

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS ORNE MOSELLE.

L'AVIS DE LA VILLE DE MARANGE-SILVANGE

Conseil Municipal du 31 juillet 2025. Décision prise à l'unanimité

i

La Communauté de communes du Pays Orne Moselle est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité locale depuis juillet 2021, dans un contexte où la Région Grand Est garde la compétence des réseaux régionaux et définit la stratégie globale de mobilité.

LE DIAGNOSTIC

Le territoire dispose aujourd'hui d'une offre variée comprenant les cars interurbains Fluo, trois gares TER, des navettes locales à vocation sociale et un réseau d'aires de covoiturage.

Malgré cette offre, **la mobilité quotidienne reste largement dominée par la voiture, qui représente près de 90% des déplacements domicile-travail.**



Autoroute A31 (photo : France 3 Grand-Est)

Les transports collectifs restent peu attractifs et sous-utilisés, tandis que la pratique du vélo demeure très marginale, en raison d'un réseau cyclable encore discontinu et peu sécurisé. Les déplacements vers Metz et le Luxembourg concentrent une grande partie des flux sortants, contribuant à la congestion routière et à l'allongement des temps de trajet.

Le diagnostic réalisé souligne la nécessité d'améliorer la lisibilité et la complémentarité des offres de transport pour inciter les habitants à changer leurs habitudes.

Des projets sont engagés, comme le partenariat avec Blablacar Daily pour encourager le covoiturage et la création d'aires dédiées à Amnéville, Rombas et Sainte Marie aux Chênes. Parallèlement, plusieurs services de mobilité solidaire existent déjà grâce aux associations locales, aux navettes communales et aux initiatives telles que Trans' boulot.

Le territoire s'appuie aussi sur des documents stratégiques régionaux et départementaux qui préconisent de développer les mobilités actives, améliorer l'intermodalité et réduire les émissions de gaz à effet de serre, le transport représentant près d'un tiers des émissions locales.

Le Schéma Directeur Cyclable identifie notamment des itinéraires structurants le long de la vallée de l'Orne et vers les zones d'activité.

La démarche engagée prévoit une large concertation pour construire un plan d'actions réaliste hiérarchisé et financièrement soutenable, en lien avec la région et les territoires voisins.

L'objectif à l'horizon 2030 est d'augmenter significativement l'usage des transports collectifs, de tripler la part du vélo et de réduire l'usage de la voiture à moins d'un déplacement sur deux.

Ce Plan de Mobilité Simplifié s'inscrit dans une ambition plus large : concilier développement économique, transition écologique et qualité de vie pour tous les habitants du territoire.

Le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) élaboré par la Communauté de Communes du Pays Orne Moselle propose donc une stratégie visant à réduire fortement l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs et des modes actifs de déplacement (marche et vélo).

Il repose sur plusieurs leviers :

- développement du covoiturage grâce à des partenariats et des aires dédiées,
- renforcement du réseau cyclable,
- actions pour améliorer l'intermodalité autour des gares et accompagnement des publics fragiles via des services solidaires et à la demande.

i

LE PMS sera diffusé dans son intégralité par la CCPOM au mois de septembre et fera l'objet d'une phase de consultation des habitants du territoire.

L'AVIS DE LA MUNICIPALITÉ SUR LE PMS

Le PMS fixe des objectifs ambitieux à l'horizon 2030 et mise sur des partenariats régionaux pour améliorer la coordination avec Metz et le Luxembourg tout en prévoyant un plan d'actions étalé dans le temps pour tenir compte des contraintes financières.

Cependant, **plusieurs points de fragilité conduisent à émettre un avis défavorable.**

Le plan repose largement sur la volonté de changer les comportements sans proposer d'offre de transport collectif réellement nouvelle ni renforcer de façon significative les offres existantes, ce qui limite son impact concret à court terme.

Il n'est pas mis en cohérence avec d'autres documents communautaires cadre, ni adossé à une indispensable politique de moyens financiers.

Pour exemple, le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Commune du Pays Orne Moselle est planifié à 15 ans. Même si l'amélioration du réseau cyclable doit être encouragée, elle demeure par ailleurs conditionnée à des financements externes incertains, ne répond pas aux besoins des zones les moins denses et s'exonère des nécessaires continuités d'itinéraires vers les communautés de communes voisines en particulier vers Rives de Moselle au sud de notre territoire.

Lors du Conseil Municipal du 31 juillet 2025 à Marange-Silvange, les élus, à l'unanimité, ont émis un avis défavorable concernant ce PMS dans son état actuel.

Le PMS se concentre aussi sur des mesures symboliques (aires de covoiturage, communication) dont l'efficacité réelle n'est pas pleinement démontrée, alors même que la dépendance structurelle à la voiture individuelle est forte, notamment pour les actifs travaillant au Luxembourg ou à Metz.

Enfin la faiblesse de la concertation et l'absence de priorisation claire des actions laissent craindre un plan trop général, sans calendrier opérationnel réaliste.

En résumé, si le diagnostic posé est pertinent, le plan proposé manque de moyens concrets et immédiats pour offrir de vraies alternatives à la voiture. Il risque ainsi de rester déclaratif, sans répondre aux besoins quotidiens des habitants et sans effet notable sur les flux routiers et l'impact environnemental.

Cet avis défavorable signifie donc le décalage notable entre la forte ambition affichée et les solutions opérationnelles réellement proposées.

La ville de Marange-Silvange souhaite cependant s'inscrire dans une démarche constructive et pragmatique, et rester force de propositions pour contribuer à l'amélioration de la mobilité des habitants du territoire d'Orne Moselle.

Vous trouverez donc ci-après un recueil de propositions partagées avec les élus du Conseil Municipal de Marange-Silvange et la population à l'occasion de plusieurs réunions et débats.

1. RENFORCER RÉELLEMENT L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Un renfort significatif et rapide est particulièrement souhaité en heure de pointe sur les lignes de bus 48, 71 et 77.

- Créer ou étendre des lignes express vers Metz et Thionville avec des horaires cadencés, notamment aux heures de pointe, comme l'a fait par exemple la Communauté d'Agglomération du Grand Verdun sur son territoire.
- Étudier la création d'une desserte régulière entre les communes de Bronvaux, Marange-Silvange, Pierrevillers vers celles de Talange, Hagondange et de Maizières-lès-Metz, et d'une ligne de liaison du plateau à la Vallée de l'Orne en rabattement vers Amnéville.
- Mettre en place des navettes dédiées aux travailleurs frontaliers vers le Luxembourg, coordonnées avec les horaires des trains et des bus luxembourgeois.
- Expérimenter des « lignes flexibles » ou à la demande (sur réservation par téléphone ou via une application), déjà testées avec succès à la Rochelle et dans la Métropole Rouen Normandie.

2. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET L'ACCÈS AUX GARES

- Créer des parcs relais bien dimensionnés aux abords des gares, avec des box vélos sécurisés et des bornes de recharge, sous vidéo-surveillance (modèle de Sélestat et Strasbourg).
- Aménager des cheminements piétons et cyclables sécurisés vers les gares et les arrêts principaux. Une collaboration étroite avec les Communautés de Communes avoisinantes est indispensable (gares de Maizières-lès-Metz et Hagondange en particulier)
- Proposer une billettique unique et des tarifs combinés pour faciliter les changements entre train, bus, covoiturage et vélo.



3. DÉPLOYER RAPIDEMENT UN RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE ET CONTINU

- Prioriser des pistes sécurisées en site propre pour relier les zones d'habitat, les gares et les zones d'emploi (exemple : « vélo routes express » du Grand Lyon).
- Assurer la continuité du réseau, en particulier de Pierrevillers, Bronvaux et Marange-Silvange vers les gares d'Hagondange et de Maizières-lès-Metz, qui sont les plus utilisées par les habitants du sud du territoire communautaire.
- Installer des services vélos complémentaires : stationnements sécurisés, vélos à assistance électrique en location longue durée (ex : VELIGO en Île-de-France).



4. MISER SUR LE COVOITURAGE STRUCTURÉ ET QUOTIDIEN

- Au-delà des aires, mettre en place un système d'auto-stop organisé et sécurisé, labellisé et subventionné (inspiré de REZO Pouce).
- Offrir un « PASS mobilité » intégrant un abonnement de covoiturage, de vélo et de transports en commun.



5. CRÉER UNE CENTRALE DE MOBILITÉ LOCALE ET UN ASSISTANT NUMÉRIQUE

- Mettre en place une application unique pour consulter les horaires, réserver un transport à la demande, un vélo ou un covoiturage (exemple : applications modales de Mulhouse et de la Bretagne).
- Former des conseillers mobilité (via les antennes France Services) pour accompagner les habitants, en particulier les publics fragiles.

6. RÉDUIRE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES TRAJETS COURTS

- Encourager les « plans de mobilité entreprises » et « plans de mobilité scolaires » (déjà obligatoires dans certains cas, mais rarement appliqués localement).
- Créer des zones apaisées (zones 30, zones piétonnes) et des rues scolaires devant les écoles.

7. ACCOMPAGNER LA « DÉMOBILITÉ » ET LE TÉLÉTRAVAIL

- Soutenir la création d'espaces de coworking supplémentaires, notamment dans les petites communes, comme le fait la Communauté de Communes du Clunisois.
- Favoriser le télétravail et les horaires décalés via des partenariats avec les entreprises et les pôles d'emploi.

8. ORGANISER LE SUIVI ET LA GOUVERNANCE

- Assurer un suivi annuel reposant sur des indicateurs précis et des publications publiques régulières.
- Assurer un suivi permanent de la fréquentation des pistes cyclables réalisées.
- Créer un « Comité Mobilité » associant citoyens, entreprises, élus et acteurs sociaux.

Ces mesures combinent amélioration concrète de l'offre, changement d'organisation et outils numériques, pour passer d'un plan surtout déclaratif à un programme pragmatique, graduel et mesurable, adapté à un territoire périurbain et frontalier.