE). La CCCE a soutenu l'achat de 363 VAE depuis la mise en place de cette aide ;
- ❖ Le 29 mars 2022, elle approuve son schéma directeur cyclable destiné à proposer des itinéraires sécurisés pour les déplacements en modes actifs ;
- ❖ Le 4 avril 2023, elle signe une convention de partenariat avec le Département de la Moselle visant la création de voies dédiées aux transports en commun et aux modes doux entre la commune d'Hettange-Grande et d'Évrange le long de la RD 653. Ce projet est prévu pour 2026 ;
- ❖ Mars 2024, lancement d'un service de covoiturage « Blablacar Daily » en partenariat avec la communauté de communes de Bouzonville Trois frontières (CCB3F) et la communauté de communes de l'Arc Mosellan (CCAM) ;
- ❖ Septembre 2024, l'expérimentation d'un service de navettes gratuites vers le Luxembourg, pour les résidents des communes concernées pendant 6 mois.
- ❖ Partenaire du projet de rénovation et de désenclavement du quartier-gare de Hettange-Grande.

L'organisation des transports collectifs, et plus largement de la mobilité, est régie par plusieurs textes réglementaires qui définissent les compétences des différentes collectivités territoriales. Les compétences de la CCCE sur le territoire se répartissent de la manière suivante :

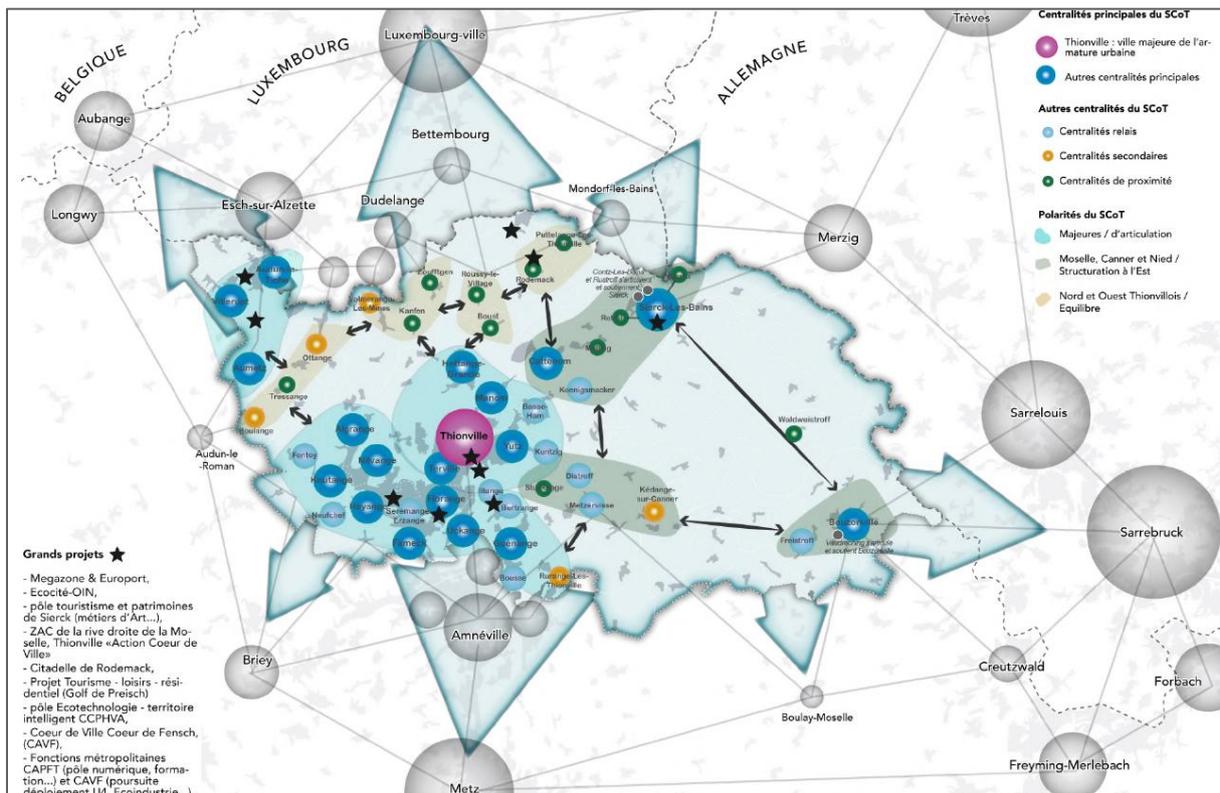
Type	Compétences
 Transports collectifs	<p>Suite à la loi NOTRe en 2017, la région Grand Est est compétente en matière de transports collectifs routiers scolaires et interurbains et d'organisation des Transports Express Régionaux (TER Fluo Grand Est)</p> <p>Le réseau Citéline, pour les lignes régulières, est géré par le syndicat de transport Territoires et Mobilités Moselle Nord (TEMO)</p>
 Transport collectif transfrontalier	<p>Le réseau transfrontalier RGTR est géré par le Ministère luxembourgeois de la mobilité et des Travaux Publics</p>
 Voirie/Circulation	<p>En fonction de la nomenclature du réseau routier, la compétence revient : aux départements (routes départementales), aux intercommunalités (projets spécifiques) ou aux communes (voies communales)</p>
 Stationnement	<p>Depuis la loi MAPTAM en 2014, la compétence revient aux communes</p>
 Nouvelles mobilités	<p>Depuis la LOM, la compétence revient à l'autorité organisatrice de mobilité (AOM), ici la CCCE (covoiturage, navette gratuite, schéma cyclable, etc.)</p>

4. Contexte macro - territoriale

Marquée par un positionnement transfrontalier particulier, la Communauté de Communes de Cattenom et Environs s'étale sur un territoire de près de 197 km² autour d'un bassin de vie de plus de 27 000 habitants. Elle comprend 22 communes, dont Contz-les-Bains et Haute-Kontz qui ont été accueillies en 2022. Deux singularités caractérisent le territoire : une frontière bordant le Luxembourg sur plus de 30km – le territoire français avec la plus grande frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg – et la présence d'un Centre Nucléaire de Production Electrique (CNPE) sur la commune de Cattenom depuis 1986.

Pour stimuler son développement, elle tire parti de sa position de proximité avec le Luxembourg, au nord et Thionville/Yutz au sud. Toutefois, la CCCE se retrouve en étau entre ces deux pôles structurants, puisque son positionnement est à la fois vecteur d'externalités positives et d'externalités négatives pour ses habitants. D'une part, un dynamisme lié principalement à une offre d'emploi importante et des salaires élevés vers les bassins d'emplois au Luxembourg et vers Thionville, et d'autre part une faiblesse car elle est un territoire de transit entre le Luxembourg et Thionville. Cela induit des conséquences sur plusieurs aspects : la saturation des axes routiers, une inflation des prix de l'immobilier qui oblige les petits revenus à s'éloigner de plus en plus et donc d'augmenter leur distance de trajet, et une forte évasion de la main d'œuvre locale ayant des conséquences sur le fonctionnement des services et équipements locaux.

Armature multipolaire du SCoT du Thionvillois



Source : SCoTAT, 2020

Les Bassins de mobilité : nouvelle échelle locale pour traiter les mobilités quotidiennes

La LOM a confié aux régions le rôle de cheffes de file pour structurer la gouvernance de la mobilité au niveau local, et donc la responsabilité de définir et délimiter des bassins de mobilité.

Le bassin de mobilité est le périmètre sur lequel est élaboré :

- Le contrat opérationnel de mobilité ;
- Le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire piloté par la Région et le Département.

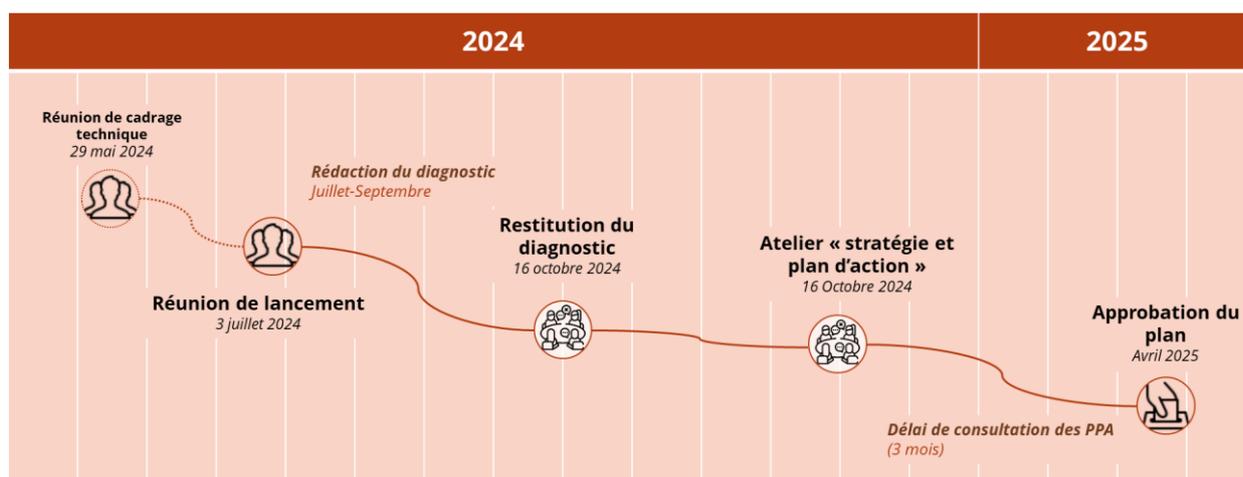
Le contrat de mobilité est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de fil de la Région. Il porte notamment sur la coordination des acteurs et des actions communes sur :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien

Les bassins de mobilité ont été validés par la région en octobre 2022. **La CCCE s'inscrit dans le Bassin de Metz, Longwy et Thionville.**

L'enjeu pour la CCCE est de garder son attractivité tout en réduisant les externalités négatives. Pour cela elle doit pouvoir anticiper ce qui se passe à côté pour adapter ses stratégies car plus les voisins se développent, plus l'étau se resserre sur l'intercommunalité.

5. Processus de la démarche



6. Documents de référence et autres sources

Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Thionvilloise, 2014

Projet de territoire 2022-2035 : Énergies communes pour un développement durable, Algoé consultants, 2023

Plan de Déplacement Urbains de l'agglomération Thionville-Fensch, SMITU, 2014

Plan climat Air et Energie, CCCE, en cours

Schéma cyclable communautaire, CCCE, 12 avril 2022

Schéma départemental des mobilités alternatives, Département Moselle, 23 juin 2022

Etude pour la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal à Hettange-Grande, Iris conseil, 2022

Recueil de mobilité : comptage automatiques et enquêtes directionnelles, Iris Conseil, 2023

Schéma de mobilité de la CCCE, Lee Sormea, 2019

Presse :

« Mobilité ! », Le journal de la Communauté de Communes de Cattenom & Environs, n°34, Janvier 2024

Support présentation :

3ème voie transport en commun : Liaison RD653 Hettange-Grande Evrange, Département de la Moselle, 19 janvier 2023

DIAGNOSTIC

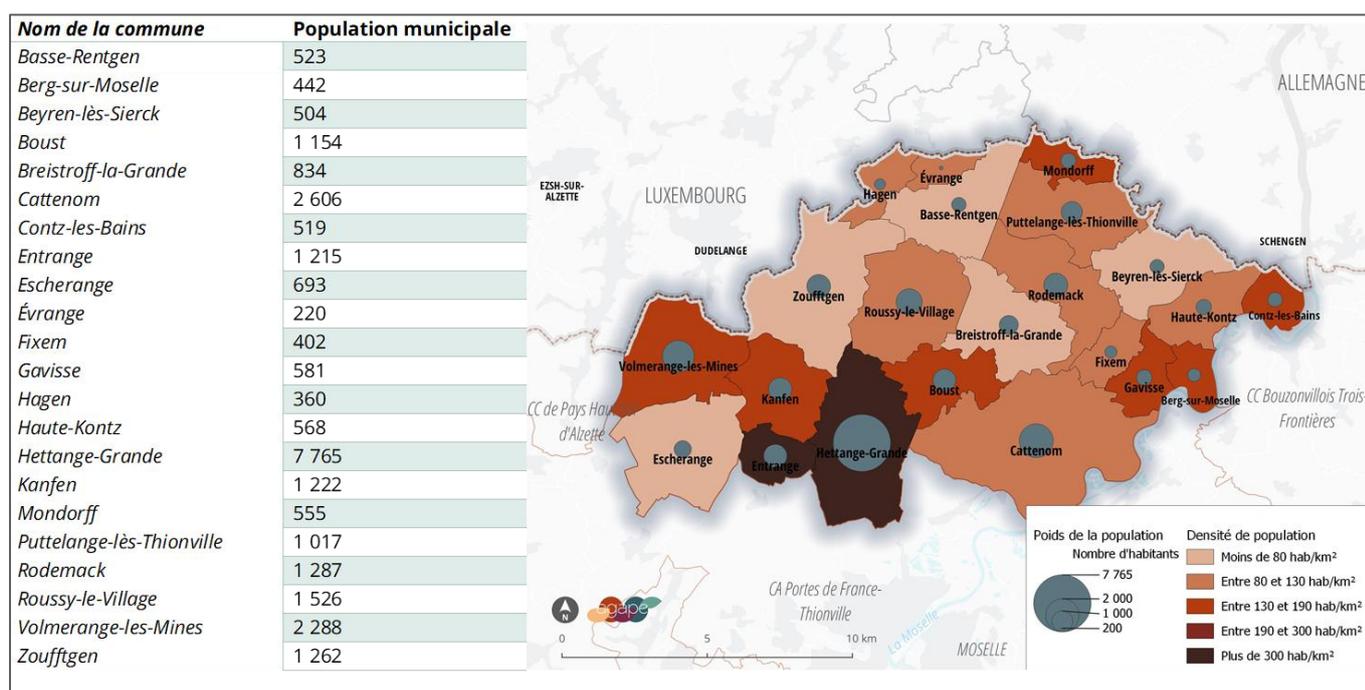
I. Contexte territorial de la Communauté de Communes Cattenom et Environs

Le territoire de la CCCE se situe dans le nord de la Moselle (57), à proximité de l'agglomération de Thionville et en contact direct avec le Grand-Duché du Luxembourg. C'est d'ailleurs en France, le territoire qui partage la plus grande frontière avec le Luxembourg.

Le territoire de la CCCE comptabilise une population totale de 28 149 habitant (INSEE 2021) au sein de 22 communes sur une superficie totale de 197 km².

D'après la grille intercommunale de densité de l'INSEE, le territoire est catégorisé comme rural (137 hab/km²). Les communes les plus peuplées sont Hettange-Grande (7 765), Cattenom (2 606) et Volmerange-les-Mines (2 288)². Elles constituent les principales centralités de l'intercommunalité.

Répartition de la population en 2021



Source : Recensement de population 2020 (densité) et 2021 (population)

² Données issues du Recensement de population INSEE en 2021.

A. Contexte socio-démographique

1. Une croissance démographique liée à la proximité avec le Luxembourg

Le territoire affiche une croissance démographique de **+0,63% par an**, plus que la moyenne dans le nord-mosellan (+0,57%). Ainsi c'est +1 013 habitants supplémentaires entre 2014 et 2020. Cette évolution positive est concentrée principalement au plus proche de la frontière avec Breistroff-la-Grande (+3,7%), Basse-Rentgen (+3,6%), Escherange (+2,64%) et Rodemack (+2,24%).

Au contraire, les communes ayant un solde négatif sont Mondorf (-1,5%), Cattenom (-0,95%) et Fixem (-0,9%).

La typologie de ces espaces montre que ce dynamisme démographique concerne autant des espaces urbains et périurbains que des communes rurales, que la proximité avec le Luxembourg rend particulièrement attractives.

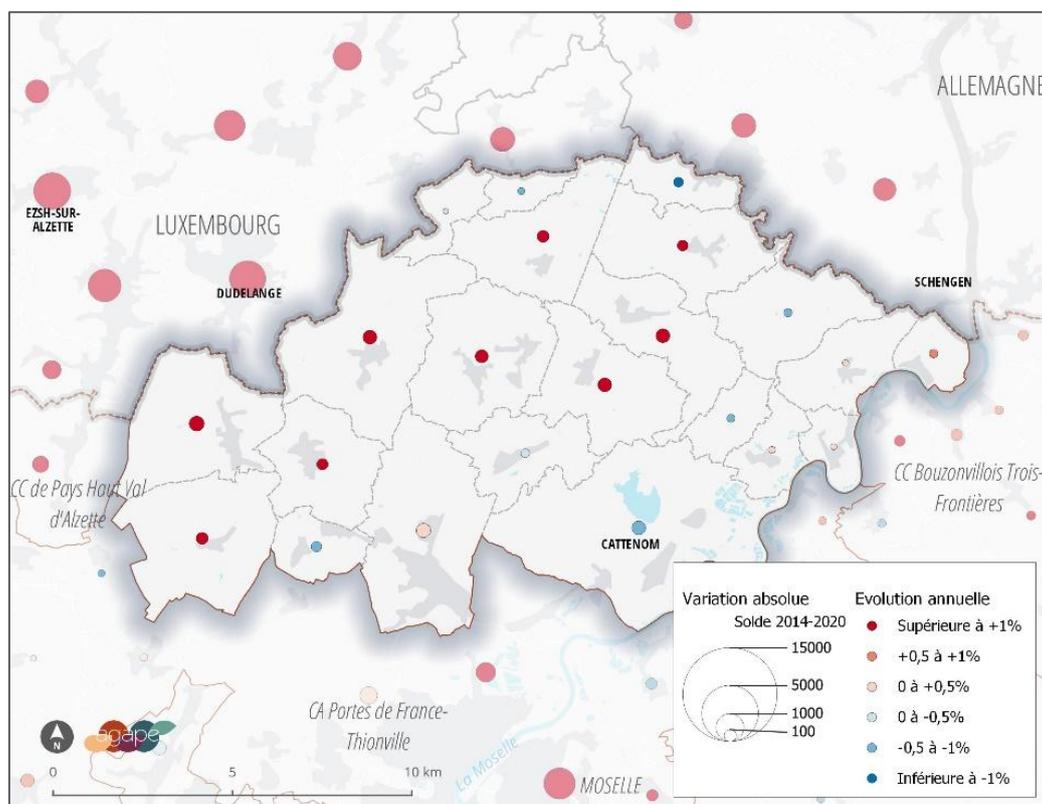
Composantes de la dynamique démographique en 2020

Territoire	2014	2020	Solde	Solde naturel	Solde migratoire
Cattenom et Environs	26 396	27 409	+1 013	+173	+840

Source : INSEE, RP 2014 et 2020, calculs AGAPE

Le solde migratoire constitue le principal moteur de la croissance démographique. Elle permet de rendre compte de la capacité à attirer et accueillir de nouveaux habitants. L'analyse de la dynamique démographique de la CCCE, montre un solde naturel et migratoire positifs.

Evolution de la population (absolue et relative) 2014-2020



Source : INSEE RP 2020

2. Dynamique des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg

Evolution des flux de travailleurs frontaliers dans le Nord-mosellan

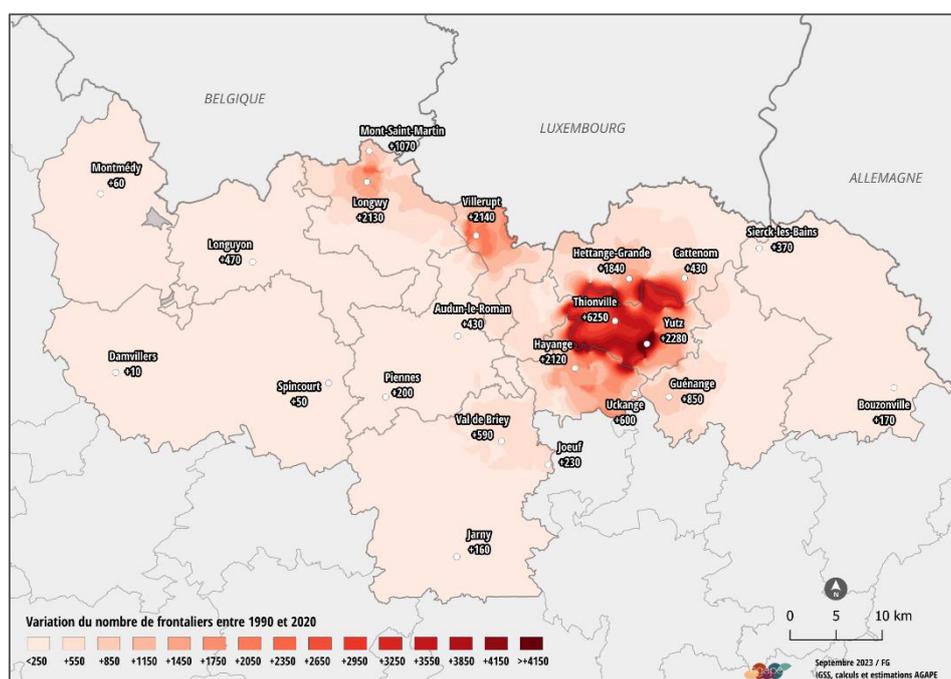
Territoire	Frontaliers vers le Luxembourg			Frontaliers vers l'Allemagne			Frontaliers vers la Belgique			Total 2020
	2014	2020	Evol. (%)	2014	2020	Evol. (%)	2014	2020	Evol. (%)	
P. de France - Thionville	12 410	15 990	+28,9	30	37	+23,3	28	34	+21,4	16 061
Cattenom et Environs	7 210	8 680	+20,4	48	30	-37,5	5	15	+200,0	8 725
Arc Mosellan	4 390	5 930	+35,1	27	35	+29,6	14	21	+14,3	5 986
Bouzonvillois-Trois Front.	3 090	3 940	+27,5	1 167	902	-22,7	0	5	Nd	4 847
Nord-mosellan	27 100	34 540	+27,5	1 272	1 004	-21,1	47	75	+59,6	35 619

Source : INSEE, RP 2014 et 2020, IGSS, calculs AGAPE

Le territoire est fortement marqué par le travail frontalier. En 2020, la CCCE compte un peu plus de **8 700** travailleurs frontaliers répartis entre 3 pays :

- Le Luxembourg, qui accueille la quasi-totalité des flux avec une forte augmentation des effectifs (+20,4 % entre 2014 et 2020) ;
- L'Allemagne est la seconde destination avec une trentaine de travailleurs, mais est en net recul (-37,5% entre 2014 et 2020) ;
- La Belgique est la troisième destination de travail avec des flux très marginaux avec toutefois une augmentation (+ 200% entre 2014 et 2020).

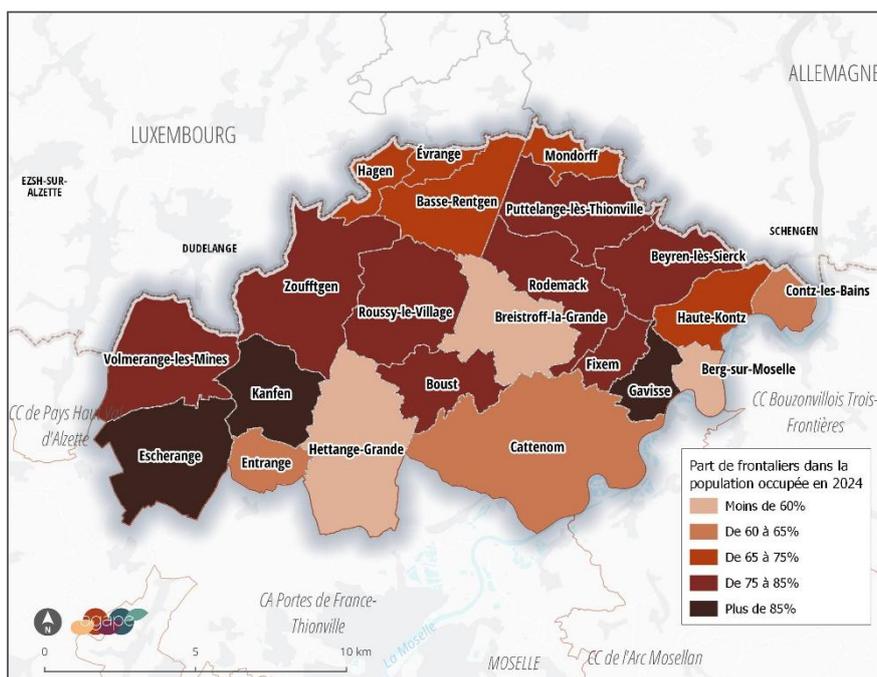
Variation du nombre de frontaliers en Lorraine Nord (1990-2020)



Source : « Une vision transfrontalière pour aménager le Grand Luxembourg à l'heure des transitions », AGAPE 2023

À une maille d'analyse fine, on observe ponctuellement une part de travailleurs frontaliers supérieure à 85% dans les communes de **Escherange** (100%), **Kanfen** (86%) et **Gavisse** (86%).

Estimation de la part de frontaliers dans la population active en 2024



Source : INSEE RP 2020, Inspection Général de la Sécurité Sociale (IGSS), calcul et estimation AGAPE

De plus, d'ici 2060, les projections macroéconomiques du STATEC³ envisagent une poursuite du développement économique au Luxembourg. Compte tenu des limites de la démographie luxembourgeoise pour fournir la main-d'œuvre nécessaire et des fortes tensions sur le marché du logement, le phénomène frontalier devrait continuer à se renforcer sur les prochaines décennies.

Ainsi, on passerait de **8 680 frontaliers à destination du Luxembourg à près de 14 500 en 2060**, soit une croissance de **+66,5%**. Une telle hausse accentuera les pressions déjà observées sur les ressources du territoire : main-d'œuvre, foncier, ressource en eau, gestion des déchets, accès au logement, mobilité, fractures sociales entre frontaliers et non-frontaliers, etc.

	2020	2030	2040	2050	2060	Evo. 2020-2060
Cattenom et Environs	8 680	11 410	13 040	14 140	14 450	+66,5%

Source : Projections AGAPE, d'après données INSEE

Il est à noter que ces perspectives ne doivent pas réduire la question des mobilités au seul fait luxembourgeois. Le territoire la CCCE est aussi fortement impacté par le transit des frontaliers depuis les territoires voisins, qui en font une « terre de passage » quasi incontournable pour accéder et sortir du Grand-Duché.

Il apparaît également essentiel de mettre ces évolutions possibles en perspective avec les projets propres aux communes du territoire, en particulier dans les projets de développement économiques et de développement de services, qui peuvent être parfois pénalisés par les mobilités transfrontalières qui restent principalement professionnelles.

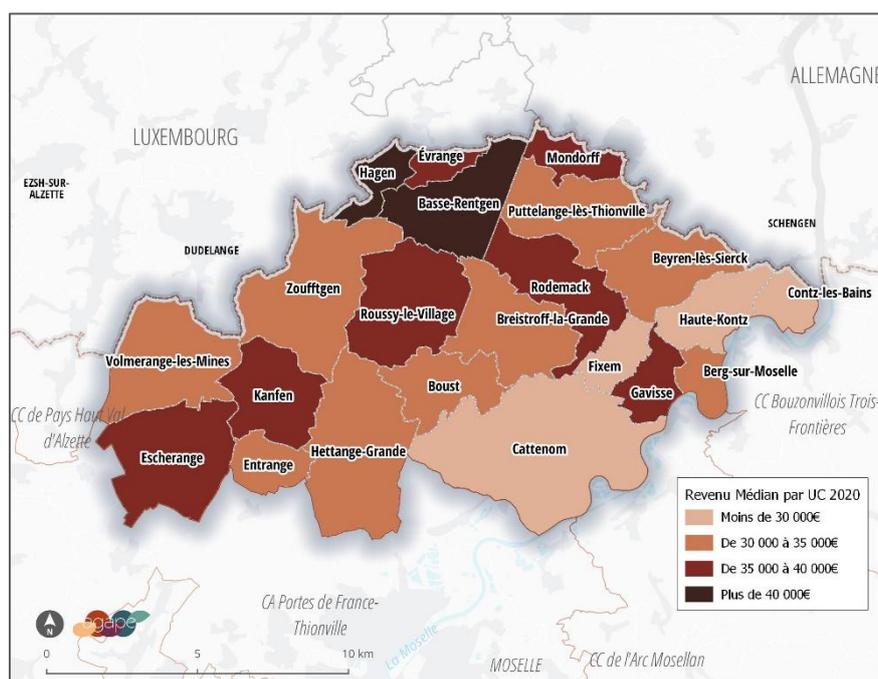
³ Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg

3. Revenu médian par UC en 2020

Le revenu médian par Unité de Consommation⁴ est un indicateur qui permet d'évaluer le « niveau de vie », c'est-à-dire le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner.

Sur la CCCE, il est de **32 290€**. C'est largement supérieur à la moyenne régionale qui est de 22 300€ et du département de la Moselle qui est de 22 350€. De plus, à l'échelle nationale, la CCCE fait partie des 10 premières EPCI avec le revenu médian le plus élevé (9^{ème} position). Cela est lié à la proximité du Luxembourg qui fait du territoire de la CCCE un territoire très attractif pour les ménages aisés qui peuvent bénéficier d'un cadre résidentiel rural de qualité à quelques minutes d'une capitale européenne très dynamique.

Revenu médian par Unité de Consommation



Source : INSEE RP 2020

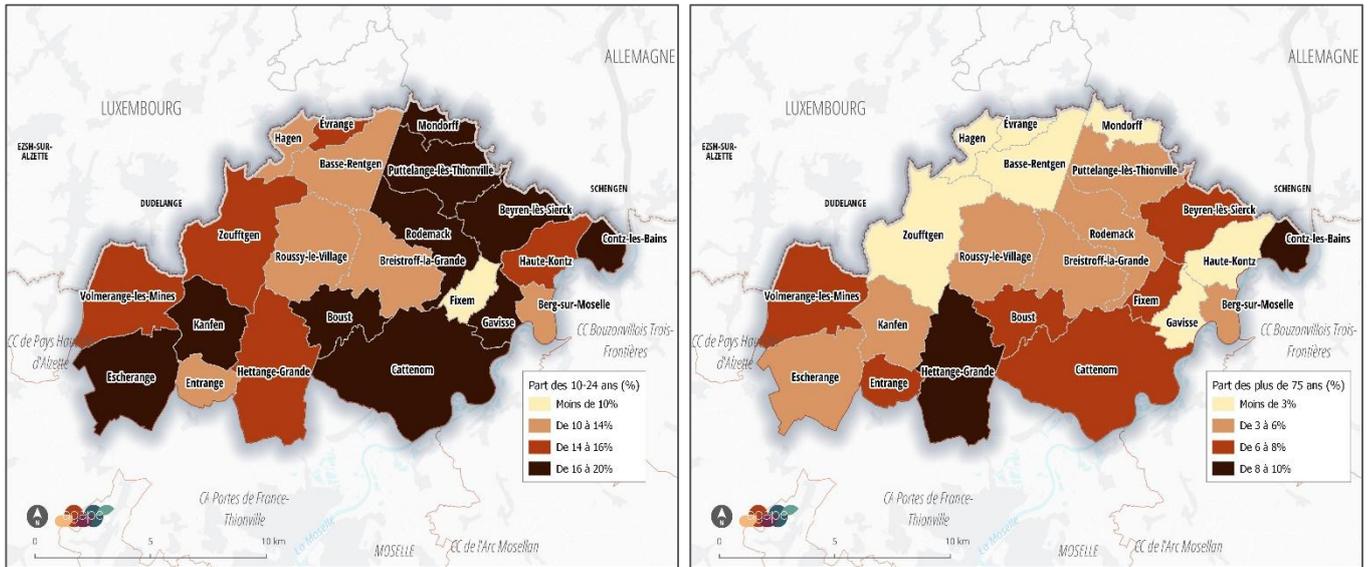
4. Focus sur les publics vulnérables

En matière de mobilités, deux catégories de populations sont à prendre en compte en matière de vulnérabilité, car ils peuvent exprimer des besoins spécifiques pour se déplacer :

- **Les 10-24 ans** : ce sont les populations qui ont globalement le moins accès à la mobilité individuelle sur longue distance et qui sont donc tributaires des mobilités douces (pour les courtes distances) et des transports en commun pour des distances plus longues (études, emploi) ;
- **Les plus de 75 ans** : en raison d'une santé qui commence à décliner, ces populations tendent à moins se déplacer et ont besoin d'aides / services adaptés aux contextes des personnes (portage de repas, transport à la demande, soins, etc).

⁴ La médiane du revenu disponible correspond au niveau au-dessous duquel se situent 50 % de ces revenus. C'est de manière équivalente le niveau au-dessus duquel se situent 50 % des revenus.

Part des 10-24 ans (à gauche) et part des plus de 75 ans en 2020 (à droite)



Source : INSEE RP 2020

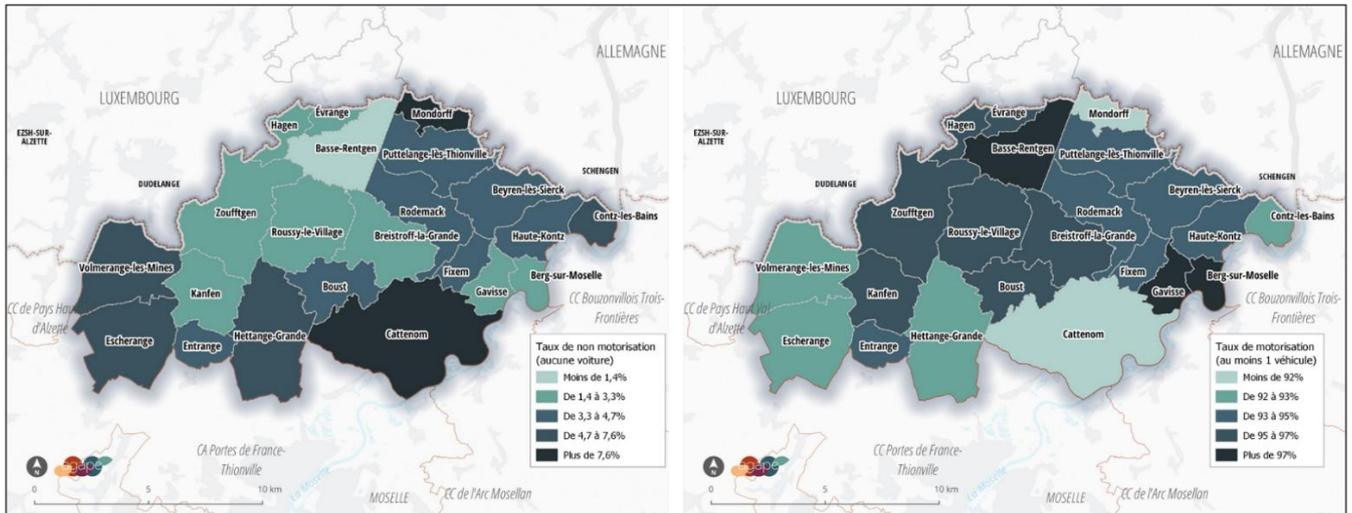
Pour la part des 10-24 ans, leur part dans la population est plus élevée sur les franges du nord-est et sud-est. La commune de Fixem compte la part, la moins élevée avec seulement 9% de jeune. Pour la part des plus de 75 ans, les communes les plus proches de la frontière semblent être moins concernées contrairement à celles du sud, notamment Hettange-Grande (8,1%) et Contz-les-Bains (9,7%) à l'est.

On mesure grâce à cette répartition que si toutes les communes sont concernées, des enjeux locaux se dessinent avec des communes plus ou moins concernées par ces populations vulnérables. Certaines communes doivent appréhender cette question pour les deux catégories de population, en particulier pour les communes de toute la bande sud (mais pour lesquelles la proximité avec Thionville peut être aussi une opportunité).

5. Motorisation des ménages

D'après les données du recensement de l'INSEE en 2020, **94%** des ménages du territoire possèdent au moins un véhicule, ce qui est nettement supérieur au taux de motorisation de l'ensemble du département (86%).

Equipped des ménages en voiture : aucune voiture (à gauche) et possession d'au moins 1 voiture (à droite)



Source : INSEE RP 2020

Les communes de Basse-Rentgen, Berg-sur-Moselle et Gavisse, sont celles qui ont un taux de motorisation à presque 100%. Au contraire, les communes où le taux de motorisation est plus faible sont les communes de Cattenom et Mondorf. En effet, ces deux communes ont respectivement 8% et 9% de ménages qui ne possèdent pas de voiture. Cela peut s'expliquer par une population plus modeste qui n'a pas le permis ou qui ne peut pas acheter de voiture.

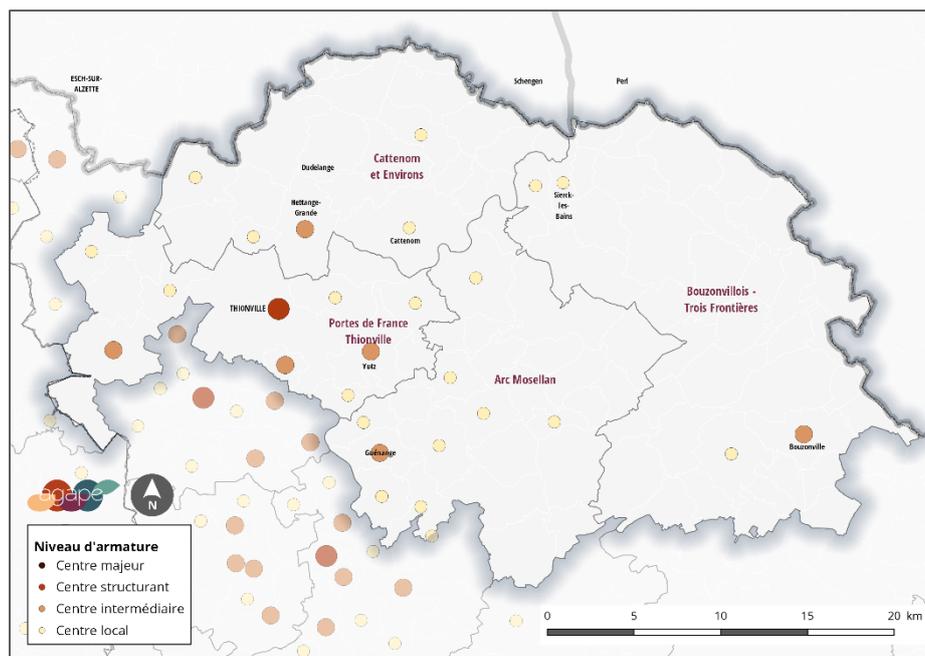
Ainsi cette répartition montre que les fractures sont assez visibles entre :

- le nord et le centre très motorisé et plus rural ;
- et la frange sud et ouest moins motorisée car plus urbaine et plus proche de Thionville.

6. Armature et principaux pôles générateurs de déplacements

Afin de mieux comprendre l'organisation du territoire et le rôle joué par certaines communes comme centres d'équipements et de services, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) propose un référentiel national, structuré autour de 4 niveaux de polarités :

- **Les centres locaux**, qui disposent d'une offre restreinte autour d'une douzaine d'équipements (coiffeur, école élémentaire, restaurant, boulangerie, artisan du bâtiment, etc.) ;
- **Les centres intermédiaires**, qui disposent d'une offre enrichie, d'une trentaine de commerces et services constituant de véritables foyers d'activité du quotidien. Ces pôles possèdent une offre complète de soins de premier recours et une activité commerciale renforcée (supermarché, station-service, magasin d'alimentation, etc.) ;
- **Les centres structurants**, offrant une quarantaine d'équipements supplémentaires, certains essentiels mais dont le recours n'est pas quotidien (commerces spécialisés, hôtel, agence intérim, service de santé spécialisé : laboratoire d'analyses médicales, cardiologie, gynécologie) et comptant systématiquement un collège ;
- **Les centres majeurs**, offrant les services les plus rares (spécialités médicales hospitalières, aide sociale aux plus fragiles, tribunal, université, grands équipements sportifs, commerciaux et culturels).

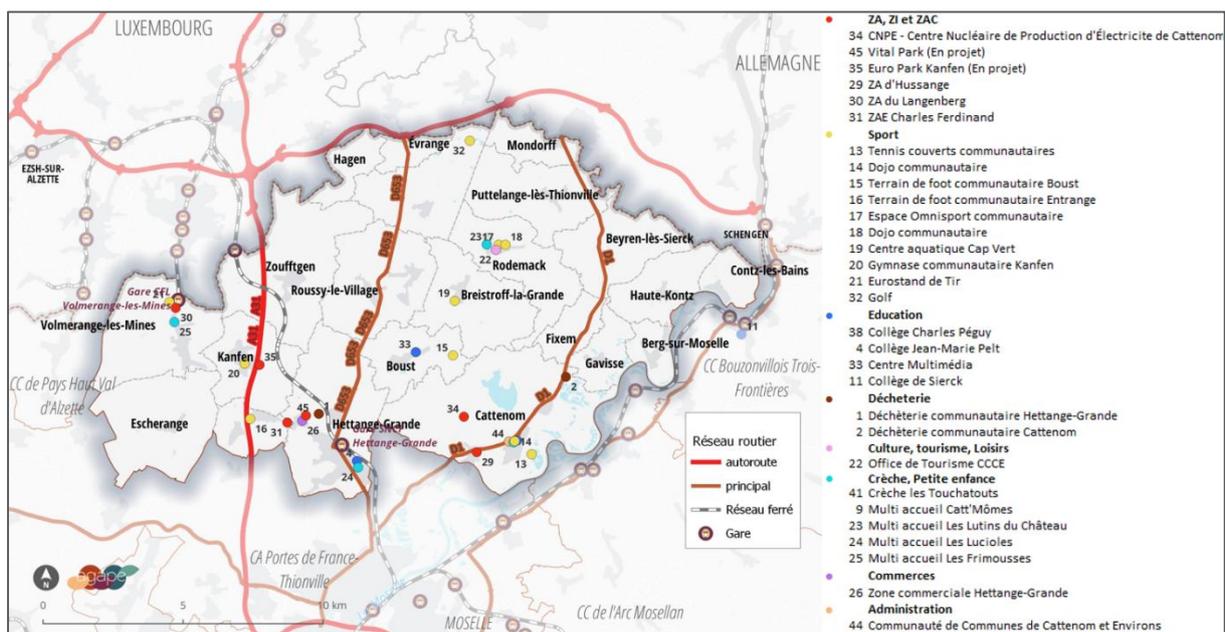


La CCCE ne comporte aucun centre majeur, qui correspond le plus souvent en Grand-Est aux métropoles (Metz, Nancy, Strasbourg) ni aucun centre structurant, les plus proches étant Thionville, Hagondange et Hayange, en plus du Luxembourg de l'autre côté de la frontière qui attire de nombreux travailleurs.

Dans la CCCE, le sommet de l'armature urbaine du territoire est composé d'un seul **pôle intermédiaire, celui de Hettange-Grande**. Autour, le réseau de centralités est complété par 4 pôles locaux : Cattenom, Rodemack ; Volmerange-les-Mines et Entringe.

La physionomie de l'armature urbaine de la CCCE montre que la répartition des pôles est relativement équilibrée, mais que les niveaux de polarité ne permettent pas de répondre aux besoins de toute la population. Cela engendre un fort impact sur les déplacements liés à la vie quotidienne (commerces, santé, loisirs, etc). La question de la desserte depuis et vers Hettange-Grande est donc un maillon essentiel dans la stratégie de mobilité et devra être renforcé.

Equipements et pôles générateurs de déplacements dans la CCCE



Source : AGAPE

B. Desserte et offres du territoire

1. Un maillage routier dense

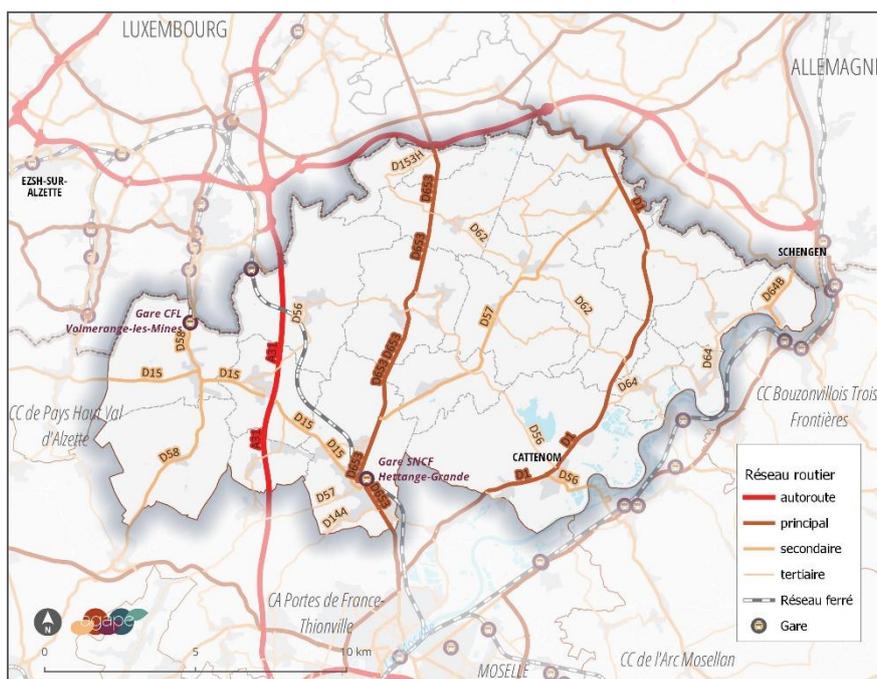
La CCCE est traversée par un axe majeur nord/sud, allant de Metz jusqu'à Luxembourg via la A31. Au centre et à l'est, 2 principales départementales desserts le territoire. Elles permettent également d'atteindre la A13 au Luxembourg pour relier Esch-sur-Alzette vers l'ouest ou l'Allemagne vers l'est :

*la D653 Hettange-Grande - Luxembourg-ville

*la D1 Cattenom - Mondorf.

Par ailleurs, le territoire compte 2 infrastructures ferroviaires sur les axes Thionville - Luxembourg et Volmerange-les-Mines - Luxembourg.

Réseau ferré et routier sur la CCCE



Source :BD Topo, SNCF, CFL

Le projet de l'A31bis

Le sillon lorrain constitue l'artère centrale de la région Grand Est : il structure les dynamiques de territoire et, par conséquent, les mobilités.

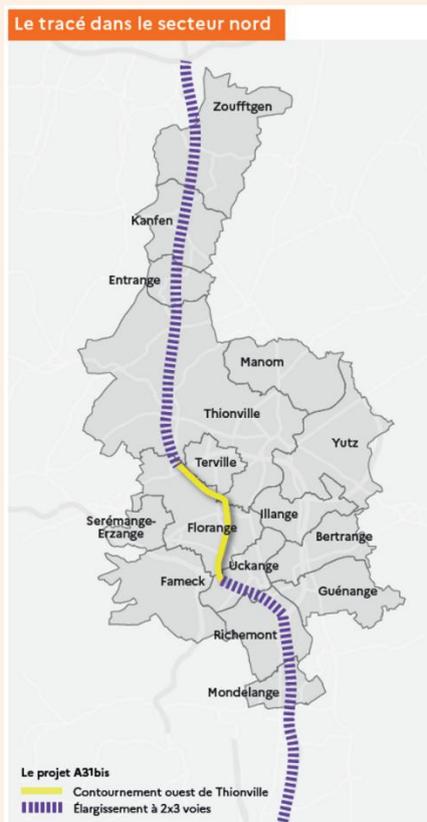
La majorité de ces déplacements s'effectuent en voiture et l'A31 représente ainsi un maillon essentiel de la mobilité dans la région. De ce fait, elle accueille une part importante du trafic en direction ou en provenance d'Europe du Nord (55% des poids dénombrés sur l'A1 sont en transit, avec un pic au nord de Thionville, qui représente 70% du trafic total)

Les besoins de déplacements dans le sillon lorrain sont importants et en constante augmentation. Ils sont liés au travail, notamment dans les déplacements transfrontaliers avec le Luxembourg, à l'éducation mais également aux loisirs, à la santé et à la culture.

Le projet de l'A31bis (depuis le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise) est une réponse à l'accroissement de ces flux en limitant les congestions et fiabilisant les temps de parcours (remise à niveau de l'axe pour améliorer la sécurité des usagers et limiter les perturbations en chaînes sur le trafic). Trois aménagements sont prévus le long du sillon lorrain.

Le secteur nord est celui qui présente la plus forte congestion. Actuellement, l'autoroute traverse des zones urbaines et entraîne des problèmes de pollution et d'inconfort pour les riverains (bruit, etc). La décision a été prise de contourner Thionville par l'aménagement d'un tunnel profond (2,2 km de long) et par la mise à 2x3 voies de l'A31 entre Thionville et la frontière. De plus il est prévu de transformer la bande d'arrêt d'urgence en une voie réservée aux transports en commun.

Tracé projet d'autoroute A31bis



Source : <https://www.a31bis.fr/fr/les-amenagements-prevus>

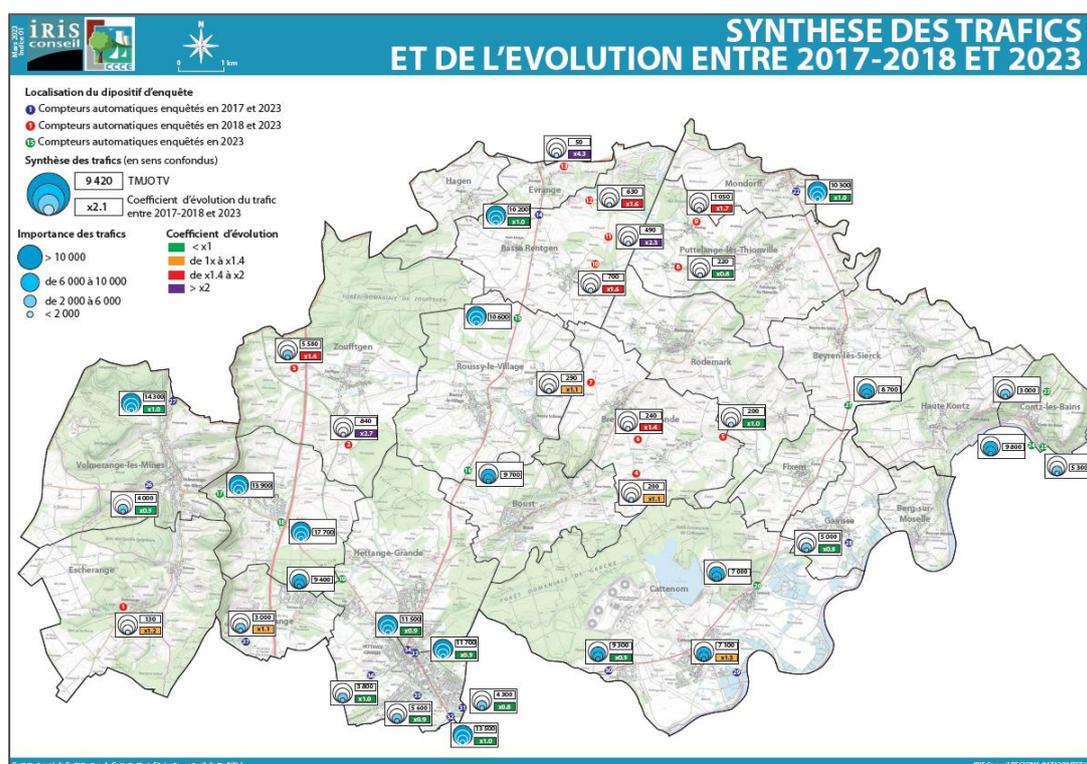
L'enjeu pour la CCCE est de pouvoir rendre accessible, via des points d'arrêts, la voie réservée afin de permettre aux habitants un accès aux transports en commun et une alternative à la voiture individuelle.

2. Trafic routier

La CCCE, étant un territoire de transit entre deux grands pôles structurants, voit une importante charge de trafic routière. D'après le diagnostic du PCAET, la première source de gaz à effet de serre (GES) vient à **plus de 50% du transport routier**. C'est la part la plus importante et celle qui est en constance hausse depuis 2015.

En 2023, le bureau d'étude « Iris conseil » a été missionné par la CCCE pour connaître l'état du trafic routier sur l'ensemble du territoire. Les axes routiers les plus chargés sont :

- RD 1 avec une charge de trafic variant de **6 980 à 10 320 véhicules/jour**,
- RD 653 avec une charge de trafic variant de **9 700 à 13 520 véhicules/jour**,
- RD 58 avec une charge de trafic de **14 315 véhicules/jour**,
- RD 15 avec une charge de trafic variant de **13 865 à 17 745 véhicules/jour**.



La quasi-totalité des axes connaît une forte croissance du trafic. En effet, l'évolution depuis 2017, montre une pression importante sur les communes de Zoufftgen, Evrange, Basse-Rentgen, Püttelange-lès-Thionville et Breistroff-la-Grande (en rouge et violet sur la carte). Au vu du dimensionnement de ces axes (2X1 voie) et de son trafic, les axes sont considérés comme **saturés**. Cela engendre des conséquences négatives pour les riverains : pollution et bruit donc risque pour la santé, et cadre de vie dégradé par les traversées de village et donc risque d'accident élevé.

Capacité des routes⁵

Type de voie	Seuil de gêne	Seuil de saturation
2 voies	8 500	15 000
3 voies	12 000	20 000
2 x 2 voies	25 000	45 000
2 x 3 voies	40 000	65 000

Source : Wikipédia

Le projet de voie dédiée de la RD 653 : solution pour désengorger l'axe et faciliter les flux transfrontaliers ?

Au regard de la saturation de l'axe actuelle, la CCCE en partenariat avec le Département de la Moselle, a décidé de construire une voie dédiée aux transports en commun sur la RD 653, entre Hettange-Grande et Evrange (14 km de longueur) en direction du Luxembourg. La « nouvelle voie » ne réduira pas la capacité de la route existante mais facilitera la circulation transfrontalière. En ce sens, la CCCE souhaite faire circuler un car à haut niveau de service (BHNS) transfrontalier afin de concurrencer l'utilisation systématique de la voiture individuelle. L'enjeu pour le CCCE sera de permettre aux communes de se connecter à ce futur bus par des arrêts stratégiques le long de la voie.

3. Une accidentologie concentrée sur l'A31

D'après les données de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONSIR), entre 2017 et 2022, la CCCE comptabilise **54 accidents**⁶ : 9 tués, 71 blessés dont 31 hospitalisés et 40 blessés légers. 19 accidents ont eu lieu en agglomération, 22 sur l'autoroute et 23 sont survenus hors-agglomération.

La majorité des accidents graves voire mortelles sont surtout situés sur les grands axes structurants (A31 et RD 653). On peut ajouter que sur les tronçons de l'A31 en Moselle, 19 accidents mortels ont eu lieu dont 6 sont intervenus sur la CCCE, soit **un tiers des tués sur le total du tronçon**.

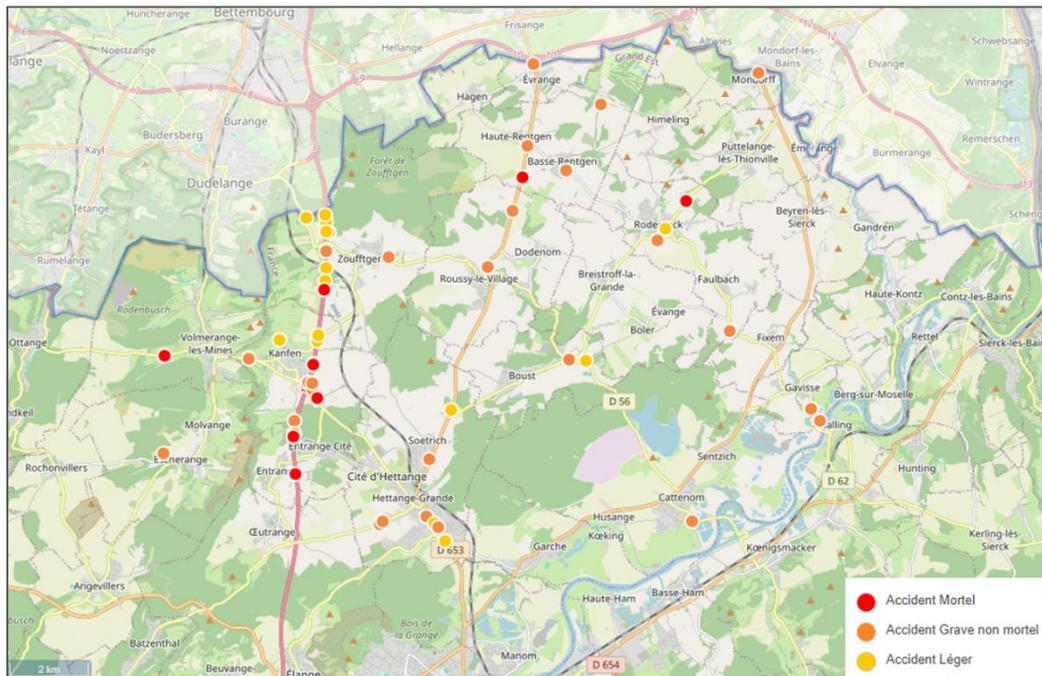
Hettange-Grande est la commune qui compte le plus d'accidents avec 9 victimes (8 blessés graves et 1 blessé léger).

Sur les 80 victimes, 6 victimes sont des piétons et cyclistes (4 accidents graves et 1 blessé léger) soit près de 8% des victimes totales. Trois sont intervenus en agglomération et trois hors-agglomération. Ces accidents pointent la vulnérabilité des piétons et cyclistes et mettent en avant un besoin de sécurisation pour ces publics vulnérables.

⁵ Les valeurs ci-dessous, exprimées en UVP (unité de véhicule particulier) par jour sont valables pour des sections en rase campagne, hors zones de carrefour et pour des régions relativement plates.

⁶ Les données administrées par l'ONISR, sont issues des bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière (BAAC). Elles ne recensent que les accidents déclarés par les services de police.

Répartition des accidents sur la CCCE entre 2017 et 2022

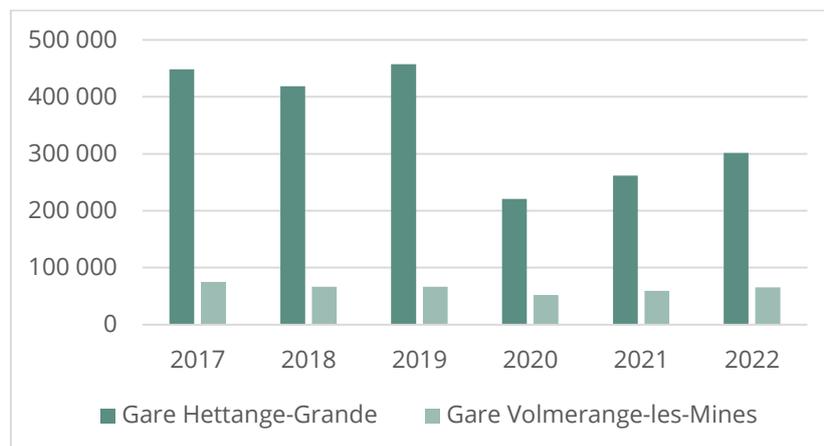


Source : ONISR 2017-2022

4. Une fréquentation ferroviaire concentrée sur l'axe Metz-Luxembourg

Le territoire compte deux gares ferroviaires, une à Hettange-Grande gérée par la SNCF et une à Volmerange-les-Mines qui appartient aux CFL.

Evolution de la fréquentations annuel des gares de 2017 à 2022



Source : Observatoire digital des mobilités, CFL

Dans le Nord-lorrain, les gares de Thionville et de Hettange-Grande voient passer le plus de voyageurs, très loin devant les autres gares du sillon lorrain et à l'est. Pour la CCCE, la gare d'Hettange est centrale puisqu'elle permet d'aller au centre du Luxembourg en moins de 25 min et de limiter les déplacements en voiture en favorisant l'intermodalité.

Nombre de voyages par an et par tronçons en 2018

Tronçon	Type de voyage	Voyages
Thionville - Bettembourg	Fer	4 821 500
Metz – Thionville	Fer	4 243 000
Thionville – Creutzwald	Car	66 000
Thionville – Perl	Mixte	9 290

Source : SNCF Mobilité

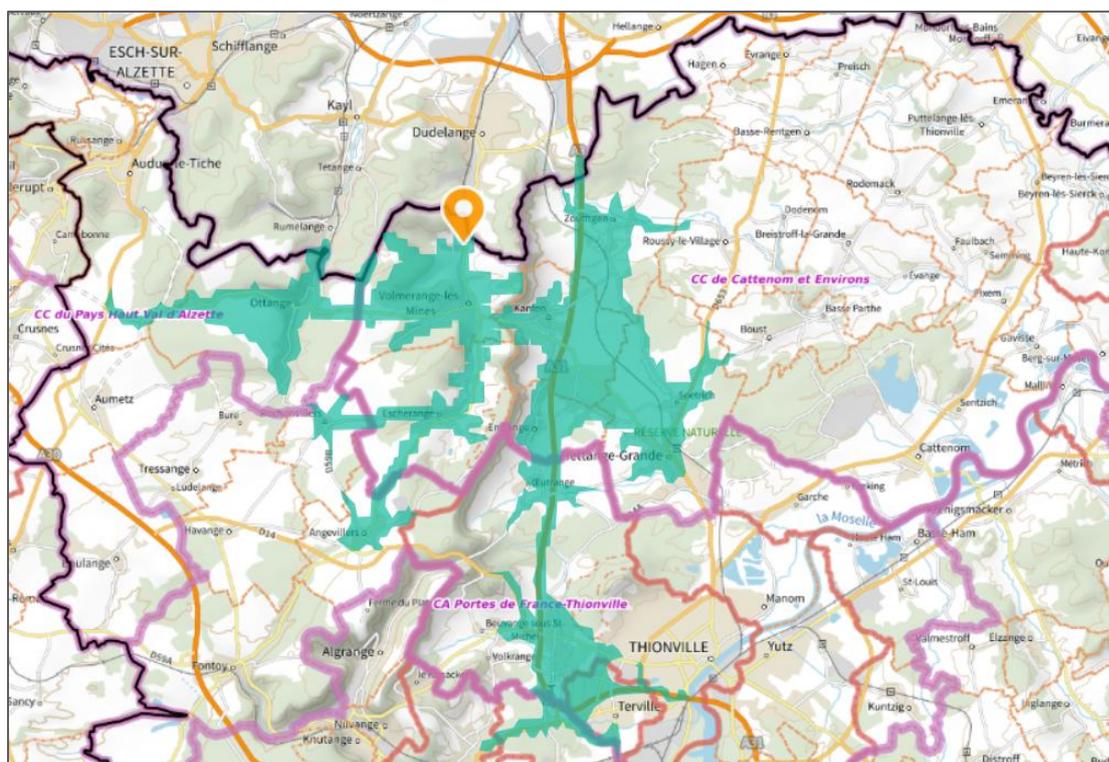
Une étude a été lancée pour la modernisation de la gare d'Hettange-Grande en **Pôle d'Échange Multimodal (PEM)**. En effet, au vu de l'accroissement de travailleurs frontaliers, l'espace gare va se réinventer afin de proposer plus de services aux voyageurs, un cadencement plus important et une connexion entre différents modes de transports (covoiturage, mode actifs, bus, etc.). Actuellement, il y a 3 parkings autour de la gare d'environ 500 places. En 2022, une première phase de modernisation a été réalisée par l'allongement des quais, cela peut expliquer la baisse de fréquentation entre 2015 et 2022.

Nombre de voyageurs en gare en 2015 et 2022

Gare	Total voyageurs 2015	Total voyageurs 2022	Evolution 2015/2022
Thionville	2 743 320	3 324 941	+21%
Hettange Grande	524 189	497 593	-5%

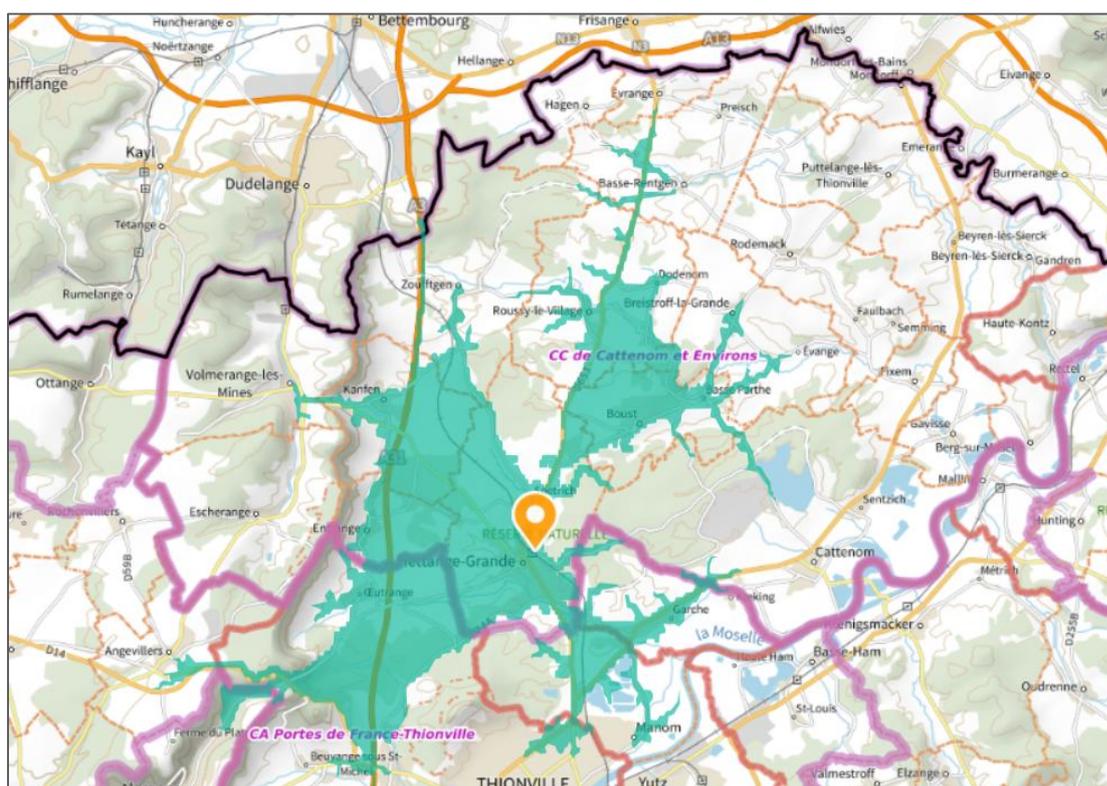
Source : SNCF, 2022

Accessibilité de la gare de Volmerange-lès-Mines en voiture en moins de 20min.



Source : traitement isochrones, Geoportail

Accessibilité de la Gare d'Hettange-Grande en voiture en moins de 20 min



Source : traitement isochrones, Geoportail

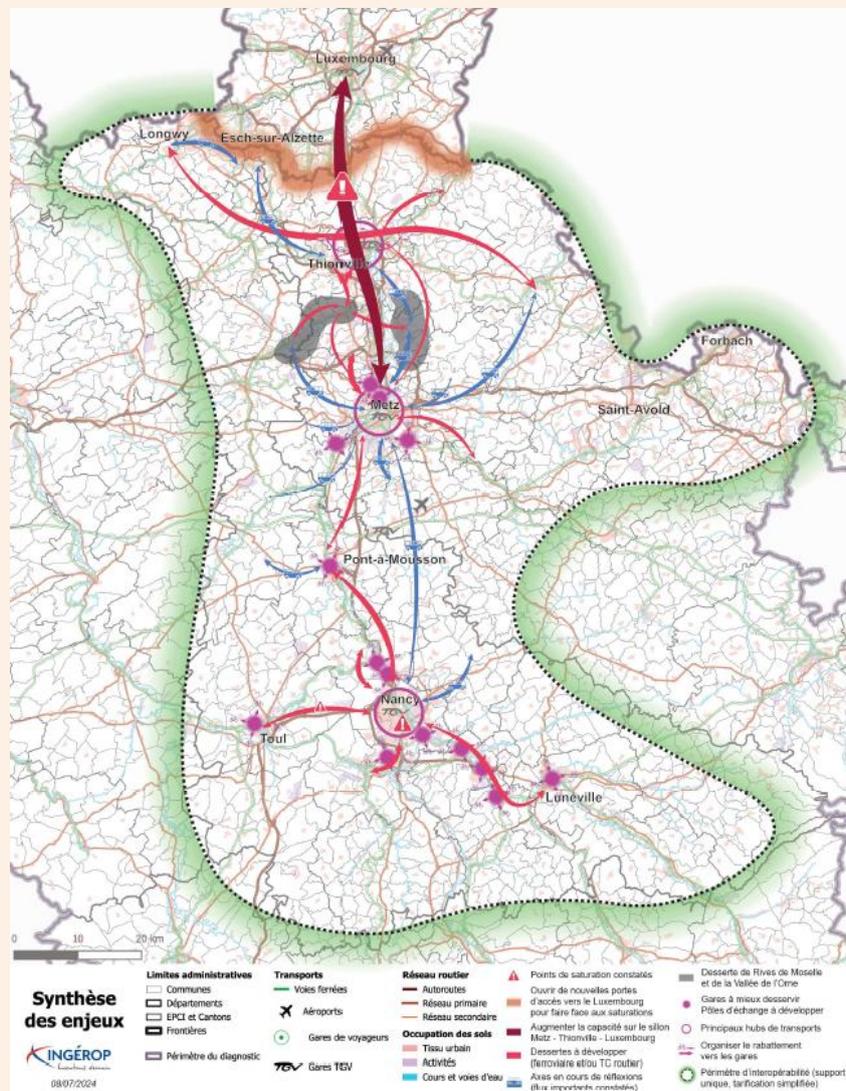
La position des deux gares ne permet pas de desservir l'ensemble du territoire. Seules les communes de l'ouest bénéficient d'un accès en moins de 20 minutes en voiture.

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM)

Le SERM Lorraine-Luxembourg est un projet d'offre de mobilité fiable, fréquent et facile à utiliser. Il s'inscrit dans la continuité du Grenelle des Mobilités de Lorraine, du Plan National de Mobilité du Luxembourg 2035 et du Protocole franco-luxembourgeois, conclu le 20 mars 2018. Les ambitions du service du SERM sont :

- Un accès à une offre de mobilité renforcée et cohérente (fréquence, amplitude, fiabilité), avec une articulation des modes entre eux et des mobilités complémentaires étudiées en fonction de leur finalité : cars express et réseau cyclable, covoiturage le cas échéant ;
- Un service de mobilité unifié : interopérabilité, système d'information voyageurs, tarification ;
- Une démarche de mise en cohérence du développement urbain et d'articulation des politiques publiques (ex : ZFE) avec le service de mobilité mis en place ;
- Disposer de moyens de gouvernance et de financement adaptés, pour un pilotage efficace et transparent.

Synthèse des enjeux



Source : Ingérop, Restitution de l'atelier n°2, juillet 2024

La CCCE est principalement concernée par l'augmentation de la capacité ferroviaire sur le sillon, via la gare d'Hettange-Grande, et par des dessertes est-ouest à développer en train ou en transports en commun routier, vers la CCB3F ou vers la CA Portes de France-Thionville.

5. Desserte en transports en commun routier

5.1. Les bus transfrontaliers

Des lignes de bus transfrontaliers traversent la frontière chaque jour et transportent des milliers de navetteurs vers le Luxembourg. On comptabilise **3 lignes transfrontalières**, gérées par le Régime Général des Transports Routiers luxembourgeois (RGTR) :

- Ligne 501 : Thionville – **Cattenom** – Kirchberg (Lux) → en moyenne **883 passagers/jours** en 2023 ;
- Ligne 502 : Yutz – **Roussy-le-Village (P+R)**, Kirchberg (Lux) → en moyenne **1 875 passagers/jours** en 2023 ;
- Ligne 507 : **Volmerange-les-Mines** – Dudelange (Lux) – Kirchberg (Lux) → en moyenne **1 232 passagers/jours** en 2023.

Nombre de passagers par arrêt en 2023 et son évolution depuis 2021

Ligne	Communes desservies de la CC Cattenom et Environ	Moyenne journalière (évolution 2021-2023)	Total annuel (évolution 2021-2023)
L 501	Cattenom	49 (+ 75%)	3 931 (+ 188%)
	Sentzich	25 (+ 39%)	1 949 (+ 120%)
	Beyren-Lès-Sierck	6 (aucune données en 2021)	438 (aucune données en 2021)
L 502	Hettange-Grande	166 (+ 118%)	11 720 (+ 312%)
	Roussy-le-Village	101 (+ 152%)	7 085 (+ 561%)
L 507	Volmerange-les-Mines	77 (+ 38%)	6 310 (+ 627%)

Source : Observatoire digital de la mobilité, Ministère de la mobilité et des travaux public luxembourgeois
<https://odm.public.lu/busmap>

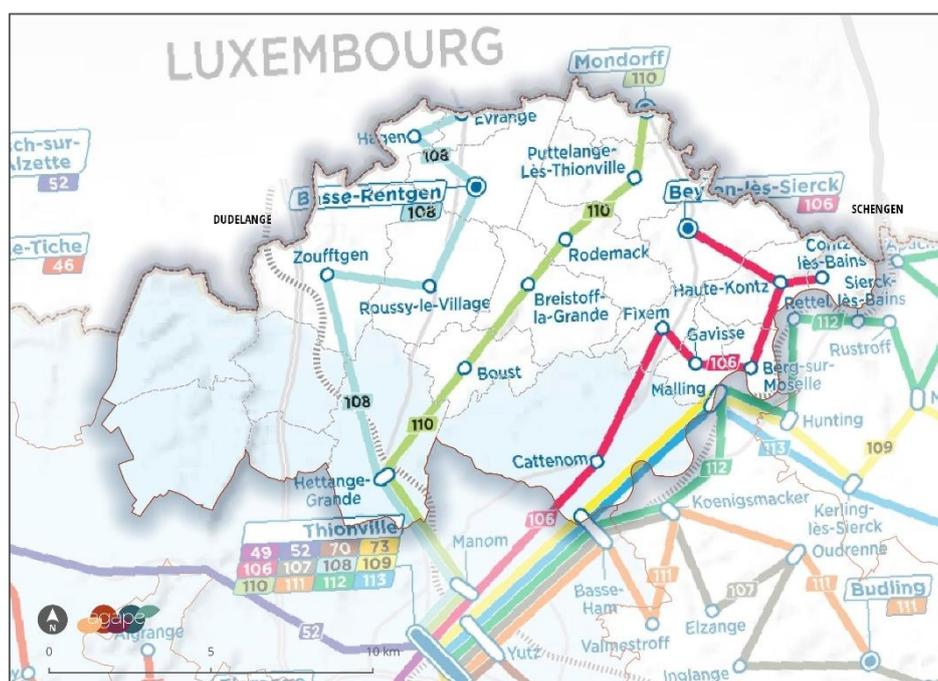
La fréquentation des lignes transfrontalières a fortement augmenté pour les 3 lignes. La ligne 502, qui passe par Hettange-Grande et Roussy-le-Village, est la ligne transfrontalière la plus empruntée sur le territoire avec plus de 18 800 usagers. L'arrêt à Volmerange-les-Mines, de la ligne 507 est celui qui a connu la plus forte hausse depuis 2021 (+ 627%).

5.2. Les bus de la Région Grand Est

En ce qui concerne les transports en commun interurbains français, la Région Grand-Est est compétente via leur service Fluo Grand Est 57. On recense 3 lignes qui ont toutes pour destination ou départ la ville de Thionville :

Ligne	Communes desservies de la CC Cattenom et Environ	Desserte quotidienne
L 106 – BEYREN-LES-SIERCK - THIONVILLE	Beyren-les-Sierck, Haute Kontz, Contz-les-Bains, Berg-sur-Moselle, Gavisse, Fixem	2,5 A/R
L 108 EVRANGE - THIONVILLE	Evrange, Hagen, Basse Rentgen, Roussy-le-Village, Zoufftgen	2,5 A/R
L 110 MONDORF - THIONVILLE	Mondorf, Puttelange-les-Thionville, Rodemack, Breistroff-la-Grande, Boust	2,5 A/R

Réseau de transport en commun : Fluo Grand Est



Source : Fluo Grand Est, carte du réseau 57

Fréquentation commerciale au départ des communes de la Communauté de Communes de Cattenom et Environs : septembre 2023 à juillet 2024

Ligne 106 : Thionville – Beyren-lès-Sierck

Ligne 106	sept-23	oct-23	nov-23	déc-23	janv-24	févr-24	mars-24	avr-24	mai-24	juin-24	juil-24	Total général
BERG SUR MOSELLE	1			6	1	6	3	8	2	1	1	29
BEYREN LES SIERCK	12	1	2	4	2	13	22	4	6	5	1	72
CATTENOM												0
CONTZ LES BAINS	8	2	2	18	1	8	8	21	10	12		90
FIXEM	6	5	4	5	6	1	2	10	6	2		47
GAVISSE	6	3		1	4	5		3	3	1		26
HAUTE KONTZ	29	6	2	4	2	2	1	9	1	4	1	61
MANOM					1							1
MONDORFF					7							7
THONVILLE	33	19	34	54	52	60	44	52	66	42		456
Total général	95	36	44	100	68	95	80	107	94	67	3	789

Ligne 108 : Thionville - Evrange

Ligne 108	sept-23	oct-23	nov-23	déc-23	janv-24	févr-24	mars-24	avr-24	mai-24	juin-24	juil-24	Total général
BASSE RENTGEN					1	2						3
EV RANGE				2	2	2	8	3	1	3		21
HAGEN					2		1		1	3	1	8
HETTANGE GRANDE									2	1		3
MANOM					1				1			2
ROUSSY LE VILLAGE				1	1	3		2	5	1	1	14
THONVILLE	1	3	5	9	7	10	18	11	19	19	1	103
ZOUFFTGEN	2	3					5	9	1		2	22
Total général	3	6	7	13	11	17	32	25	30	27	5	176

Ligne 110 : Thionville – Mondorff

Ligne 110	sept-23	oct-23	nov-23	déc-23	janv-24	févr-24	mars-24	avr-24	mai-24	juin-24	juil-24	Total général
BASSE RENTGEN										1		1
BOUST	13	16	9	11	17	9	7	24	10	25	6	147
BREISTROFF LA GRANDE	4	4	4	3	3	2	3	5	2	5	2	37
HETTANGE GRANDE		1	2		5	1		1	1			11
MANOM		2	1	1	1							5
MONDORFF	11	9	15	7	13	16	13	4	7	20	11	126
PUTTELANGE LES THIONVILLE	7	12	10	15	5	5	9	9	5	8	1	86
RODEMACK	10	8	7	6	6	4	7	11	8	20	2	89
THIONVILLE	49	59	84	81	69	61	65	87	75	98	9	737
Total général	94	111	132	124	119	98	104	141	108	177	31	1239

Source : Conseil Régional Grand Est, 2024

Avec une faible desserte quotidienne, le réseau est principalement orienté pour répondre aux besoins des scolaires se rendant à leurs établissements (Thionville, etc). Mais le manque de cadencement et les horaires proposés peinent à satisfaire les besoins de la population et freinent l'utilisation des transports en commun.

5.3. Desserte en bus par TEMO

Pour les lignes régulières urbaines, TEMO est en charge des transports via Citéline. On recense 3 lignes :

Ligne	Communes desservies de la CC Cattenom et Environ	Desserte quotidienne
S08 – CATTENOM - THIONVILLE	Cattenom	10 A/R
S10 – VOLMERANGE-LES-MINES - THIONVILLE	Hettange-Grande, Kanfen, Escherange, Volmerange-les-Mines	11 A/R
S11 – THIONVILLE - OEUTRANGE	Hettange-Grande, Entringe	14 A/R

Projet Citézen

Citézen est un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porté par Territoires et Mobilités Moselle Nord (TEMO) qui vise à faciliter les déplacements, le développement économique et améliorer le cadre de vie des communes du périmètre de TEMO.

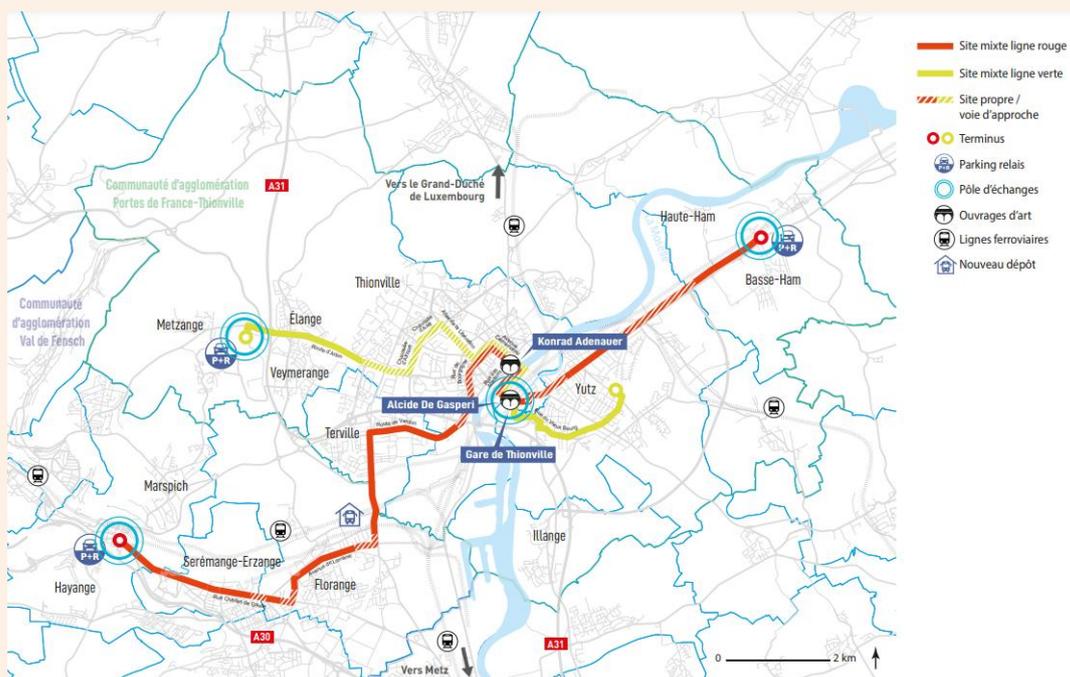
Citézen consiste en la création de 32 kilomètres de lignes de bus répartis en 2 lignes entre Hayange et Basse Ham, et entre Metzange et Yutz. Ces deux lignes bénéficieront d'aménagements ponctuels et ciblés qui assureront une bonne vitesse commerciale et un service régulier. Une information complète en temps réel sera disponible aussi bien aux stations voyageurs qu'à bord des bus.

La mise en service prévisionnelle est fixée à **2026**.

Les objectifs du Citézen sont :

- Améliorer et renforcer l'offre de transport collectif actuelle
- Contribuer au développement économique et à l'attractivité du territoire
- Faciliter les déplacements transfrontaliers
- Impulser de nouvelles pratiques en matière de déplacement

Le tracé des futures lignes Citézen



Source : <https://citezen-bhns.fr/>

L'enjeu pour la CCCE sera de pouvoir se connecter à un point d'arrêt de ce nouveau réseau pour augmenter et renforcer l'accessibilité vers Thionville en transport en commun. Cela peut être une opportunité de connecter les communes à l'est du territoire vers le terminus au P+R de Basse-Ham.

5.4. Le service des navettes gratuites : RÉGLICE

Le lundi 2 septembre 2024, la CCCE a lancé un service gratuit de navette, à titre expérimental pendant 6 mois, à destination du Luxembourg (Mondorf-les-Bains) où les travailleurs frontaliers peuvent correspondre avec les bus RGTR.

Ce service dessert 6 villages : Berg-sur-Moselle, Mondorff, Contz-les-Bains, Haute-Kontz, Beyren-lès-Sierck et Mondorf-les-Bains (Lux).

Le service fonctionne tous les jours du lundi au vendredi, en période scolaire et pendant les vacances, de 6h à 9h et de 16h à 19h.

2 navettes, d'une fréquence de 30 min circulent sur le territoire :

- **Navette 1** : Contz-les-Bains, Haute-Kontz, Beyren-lès-Sierck et Mondorff (6 allers/7retours)
- **Navette 2** : Berg-sur-Moselle, Gavisse, Fixem, Beyren-lès-Sierck et Mondorff (6 allers/7retours)

En conclusion, le recensement des offres de mobilité des 22 communes fait apparaître une desserte en transport collectif inégale. Si toutes les communes sont au moins desservies par un service de transport en commun, la fréquence et le cadencement de certains peinent à satisfaire l'ensemble des besoins de la population. De plus, la multiplicité des offres par de nombreux opérateurs (Région, TEMO, CCCE, etc.) rend la lisibilité de l'offre compliquée pour les usagers et ne favorise pas le report modal vers ces modes de transport. Il est à noter également, que la majorité des lignes ont pour destination l'agglomération de Thionville ou vers le Luxembourg. Le territoire manque d'une desserte interne entre les points différents point d'intérêt de la CCCE.

6. L'électromobilité

Le 27 juin 2023, la CCCE a pris la compétence « Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques » (IRVE) afin de mettre en place un Schéma de Développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) et un réseau de borne électrique sur le territoire.

Actuellement, elle dispose de 4 bornes sur le P+R de Roussy-le-Village, 2 bornes sur Cattenom et 2 bornes sur Hettange-Grande. On peut également noter les 212 bornes de la centrale nucléaire à disposition du public. La CCCE cherche actuellement à développer son réseau et à en déléguer la gestion.

Il est à noter que d'ici 2025, il sera obligatoire de mettre en place une borne pour 20 places de stationnement pour les parkings publics ou les parkings attenant à un bâtiment non résidentiel (entreprises, équipements culturels et sportifs...).

7. Le covoiturage

Il existe peu de données sur la pratique du covoiturage, celui-ci étant le plus souvent informel. Il est cependant possible de se référer à l'Observatoire du covoiturage (<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr>).

Financé par le plan « France Relance » et par le ministère des transports, la création de cet observatoire est le fruit d'un travail collaboratif entre les services de l'État, le Cerema, l'Ademe, le GART, les collectivités et les opérateurs de covoiturage. Il s'appuie sur les données issues du registre de preuve de covoiturage.

Top 10 des trajets les plus covoiturés (au mois de juillet 2024)

Trajets	Nombre
Roussy-le-Village - LUXEMBOURG	108
Hettange-Grande - LUXEMBOURG	81
Beyren-lès-Sierck - LUXEMBOURG	50
Kanfen - LUXEMBOURG	32
Volmerange-les-Mines - LUXEMBOURG	25
Entringe - LUXEMBOURG	17
Cattenom - Thionville	14
Breistroff-la-Grande - LUXEMBOURG	12
Kanfen - Metz	11
Cattenom - Basse-Ham	10

Source : Observatoire du covoiturage, juillet 2024

On remarque rapidement que la principale demande en covoiturage se dirige vers le Luxembourg. Quelques déplacements se démarquent vers l'agglomération de Thionville. Il y a une opportunité de développer du covoiturage vers cette destination, à l'image de la ligne de covoiturage dynamique en cours d'étude sur l'axe Sierck-les-Bains/Thionville (projet entre la Communauté de Communes de Bouzonville – Trois Frontières et la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan).

La CCCE a également lancé en mars 2024, avec la CCB3F et la CCAM, un programme de covoiturage, « Blablacar Daily », afin d'encourager la mobilité partagée sur le territoire.

Entre mars 2024 et juillet 2024, 194 inscriptions ont été comptabilisé sur la plateforme et 1 368 trajets effectués, soit près de 57 000 km et 12 330kg de CO2 économisé.

En terme d'aménagement, la CCCE comptabilise 3 *Parks and Ride* ou P+R : Gare d'Hettange Grande (400 places), Volmerange-les-Mines (182) et Roussy-le-Village (253), et 2 aires de covoiturage : Kanfen (83 places) et Mondorff (50 places).

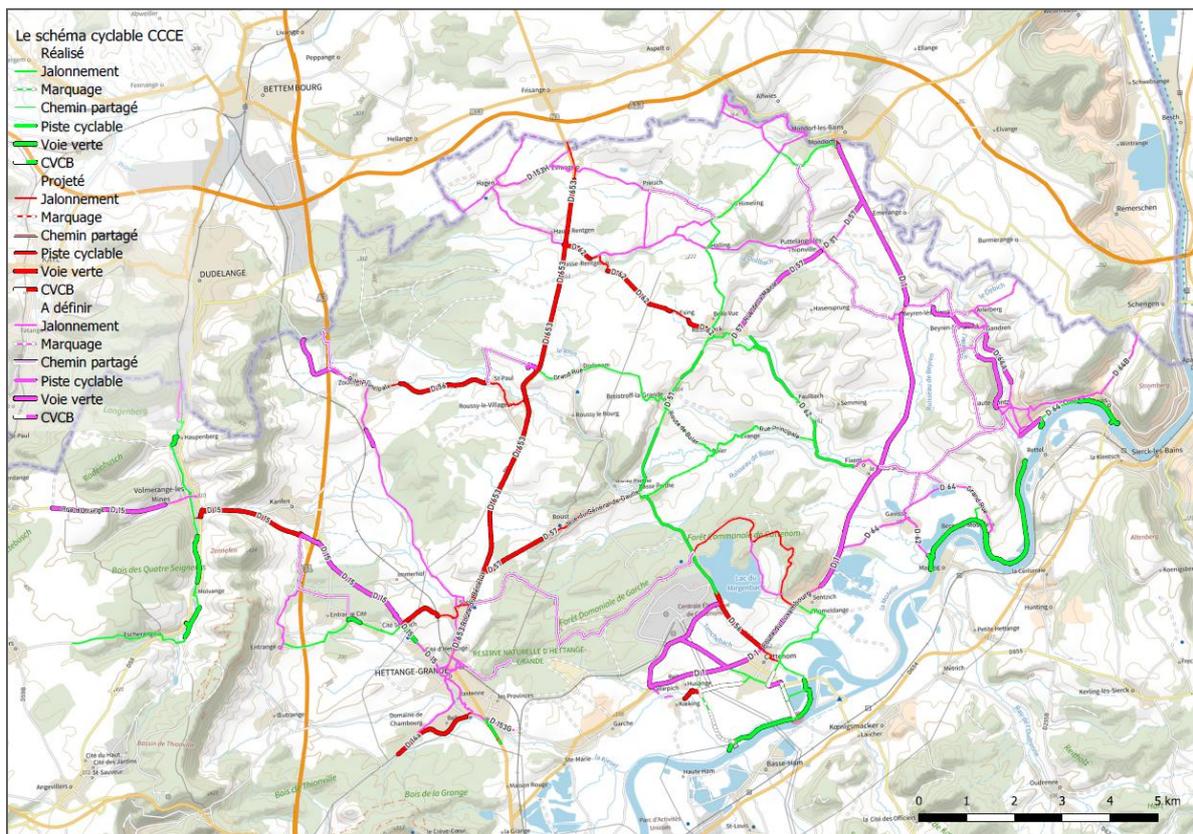
La CCCE à aménager en 2020, un P+R à Roussy-le-Village, pour les travailleurs transfrontaliers et pour soulager le flux routier sur l'axe Hettange-Grande – Hespérange. Cette aire gratuite offre environ 250 places et un moyen de recharger les voitures électriques. Elle est également connectée au réseau de bus transfrontalier par la L 502 vers le Kirchberg à Luxembourg-Ville.

8. Les aménagements cyclables

Le 29 mars 2022, la CCCE a adopté son schéma directeur cyclable. Ce schéma matérialise la stratégie de développement du vélo pour les décennies à venir. Les objectifs de ce plan sont :

- Développer et sécuriser les déplacements à vélo sur le territoire, pour inciter l'usage du vélo au quotidien ;
- Améliorer la cyclabilité en résorbant les points durs et les discontinuités cyclables ;
- Passer d'une part modale du vélo de **1% à 3% en 10 ans** ;
- Relier les territoires de la CCCE entre eux et avec les voisins ; relier les centralités et les pôles d'activités ;
- Créer une culture du vélo avec des actions de communication (mise en valeur du réseau, animation et événements dédiés au vélo, etc.) ;
- Développer un « système vélo » (stationnement vélo, service de réparation, accueil flux cyclotouristique, etc.).

Projet du schéma cyclable



Source : CCCE, 2023

Actuellement, la CCCE compte un peu plus de 30 km d'aménagements cyclables. Au sud du territoire, le long de la Moselle, se situe la vélo route « La Voie Bleue » pour des déplacements récréatifs.

Classement des 5 villes ayant le plus d'aménagements cyclables (septembre 2024)

Commune	Nombre d'aménagements (en km)
RODEMACK	9 km
CATTENOM	8 km
HETTANGE-GRANDE	5 km
BOUST	3 km
BREISTROFF-LA-GRANDE	3km

Source : https://amenagements-cyclables.fr/fr/cc-de-cattenom-et-environs_245700695/stats

Chaucidou entre Cattenom et Husange, rue des Peupliers



Source : AGAPE, 2024

C. Pratiques de mobilité

Enquête Mobilité Certifiée Cerema du Nord et de l'Est du SCoT de l'Agglomération Thionilloise (EMC²)

Les besoins de mobilité du territoire peuvent être estimés à partir des résultats de la base harmonisée des enquêtes mobilité certifiée Cerema du Nord et l'Est du SCoT de l'Agglomération Thionilloise (EMC²). Le périmètre d'étude comprend la CCCE, la CCB3F et la CCAM. Cette enquête a été réalisée dans le cadre du projet Interreg MMUST⁷.

Le déroulement de l'enquête

La collecte des données a été réalisée par entretiens téléphoniques entre le 1er avril 2019 et le 15 juin 2019, hors périodes de vacances scolaires.

Cette enquête concerne les habitants âgés de 5 ans et plus. Elle a été menée selon la méthodologie EMC² : (Enquête Mobilité Certifiée Cerema, anciennement Enquête Ménages Déplacement - EMD). Les réponses ont été recueillies sur la base d'entretiens téléphoniques auprès d'un échantillon de population.

⁷ <https://www.mmust.eu/index.html>

Cette méthode, qui existe depuis 1976 et mise à jour en 2018, permet une comparabilité historique et entre territoires. Elle permet d'obtenir une photographie statistique des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour moyen de semaine, pour tous les motifs et par tous les modes de transport, y compris la marche.

1. Combien de déplacements font les habitants ?

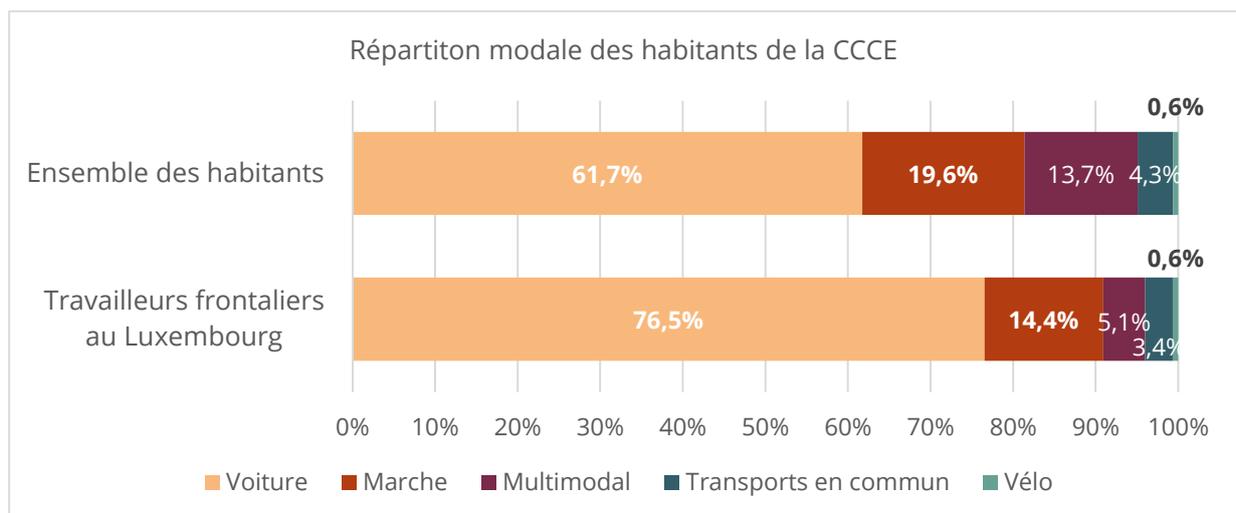
Plus de **70 000 déplacements** sont réalisés **chaque jour** par les habitants de 5 ans et plus du territoire. En moyenne, ils réalisent **3,7 déplacements par jour**, mode et motifs de déplacements confondus.

Sur une journée, **15% de la population enquêtée n'effectue aucun déplacement**. Ces « immobiles »⁸ sont principalement des populations âgées et peuvent expliquer cette absence de mobilité.

2. Comment se déplacent-ils ?

La voiture est le mode principal utilisé par les habitants du territoire pour effectuer leurs déplacements. Toutefois, cela ne doit pas masquer la très forte part des déplacements à pied, pour les trajets courts.

Concernant les déplacements transfrontaliers, la voiture est encore plus prédominante (77%), alors que les trajets multimodaux (au moins deux modes mécanisés) sont également très présents.



Source : base de données harmonisées MMUST

2.1. Focus sur les déplacements à vélo

La part modale du vélo dans les déplacements représente **-de 1%** (3% pour la moyenne nationale). La pratique du vélo sur le territoire est une pratique tournée vers du loisir. Mais pour les déplacements du quotidien, elle est encore timide dans les territoires peu denses en raison :

- Du manque d'aménagements cyclables sécurisés ;
- De l'éloignement des emplois, commerces et services des zones d'habitations.

Le relief peut aussi être un facteur de dissuasion. Le territoire est plutôt vallonné, est plus marqué à l'ouest dans les communes de Volmerange-les-Mines et Escherange. Le sud-est est plus doux, notamment avec un réseau hydrographique plus important structuré autour de la Moselle.

⁸ *Dans les enquêtes mobilités, on désigne « les immobiles », la part des personnes ne s'étant pas déplacées le jour enquêté.

Ces obstacles peuvent être surmontés par le développement du vélo à assistance électrique, et la diversité de paysage peut être un atout d'attractivité pour structurer un « slow tourisme » autour du vélo.

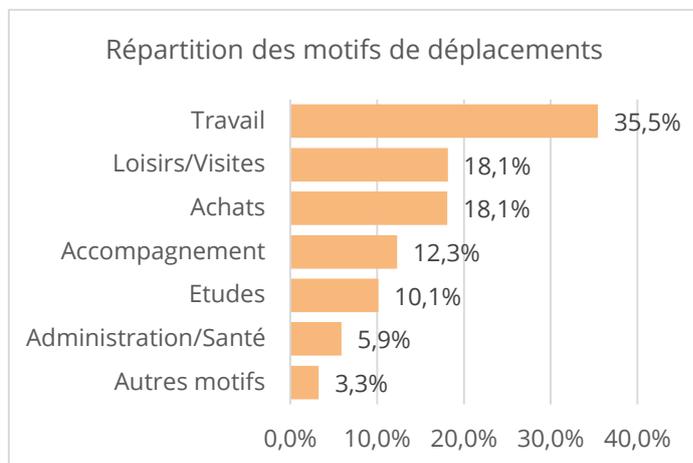
Le relief sur la CCCE



Source : IGN RGE ALTI 2021, traitement AGAPE

3. Pourquoi se déplacent-ils ?

Les motifs de déplacement pris en compte ici correspondent au motif à destination. Il désigne l'activité à laquelle la personne se rend. Les déplacements de retour vers le domicile ne sont pas pris en compte.

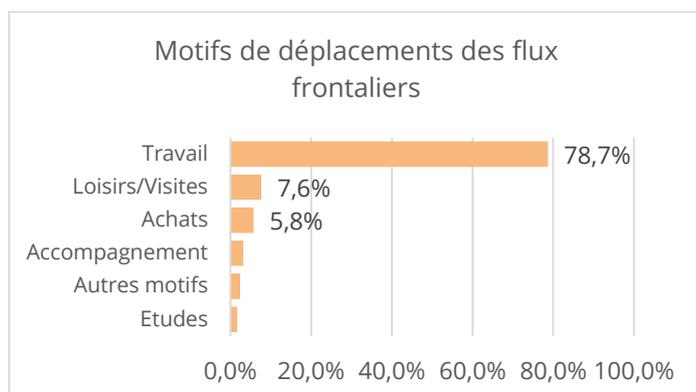


La diversité et la variabilité des pratiques ont été renforcés par les évolutions récentes de nos modes de vie : variabilité croissante des lieux et des temps de travail ainsi que des horaires, développement des outils numériques, nouveaux rythmes scolaires, rythmes familiaux variés au sein des familles recomposées, etc.

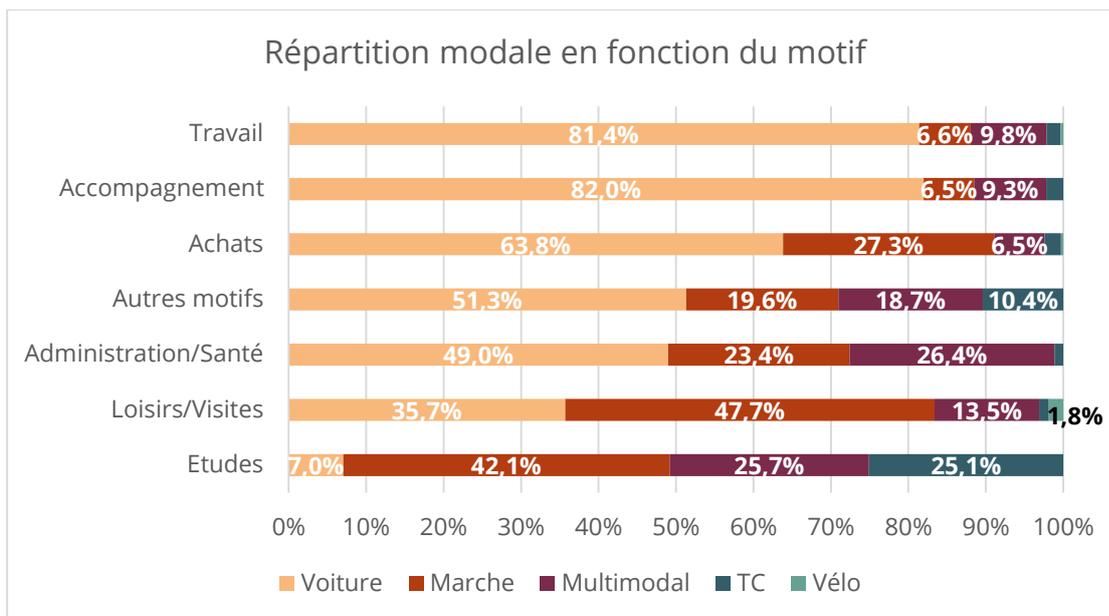
Ainsi, on constate que sur la CCCE, il existe une diversité de motifs de déplacement. La première activité

génératrice de déplacement des habitants est liée au travail (35,5%) suivi par les loisirs/visites et les achats à égalité (18%).

Au contraire, les flux frontaliers ont comme premier motif le travail (près de 80%) et démontre encore, que le fait frontalier sur le territoire est surtout une mobilité professionnelle.



Pour ce qui est du mode de déplacement, en dehors des motifs liés aux déplacements scolaires, la voiture arrive largement en tête quel que soit le motif de déplacement. Les transports en commun sont presque absents de l'ensemble des déplacements « non-contraints », à savoir ceux pour lesquels il est possible de choisir ses heures et jours de déplacements (visites, achats, loisirs, démarches administratives, santé...). La marche est plus importante pour les déplacements liés aux loisirs/visites et pour les études (42%).



Source : base de données harmonisées MMUST

4. Pendant combien de temps et sur quelles distances se déplacent-ils ?

Le temps réel de déplacements, voire les distances, sont difficiles à évaluer. La méthode de calcul habituelle dans ce type d'enquête sur les déplacements ne prend pas en compte les personnes qui sortent du périmètre de l'enquête.

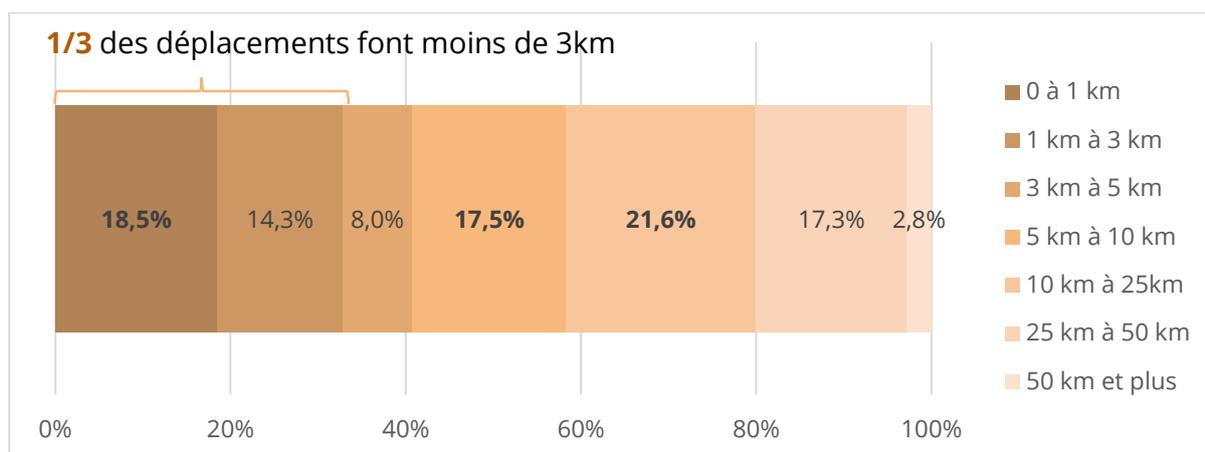
Compte tenu de la spécificité du territoire (fait transfrontalier, forte attractivité des agglomérations messine et thionvilloise) et de l'importance des flux d'échanges, **nous avons décidé de proposer une autre méthode de calcul qui englobe l'ensemble des déplacements** hors promenade et tournée professionnelle, mais incluant tous les déplacements effectués sur les territoires voisins par les résidents enquêtés.

D'après l'enquête EMC², sur une journée complète, la population passe en moyenne 89 minutes à se déplacer et parcourt 69 km⁹. Sur la CCCE elle est en moyenne de **92 minutes** et les habitants parcourent dans la journée en moyenne **55 km**. À titre de comparaison, sur le SCoT Nord 54, le temps de déplacement moyen dans une journée est de 77 minutes et 60 minutes à l'échelle française.

Ces résultats sont dû à un éloignement du lieu de travail de plus en plus grand, mais aussi des services, que l'on retrouvera plus dans les milieux urbains. De même, les difficultés de circulation que peuvent rencontrer les habitants en heure de pointe favorisent l'allongement de la durée du déplacement, notamment vers le Luxembourg ou vers les grandes agglomérations limitrophes.

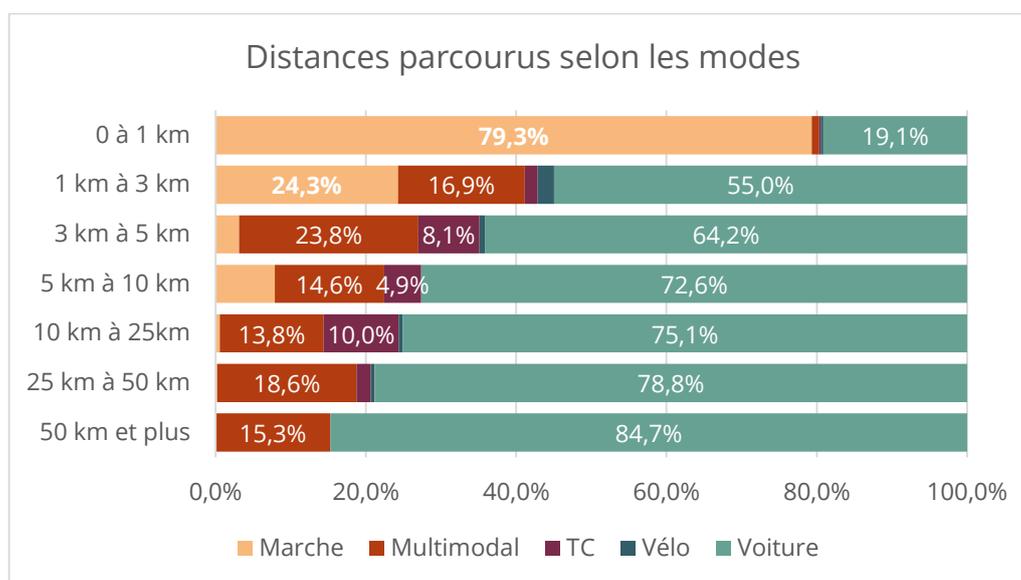
⁹ Ces calculs excluent les « immobiles » enquêtés

Répartition des déplacements selon les distances parcourus



Le graphique ci-dessus, montre que **33% de l'ensemble des déplacements font moins de 3 km**. Parmi ces déplacements de courte distance, une forte proportion est réalisée en voiture. En effet, si près de **80%** des déplacements de moins de 1km sont réalisés à pied, 20% le sont en voiture et cette part augmente à plus de 50% entre 1 et 3km.

Pour les distances un peu plus longues entre 5 et 25km, plus de 70% de déplacement sont réalisés en voiture avec quelques variations de déplacements multimodaux et en transports en commun.



Selon la distance, la voiture domine les déplacements dans la CCCE. Cependant il y a un potentiel non négligeable de report modale vers les modes actifs (marche à pied et vélo) sur les distances de moins de 5km et les modes alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, etc) pour les distances plus longues. En effet, ces modes sont à conforter car ils s'inscrivent dans des enjeux de santé, bien-être et qualité de vie et sociaux, et sont l'occasion pour les collectivités de réaménager les espaces publics : cheminement large, accessibilité des traversées piétonnes, suppression de stationnement, mobiliers urbains (luminaires, bancs, etc.), désimperméabilisation des sols, etc.

Exemples en France, de réaménagement de voirie pour favoriser les déplacements en mode actif

Le marquage conférait à la rue un profil très routier. – AVANT
Les espaces dédiés aux piétons étaient impraticables pour les personnes à mobilité réduite



APRÈS – Les piétons peuvent désormais cheminer confortablement et en toute sécurité sur des espaces larges



Le Poët-Laval (26)

Une place entièrement réservée à la voiture – AVANT



APRÈS – Un espace pour tous les usages



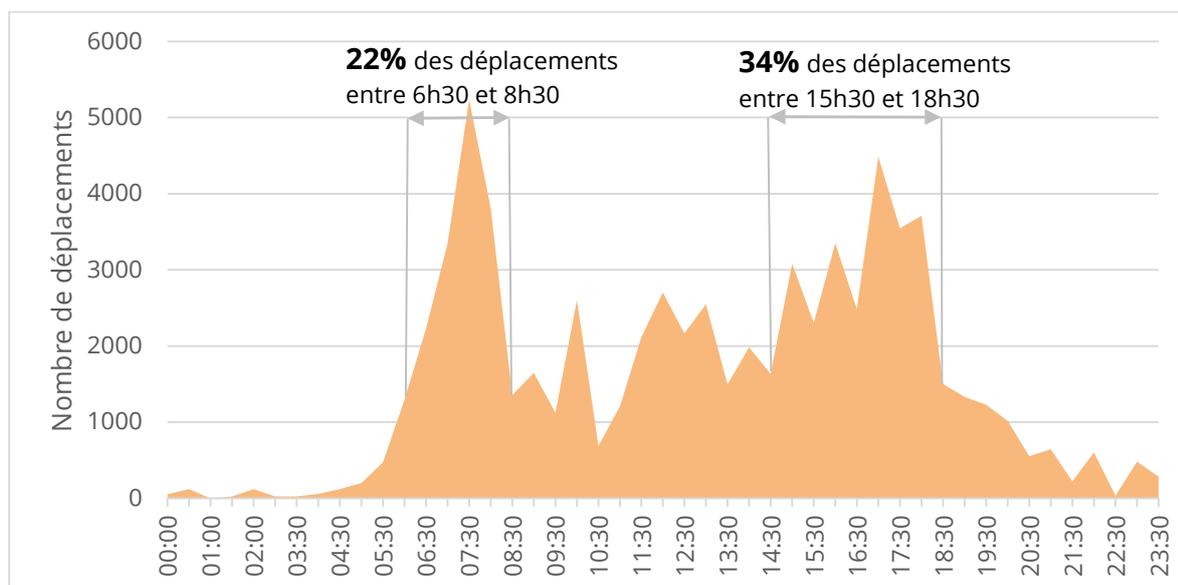
Rambervillers (88)

Source : CEREMA : Cœurs de villes et de villages accessibles à tous : recueil de belles pratiques, 2018

5. Quand se déplacent-ils ?

Les heures de pointes « traditionnelles » se dégagent entre 6h30 et 8h30 et entre 15h30 et 18h30. On observe également un pic sur les temps entre 12h et 13h. Les besoins en déplacements sont faibles en début de matinée et en soirée, puisque **87% des déplacements se font entre 6h30 et 18h30**. Ces pics correspondent aux heures de déplacements domicile/travail et rentrée/sortie des scolaires.

Répartition des déplacements au cours de la journée



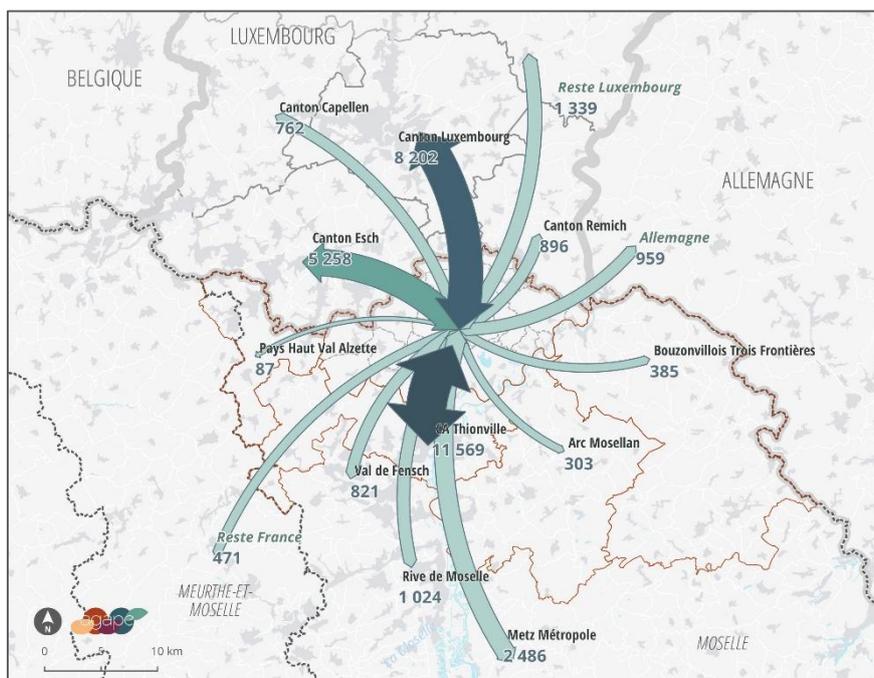
6. Où vont-ils ?

Sur les **71 274 déplacements** réalisés chaque jour par les habitants, 23 560 sont des déplacements internes à l'EPCI, soit **33%**. Ce chiffre dénote un très fort degré de dépendance du territoire qui ne parvient pas à satisfaire les besoins de ses habitants, puisque à titre de comparaison, la part des déplacements internes dans ce type d'enquête sur les déplacements est en général supérieure à 80%.

Le reste des déplacements correspond aux flux sortants du territoire et révèle là encore le caractère d'un territoire de transit pris en étau entre deux grands pôles d'emploi :

- Sur le bassin français, près de **17 000 déplacements d'échanges** sont effectués avec le reste de la Moselle dont principalement 11 569 avec la CAPFT, soit **16%** des flux totaux.
- Le bassin luxembourgeois aspire la plus grande part des déplacements des habitants de la CCCE puisque c'est **45 %** des flux qui se dirigent vers le Luxembourg, et plus précisément vers le canton de Luxembourg-Ville (8 202) et le canton d'Esch (5 258) car ce sont les pôles principaux d'emplois.

Les flux d'échanges entre la CCCE et les territoires limitrophes



Source : MMUST

Focus sur le Centre Nucléaire de Production Electrique (CNPE)

La CNPE est le principal employeur de la CCCE. Elle emploie un peu plus de **1 400 salariés** sur site et plus de 3 600 emplois directs, indirects (fournisseurs, sous-traitants ou prestataires) et induits (commerces, construction, services publics de santé et d'enseignement).

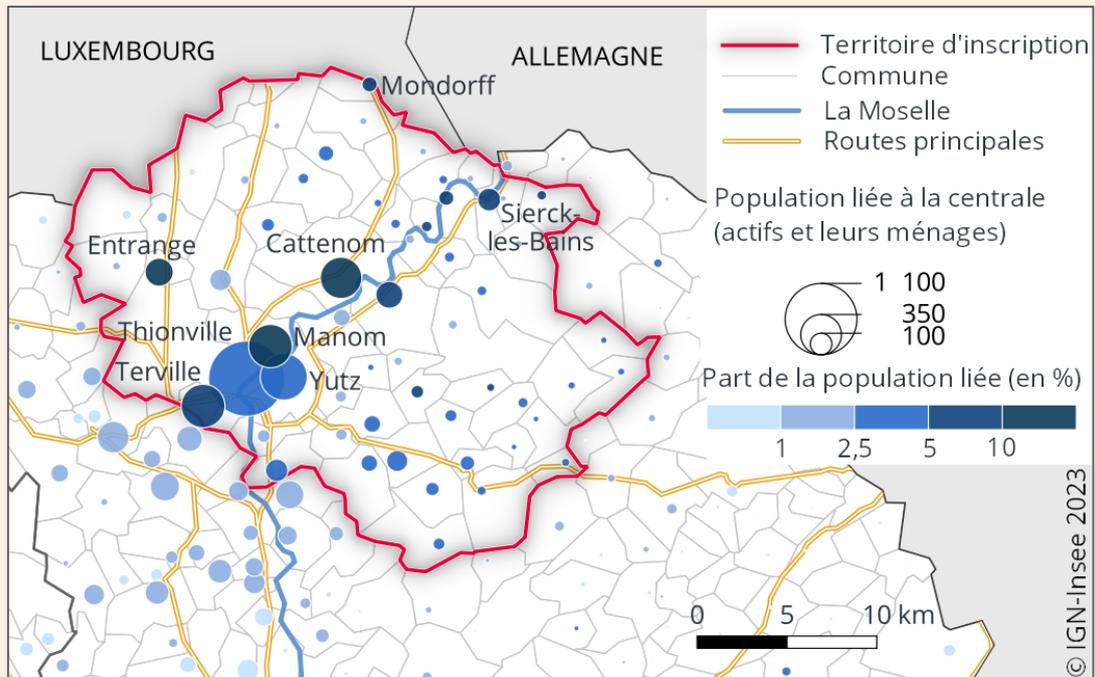
De par son positionnement isolé par rapport aux principaux axes de transports en commun, 96% des salariés viennent en voiture thermique. Ils viennent principalement des communes de Thionville, Terville et Manom.

Pour répondre au besoin de ses salariés et faire changer les pratiques, la Centrale élabore son **plan de mobilité employeur (PDME)** en 2022. Plusieurs actions ont été mises en place telles que du covoiturage, de l'autopartage sur site avec une flotte d'une trentaine de véhicules (100%

électrique), le développement de la pratique du vélo ou des trottinettes électriques appuyé par le réseau de pistes cyclables autour de la centrale.

Une part importante des salariés sont d'astreintes, c'est-à-dire qu'ils sont tenus d'être présents sur le site en moins d'une heure, ce qui pose la question des logements pour les salariés, connaissant le marché très concurrentiel avec les frontaliers.

Répartition de la population liée à la centrale de Cattenom



Source : étude Insee : « La centrale de Cattenom, grand établissement industriel aux portes du Luxembourg », n°84, 12/03/2024

La centrale cherche à desservir son site par les transports en commun. Mais la dispersion des travailleurs et les horaires décalés rendent difficile la mise en place d'un service régulier. Elle travaille actuellement avec la CCCE et TEMO pour trouver une solution durable.

ENJEUX DU TERRITOIRE ET DECLINAISON EN AXES STRATEGIQUES

La stratégie du plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes de Cattenom et Environs se décline autour de 6 enjeux qui ont été identifiés lors d'un atelier de concertation avec les élus le 27 novembre 2024. Ces enjeux se répartissent de la manière suivante :

	Nom des axes	Principaux objectifs
Axe 1	Informé, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement	-Améliorer la connaissance sur les solutions existantes -Accompagner les habitants aux changements de comportements
Axe 2	Développer les modes actifs	-Lutter contre les gaz à effets de serre émis par les véhicules motorisés -Proposer de nouvelles façons écologiques de vivre son territoire
Axe 3	Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun	-Favoriser le rabattement en transport en commun par une offre mobilité renforcée -Désengorger les axes routiers saturés
Axe 4	Développer des offres de mobilité en fonction des publics spécifiques	-Lutter contre les inégalités en accompagnant les publics qui rencontrent des difficultés à se déplacer dans le territoire
Axe 5	Coordonner le développement des mobilités avec les transformations urbaines	-Promouvoir un urbanisme en adéquation avec les nouvelles offres de mobilité -Renforcer la proximité
Axe 6	Former les acteurs et doter le plan de mobilité simplifié d'une gouvernance et de moyens d'animations et financiers	-Mener à bien le plan de mobilité simplifié

Les fiches actions sont déclinées selon 4 registres et sont classées en actions prioritaires ou secondaires :



: **Partenariat**



: **Sensibilisation et accompagnement aux changements**



: **Opérationnelle/ Aménagement**



: **Expérimentation**

PLAN D'ACTION

Le tableau ci-dessous illustre les **21** actions proposées pour la réalisation du PDMS : **12 actions sont prioritaires et 9 actions sont secondaires.**

Axe 1 : Informer, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement		
1.1	Faire changer les habitudes de déplacement en communiquant et rassurant les usagers sur les avantages de la mobilité durable	Prioritaire
1.2	Rendre lisible l'ensemble des offres de mobilité existantes sur la CCCE	Prioritaire
1.3	Conforter l'incitation financière de BlaBlaCar Daily et encourager les habitants à faire du covoiturage en s'inscrivant sur la plateforme	Prioritaire
1.4	Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)	Secondaire
1.5	Conforter l'aide à l'achat du Vélo à Assistance Électrique (VAE)	Secondaire
Axe 2 : Développer les modes actifs		
2.1	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de la CCCE	Prioritaire
2.2	Équiper chaque équipement communautaire en abri-vélo sécurisé	Prioritaire
2.3	Développer les modes actifs à destination des jeunes	Secondaire
2.4	Intégrer plus les piétons et les cyclistes dans les espaces publics	Secondaire
Axe 3 : Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun		
3.1	Aménager des aires de covoiturage en fonction des projets de mobilité	Prioritaire
3.2	Collaborer avec le Grand-Duché du Luxembourg pour encourager les frontaliers à se rabattre sur les transports en commun	Prioritaire
3.3	Suivre et collaborer sur les travaux du SERM Lorraine-Luxembourg	Prioritaire
3.4	Poursuivre la modernisation du PEM d'Hettange-Grande	Secondaire
Axe 4 : Développer des offres de mobilité en fonction des publics spécifiques		
4.1	Favoriser la mise en place d'un service de transport à la demande	Prioritaire
4.2	Développer la mobilité solidaire	Secondaire
4.3	Sécuriser les abords des établissements scolaires	Secondaire
Axe 5 : Coordonner le développement des mobilités avec les transformations urbaines		
5.1	Prendre en compte la mobilité dans l'aménagement du territoire	Prioritaire
5.2	Déployer les infrastructures de bornes de recharge électriques	Prioritaire
Axe 6 : Former les acteurs et doter le plan de mobilité d'une gouvernance et de moyens d'animations et financiers		
6.1	Accompagner les communes dans leur demande de subventions	Prioritaire
6.2	Créer un groupe de travail afin de suivre la mise en œuvre des actions du PDMS	Secondaire
6.3	Montrer que la CCCE est exemplaire dans la mobilité durable	Secondaire

Axe 1

- **Informier, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement**

Registre



Prioritaire

1.1

Faire changer les habitudes de déplacement en communiquant et rassurant les usagers sur les avantages de la mobilité durable

Introduction



Malgré l'augmentation des alternatives de mobilité durable (covoiturage, transports en commun, vélo), des réticences persistent chez certains usagers. Elles sont souvent liées à des habitudes ancrées, à une méconnaissance des solutions disponibles ou à des craintes (sécurité, praticité, accessibilité). Une communication ciblée et positive est essentielle pour changer les mentalités, renforcer la confiance dans les modes alternatifs et inciter à l'adoption progressive de ces pratiques

Objectifs



- Changement progressif vers une réduction de l'usage de la voiture individuelle
- Sensibiliser les habitants aux bénéfices environnementaux, économiques et sociaux des modes de transport durables
- Réduire la pollution atmosphérique dans les centres urbains

Actions en cours et envisagées



- Création d'un **Kit Mobilité** regroupant :
 - Les itinéraires adaptés (vélo, TC, navette, etc.)
 - Rendre lisible les aides financières (aide à l'achat VAE, etc.)
 - Présentation des avantages économiques et environnementaux des mobilités durables
 - Des conseils pour débiter en mobilité active
 - Distribution de goodies pour inciter à la participation (bracelets réfléchissants, gilet jaune avec message communiquant, cartes de réduction, accessoires pour vélos, etc.)

Indicateurs



- Nombre de kits distribués
- Retours qualitatifs des usagers

Exemples

- **Guide ADEME pour développer la culture vélo sur son territoire** : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-37739-culture-velo-territoires-guide-ademe.pdf>
- **La Rochelle Territoire Zéro Carbone** est un programme de la communauté d'agglomération de la Rochelle pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2040. Diverses actions sont faites à destination des habitants et entreprises pour sensibiliser à la neutralité carbone. <https://www.larochelle-zero-carbone.fr> Coût investissement : 300 000€

Echéance



Court ou moyen terme

Partenaires

CCCE, ATMO Grand Est, ADEME, ARS, Associations locales, Département 57

**Financeurs/
Financements**

CCCE, Département 57, ADEME

**Liens avec d'autres
actions**



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)

Axe 1

- Informer, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement

Registre



Prioritaire

1.2

Rendre lisible l'ensemble des offres de mobilité existantes sur la CCCE

Introduction



La CCCE bénéficie d'un panel varié d'offres de mobilité. Cependant cette multiplicité des offres, par de nombreux opérateurs, rend la lisibilité compliquée pour les usagers. Ce manque de lisibilité peut freiner leur utilisation, au profit de l'automobile. Ainsi, la mise en place de solutions claires et centralisés permettra de mieux informer les usagers et favoriser la transition vers des pratiques de mobilité plus durable.

Objectifs



- Informer et sensibiliser le plus d'habitants
- Donner une meilleure compréhension de l'offre de services sur le territoire
- Favoriser une appropriation progressive du réseau par les usagers
- Accompagner aux changements de comportement

Actions en cours et envisagées



- ✓ Communication par les réseaux sociaux et via le site de l'intercommunalité
- Réalisation d'un support physique communicant, type guide
- Organisation d'évènement de communication par commune (réunion publique d'information, bus itinérant, etc.)

Indicateurs



- Nombre de guides distribués (boîtes aux lettres) ou téléchargés (via site)
- Nombre de manifestations/ évènements dans l'année
- Nombre de participants
- Retours qualitatifs des ateliers

Exemples

- **Village mobilité** dans le cadre de la Semaine de la mobilité, Dunkerque (59) <https://www.ecomobilité.org/Semaine-de-la-mobilité-en-Hauts-de-France-Demandez-le-604>
- **Guide mobilité dans le SUNDGAU**, PETR du Pays de Sundgau, Alsace https://altkirch-alsace.fr/wp-content/uploads/2021/07/GuideMobilitéSundgau2020-21_Basse-def.pdf
- **Guide mobilité et tutoriel vidéo**, CC du Pays de Lumbres : https://cc-paysdelumbres.fr/kiosque-communautaire/GUIDE_MOBILITE_2024_CALAMEO.pdf https://www.youtube.com/playlist?list=PLcpV08GIG68ZXgw0_Pus9H0_MPAAbhuwO



Echéance



Court ou Moyen terme

Partenaires

Service communication de la CCCE, Communes, Prestataires extérieurs

**Financeurs/
Financements**

CCCE

Estimation du coût : 20 000 à 50 000€

**Liens avec
d'autres actions**

- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)

Axe 1

- **Informier, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement**

Registre



Prioritaire

1.3

Conforter l'incitation financière de BlaBlaCar Daily et encourager les habitants à faire du covoiturage en s'inscrivant sur la plateforme

Introduction



Depuis mars 2024, la CCCE a lancé son programme de covoiturage courte-distance BlaBlaCar Daily pour encourager la mobilité partagée sur le territoire. Avec plus de 200 inscriptions enregistrées à ce jour, l'initiative démontre un intérêt croissant pour cette solution de mobilité durable. Cependant, pour inscrire durablement cette pratique dans les habitudes, il est nécessaire de conforter le dispositif financier, de renforcer la sensibilisation et de lever les freins encore existants (manque d'information, méconnaissance des avantages, etc.).

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité à la mobilité partagée
- Augmenter le nombre d'utilisateurs réguliers
- Accroître la visibilité de la plateforme
- Réduire les GES et améliorer la qualité de l'air

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Campagne de communication (flyers, affiches, réseaux sociaux, site internet)*
- Maintenir la subvention par trajet réalisé via BlaBlaCar Daily pour inciter à une utilisation régulière
- Promouvoir l'application par des témoignages d'utilisateurs, lors d'événements organisés sur la CCCE (Semaine de la Mobilité par exemple)
- Réaliser une enquête de satisfaction pour ajuster le dispositif et lever les freins éventuels

Indicateurs



- Evolution du nombre d'inscrits (objectif chiffré ?)
- Nombre de trajets effectués en France et vers le Luxembourg
- Nombre de km effectués en covoiturage
- CO₂ économisé

Echéance



Moyen ou Long terme

Partenaires

EPCI limitrophe (CCB3F et CCAM), Blablacar, Région Grand Est

**Financeurs/
Financements**

CCCE, Région Grand Est, Blablacar

Liens avec d'autres actions



- *1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)*

Axe 1

- **Informé, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement**

Registre



1.4

Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)

Introduction



Promouvoir la mobilité durable nécessite une présence active pour sensibiliser, informer et accompagner les usagers dans leur transition vers des modes de transport alternatifs.

Un "**Ambassadeur de la mobilité**" est une personne dédiée à cette mission, capable de mobiliser les habitants, d'organiser des événements et de coordonner les initiatives locales autour des thématiques de la mobilité. Cette approche de proximité permettra de renforcer l'adhésion et de fédérer les acteurs locaux.

Objectifs



- Sensibiliser les habitants sur les offres de mobilité durable disponibles sur le territoire
- Organiser des événements festifs et participatifs pour promouvoir les modes actifs et alternatifs
- Accompagner les usagers dans l'adoption de nouvelles pratiques de déplacement
- Fédérer les acteurs locaux (associations, entreprises, collectivités) autour de la mobilité durable

Actions en cours et envisagées



- Création d'un poste d'Ambassadeur de la mobilité
- Mission de l'Ambassadeur :
 - Animation et sensibilisation aux alternatives à la voiture individuelle : organisation d'événements, intervention dans les écoles, organismes sociaux, entreprises, etc.
 - Promotion de dispositifs sur le territoire de la CCCE : Blablacar Daily, aide à l'achat de VAE, navette gratuites REGLICE, etc.
 - Créer et diffuser des documents et support de communication illustrant l'offre de mobilité et les avantages (économique, écologique, sociaux, santé, etc.)
 - Trouver des partenaires et collaborer avec des associations qui sont des relais importants auprès de la population
 - Peut éventuellement accompagner les publics fragiles dans leur déplacements du quotidien (en salle avec des animations, lors de stands ou en individuel dans les transports en commun)

Indicateurs



- Nombre d'événements organisés et taux de participation
- Nombre de personnes accompagnées
- Retours qualitatifs des usagers

Exemples

- **Ambassadeur de la mobilité (service civique)**, CA du Niortais (79) : <https://www.francemobilites.fr/projets/ambassadeurs-la-mobilite>

Echéance		Court ou Moyen terme
Partenaires		CCCE, Communes, TEMO, Etablissements scolaires, Entreprises (sensibilisation des salariés), Associations locales, écoles, organisme sociaux
Financeurs/ Financements		CCCE <u>Estimation du coût</u> : indemnité d'un service civique ou 1 ETP chargé de projet mobilité
Liens avec d'autres actions		<ul style="list-style-type: none"> • 1.2 Rendre lisible l'ensemble des offres de mobilité existantes sur la CCCE • 2.1 Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de la CCCE • 2.2 Développer les modes actifs à destination des jeunes

Axe 1

• Informer, communiquer et accompagner aux changements de comportements des pratiques de déplacement

Registre



1.5

Conforter l'aide à l'achat du Vélo à Assistance Électrique (VAE)

Introduction



Depuis 2021, la CCCE propose une aide financière dans l'acquisition d'un VAE afin de favoriser l'usage du vélo dans les déplacements et devenir une alternative écologique et durable à la voiture. Plus de 400 demandes ont été traitées, et face au succès rencontré, il est essentiel de conforter cette initiative et ainsi pérenniser l'usage du VAE pour les trajets utilitaires et récréatifs.

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité à la mobilité active
- Augmenter le parc de VAE sur le territoire
- Accroître la visibilité de l'aide auprès des habitants
- Renforcer l'attractivité du territoire en tant qu'acteur de la mobilité active
- Réduire les GES et améliorer la qualité de l'air

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Extension de l'aide à l'achat pour les VAE d'occasion, VAE cargo et les transformations de vélos musculaires en VAE*
- Maintenir le budget dédié à l'aide à l'achat VAE
- Renforcer la communication pour mieux faire connaître l'aide, par exemple en mettant en avant des témoignages d'utilisateurs ayant bénéficié de l'aide, en sensibilisant sur les avantages pratiques et écologiques du VAE, informations sur des aides complémentaires telle que l'aide nationale Bonus écologique « VAE » ;
- Organiser des essais et des démonstrations de différents types de VAE lors d'événements festifs (Semaine de la Mobilité, Mai à vélo, etc.) en partenariat avec des associations, commerçants ou fabricants : vélo classique, pliable, pour enfants, vélo cargos, vélo adapté PMR, etc.

Indicateurs



- Nombre de subventions délivrées par type de vélo
- Nombre de partenariats noués pour des événements
- Part modale de vélo dans les déplacements (via une enquête)

Exemples

- **Test de vélos lors de la journée vélo « Rouler Boulay »,** CC de la Houve et du Pays Boulageois



Echéance



Long terme

Partenaires

ATMO Grand Est, commerçants et sponsors, Associations vélo

Financeurs/ Financements

CCCE

Liens avec d'autres actions



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)

Axe 2 • Développer les modes actifs

Registre



Prioritaire

2.1 Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de la CCCE

Introduction



Voté en avril 2022, le schéma directeur cyclable de la CCCE est le document cadre stratégique de planification des aménagements cyclables pour les 10 ou 15 années à venir.

Sa mise en œuvre répond aux enjeux de transition écologique, d'amélioration de la qualité de vie et de réduction de la dépendance à la voiture individuelle.

Objectifs



- Créer un réseau d'aménagement cyclable continu, sécurisé et attractif
- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements
- Réduire les rejets de CO₂ liés aux déplacements motorisés

Actions en cours et envisagées



- ✓ Réalisation des travaux d'aménagement en cours
- Faire la promotion de l'avancée des tronçons aménagés sur le site de la CCCE et sur les réseaux sociaux
- Favoriser les liaisons piétonnes / cyclables entre villages par la réhabilitation des chemins agricoles
- Développer des pistes cyclables utiles ou des aménagements de voirie partagée, type chaudiou
- Connecter les liaisons existantes, hors du territoire, avec celles à développer sur la CCCE (ex : ligne Thionville-Garche-Cattenom)

Indicateurs



- Nombre de linéaires aménagés (en km)
- Nombre de stationnements vélo installés
- Nombre d'utilisateurs (par enquête ou comptage)
- Retour qualitatif des usagers

Exemples

Réseau vélo tactique : CA d'Epinal

<https://www.agglo-epinal.fr/se-deplacer/velo/reseau-velo-tactique/>



Echéance



Court ou Moyen terme

Partenaires	<i>Communes, CCCE, Agriculteurs (pour les chemins ruraux), EPCI limitrophes, Département 57, Luxembourg ?</i>
Financeurs/ Financements	<i>CCCE, Département 57, Région Grand Est, Subvention de l'état (DETR, DSIL), Appel à projets Mobilités Actives, Fond Européen FEDER et INTERREG pour les liaisons transfrontalières</i>
Liens avec d'autres actions	 <ul style="list-style-type: none"> • 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité) • 2.3 Équiper chaque équipement communautaire enabri-vélo sécurisé • 6.3 Accompagner les communes dans leur demande de subventions

Axe 2 • Développer les modes actifs

Registre



Prioritaire

2.2 Équiper chaque équipement communautaire en abri-vélo sécurisé

Introduction



La mobilité active, en particulier l'usage du vélo, est en plein essor grâce à une sensibilisation accrue des citoyens à l'impact environnemental des transports. Cependant, un frein majeur au développement de cette pratique réside dans le manque d'infrastructures sécurisées pour stationner les vélos.

Les équipements communautaires sur la CCCE (écoles, piscine, gymnase, bibliothèque, gare, mairie, etc.) sont des points d'intérêt où les usagers ont besoin de garer leurs vélos en toute sécurité.

Objectifs



- Encourager l'usage quotidien du vélo en supprimant les freins liés au stationnement sécurisé
- Amélioration de la qualité de vie et de l'image des équipements communautaires en les rendant plus accessibles en mobilité durable
- Promouvoir les initiatives locales en faveur de la mobilité durable

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Installation de box sécurisés à la maison communautaire de la CCCE et au tennis club à Cattenom*
- Réaliser un état des lieux pour identifier les équipements communautaires nécessitant des abris-vélos sécurisés en priorité
- Sélectionner des modèles d'abris vélo (couverts, sécurisés avec badge ou code, etc.)
- Informer la population sur le déploiement et la disponibilité des abris

Indicateurs



- Nombre d'abris vélos installés
- Nombre de trajets à vélo vers les équipements communautaires (enquête ou comptage)
- Retours qualitatifs des usagers

Exemples

- **La Ruche à Vélo** à Colmar: <https://www.colmar.fr/ruche-velos/> / <https://larucheavelos.fr/>



Echéance



Court ou Moyen terme

Partenaires

Communes, CCCE, entreprises

Financiers/ Financements

Programme Alvéole Plus, Départements 57 pour les écoles et collèges, CCCE

Liens avec d'autres actions



- 2.1 Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de la CCCE
- 2.2 Développer les modes actifs à destination des jeunes

Axe 2 • Développer les modes actifs

Registre



secondaire

2.3 Développer les modes actifs à destination des jeunes

Introduction



Les jeunes représentent une cible stratégique pour le développement des modes actifs (marche, vélo, trottinettes). Ces modes de déplacement répondent à leurs besoins en termes de mobilité courte distance, de flexibilité et de durabilité. Cependant, l'usage des modes actifs reste limité chez les jeunes en raison d'infrastructures parfois insuffisantes, d'un manque de sensibilisation ou de préoccupations liées à la sécurité routière. Encourager les jeunes à adopter ces pratiques dès le plus jeune âge contribue à ancrer durablement des habitudes de mobilité saine et écologique, tout en améliorant leur santé, leur autonomie et leur impact environnemental.

Objectifs



- Sensibiliser les jeunes élèves et leurs familles aux enjeux de la mobilité active et partagée
- Promouvoir l'autonomie des jeunes
- Réduire les trajets motorisés de courte distance, notamment par les parents
- Améliorer les conditions de déplacements des jeunes en mode actifs (sécurité des routes)

Actions en cours et envisagées



- Accompagner les écoles pour organiser des séances ou ateliers sur les bienfaits des modes actifs (santé, autonomie, connaître son environnement, etc.)
- Création de carte d'accessibilité des établissements scolaires avec les temps de parcours à pied et à vélo, puis distribution à tous les scolaires du territoire
- Se lancer des challenges comme le challenge régional Défi « j'y vais à vélo »

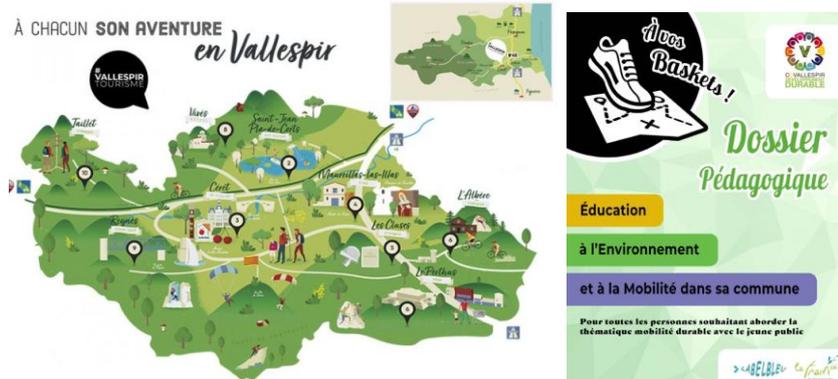
Indicateurs



- Listes d'équipements distribués
- Nombre de vélos réparés et mis à disposition
- Evolution de la part modale du vélo des jeunes sur le territoire
- Taux de satisfaction des jeunes et des parents

Exemples

- **Projet pédagogique Carte de temps à pied**, CC du Vallespir (Pyrénées-Orientales) : <https://www.vallespir.com/projet-pedagogique-carte-des-temps-pietons/>



- S'inscrire dans le challenge régional Défi « j'y vais à vélo » :
 - Enregistrer sa candidature sur le site la classe dans la catégorie qui lui correspond (école, collège ou lycée) <https://defi-jyvais.fr/>
 - Comptabiliser les élèves qui sont venus en modes actifs (vélo, marche à pied, trottinettes)

Echéance



Court à Moyen terme

Partenaires

Elus, Parents d'élèves, équipe pédagogique scolaire, ADEME, Département 57 (pour les collèges)

Financeurs/ Financements

CCCE, Etablissements scolaires (via le Ministère de l'Education Nationale)

Liens avec d'autres actions



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)
- 1.5 : Faire la promotion des modes actifs dans les écoles (écomobilité)

Axe 2 • Développer les modes actifs

Registre



secondaire

2.4 Intégrer plus les piétons et les cyclistes dans les espaces publics

Introduction



Les centres-bourgs jouent un rôle essentiel dans la vie des communes en tant que lieux de rencontre, de commerce, et de services. Cependant, leur aménagement est souvent centré sur la voiture, au détriment des modes actifs.

Dans une optique de transition écologique et d'amélioration de la qualité de vie, il est primordial de rééquilibrer l'usage de ces espaces pour mieux intégrer les piétons et les cyclistes. Cela répond aux attentes croissantes des habitants en matière de sécurité et de calme, de confort et d'accessibilité.

Objectifs



- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants
- Permettre des déplacements sécurisés pour les piétons et les cyclistes
- Penser des aménagements d'apaisement de la circulation à l'échelle communale ou intercommunale, par une hiérarchisation de la voirie
- Permettre une prise d'information haptique au pied ou à la canne par les personnes déficientes visuelles, de manière à faciliter leur repérage et leur guidage
- Assurer le confort des déplacements pour les PMR en fauteuil roulant, les poussettes, les personnes âgées, etc.

Actions en cours et envisagées



- Inciter les communes à réaménager leur centre-bourg lors de réhabilitation de quartier ou de réfection de voirie
- Réaménager l'espace public en prenant en compte les caractéristiques d'adhérence ou de glissance des revêtements en amont des projets d'aménagement
- Mettre en place des zones de circulation apaisée : réduction de la vitesse, suppression des trottoirs (séparer les usagers par une différenciation des matériaux au sol) ;
- Limiter l'espace public aux voitures en élargissant l'espace aux usagers non-motorisés, en supprimant des places de stationnement, en aménageant des voies cyclables, en donnant plus d'espace à la nature en ville, etc.
- Accompagner les aménagements cyclables par une signalisation adaptée : « sas vélo », panneau M12 « cédez-le-passage cycliste au feu rouge », les trajectoires matérialisées au sol, les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), etc.

Indicateurs



- Nombre d'opérations de réhabilitation ou de réfection de la voirie
- Retours qualitatifs des habitants

Exemples

- **Réaménagement de la rue du centre-bourg** pour favoriser les déplacements en mode actif et diminuer le stationnement automobile sur la chaussée, Le Poët-Laval (26)
Coût de l'opération d'aménagement environ 865 000€ (2013)

*Le marquage conférait à la rue un profil très routier. - AVANT
Les espaces dédiés aux piétons étaient impraticables
pour les personnes à mobilité réduite*



*APRÈS - Les piétons peuvent désormais cheminer
confortablement et en toute sécurité sur des espaces larges*



Echéance



Moyen terme

Partenaires

Communes, Associations, Habitants, CCCE, Département 57, DREAL, MATEC/CAUE 57, ANAH, AGAPE

Financeurs/ Financement S

Communes, Caisse des dépôts et consignations (CDC), CCCE, Département 57, DSIL, DETR, Région Grand Est

Liens avec d'autres actions



- 5.1 Prendre en compte la mobilité dans l'aménagement du territoire

Axe 3

Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun

Registre



Prioritaire

3.1

Aménager des aires de covoiturage en fonction des projets de mobilité

Introduction



Le covoiturage est une solution efficace pour réduire l'utilisation des voitures individuelles et les impacts environnementaux associés, tout en favorisant des déplacements plus économiques pour les habitants. Cependant, un frein majeur à son développement réside dans le manque d'infrastructures dédiées, comme les aires de covoiturage accessibles, sécurisées et bien situées.

La mise en place d'aires de covoiturage répondrait aux besoins des habitants tout en s'inscrivant dans les projets globaux de mobilité de la CCCE, comme le développement des transports en commun ou la promotion des modes doux.

Objectifs



- Augmenter la part modale des déplacements en covoiturage
- Favoriser le rabattement

Actions en cours et envisagées



- Aménager des aires de covoiturage ou équivalent
- Chercher les opportunités d'amélioration des aires en développant de nouveaux services
- Communiquer et sensibiliser les habitants

Indicateurs



- Nombre d'aires de covoiturage supplémentaires et taux d'occupation
- Nombre de trajets effectués (via la plateforme du registre de preuve de covoiturage)
- Nombre de services supplémentaires à proximité des aires

Exemples

- **Parc multimodale de Longvilliers**, Essonne (91) : passage de ligne de car express vers les RER B et C, service de recharge de voiture électrique, accessibilité au parc en vélo avec un abri sécurisé, un espace de coworking pour travailler en attendant le bus, une bibliothèque solidaire et un service de distributeurs de paniers fermiers (<https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/ecomobilite/parc-multimodal-longvilliers-autoroute-A10/#:~:text=Le%20Parc%20multimodal%20est%20accessible,avant%20de%20prendre%20les%20transports>)



Source : Vue aérienne du pôle de Longvilliers dans les Yvelines. (©4 vents)/ https://actu.fr/ile-de-france/longvilliers_78349/yvelines-le-pole-multimodal-de-longvilliers-fete-son-tout-premier-anniversaire_48475099.html

Echéance



Moyen à Long terme

Partenaires

Région Grand Est, DREAL, Département 57, Luxembourg ?

Financeurs/ Financements

CCCE

Liens avec d'autres actions



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)
- 3.4 Poursuivre la modernisation du PEM d'Hettange-Grande
- 5.1 Prendre en compte la mobilité dans l'aménagement du territoire

Axe 3

Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun

Registre



Prioritaire

3.2

Collaborer avec le Grand-Duché du Luxembourg pour encourager les frontaliers à se rabattre sur les transports en commun

Introduction



La CCCE se trouve dans une zone où un grand nombre d'habitants travaillent au Luxembourg. Cette situation engendre une forte circulation pendulaire vers le Luxembourg, créant des embouteillages, une pollution accrue, et une pression sur les infrastructures routières.

Le Grand-Duché du Luxembourg dispose d'un réseau de transports en commun transfrontalier, attractif mais encore sous-utilisé par les frontaliers, en raison de l'absence de solutions de rabattement efficaces depuis le territoire français. Une collaboration avec les autorités luxembourgeoises est nécessaire pour développer des solutions intermodales adaptées aux besoins des travailleurs frontaliers.

Objectifs



- Désengorger les axes routiers
- Renforcer les coopérations transfrontalières sur les sujets de mobilité par la mise en commun des connaissances, des échanges d'expérience et une approche commune de la problématique de la mobilité

Actions en cours et envisagées



- ✓ Schéma transfrontalier de mobilité et de développement franco-luxembourgeois (SMOT)
- ✓ Enquête Mobilité Certifié Cerema (EMC²) sur le périmètre de nord lorrain. Résultat attendus en automne 2025
- Renforcer l'accessibilité et la connectivité des transports en commun
- Mener des discussions avec les autorités organisatrices de la mobilité pour autoriser le cabotage sur les RGTR
- Discuter avec les Luxembourgeois pour les horaires postés, la connaissance de leur offre et de leur organisation des mobilités
- Sensibiliser les frontaliers à se rabattre sur les transports en commun

Indicateurs



- Evolution de la fréquentation des transports en commun
- Evolution du comptage routier

Exemples

- **Projet Interreg Transmobil (Hauts-de-France - Wallonie-Flandres)**
s'articule autour de 4 dimensions :
 - Mise en place d'un réseau transfrontalier de hubs de mobilité (correspondances avec les transports en commun et d'autres services mobilité ou commerciaux)
 - Mise à jour de la carte transfrontalière des transports en commun (en papier et en digital)
 - Création d'une plateforme transfrontalière de mobilité afin de favoriser les échanges entre experts mobilité français et belges (informations, chiffres, carte, contacts)
 - Centrale de mobilité transfrontalière pour les usagers (application mobile)

Documentaires du projet :

Transmobil : <https://www.youtube.com/watch?v=obzoxokIMY>

« Welcome to EUtopia »: <https://www.youtube.com/watch?v=LhudjMDqGZo>

Echéance



Moyen à Long terme

Partenaires

CCCE, PMF, DREAL, Région Grand Est, Département 57, Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (MMTP), CFL, RGTR, AGAPE

Financeurs/ Financements

Fonds INTERREG, Région Grand Est, Etat français et Luxembourgeois

Liens avec d'autres actions



-

Axe 3

Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun

Registre



Prioritaire

3.3

Suivre et collaborer sur les travaux du SERM Lorraine-Luxembourg

Introduction



Le projet de SERM Lorraine-Luxembourg s'inscrit dans la continuité du Grenelle des Mobilités de Lorraine, du Plan National de Mobilité du Luxembourg et du Protocole franco-luxembourgeois, conclu le 20 mars 2018.

Il a pour objectif de répondre à l'accroissement continu des mobilités sur le corridor incluant Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg, par un travail sur la multimodalité, les transports en commun et en recherchant une plus forte ambition de report modal de la route vers le train au-delà de l'ambition fixée au protocole, tout en assurant le maintien voire le développement du fret ferroviaire. La CCCE s'inscrit dans ce processus.

Objectifs



- Faciliter la vie des usagers avec une billettique unifiée, voire une tarification unifiée
- Favoriser le report modal vers les transports en commun, et surtout ferroviaires
- Désengorger les routes et améliorer la qualité de l'air

Actions en cours et envisagées



- Le projet du SERM Lorraine-Luxembourg est articulé autour de 3 volets d'action principaux :
 - définition d'un schéma d'ensemble (développement de l'offre, de la robustesse, identification des itinéraires alternatifs, développement de cars express en secteur périurbain, favoriser le rabattement)
 - préparation d'un plan de financement pour chaque projet
 - élaboration du schéma de gouvernance.
- L'ambition du projet sera de proposer un train, toutes les 10 minutes depuis Metz et 7min30 depuis Thionville.

Indicateurs



- Participation aux réunions

Echéance



Long terme

Partenaires

CCCE, Région Grand Est, le Grand-Duché du Luxembourg

Financeurs/ Financements

Région Grand Est

Liens avec d'autres actions



- 3.2 Collaborer avec le Grand-Duché du Luxembourg pour encourager les frontaliers à se rabattre sur les transports en commun
- 3.4 Poursuivre la modernisation du PEM d'Hettange-Grande

Axe 3

Favoriser l'intermodalité, les interconnexions et les transports en commun

Registre



secondaire

3.4

Poursuivre la modernisation du PEM d'Hettange-Grande

Introduction



Les espaces gare sont des lieux stratégiques pour les territoires, car c'est la jonction entre programmation urbaine, espaces publics et planification des transports. La gare d'Hettange-Grande est la plus importante infrastructure ferroviaire sur le territoire de la CCCE. Elle permet d'assurer une liaison directe au nord, vers le Luxembourg, et au sud vers Thionville et Metz. Mais celle-ci est sous dimensionnée par rapport à la fréquentation dû nombre de de frontaliers.

Une étude a été commandée pour moderniser la halte ferroviaire en **Pôle d'Exchange Multimodal (PEM)** afin de désenclaver le quartier gare et répondre aux difficultés de stationnement (saturation fréquente) et au trafic important (le matin et le soir).

Objectifs



- Augmenter le cadencement des trains
- Offrir un service augmenté aux voyageurs (service de bus, parking vélo, covoiturage, etc.)
- Fluidifier le trafic routier autour de la gare
- Désenclaver le quartier gare et améliorer la mobilité pour les modes de transport alternatifs à l'automobile comme le vélo
- Renforcer l'attractivité de la ville autour de la gare

Actions en cours et envisagées



- ✓ Travaux sur l'extension des quais
- ✓ Travaux d'accessibilité PMR
- ✓ Une liaison bus avec le réseau Citéline
- Suivi des travaux de modernisation
- Anticiper les capacités de stationnement à venir avec l'augmentation du cadencement
- Réalisation des aménagements cyclables autour de la gare pour permettre un rabattement en mode actif
- Réalisation d'espaces pour le stationnement de vélos, de véhicules électriques et covoiturage
- Accueillir le déploiement en gare, des vélos à assistance électrique en libre-service, dans le cadre du plan vélo régional
- Communiquer aux habitants sur l'avancée des travaux

Indicateurs



- Fréquentation d'utilisateurs à la halte (enquête ou comptage)
- Evolution de la part modale de déplacement en train
- Linéaire cyclable vers la gare (km)
- Retour qualitatif des usagers

Echéance



Long terme

Partenaires

CCCE, Région Grand Est, SNCF Réseau

Financeurs/ Financements

Région Grand Est (dispositif DIRIGE), Département 57 par la DETR et DSIL, Banque des territoires, ALVEOLE (pour le stationnement vélo en gare), Grand-duché du Luxembourg (pour un co-financement d'un parking-relais)

Liens avec d'autres actions



- 3.2 Collaborer avec le Grand-Duché du Luxembourg pour encourager les frontaliers à se rabattre sur les transports en commun
- 3.3 Suivre et collaborer sur les travaux du SERM Lorraine-Luxembourg
- 6.1 Créer un groupe de travail afin de suivre la mise en œuvre des actions du PDMS

Axe 4

• Développer des offres de mobilité en fonction des publics spécifiques

Registre



Prioritaire

4.1

Favoriser la mise en place d'un service de transport à la demande

Introduction



Le territoire de la CCCE, composé de nombreuses communes à faible densité, fait face à des défis en matière de mobilité, notamment pour les habitants éloignés des grands axes ou des lignes de transport en commun régulières. Le transport à la demande (TAD) offre une solution flexible et inclusive pour répondre à ces besoins, en particulier pour les personnes âgées, les jeunes sans permis, ou encore les travailleurs décalés. Aujourd'hui, seules 3 lignes de TAD sont exploitées sur le territoire de la CCCE : Citel'O S10 Volmerange-les-Mines/ Hettange, Citel'O S11 Thionville/ Hettange-Grande et une ligne allant vers Escherange. Avec l'adhésion de l'ensemble de l'intercommunalité à TEMO, le service sera amené à être étendu pour l'ensemble du territoire et permettra de réduire les fractures territoriales et de favoriser la transition vers des modes de transport collectif.

Objectifs



- Proposer une solution de mobilité adaptée aux zones rurales et périurbaines
- Compléter l'offre de transport collectif existante sur le territoire
- Permettre aux catégories de personnes non motorisés ou vulnérables d'avoir accès aux services du quotidien

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Ouverture prochaine d'une ligne TAD entre la CAPFT et la Centrale Nucléaire de Cattenom, en collaboration avec TEMO (courant 2025)*
- Etendre le réseau de TAD à l'ensemble de la CCCE en priorisant les zones d'emplois et les services essentiels (santé, administration)
- Faire la promotion du service sur le site internet, les réseaux sociaux, flyers dans les mairies, via les organismes sociaux accueillant du public
- Mener des ateliers d'accompagnement, avec les organismes sociaux, pour faire connaître le service

Indicateurs



- Nombre de trajets réalisés en TAD
- Retours qualitatifs des usagers

Echéance



Court terme

Partenaires

TEMO, Centrale Nucléaire, organismes sociaux (France services, CPAM, EPHAD, etc.)

Financeurs/ Financements

TEMO, CCCE (via le versement mobilité)

Liens avec d'autres actions



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)

Axe 4

• Développer des offres de mobilité en fonction des publics spécifiques

Registre



secondaire

4.2

Développer la mobilité solidaire sur la CCCE

Introduction



La mobilité solidaire vise à répondre aux besoins de déplacement des personnes en situation de précarité ou d'isolement, notamment dans les territoires ruraux ou périurbains où les solutions de transport en commun sont parfois insuffisantes. C'est le cas sur la CCCE, où la présence significative d'une population âgée nécessite une solution de transport flexible et abordable.

Ce type de mobilité repose ainsi sur des initiatives comme le covoiturage solidaire, les services de transport à la demande (TAD) pour des publics spécifiques, ou encore l'implication d'acteurs associatifs et bénévoles.

Objectifs



- Réduire les inégalités d'accès à la mobilité pour les publics précaires
- Améliorer l'accès aux services essentiels (santé, alimentaire, administration, emploi, formation, etc.)
- Compléter les moyens de transports publics
- Renforcer les solidarités locales
- Promouvoir l'initiative auprès des habitants et des partenaires
- Assurer la pérennité du dispositif

Actions en cours et envisagées



- Etapes pour déployer une solution de mobilité solidaire :
 - Réunion de diagnostic avec les partenaires
 - Identification des partenaires (Etablissements de santé, Missions locales, France Travail, France Service, etc.)
 - Analyse des besoins (solutions existantes, publics prioritaires, besoins non couverts)
 - Définition des publics éligibles (personnes âgées, ou jeunes, ou demandeurs d'emploi, etc.)
 - Recrutement de bénévoles chauffeurs
 - Recherche de financement
 - Demande de financement
 - Convention avec organisme sociaux (CPAM, etc.)
 - Rédaction d'un budget prévisionnel
 - Coordination avec les partenaires
 - Inauguration et lancement du projet lors d'un évènement ou sur les réseaux sociaux
 - Expérimentation et bilan à T+6mois (pour d'éventuel ajustement)

Indicateurs



- Nombre de bénéficiaires du dispositif
- Nombre de conducteurs bénévoles
- Nombre de trajets réalisés et par type (santé, emploi, etc.)
- Nombre de kilomètres parcourus

Exemples

- Mobilité solidaire sur la CC de Colombey et du Sud Toulousain
- Famille Rurale Moselle sur la CC Mad et Moselle
- Wimoov Grand Est

Echéance		<i>Court ou Moyen terme</i>
Partenaires		<i>Prestataires privés, organismes sociaux, CPAM, Département 57, Région Grand Est via le Plan d'Action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS)</i>
Financeurs/ Financements		<i>CCCE ou mutualisation avec les EPCI limitrophes, Fond social Européen (FSE), Fond départemental d'Insertion (FDI), Régions Grand Est et Département 57 au titre de leur compétence social, fond privé (Banques, fondations, etc.)</i>
Liens avec d'autres actions		<ul style="list-style-type: none"> • <i>1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)</i>

Axe 4

• Développer des offres de mobilité en fonction des publics spécifiques

Registre



secondaire

4.3

Sécuriser les abords des établissements scolaires

Introduction



La CCCE comptabilise plusieurs établissements scolaires : 2 collèges, 11 écoles primaires, 10 écoles élémentaires et 10 écoles maternelles. Les abords des écoles constituent donc des zones particulièrement sensibles où les enjeux de sécurité doivent être une priorité. En raison de la présence d'enfants, souvent de petite taille donc moins visible, et dont le comportement peut être imprévisibles, il est impératif de prendre des précautions spécifiques pour prévenir les accidents. Par ailleurs, les mouvements incessants des parents venant déposer ou récupérer leurs enfants, combinés à un stationnement parfois désordonné ou sauvage, aggravent les risques pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes ou des automobilistes.

Objectifs



- Améliorer la sécurité des déplacements à vélo ou à pied des enfants et de leur accompagnateur
- Amélioration de la qualité de vie du quartier
- Mieux former et sensibiliser les enfants, parents et automobilistes pour une meilleure cohabitation

Actions en cours et envisagées



- Créer des aménagements urbains adaptés : passages piétons plus visibles, trottoirs élargis, zones de rencontres à vitesse réduites pour les véhicules, dépose-minutes, etc.
- Expérimentation d'une *rue école* pour les écoles où le trafic automobile est important : interdire l'accès à la rue aux véhicules motorisés, aux horaires d'entrée et de sortie des classes, pour sécuriser les déplacements des enfants jusqu'à l'école
- Travailler sur un Code de la rue
- Organiser des campagnes de communication : distribution de brochure ou évènement sur les dangers et risques à destination des publics des parents et des enfants

Indicateurs



- Nombre de réaménagements aux abords des écoles
- Nombre de rues-école
- Retours qualitatifs des enfants, des parents et des écoles

Exemples

- **Rue école pour l'école Cazemajor**, Bordeaux
<https://www.sudouest.fr/gironde/bordeaux/bordeaux-les-rues-rendues-aux-ecoliers-3808250.php>



- **Code de la rue**, Paris (source : dossier de presse <https://cdn.paris.fr/presse/2023/06/28/cb7323a60a9aab56db4824f21195b827.pdf>)
- **Passage piéton lumineux**, Saint-Prix (95)



<https://www.radiofrance.fr/francebleu/podcasts/c-est-quoi-c-chantier/saint-prix-95-un-passage-pieton-lumineux-finance-par-les-radars-8021450>

Echéance



Moyen à Long terme

Partenaires

Communes, ADEME, Ecoles, Parents d'élèves, Département 57 (voirie), Moselle Agence Technique (MATEC)

Financiers/ Financements

CCCE, ADEME, Département 57

Liens avec d'autres actions



- 1.3 Dédier une personne pour organiser et animer des événements sur le vélo, TC, covoiturage, etc. (exemple d'un ambassadeur de la mobilité)
- 2.2 Développer les modes actifs à destination des jeunes

Axe 5

• Coordonner le développement des mobilités avec les transformations urbaines

Registre



Prioritaire

5.1

Prendre en compte la mobilité dans l'aménagement du territoire

Introduction



Les choix d'aménagement des habitants de la CCCE influencent directement les modes de déplacement, les distances parcourues et l'accessibilité aux services. La voiture individuelle est prédominante dans les déplacements quotidiens. Cela est dû au caractère majoritairement rural de la CCCE, avec son urbanisme diffus, et à un manque de réflexion sur les alternatives dès la phase de conception.

En intégrant la mobilité dans les opérations d'aménagement dès le début, on réduira la dépendance de l'automobile, on favorisera les modes actifs et on améliorera l'accessibilité aux transports en commun.

Objectifs



- Mieux prendre en compte la mobilité dans la planification
- Donner un cadre opérationnel aux projets de mobilité
- Faciliter la mobilité durable sur l'ensemble du territoire
- Limiter l'étalement urbain en développant un urbanisme qui favorise les déplacements de proximité

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Réflexion de la CCCE sur l'élaboration du PLUi*
- Intégrer systématiquement une réflexion et une priorité aux déplacements actifs (vélo et piéton) dans les projets de création, de requalification et d'entretien de la voirie ;
- Utiliser les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLUi pour avoir de grands principes d'aménagement (sectorielle, secteurs d'aménagement ou thématique) ;
- Utiliser les outils de planification :
 - **les transports en commun** : emplacements réservés dans le règlement graphique (tracé de la ligne, emplacement des arrêts), urbaniser à proximité des réseaux de transport ;
 - **les modes doux/ actifs** : emplacements réservés dans le règlement graphique (caractéristique de la voie, tracé des itinéraires piétons et cyclables) ;
 - **les stationnements** : fixer des normes de stationnement automobile pour les constructions nouvelles et à proximité d'une ligne de transport en commun ; fixer des normes de stationnement pour les véhicules électriques, fixer des obligations de stationnement pour les vélos à proximité des immeubles d'habitation/bureaux et équipements communautaires, favoriser les parkings mutualisés ;
 - **le covoiturage** : emplacement réservé dans le règlement graphique pour aménager une aire.

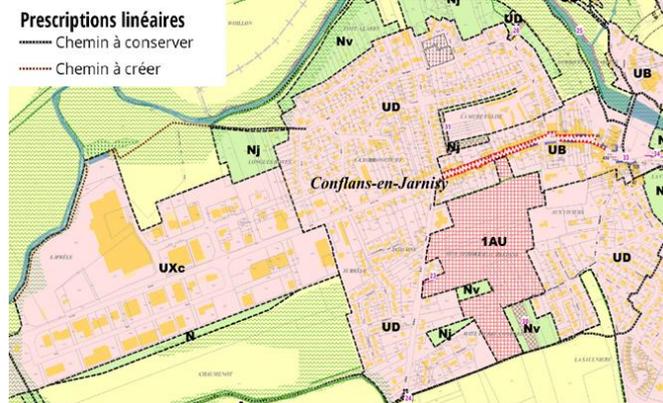
Indicateurs



- Nombre de linéaires des emplacements réservés (en km) pour les modes actifs et TC
- Evolution du nombre d'aires de covoiturage
- Accessibilité des habitants aux offres de mobilité
- Evolution de la part modale en TC ou modes actifs
- Evolution de la densité autour des arrêts de TC structurants

Exemples

- **Chemins à créer ou à conserver dans le zonage d'un PLUi**, CC Orne Lorraine Confluence



Source : Extrait du règlement graphique du PLUiH sur OLC

- **PLUi HD du Bassin de Pompey** : <https://plui.bassinpompey.fr/>
- **OAP thématique Mobilité du PLUi de la Rochelle** : <https://www.agglo-larochelle.fr/projet-de-territoire/plan-local-d-urbanisme-intercommunal>

Echéance



Moyen ou long terme

Partenaires

Communes, Chambre d'agriculture, Chambre de commerces, DDT 57, Département 57, Aménageurs (SODEVAM), EPFGE, AGAPE

Financeurs/ Financements

CCCE

Liens avec d'autres actions



- 6.1 Créer un groupe de travail afin de suivre la mise en œuvre des actions du PDMS

Axe 5

• Coordonner le développement des mobilités avec les transformations urbaines

Registre



Prioritaire

5.2

Déployer les infrastructures de bornes de recharge électriques

Introduction



Le 27 juin 2023, la CCCE a pris la compétence « Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques » (IRVE) afin de mettre en place un Schéma de Développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE).

Ce schéma va permettre de créer un réseau de borne électrique sur le territoire afin de garantir l'accessibilité à tous à l'électromobilité tout en prenant en compte les besoins actuels et futurs.

Objectifs



- Couvrir le territoire en bornes de recharge électriques
- Anticiper la montée en puissance des usages de l'électromobilité
- Rendre accessible l'électromobilité pour tous
- Réduire les GES et améliorer la qualité de l'air

Actions en cours et envisagées



- Prioriser le déploiement des points de recharges
 - 1) équipements communautaires
 - 2) les aires de covoiturage
 - 3) les gares
- Identifier les parkings de plus de 20 places sur la CCCE pour respecter l'obligation d'installer un point de recharge sur les parkings de plus de 20 places pour 2025 (obligation liée à la loi Climat et Résilience)
- Réaliser un support cartographique de la localisation des bornes avec leur puissance, leur disponibilité, leur prix et leur mode de recharge (prise de type 2, CHAdeMO ou CCS) sur le site de l'intercommunalité
- Communiquer auprès de la population via le site, les réseaux sociaux ou le journal intercommunal

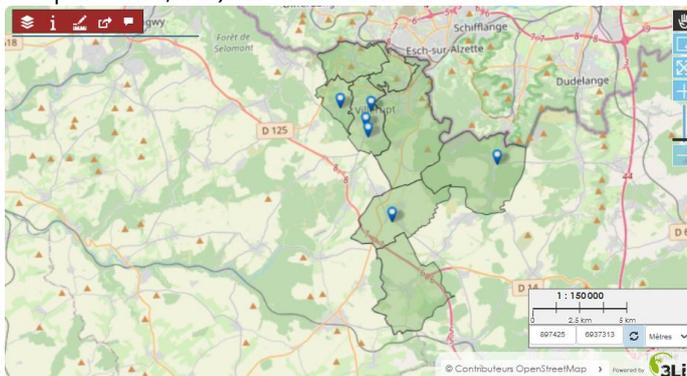
Indicateurs



- Nombre de bornes installées
- Suivi de l'utilisation des bornes
- Suivi de la consommation énergétique
- Retours qualitatifs des usagers

Exemples

- **Application de localisation des bornes de recharge** (accessibilité, puissance, ect.) sur le site de la CCPHVA



<https://www.ccpvhva.com/bornes-de-recharge>

Echéance		Court et Moyen terme
Partenaires		Communes, entreprises locales (implantation dans les zones d'activités), office de tourisme (implantions dans les zones fréquentées), opérateurs de recharge et fournisseurs d'énergie, AGAPE
Financeurs/ Financements		CCCE, ADEME, Investisseurs privés, Prime ADVENIR par AVERE France : https://advenir.mobi/obtenir-ma-prime/
Liens avec d'autres actions		<ul style="list-style-type: none"> 5.1 Prendre en compte la mobilité dans l'aménagement du territoire (PLUiH-D?) (Habitat et déplacement)

Axe 6

- **Former les acteurs et doter le plan de mobilité d'une gouvernance et de moyens d'animations et financiers**

Registre



Prioritaire

6.1

Accompagner les communes dans leur demande de subventions

Introduction



Les communes de la CCCE jouent un rôle clé dans la mise en œuvre d'initiatives locales en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de transition énergétique. Cependant, le montage de dossiers de demande de subventions peut être complexe et chronophage, notamment pour les petites communes manquant de ressources techniques ou administratives.

En accompagnant les communes dans leurs démarches, la CCCE facilite l'accès aux financements locaux, régionaux, nationaux ou européens, favorisant ainsi la réalisation de projets structurants sur l'ensemble du territoire.

Objectifs



- Faciliter la visibilité des aides pour les communes
- Renforcer la coopération et les solidarités territoriales

Actions en cours et envisagées



- Mettre en place un guichet unique (plateforme numérique) ou une personne dédiée sur les questions financières liées à des projets de mobilité : par exemple le financement de voies cyclables non communautaires.

Indicateurs



- Nombre de demandes faites par les communes

Echéance



Court terme

Partenaires

Communes, CCCE

Financeurs/ Financements

CCCE

Liens avec d'autres actions



Axe 6

- **Former les acteurs et doter le plan de mobilité d'une gouvernance et de moyens d'animations et financiers**

Registre



secondaire

6.2

Créer un groupe de travail afin de suivre la mise en œuvre des actions du PDMS

Introduction



La mise en œuvre du PDMS nécessite une coordination efficace entre les acteurs impliqués et un suivi rigoureux des actions prévues. L'absence d'une instance dédiée pourrait ralentir l'exécution des actions, entraîner un manque de synergie entre les parties prenantes, ou générer une perte de visibilité sur les avancées du plan.

La création de ce groupe de travail permettra de coordonner les efforts, de prioriser les actions, de résoudre les éventuels blocages et d'évaluer régulièrement les résultats obtenus.

Objectifs



- Alimenter les différentes stratégies de planification (SCoT, PLU ou PLUi, PCAET, etc.)
- Alimenter les futures coopérations avec les EPCI limitrophes et transfrontaliers
- Lever des financements pour des projets de mobilité

Actions en cours et envisagées



- Mettre en place une méthodologie d'évaluation : par exemple en réalisant une cartographie qui traduit spatialement les actions et sera le support pour faire le suivi ;
- Réunir un groupe de partenaires tous les ans pour suivre l'avancement des actions ;
- Evaluer le plan en mettant en place des indicateurs :
 - Indicateurs de suivi : avancement des actions et leurs impacts, identifier les facteurs de réussite et les freins à la mise en œuvre
 - Indicateur d'évaluation : degré d'atteinte des objectifs, retours des partenaires et habitants

Indicateurs



- Nombre de comités mis en place
- Nombre de participants aux comités
- Nombre d'indicateurs/objectifs atteints

Echéance



Court terme

Partenaires

Communes, CCCE, Région Grand Est, Département 57, DDT 57, DREAL, AGAPE, EPCI limitrophe, Luxembourg, la CNPE de Cattenom, Associations

Liens avec d'autres actions



-

Axe 6

- **Former les acteurs et doter le plan de mobilité d'une gouvernance et de moyens d'animations et financiers**

Registre



secondaire

6.3

Montrer que la CCCE est exemplaire dans la mobilité durable

Introduction



En tant qu'acteur public, la CCCE se doit d'être exemplaire pour incarner et promouvoir les valeurs de la mobilité durable. Les actions exemplaires menées par la collectivité peuvent servir de levier de sensibilisation et d'incitation pour les citoyens, les entreprises et les associations du territoire. Cette exemplarité passe par des actions concrètes, visibles et impactantes, alignées sur les objectifs de transition écologique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Objectifs



- Ancrer des habitudes de mobilité durable au sein des services de la CCCE
- Réduire les émissions de CO₂
- Développer le bien-être des salariés au travail (politique RSE)
- Etre identifié comme un acteur en faveur des mobilités durables auprès de la population et d'autres structures

Actions en cours et envisagées



- ✓ *Prise en charge des frais de transport en commun domicile/lieu de travail à hauteur de 75%*
- ✓ *Mise en place d'un box vélo sécurisé*
- ✓ *Télétravail*
- Déploiement d'une flotte de véhicules électriques ;
- Proposer des solutions de covoiturage lors d'envoi des invitations pour des conseils communautaires, COPIL, COTECH, etc. à la Maison communautaire de la CCCE ;
- Elaboration d'un plan de mobilité interne : diagnostic des pratiques de mobilité des salariés, les modes de déplacement (problèmes rencontrés, besoins et attentes), identifier les salariés prêts à changer leurs habitudes, identifier les freins aux changements de mode, identifier les principales pistes de préconisation ;
- Mettre en place le Forfait Mobilité Durable (FMD) ;
- Former les salariés sur la pratique du vélo au quotidien (rouler en sécurité, remise en selle, maintenance et réparation, etc.), à l'éco conduite, etc. ;
- Créer des challenges mobilité interne et en faire la communication sur les réseaux (par exemple Mai à Vélo).

Indicateurs



- Nombre de véhicules propres
- Suivi des utilisateurs du FMD
- Nombre de participants aux formations
- Economies réalisées sur les déplacements

Echéance



Court terme

Partenaires

L'ensemble des services de la CCCE, Prestataires externes pour les formations

Financeurs/ Financements

CCCE, ADEME

Coût d'une formation « Rouler en sécurité à vélo » : Environ de 350€ HT (entre 3 à 6 personnes par session)

Coût d'une formation « Remise en selle » : 120€ HT (1 à 3 personnes par session)

Coût d'une formation « Prise en main VAE » : 230€ HT (3 à 8 personnes par session)

Coût d'une formation « code de la route du vélo » : 300€ HT (4 à 20 personnes par session)

Source : dispositif « Objectif Employeur Pro-vélo »

Liens avec d'autres actions



•

ANNEXE

Listes des abréviations et des sigles

AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAPFT	Communauté d'Agglomération de Portes de France-Thionville
CCAM	Communauté de Communes de l'Arc Mosellan
CCB3F	Communauté de Communes Bouzonvillois - Trois Frontière
CCCE	Communauté de Communes de Cattenom et Environs
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CFL	Société nationale des chemins de fer luxembourgeois
CNPE	Centre Nucléaire de Production d'Électricité
FMD	Forfait Mobilité Durable
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transport
IRVE	Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
Loi MAPTAM	Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
Loi NOTRe	Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République
MMUST	Modèle MULTimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
PAMS	Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire
PCAET	Plan Climat-Air-Énergie Territorial
PDME	Plan de mobilité employeur
PDMS	Plan de mobilité simplifié
PEM	Pôle d'Échange Multimodal
PLUi	Plan Local d'Urbanisme
PLUi-HD	Plan Local d'Urbanisme Habitat et Déplacement
PMF	Pôle Métropolitain Frontalier
PMRu	Plan de Mobilité Rural
P+R	Park and Ride ou Parking Relais
RP	Recensement de la population
SCOTAT	Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Thionville
SMITU	Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch
TAD	Transport À la Demande
TEMO	Territoires et Mobilités Moselle Nord (ex-SMITU)
TER	Transport Express Régional
Loi TEPCV	Loi de Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte
VAE	Vélo à Assistance Électrique