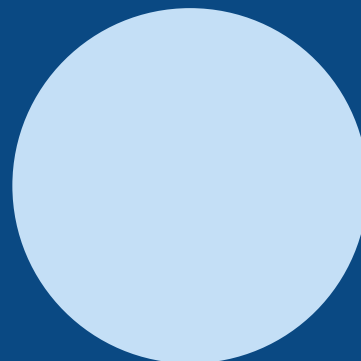


# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ AGGLOMÉRATION DE LONGWY

DIAGNOSTIC



# SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	3
2. DIAGNOSTIC.....	11
1. Organisation du territoire.....	11
2. Les usages du routier.....	27
3. L'offre en mobilité.....	35
4. La demande en déplacements.....	59
5. Focus sur la mobilité dans les quartiers politiques de la ville.....	69
6. Analyse de l'enquête mobilité.....	77
7. AFOM.....	95
3. STRATÉGIE.....	99
4. PLAN D'ACTION.....	99

# 01

## INTRODUCTION

---



## CONTEXTE DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Le Syndicat Mixte Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy (SMITRAL) souhaite se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire et aux besoins de sa population en développant des solutions alternatives à l'automobile.

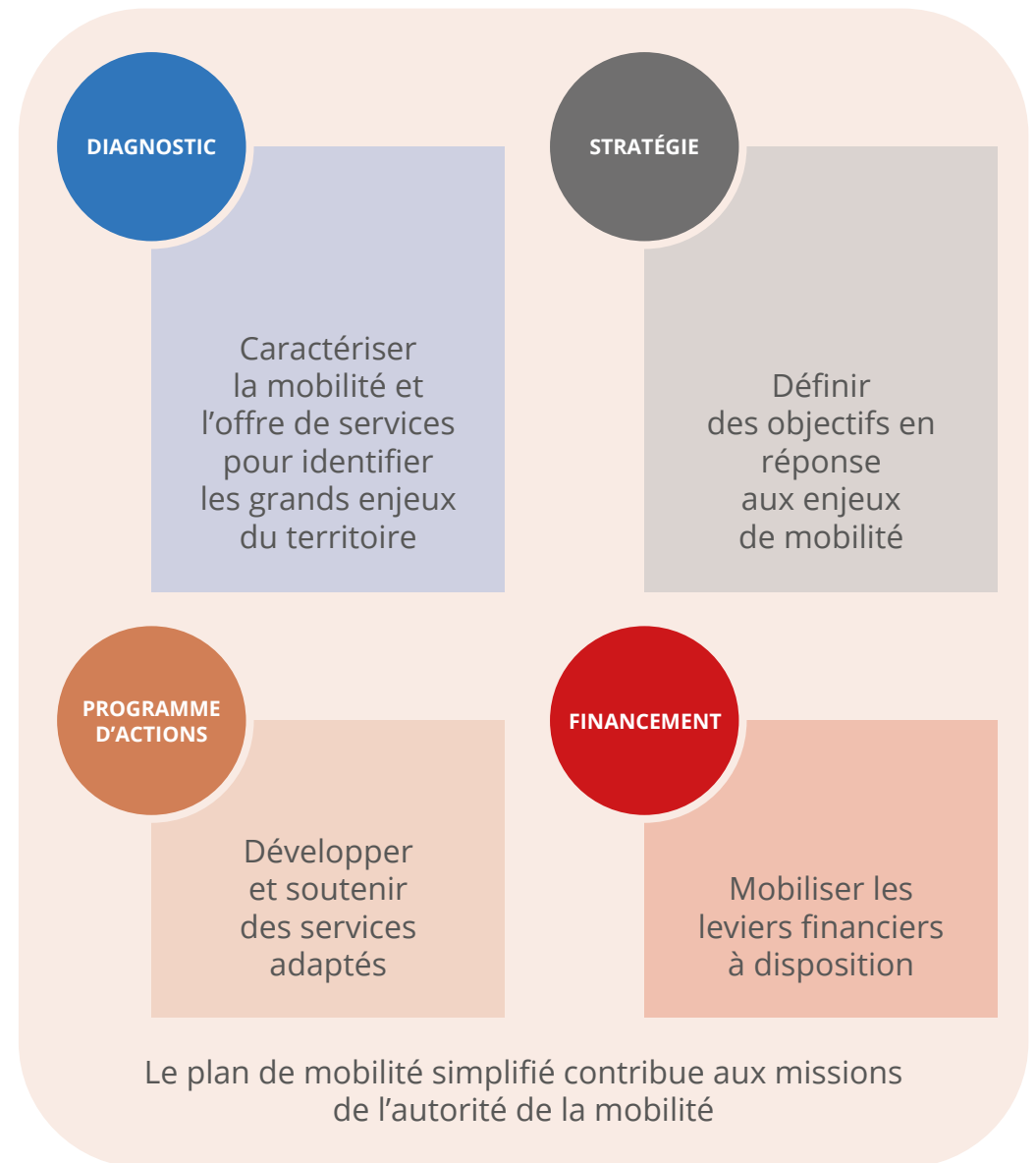
Pour organiser et se doter des moyens nécessaires à ce développement, le SMITRAL a décidé de lancer l'élaboration d'un **Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)** en application de la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019 abroge l'art L.1213-3-2 du Code des Transports cité ci-dessus.

Il remplace les plans de mobilités ruraux créés par la loi du 15 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV).

Ce plan répond au plan d'action du PCAET du Grand Longwy d'élaborer un Plan Global de Déplacement (*thématique 1 Mobilité action n°7*)

En parallèle, le SMITRAL a engagé l'élaboration d'un Schéma directeur cyclable Mobilité Positive.

### Contenu du plan de mobilité simplifié



Source : guide plan de mobilité simplifié CEREMA, 2021



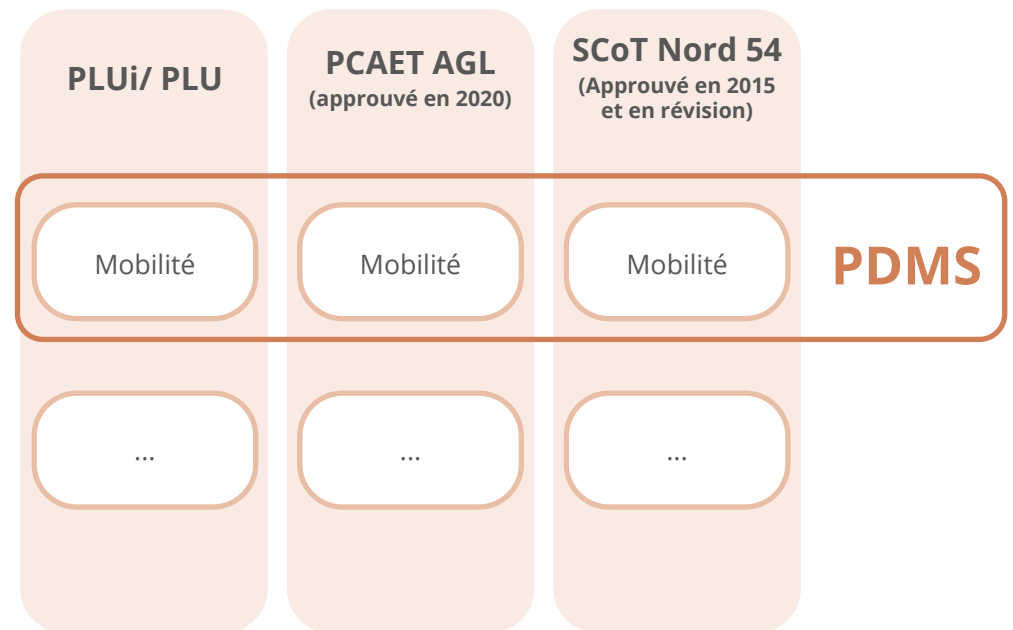
# ARTICULATION DU PDMS AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME

Bien que le PDMS ait une existence juridique, il n'a pas d'inscription juridique, ni d'effet juridique. Toutefois, la mobilité est un sujet transversal abordé dans différents documents de planification. Une partie de ces documents a été approuvée, tandis que d'autres sont en cours de révision.

Le travail réalisé lors de l'élaboration du plan sera valorisable dans les documents de planification.

**Le caractère non obligatoire de la démarche montre une souplesse au niveau juridique :**

- pas d'enquête publique,
- pas d'évaluation environnementale,
- pas d'opposabilité.



Source : guide plan de mobilité simplifié CEREMA, 2021



## CONTEXTE LOCAL ET TRANSFRONTALIER

### Un territoire multiscaleaire complexe

Le SMITRAL sur 2 SCOTs: SCoT Nord 54 (Grand Longwy) et SCOTAT (CCPHVA);

Pas de PLUi sur le Grand Longwy mais 1 pour les deux communes du Cœur Pays Haut Val d'Alzette

Le pôle métropolitain frontalier (PMF) est présent sur les 8 EPCI du Nord Lorrain

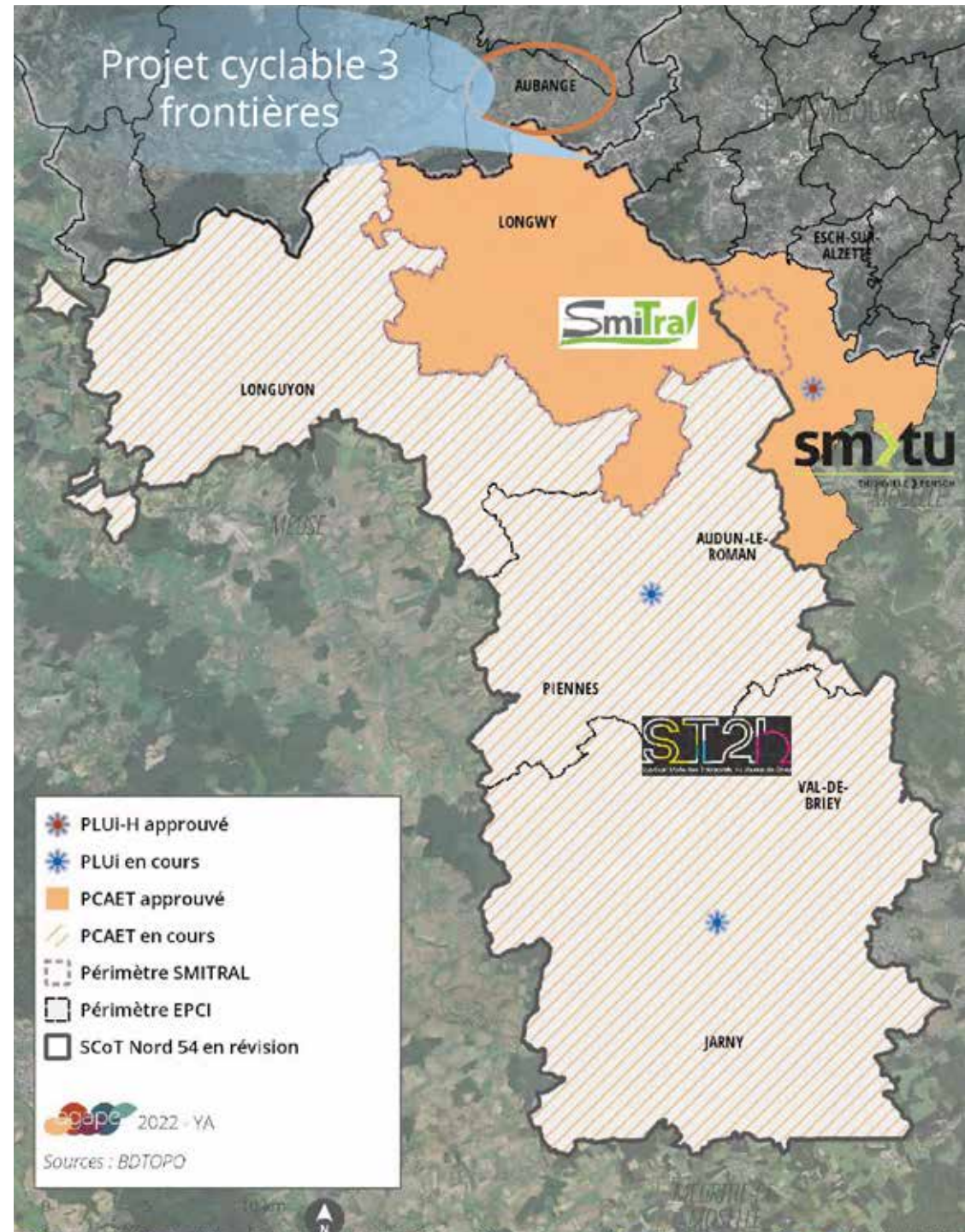
Le Nord Lorrain s'inscrit dans le Grenelle des mobilités. Le SMITRAL est concerné.

### Des stratégies mobilités transfrontalières... aux enjeux de coordination entre les 3 pays

En 2022, le Luxembourg a adopté en 2022 sa stratégie mobilité - **le Plan national de mobilité 2035** - afin d'anticiper les demandes de déplacement futur. Actuellement le pays restructure le réseau de l'offre en transports en commun car actuellement il est cantonné aux limites transfrontalières. Le Luxembourg réfléchit à étendre la gratuité en **transport en commun routier** au-delà de la frontière (moins de 5km).

Le programme **INTEREG « Mobilité douce 3 frontières »** est un projet d'aménagement d'un réseau cyclable entre la Belgique, le Luxembourg et la France afin d'améliorer l'offre en mobilité durable pour faciliter les déplacements domicile/travail/étude.

Pour mener à bien ces stratégies transfrontalières, la concertation et la coordination entre les 3 pays sont majeurs.



# GOVERNANCE ET COMPÉTENCE ASSOCIÉES

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 sur le territoire du SMITRAL se répartissent de la manière suivante :



Suite à la loi NOTRe en 2017, la région Grand Est est compétente en matière de transports collectifs routiers scolaires et interurbains et l'organisation des Transports Express Régionaux (TER Fluo Grand Est)

Le SMITRAL est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le bassin de l'agglomération de Longwy, donc elle a en charge les transports des habitants et des scolaires sur son ressort territorial.

- transport régulier (6 lignes + Super Navette)
- transport scolaire
- transport des personnes en situation de handicap (STA)
- plus de 75 ans (Liberty Seniors)
- transport à la demande (TAD)



En fonction de la nomenclature du réseau viaire (région, département, interco, commune)



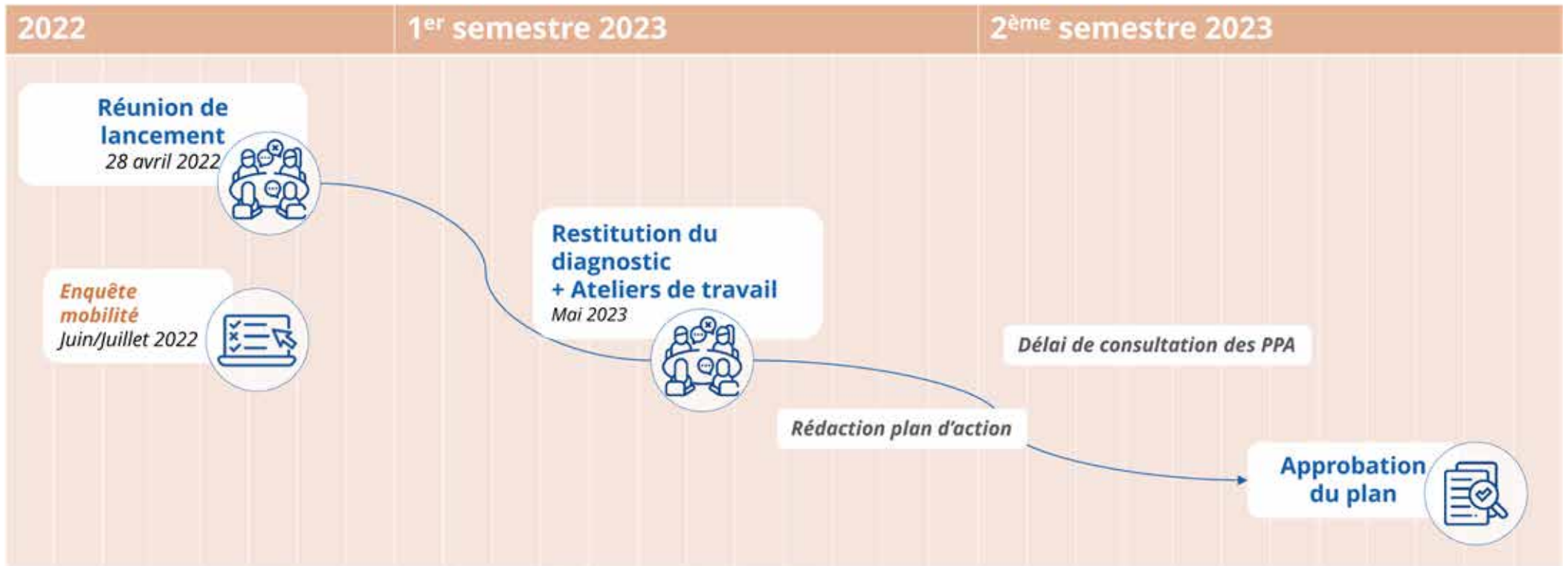
La compétence revient aux communes



Depuis la LOM, La compétence revient à l'autorité organisatrice de mobilité (AOM), ici le SMITRAL (service vélo en libre service, covoiturage, autopartage, etc)



# PROCESSUS DE LA DÉMARCHE







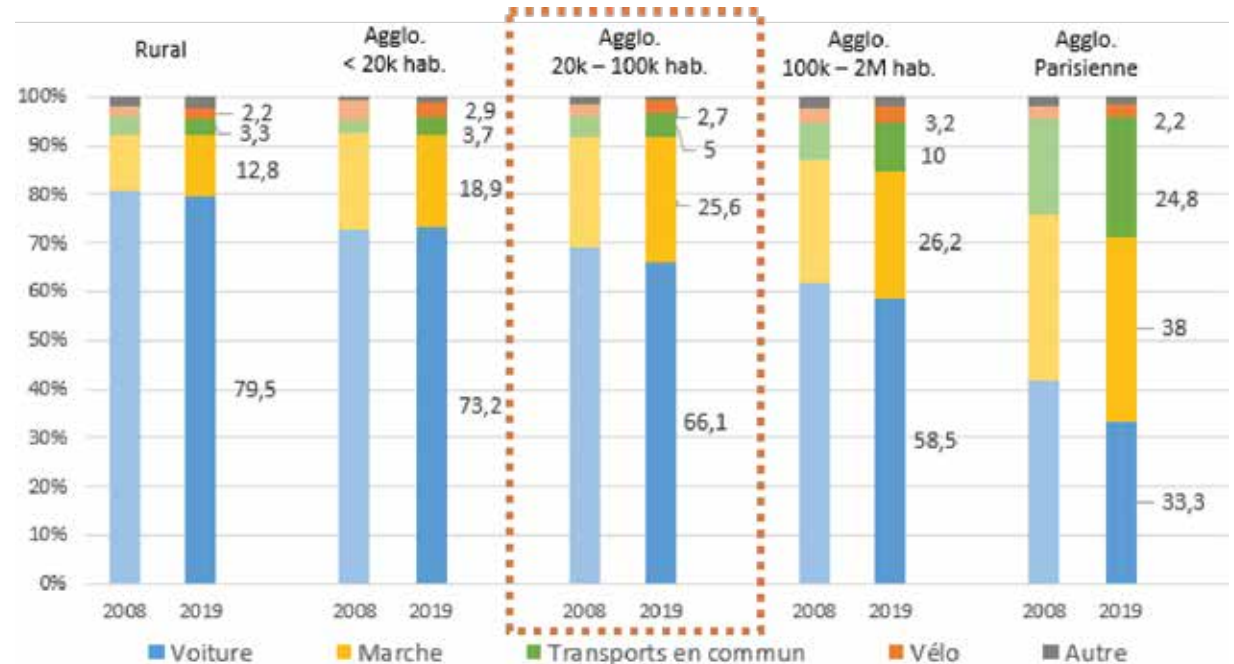
# CONTEXTE NATIONAL AVEC L'ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN 2008 ET 2019

## • 2008 : Quelques chiffres

- Un Français effectuait en moyenne chaque jour (du lundi au dimanche) **2,9 déplacements locaux** et parcourait 24 km ;
- **66 % des déplacements locaux ont été réalisés en voiture** et la marche à pied était le 2<sup>ème</sup> mode de transport ;
- un Français réalisait 6,4 voyages (à plus de 100 km) dans l'année et parcourait 6 020 km ;
- 67 % des déplacements en voiture se faisaient seul ;
- les Français utilisaient 27 millions de vélos d'adulte (soit 6 millions de plus qu'en 1994) et les utilisaient pour 2,8 % des distances ;
- pour leur voyage à longue distance, ils ont parcouru 46,6 Md km en train, 101,1 Md km en avion et 175,6 Md km en voiture ;
- chaque Français émettait **1,92 tonne de CO<sub>2</sub>** pour effectuer l'ensemble de ses déplacements.

## • 2019 : Quelques chiffres

- Un Français effectuait en moyenne chaque jour (du lundi au dimanche) **3 déplacements locaux**.
- Ils consacrent, chaque jour, en moyenne **1h02** à se déplacer, soit 6 minutes de plus qu'en 2008.
- Pour les agglo de 20k à 100k hab, la voiture est un peu moins utilisée qu'en 2008 (-3%) et la marche est plus utilisée (+3%). Dans les milieux ruraux, la part des déplacements en voiture est restée stable.
- 34% des jeunes utilisent les TC, entre 45 et 54 ans on utilise plus la voiture (74%) et à partir de 65 ans on se déplace moins en voiture (62%) et on privilégie plus la marche (31%)



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.- © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).



# DOCUMENTS, SOURCES DE DONNÉES UTILISÉES POUR LE DIAGNOSTIC

## Transport

- SCoT Nord 54, Enquête Déplacement Ville Moyenne, AGAPE 2015
- Exploratoire, Mobilité transfrontalière: Une réalité qui diffère des documents stratégiques, AGAPE 2020
- Étude transports en commun et densité, AGAPE 2021
- SCoT Nord 54, Cahier mobilité, AGAPE 2021
- Questionnaire mobilité, SMITRAL et AGAPE 2022
- Schéma directeur cyclable, Mobilité Active 2022
- Schéma directeur des installations de recharge pour véhicules électrique, SDE54, 2023
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière
- Observatoire national du covoiturage au quotidien
- TGL/ TEC/ RGTR/ SNCF

- Conseil départemental 54
- Syndicat Départemental d'Énergie 54
- Fluo Grand Est
- Région Grand Est

## Socio-démographie

- INSEE
- STATEC
- IGSS

## Autres

- ARCEP
- Données SIG AGAPE

# 02

## DIAGNOSTIC

### 1

#### ORGANISATION DU TERRITOIRE

# SITUATION DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

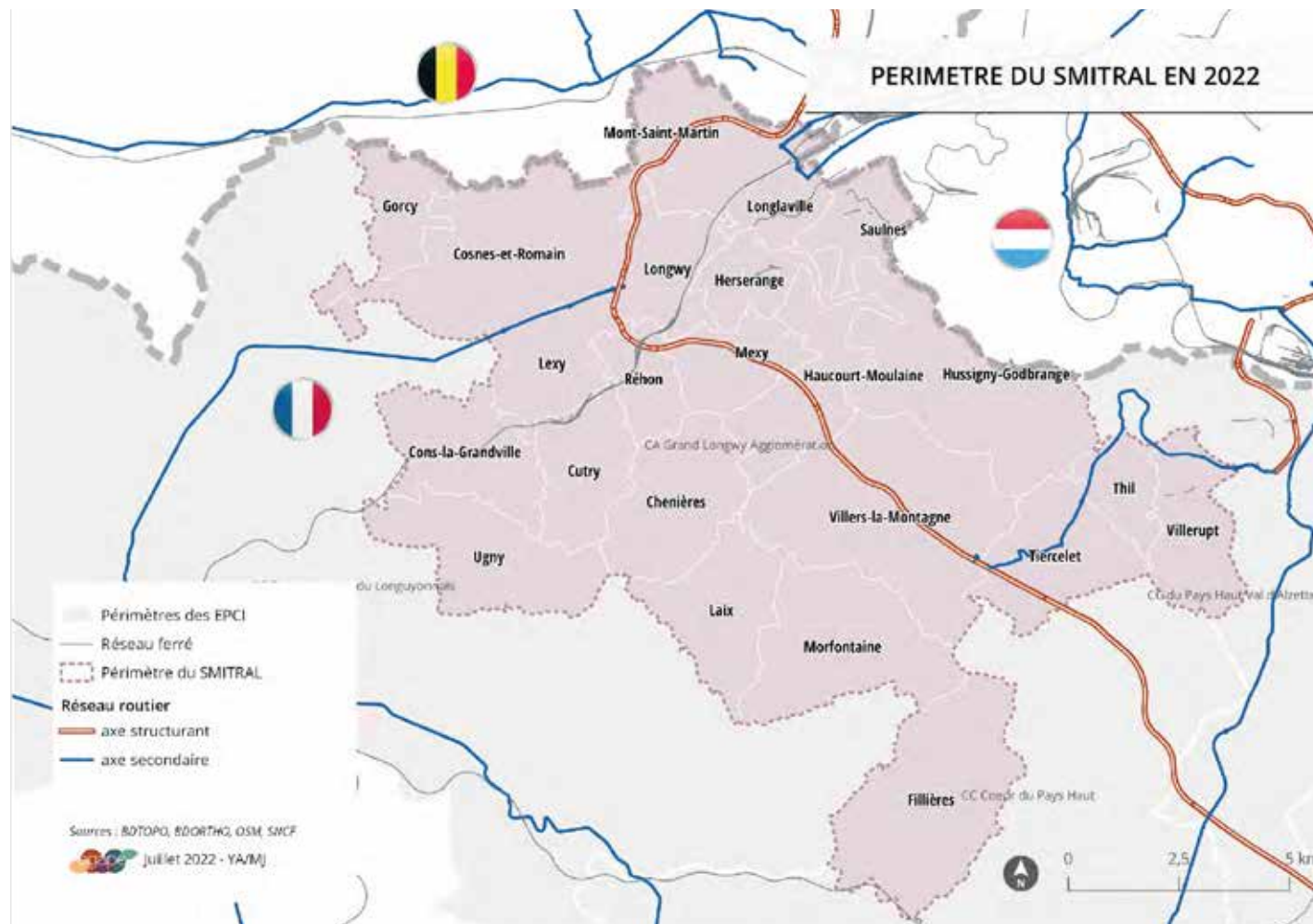
Le territoire se situe au nord du département de Meurthe-et-Moselle (54 ) et à l'intersection entre la Belgique et le Luxembourg.

- Un bassin de vie de **73 836 habitants** dont 45% de la population totale est concentrée dans les communes de Longwy, Mont-Saint-Martin et Villerupt.
- 183 Km<sup>2</sup>
- 554hab/km<sup>2</sup> en moyenne

Le SMITRAL, créé en 1983, est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur le bassin de l'agglomération de Longwy

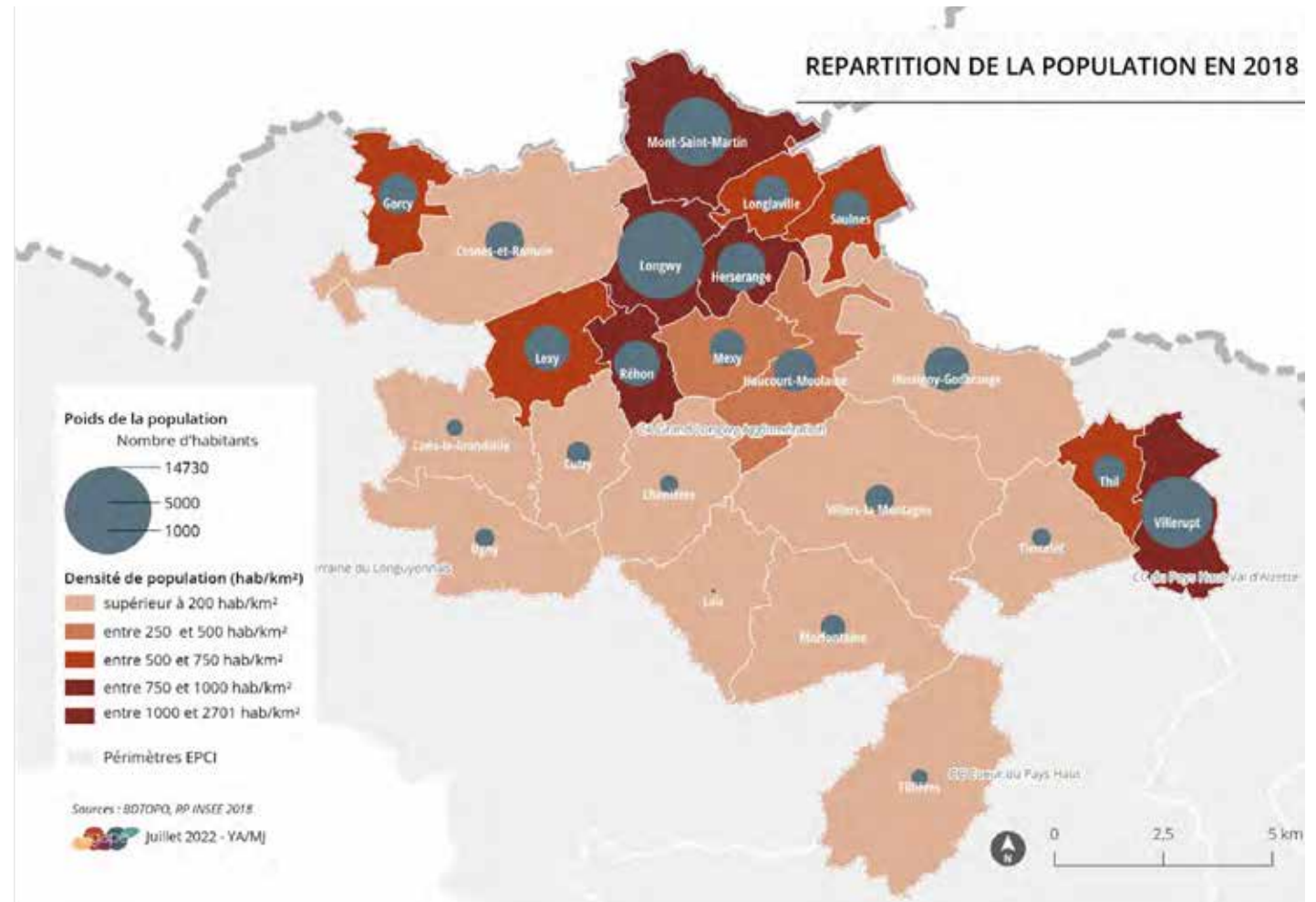
**23 communes sont associées au SMITRAL**

- 21 appartiennent à la CA du Grand-Longwy
- 2 se situent sur la CC Pays Haut Val d'Alzette : Thil et Villerupt



# SITUATION

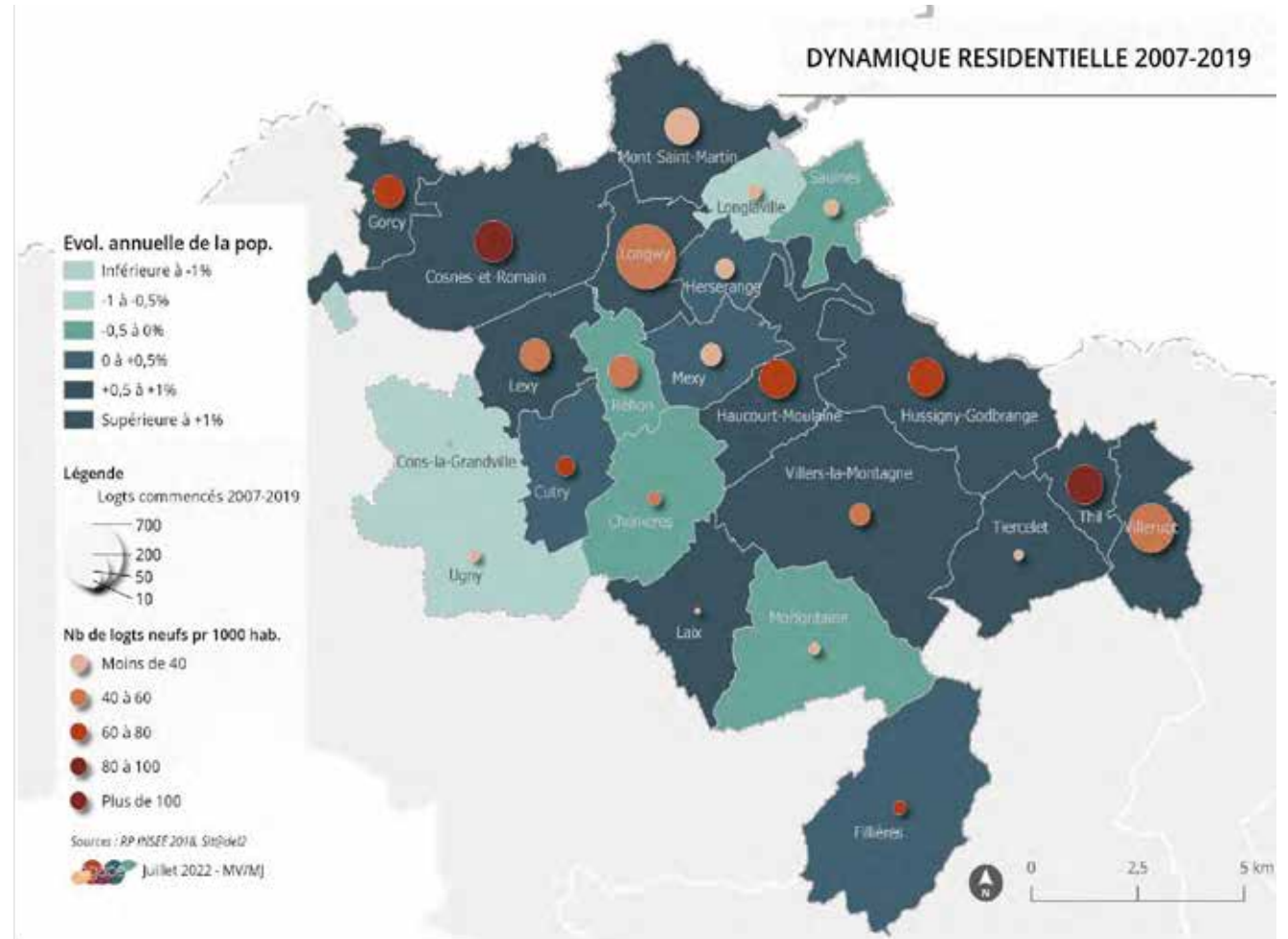
Communes	Population
Chenières	629
Cons-la-Grandville	517
Cosnes-et-Romain	2716
Cutry	1038
Fillières	511
Gorcy	2817
Haucourt-Moulaine	3318
Herseange	4394
Hussigny-Godbrange	3632
Laix	209
Lexy	3784
Longlaville	2363
Longwy	14730
Mexy	2292
Mont-Saint-Martin	8953
Morfontaine	1088
Réhon	3819
Saulnes	2410
Thil	1914
Tiercelet	657
Ugny	703
Villers-la-montagne	1515
Villerupt	9827



# CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

## Une dynamique résidentielle forte

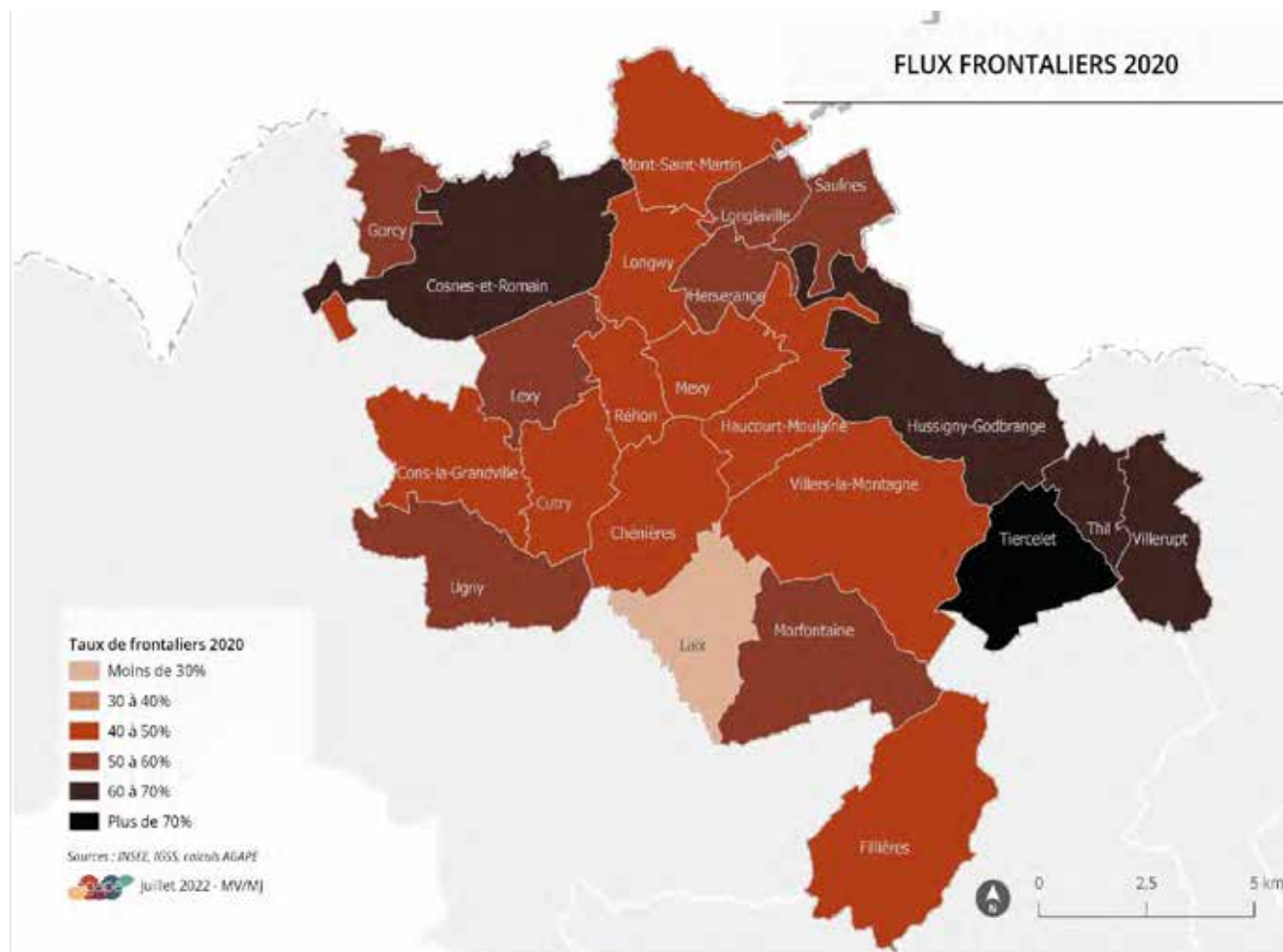
- Croissance continue de la population **+0,6%/an**
- Cette croissance n'est pas homogène, l'essentiel de la croissance démographique se situe sur 7 communes :
  - o Mt-St -Martin (+1 007 hab.)
  - o Longwy (+638)
  - o Villerupt (+412)
  - o Lexy (+377)
  - o Thil (+269)
  - o Haucourt-Moulaine (+248)
  - o Gorcy (+237)
- Croissance alimentée par l'attractivité du fait de la proximité avec le Luxembourg
  - o Triple demande en logement :
    - Populations locales qui deviennent frontaliers
    - Flux résidentiel depuis le Luxembourg : environ 15% des nouveaux frontaliers seraient des résidents du Luxembourg (français, luxembourgeois, portugais) qui quittent le pays, devenant frontaliers
    - Populations non-frontalières



# CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

## Un territoire dans l'orbite du Grand-Duché de Luxembourg

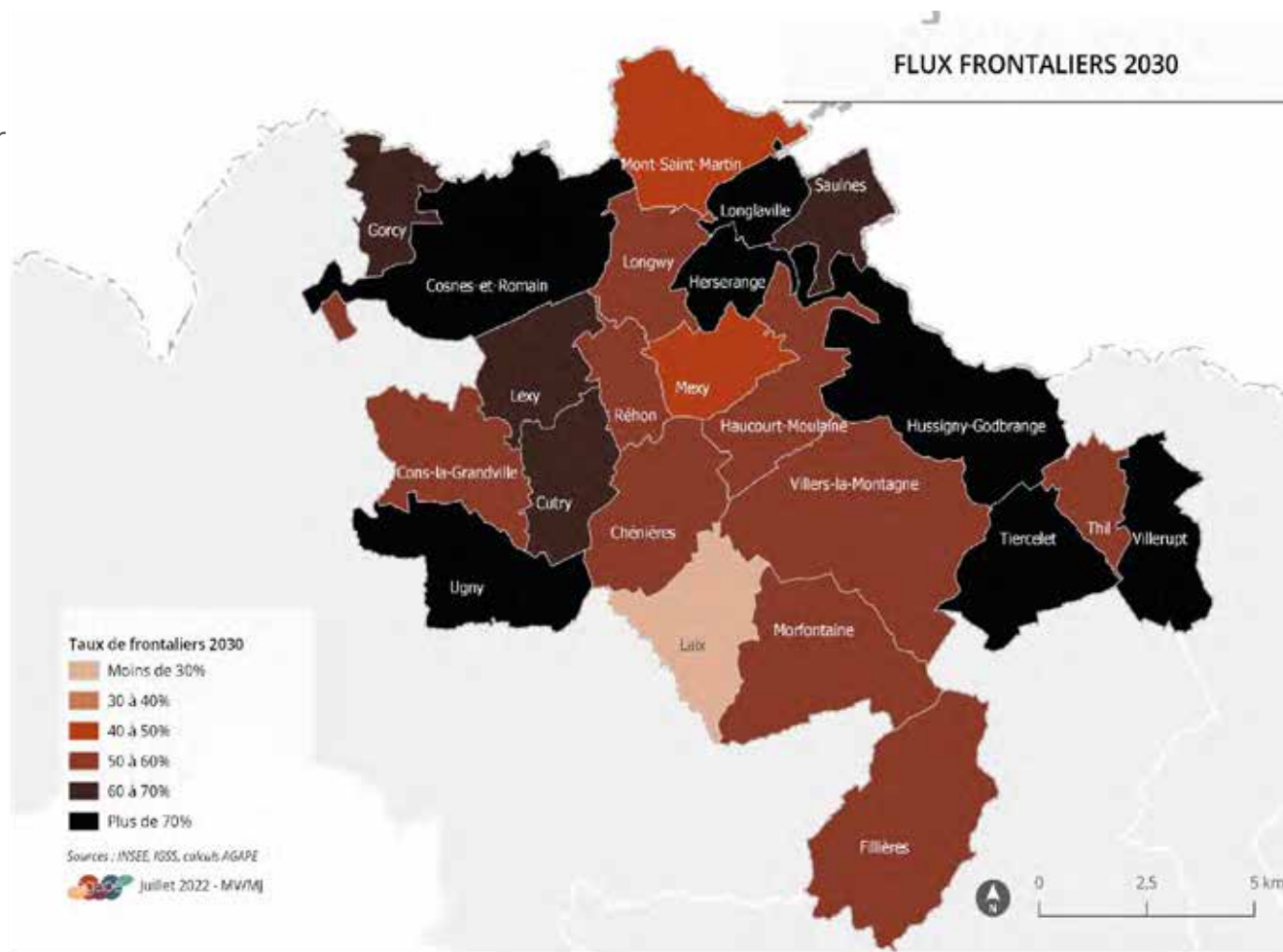
- Entre 2010 et 2020, le nombre de frontaliers est passé de 12 120 à **16 680**, soit une hausse de **3,2%** par an.
- Le taux de travailleurs frontaliers sur le périmètre du SMITRAL est passé de 42% en 2010 à **53%** en 2020.
- 5 communes affichent un taux de frontaliers très élevé, supérieur à 60%



# CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

## Un territoire dans l'orbite du Grand-Duché de Luxembourg

- En 2030, le territoire du SMITRAL pourrait compter près de **25 000** frontaliers, soit +7 900 en 10 ans (64% des actifs occupés en 2030).
- 11 communes pourraient afficher un taux de frontaliers supérieur à 60%

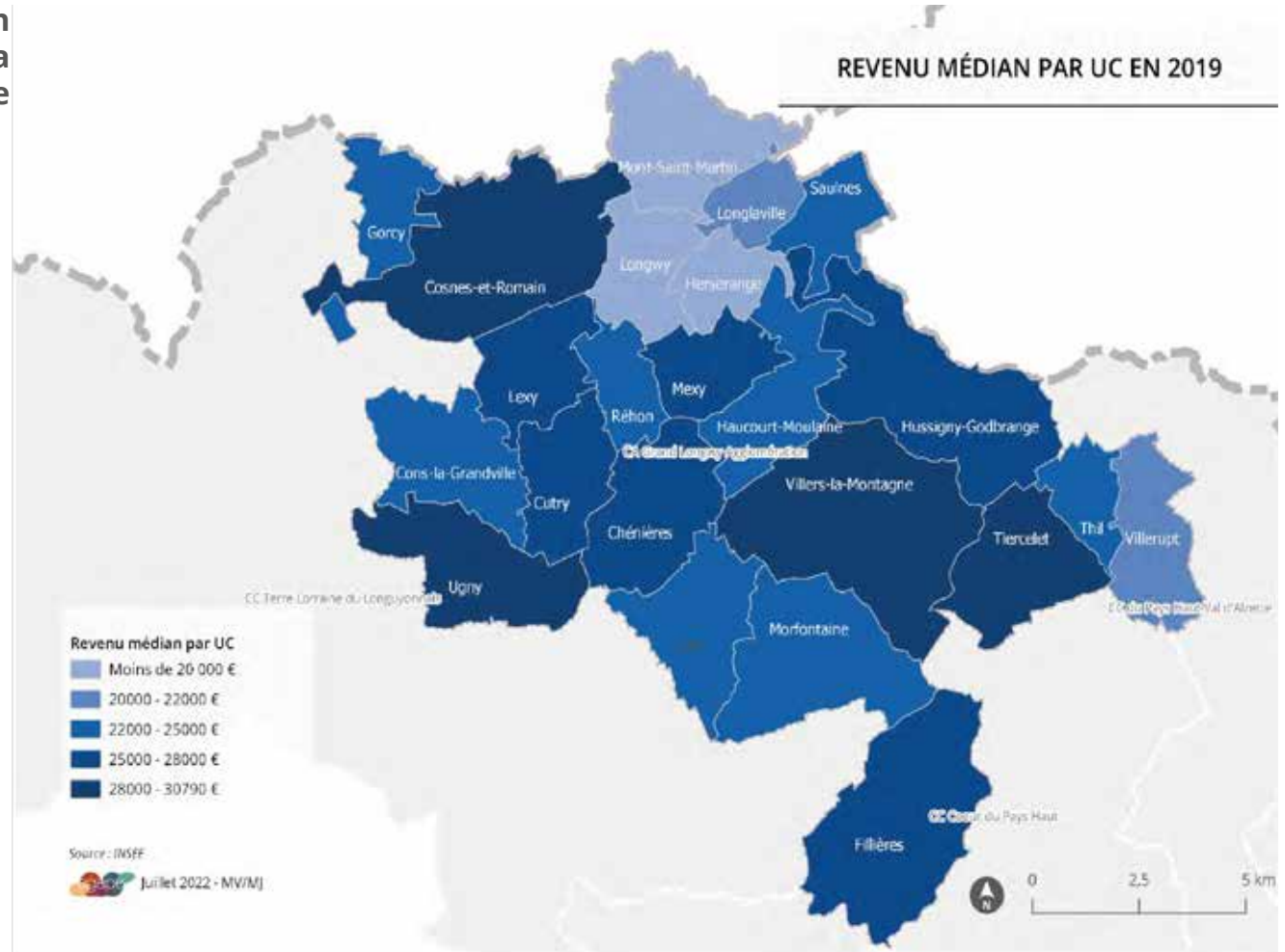




# CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Un revenu médian par Unité de Consommation (UC) de l'agglomération (21 600€) proche de la moyenne régionale (21 550€), mais qui cache de fortes disparités spatiales :

- Le cœur de l'agglomération affiche les niveaux de revenu médian les plus faibles (moins de 20 000€ par UC)
- Les communes périurbaines marquées par un taux élevé de travailleurs frontaliers affichent les niveaux de revenus les plus élevés (> 28 000 €)

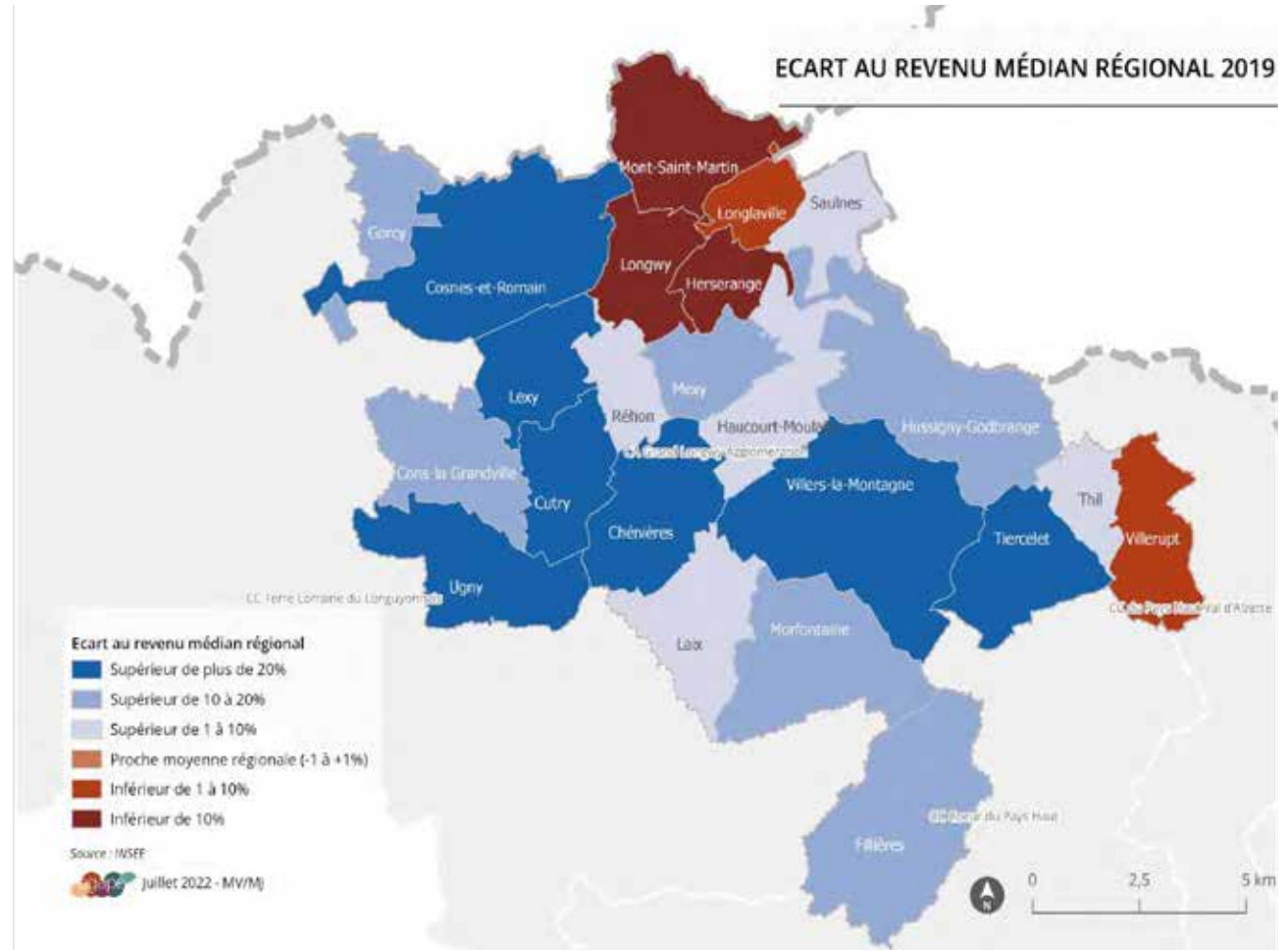




## CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

### Des fractures territoriales qui ne cessent de se creuser avec l'essor du travail frontalier

- Les communes périurbaines affichent un revenu médian supérieur de plus de 20% à la moyenne régionale
- Le cœur urbain de l'agglomération et Villerupt affichent un revenu médian inférieur de 4 à 22 % par rapport au revenu médian régional
- Un territoire parmi les plus inégalitaires de France
  - o Un rapport interdécile\* comparable au Grand Paris et supérieur aux métropoles les plus inégalitaires (Strasbourg, Nice, Marseille, Metz, Nancy)



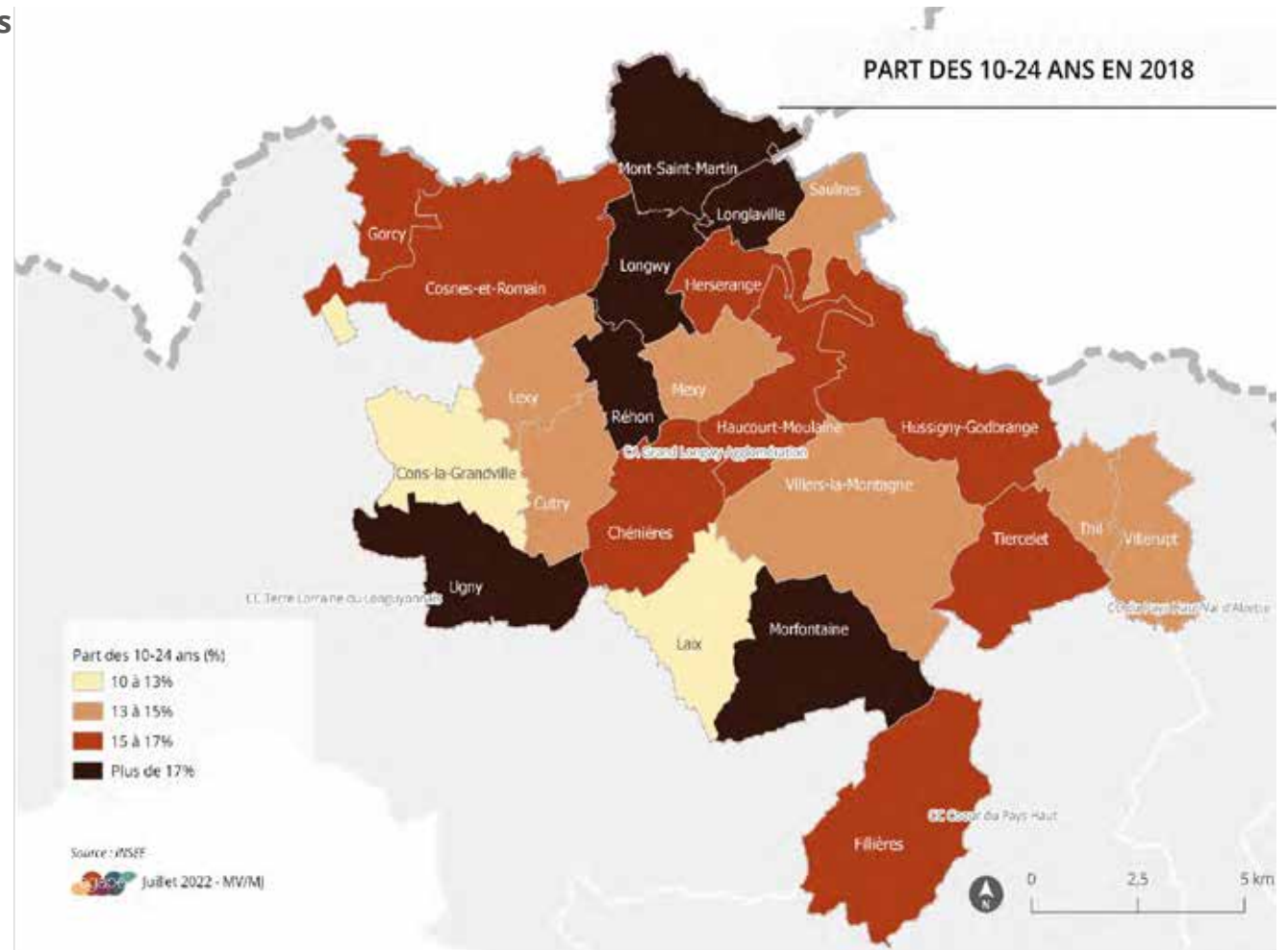
\*indicateur qui permet d'étudier **les inégalités de niveau de vie** correspondant à l'écart entre ce que gagnent les 10% les plus riches et ce que gagnent les 10% les plus pauvres



## CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE : FOCUS SUR LES PUBLICS VULNÉRABLES

Deux catégories de population avec des besoins spécifiques pour se déplacer :

- La part des 10-24 ans est plus élevée sur le cœur de l'agglomération de Longwy et dans quelques communes rurales (Ugny, Morfontaine).

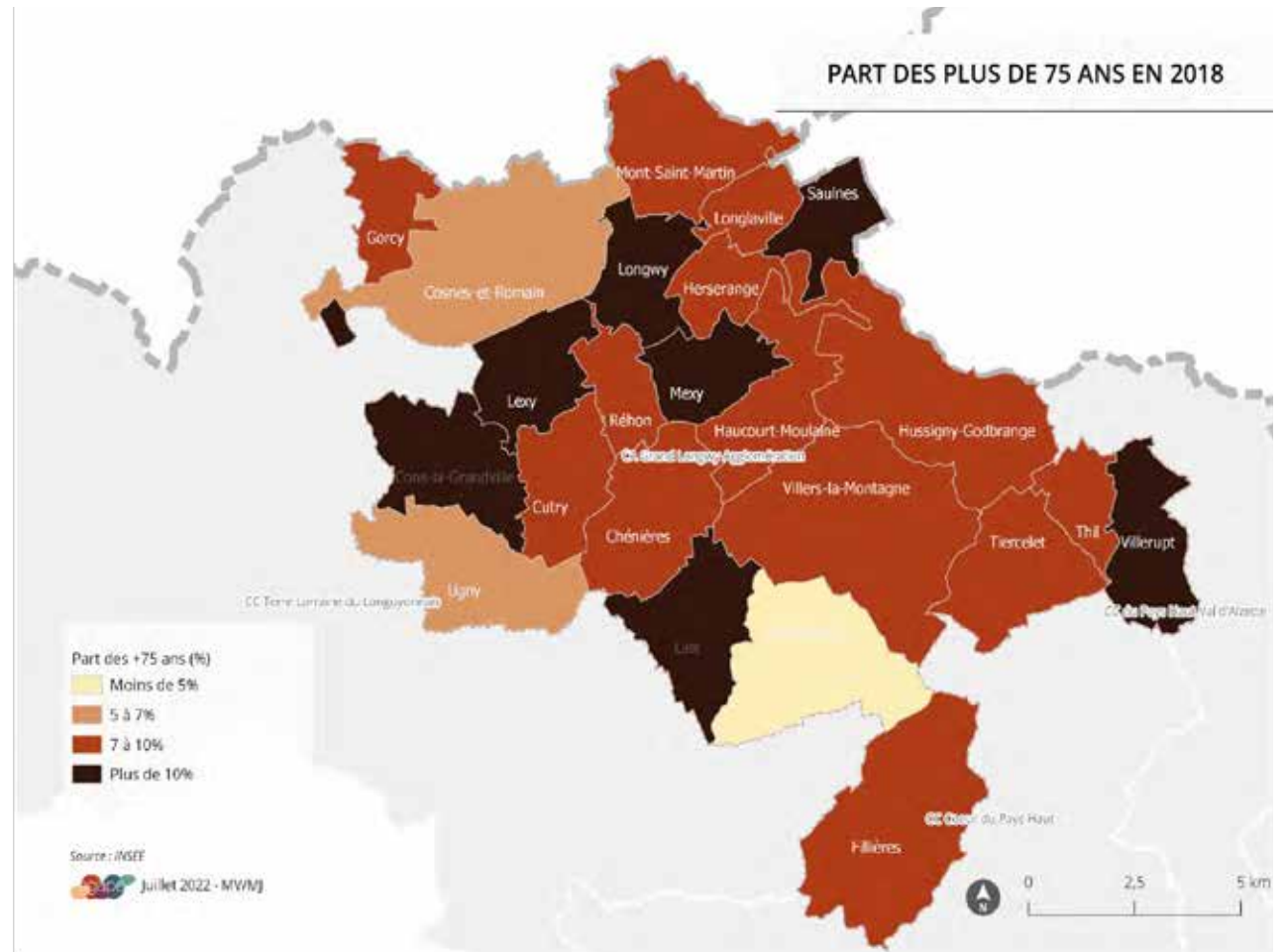




## CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE : FOCUS SUR LES PUBLICS VULNÉRABLES

Deux catégories de population avec des besoins spécifiques pour se déplacer :

- La part des plus de 75 ans est élevée voire très élevée (>10%) dans la quasi-totalité des communes. 7 communes affichent plus de 10% de la population âgée de plus de 75 ans, dont Longwy et Villerupt.



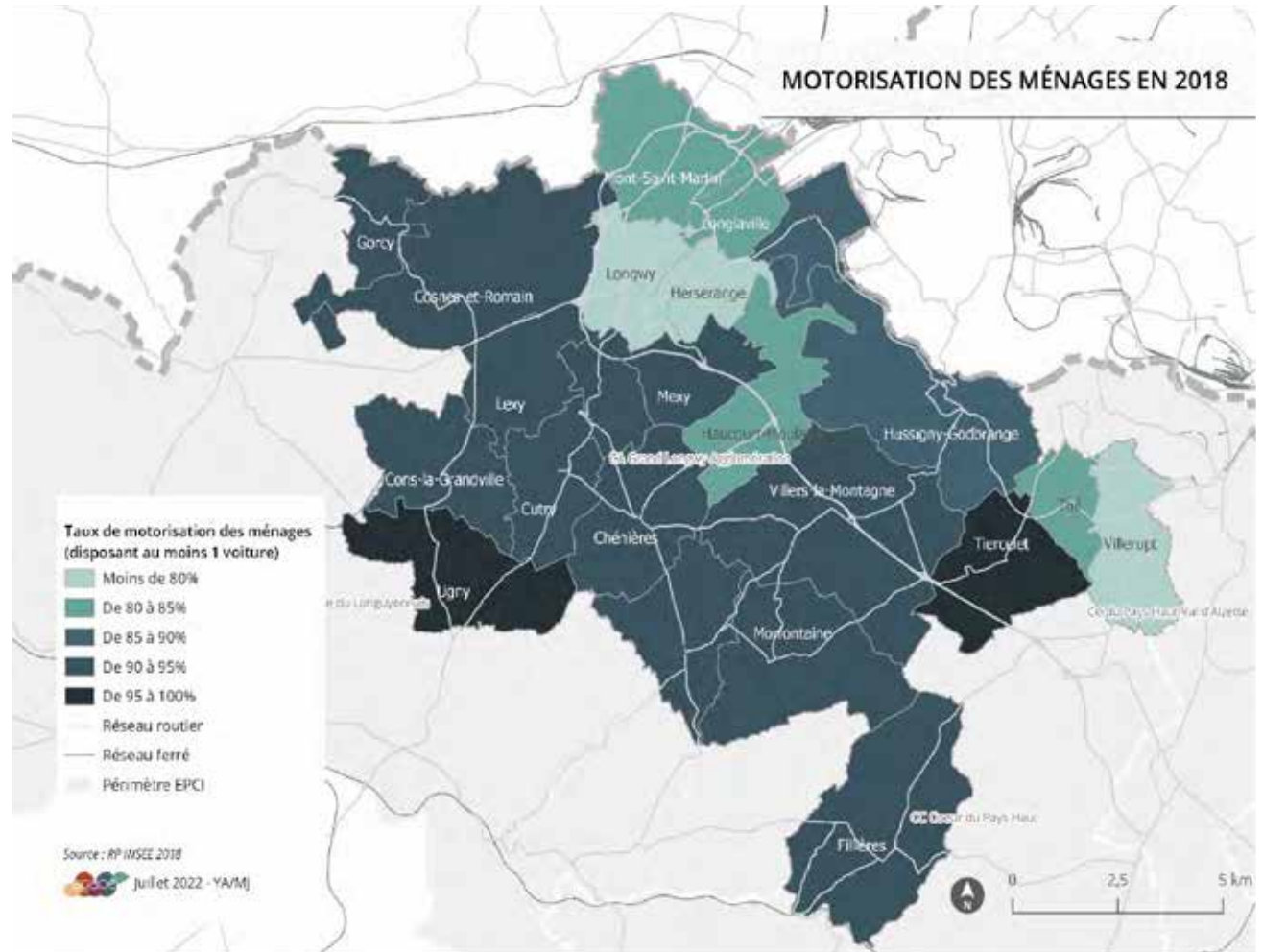
# MOTORISATION DES MÉNAGES

D'après les données du RP de l'INSEE, en 2018, **près de 89% de ménages du territoire du SMITRAL disposent d'au moins un véhicule**, ce qui est nettement supérieur au taux de motorisation de l'ensemble du département (81%).

Cependant **ce taux n'est pas uniforme** sur l'ensemble du territoire. Ainsi les communes de Longwy, Herserange et Villerupt ont un taux de motorisation inférieur à 80%.

Cela peut s'expliquer par le caractère urbain de ces communes qui permet aux habitants de se passer d'une voiture dans le cadre de leurs activités quotidiennes.

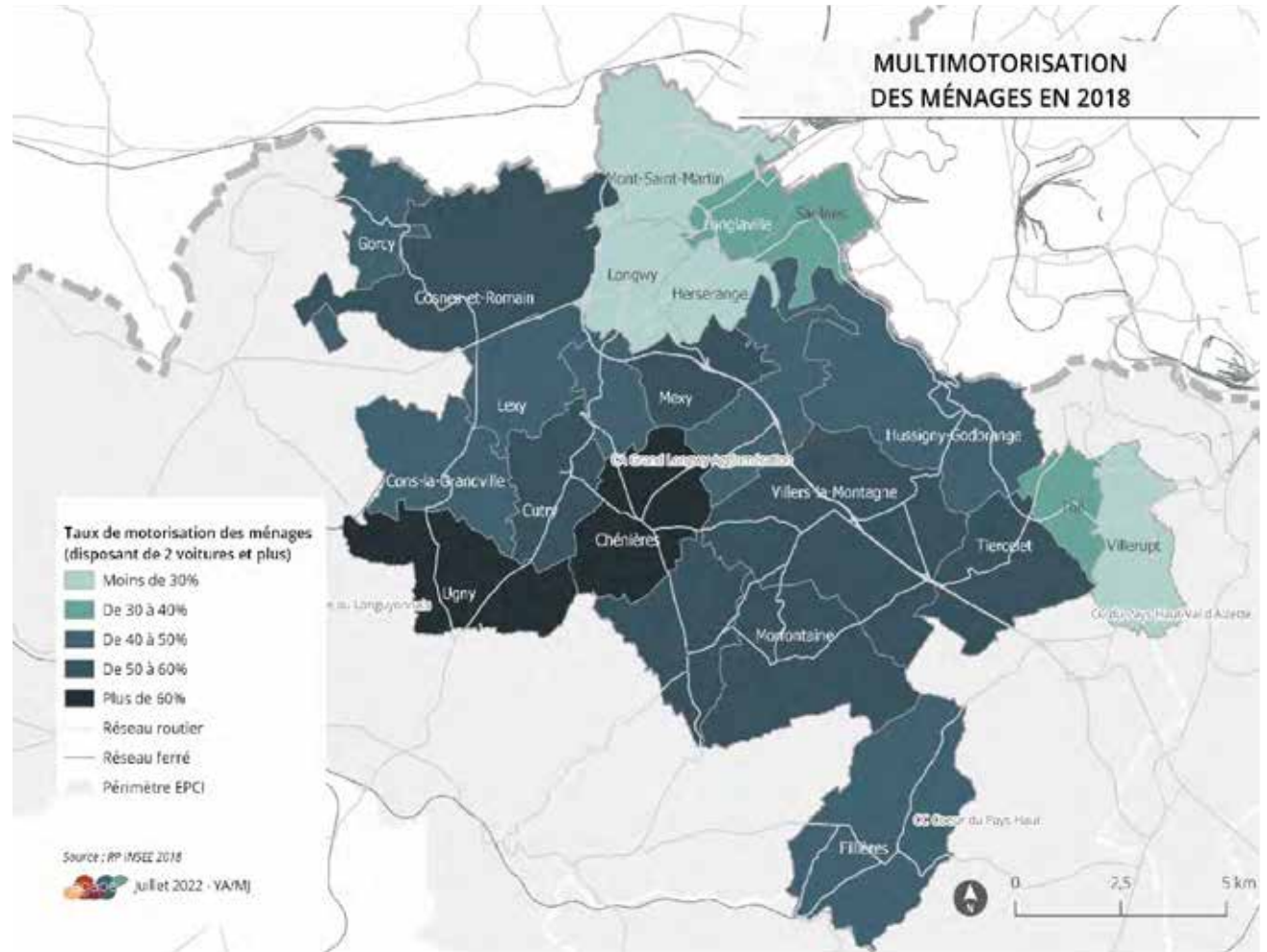
Territoires	Ménages ayant au moins 1 voiture	Ménages ayant 2 voitures ou plus
SMITRAL	89%	51%
Nord Est du SCoTAT (CCB3F, CCAM, CCCE) (emc <sup>2</sup> )	93%	55%
Moselle (Insee 2019)	86%	40%
SCoT Nord 54 (edvm)	86%	45%





# MOTORISATION DES MÉNAGES

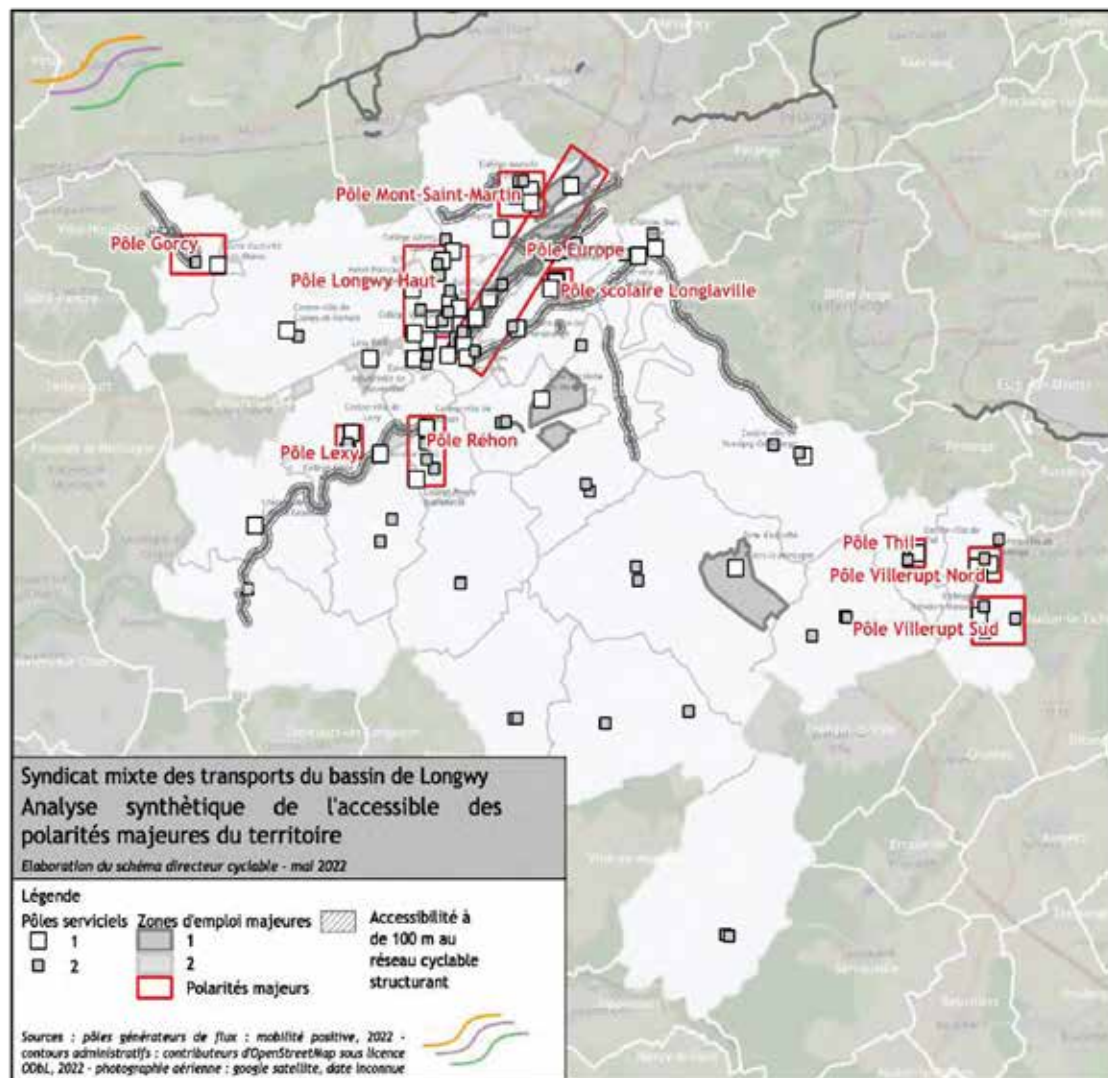
À l'inverse les ménages multimotorisés (2 voitures ou plus) se retrouvent dans les communes périurbaines et rurales. Ainsi c'est à Ugny (64%) et Chenières (60%) que l'on retrouve les taux les plus élevés. L'éloignement de ces communes par rapport aux centres urbains justifie la possession de 2 voitures, voire plus, quand il s'agit de ménages dont les membres travaillent dans des lieux différents ou à des horaires décalés.



# LOCALISATION DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont situés dans les principaux centres urbains du territoire.

- Pôle Europe
- Pôle Gorcy
- Pôle Longwy Haut
- Pôle Mont-Saint-Martin
- Pôle Réhon
- Pôle Scolaire Longlville
- Pôle Thil
- Pôle Villerupt (Nord et Sud)



Synthèse des pôles générateurs de déplacements

Source : Mobilité Positive



# ÉVÈNEMENTS GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Les communes du territoire propose de nombreux évènements sportifs, culturels et touristiques.

Ces évènements génèrent des déplacements, souvent en voiture, et reste la problématique de stationnement à certains endroits.

Voici une liste des principaux évènements :

- Carnaval Vénitien (Longwy)
- Les nuits de Longwy (Longwy)
- Nuit du Musée (Longwy)
- Fête national (Longwy)
- Fête du Sport (Longwy)
- Trail Urbain (Longwy)
- Les Ailes du Livre (Longwy)
- Corrida de la St Sylvestre (Herserange)
- Festival de la BD (Lexy)

- Mai lorrain (Ugny)
- Journée du Patrimoine (Nationale)
- Festival de la BD (Lexy)
- Mai lorrain (Ugny)
- Journée du Patrimoine (Nationale)



Source image : Le Républicain lorrain





# LES GRANDS PROJETS MOBILITÉS EN COURS

## **Hub des mobilités de Micheville (CCPHVA) :**

Dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Alzette-Belval, le site de Micheville est un projet de renouvellement urbain sur la CCPHVA. Logements, emplois, mobilité, commerces, éducation, culture, etc... Cette ancienne friche de plus de 300 ha, a pour ambition de changer l'image du territoire et de proposer un cadre de vie aux futurs habitants dans un contexte de développement continu transfrontalier avec le Luxembourg.

Parmi les aménités proposés, un hub des mobilités verra le jour: un Bus à Haut Niveau de Service reliant Micheville au centre de Esch-sur-Alzette et se connectant au réseau de tram rapide luxembourgeois desservant Luxembourg-Ville, des lignes de transports en commun, un P+R, de la location de vélos électriques, des emplacements pour de l'autopartage ou covoiturage, un centre de coworking et de télétravail,...

**Le SMITRAL doit anticiper les liaisons douces et en transports en commun vers ce Hub.**

## **P+R à la gare de Rodange (Luxembourg) :**

Nouvelle infrastructure à proximité direct de la gare de Rodange (Lux) avec une capacité de plus de 1600 places, elle aura pour but de permettre aux navetteurs de laisser leur voiture ou vélo sur place et prendre le train (gratuit) vers le centre du Luxembourg.

P+R à la gare de Longwy (France)

Pour résoudre les problèmes de stationnement en gare de Longwy, le futur P+R projette une capacité d'environ 640 places.

## **Mobilité douce 3 frontières**

Le projet « Mobilité douce 3 frontières » propose une alternative efficace et écologique à la voiture individuelle : un itinéraire doux majoritairement en site propre reliant les noyaux d'habitation et les principales gares du territoire, à savoir Messancy, Athus, Longwy, Pétange et Rodange. Il offre aux habitants une voie verte sécurisée pour rejoindre à pied ou à vélo en maximum 20 minutes la gare la plus proche

**Depuis la France, la voie verte Longwy-Longlaville est aménagée jusqu'à proximité du rond-point de Glanzstoff (en dessous de la ligne de chemin de fer vers le Luxembourg).**



# 02

## DIAGNOSTIC

### 2

#### LES USAGES DU ROUTIER



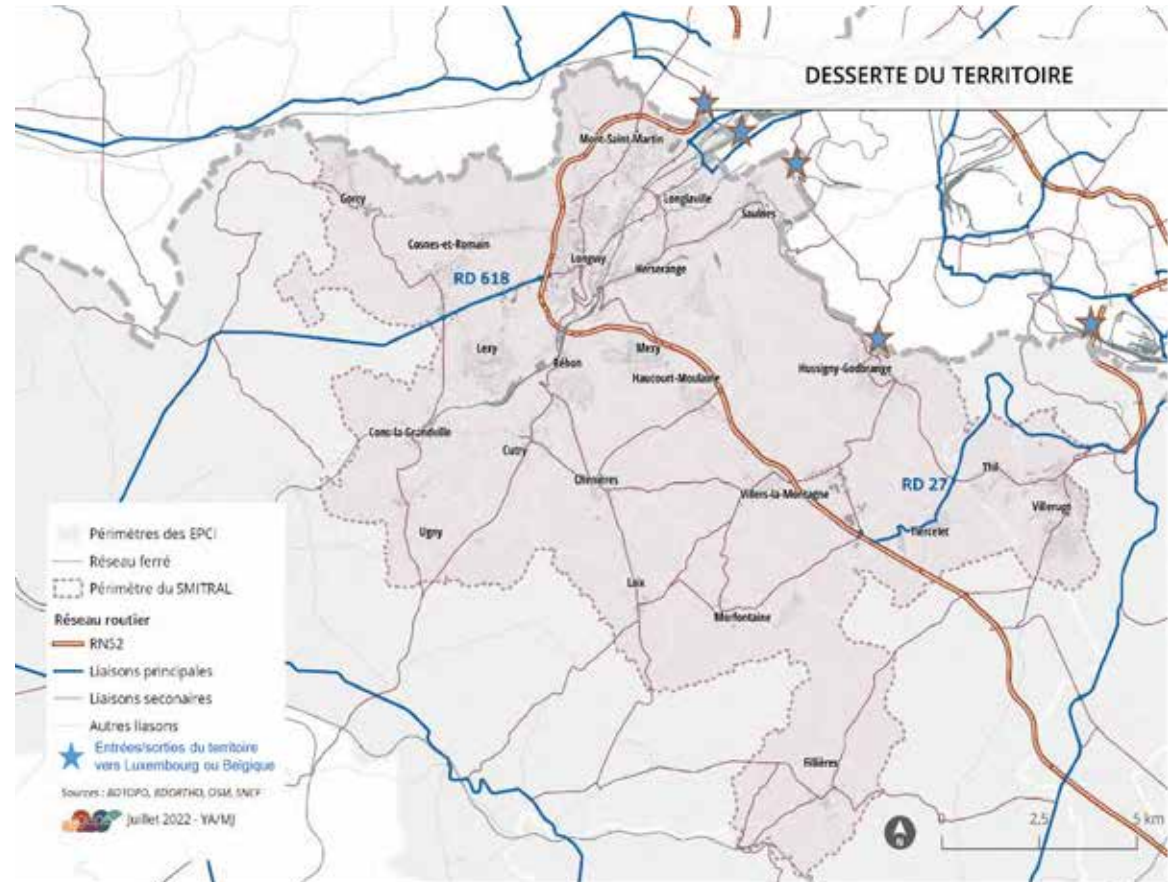
# LA DESSERTE DU TERRITOIRE

## La RN52, un axe de desserte majeur à caractère transfrontalier :

- La RN52 traverse le territoire du SMITRAL selon un axe nord-sud et permet la liaison depuis Metz ou Thionville vers la Belgique et le Luxembourg via l'A30.
- Ce sont près de **27 000 véhicules** en moyenne par jour qui empruntent cet axe.
- L'avenue de l'Europe à Mont-Saint-Martin est souvent embouteillée entre 15h et 19h.
- La poursuite du contournement de Villerupt et de Thil jusqu'à la RN52 reste à réaliser afin de désengorger les traversées de ville.

## Les axes secondaires

- La **RD618**, en provenance de Longuyon, permet de rejoindre le Bassin de Longwy et le Luxembourg. Cet axe est confronté à des problèmes de sécurité, à l'augmentation du trafic (travailleurs frontaliers) et à l'importance du trafic de poids-lourds.
- La **RD27** est un axe faisant le contournement de Thil et Villerupt : en 2020 près de **5300 véhicules/jour** circulent sur cet axe.



# TRAFIC

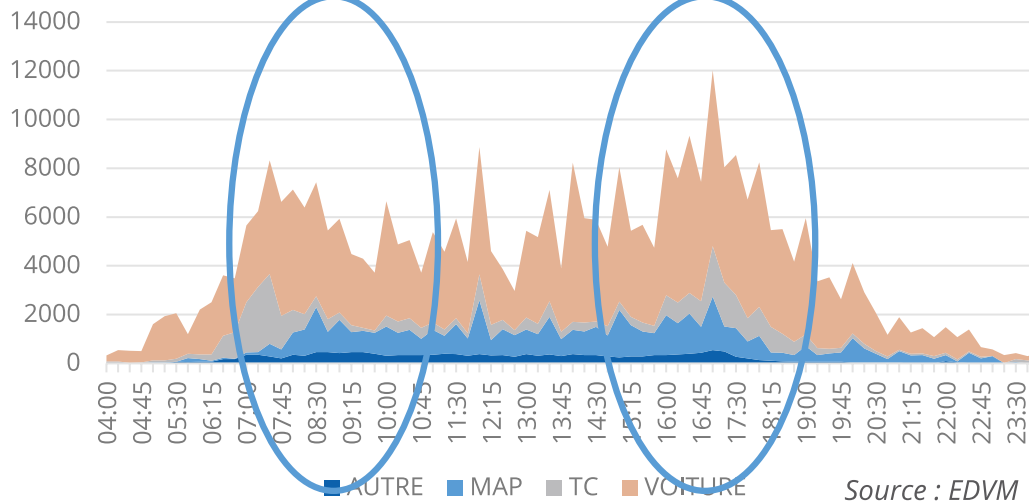
Le territoire supporte d'importants flux d'échanges et de proximité, auxquels se greffent un trafic de transit conséquent. Certains axes connaissent donc des phénomènes de congestion récurrents, en premier lieu aux abords des agglomérations et de la frontière luxembourgeoise.

Les bouchons sont quasi systématiques aux heures de pointe le matin (7-9h) et l'après-midi (15-19h) en direction du Luxembourg et, au moindre incident (travaux, accidents), le réseau routier peut se trouver paralysé. Les caractéristiques et les fréquences de desserte du réseau ferroviaire ne permettent pas de générer un report modal suffisant pour contrer ce phénomène.



Source : AGAPE

Rythme des déplacements par mode

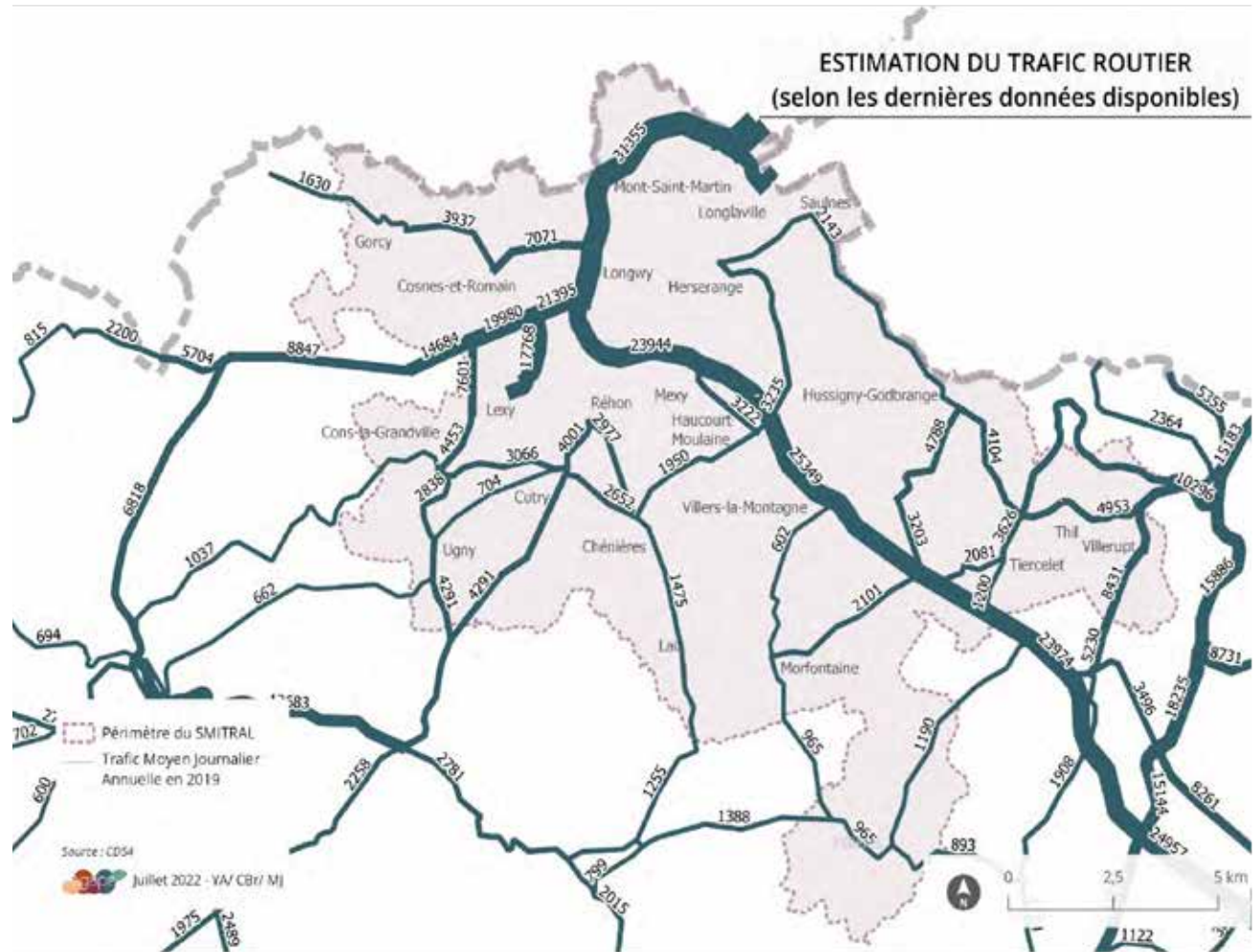


# TRAFIC

Cette hausse de trafic et les saturations routières qu'elle engendre peuvent s'expliquer, entre autres, par plusieurs facteurs :

- des axes secondaires sous-dimensionnés par rapport au volume de véhicules sur les axes transfrontaliers ;
- la suppression de la liaison ferroviaire directe Longwy-Belval-Thionville ;
- des projets routiers qui ont pris du retard ou ont été annulés (mise aux normes autoroutières de la RN52) ;
- un nombre de frontaliers avec le Luxembourg qui ne cesse d'augmenter et qui ne devrait pas cesser de croître (projection AGAPE : **+7 900 frontaliers** supplémentaires entre 2020 et 2030)

L'une des conséquences directes de cette hausse du trafic est l'allongement des temps de trajet. En effet, les habitants du territoire passent en moyenne 84 minutes par jour à se déplacer. Ce budget-temps est important en raison d'un grand nombre de travailleurs transfrontaliers et de leur temps de parcours plus long pour se rendre au travail.



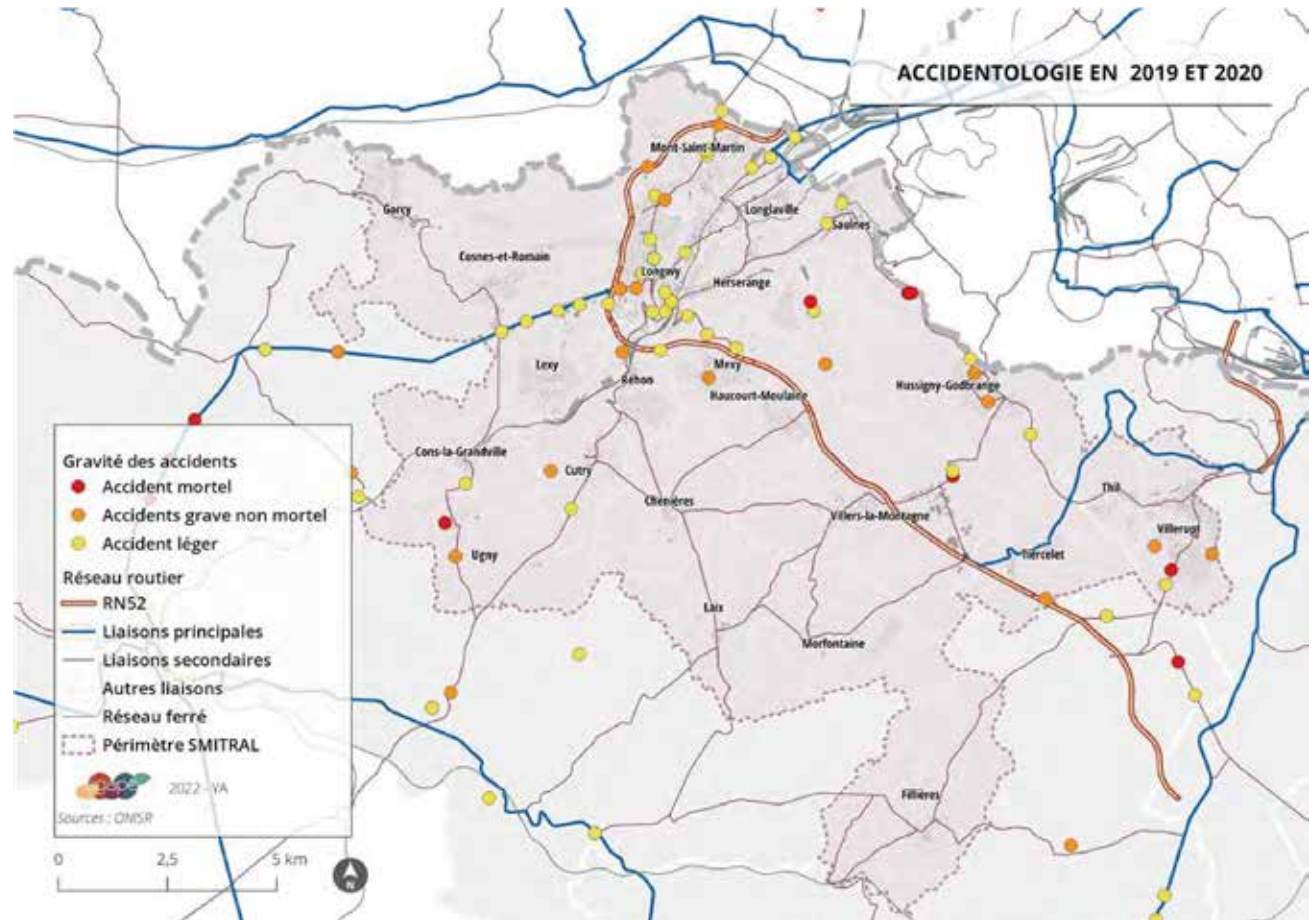
# BILAN ACCIDENTOLOGIE 2019-2020 SUR LE PÉRIMÈTRE DU SMITRAL

Entre 2019 et 2020, **57** accidents ont eu lieu dans le périmètre du SMITRAL :

**7** sont des accidents mortels;

**15** sont des accidents graves non mortels (hospitalisation);

**35** sont des blessés légers (sans hospitalisation).



Echelle géographique	Nombre total d'accidents
Département 54	1031
SCoT Nord 54	112
SMITRAL	57

Source: Observatoire national interministériel de la sécurité routière



# BILAN ACCIDENTOLOGIE 2019-2020

La majorité de ces accidents implique 66% des hommes, contre 34% pour les femmes.

Plus de la moitié de ces accidents concernent les moins de 40 ans. 14% impliquent les piétons de moins de 18 ans.

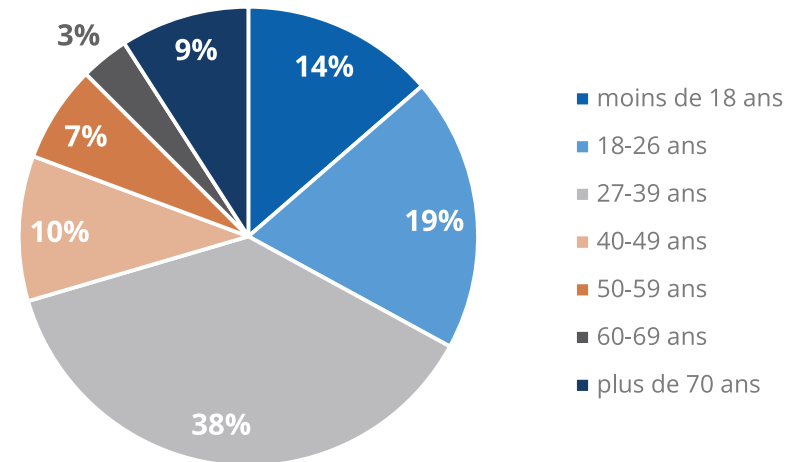
Ces accidents surviennent surtout aux heures de fin de matinée et l'après-midi car ils correspondent aux sorties d'écoles et fin de travail.

L'accidentologie routière est plus importante en hiver. Cela s'explique par la durée plus longue de la période nocturne, qui inclut les heures de pointe du matin et du soir. En effet, les conditions de visibilité et de perception des usagers de nuit en milieu urbain posent donc des problèmes de sécurité.



Parmi les accidents impliquant des piétons, 8 personnes ont moins de 18 ans. La plupart sont proches des établissements scolaires.

Exemple d'actions: réduction de la vitesse à 30km/h, aménagement nudge dans le but de réduire la vitesse, éclairage intelligent sur passage piétons ou trottoir, rue-école, sécurisé les arrêts de bus

Accidentologie par tranche d'âge (2019-2020)



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

	Personnes impliqués dans un accidents	Tués	Blessés
Année civile 2019	52	5	47
Année civile 2020	36	3	33
Évolution 2019/2020	-16 (- 44%)	-2 (-66%)	-14 (-42%)
	14 accidentés (2 morts et 12 blessés)		8 < à 18 ans 6 > à 18 ans
	3 blessés		1 < à 18 ans 2 > à 18 ans





# IMPACT DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR LA SANTÉ



La qualité de l'air se mesure sur la concentration de 3 polluants : le dioxyde d'azote, les particules fines et l'ozone

D'après l'agence régionale de santé, la pollution de l'air par les GES est la 1ère cause de mortalité liée à l'environnement. Les conséquences sont un risque élevé d'AVC, de maladies cardiovasculaires, de stress, etc.

- Au vu des résultats, nous pouvons estimer que **la qualité de l'air est globalement bonne** sur le territoire, au regard des valeurs de concentration et de nombre de jours de pic par rapport aux seuil réglementaire et seuils préconisés par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

Polluant	Indicateur	Objectif environnementaux	Valeur AGL 2020	Valeur réglementaire	Valeur OMS
Dioxyde d'azote: NO <sub>2</sub>	Moyenne annuelle	Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne annuelle	9µg/m <sup>3</sup>	40µg/m <sub>3</sub>	40µg/m <sub>3</sub>
Particules PM10	Moyenne annuelle	Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne annuelle	14µg/m <sup>3</sup>	40µg/m <sub>3</sub>	20µg/m <sub>3</sub>
Particules fines PM2.5	Moyenne annuelle	Recommandation OMS en moyenne annuelle	8µg/m <sup>3</sup>		10µg/m <sub>3</sub>
Ozone O <sub>3</sub>	Nombre de jours dépassant 120 µg/m <sup>3</sup> en moyenne sur 3 ans (2018-2020)	Valeur cible pour la protection de la santé	23 jours	25 jours	
Ozone O <sub>3</sub>	AOT 40 – seuil pour la protection de la végétation	Valeur cible pour la protection de la végétation	13 286 µg/m <sup>3</sup>	18 000 µg/m <sup>3</sup>	

Source : ATMO Grand Est, 2022

## REMARQUE

Le PCAET de l'agglomération préconise déjà de nombreuses actions pour réduire la pollution de l'air : favoriser les véhicules bas-carbone, former à l'écoconduite, développer la mobilité électrique, développer les modes actifs, etc

# IMPACT DU BRUIT SUR LA SANTÉ

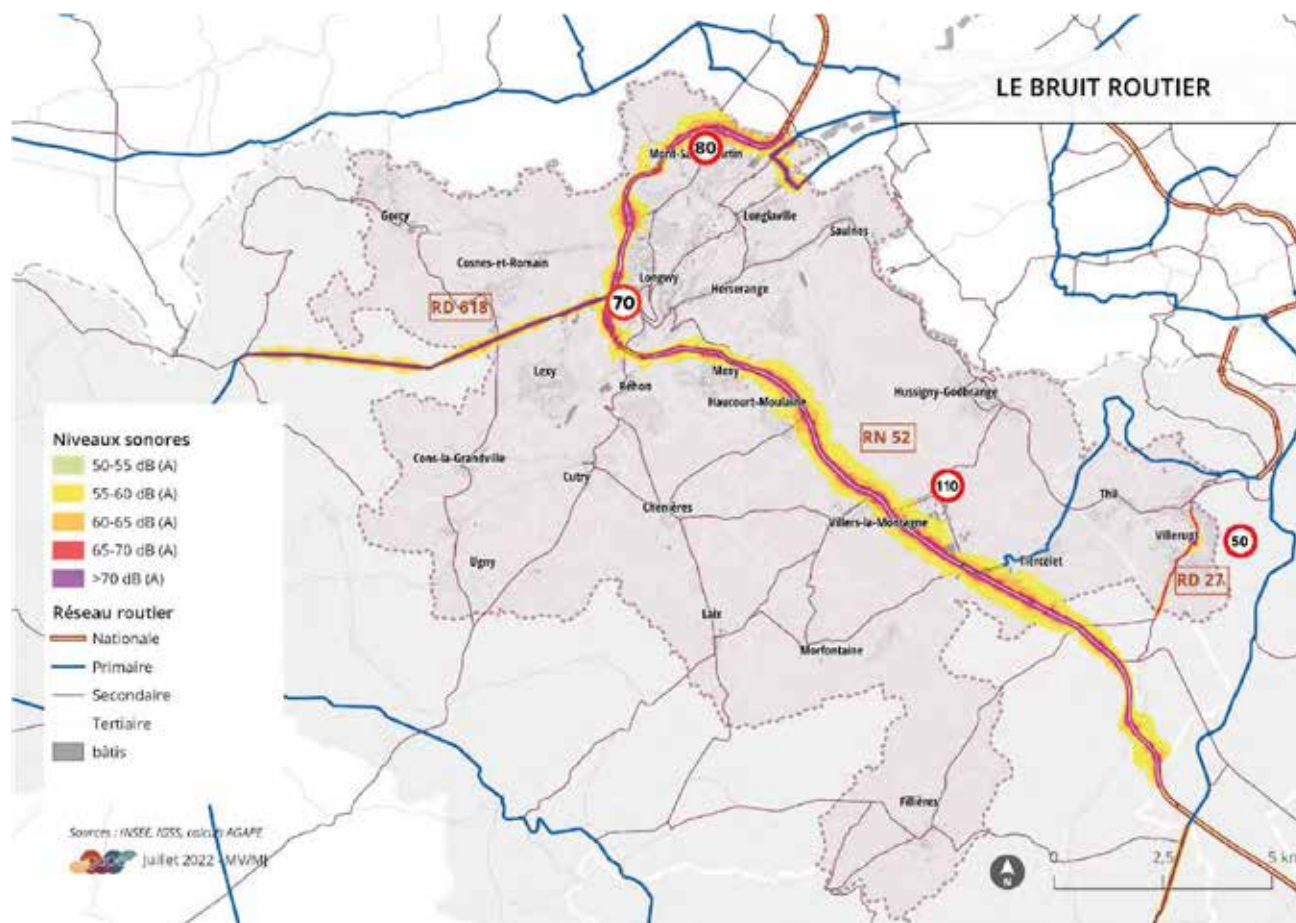
Le territoire du SMITRAL est exposé au bruit liée aux déplacements routiers. À partir de 65 décibels, le bruit est considéré comme très pénible.

Les données ne sont disponibles que sur les axes les plus importants.

Ce sont surtout la RN 52, la RD 618 et la RD 27 qui génèrent le plus de nuisances sonores.

Ces nuisances ont des conséquences sur la santé des habitants comme par exemple : maladies cardiovasculaires, AVC, hypertension, diabète, anxiété, etc.

Ces axes doivent faire l'objet d'une surveillance afin de réduire la pollution et le bruit.



# 02

## DIAGNOSTIC

### 3

## L'OFFRE EN MOBILITÉ

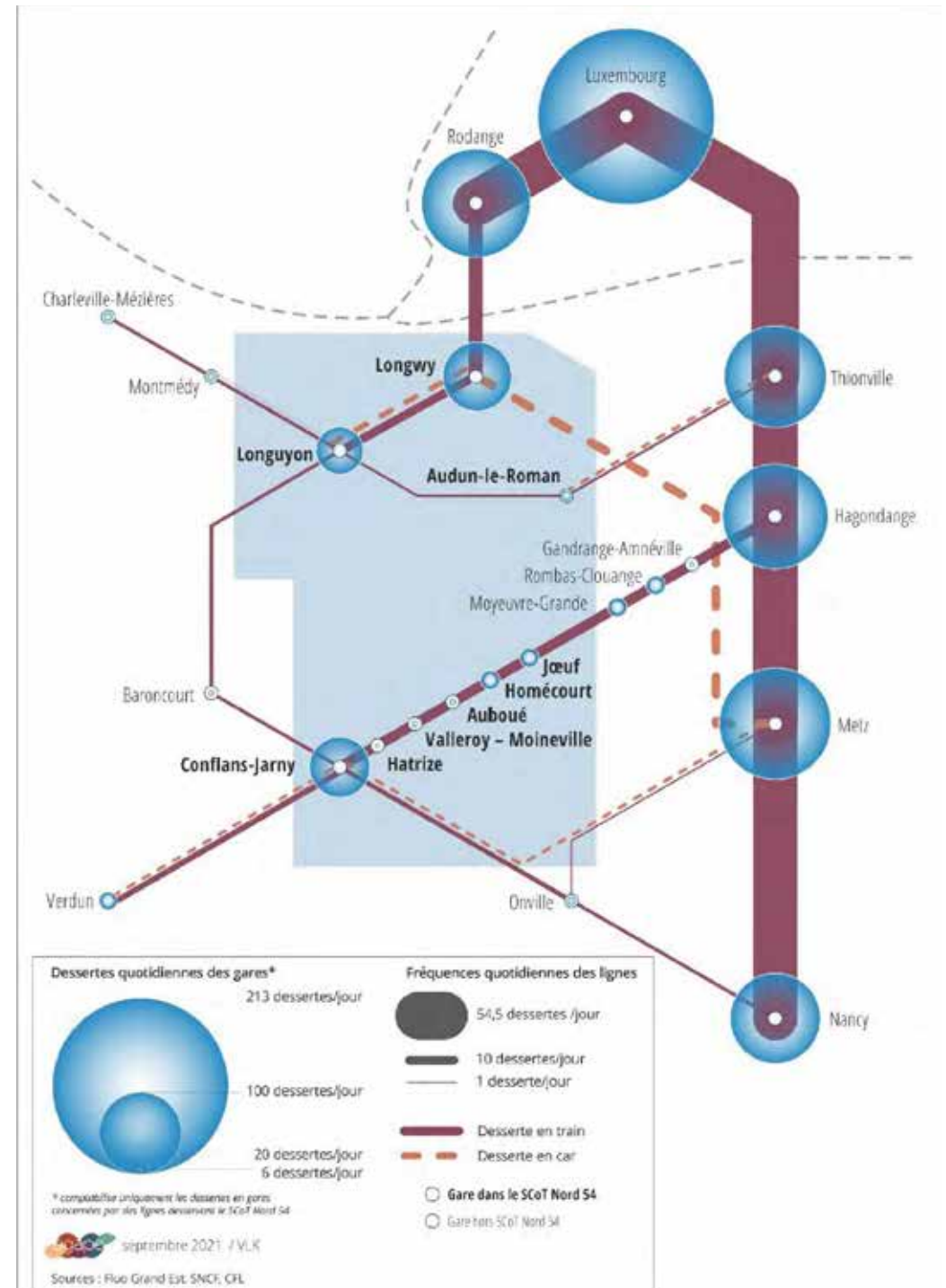


# LE PEM DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGWY ET LE RÉSEAU TER

Le pôle d'échange multimodal transfrontalier (PEM) de Longwy est la dernière gare « voyageurs » avant la frontière avec le Luxembourg. En 2021, près de 83 trains et une trentaine de cars par jour desservent la gare de Longwy. Elle propose plusieurs destinations :

- la ligne Nancy – Longwy via Longuyon et Conflans-Jarny (4 A-R/ jour) ;
- la ligne Longwy- Charleville-Mézières ;
- la ligne Longuyon – Longwy (exclusivement en car) ;
- la ligne Metz – Longwy (exclusivement en car) (10 A-R / jour);
- la ligne Longwy-Thionville via Longuyon - Audun-le-Roman ;
- la ligne Longwy – Luxembourg-ville via Rodange (15,5 A-R/ jour malgré une voie unique);

**Majoritairement orienté vers le Luxembourg, le réseau TER sur le périmètre du SMITRAL apparaît relativement déconnecté du reste du territoire lorrain.**





## LE PEM DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGWY ET LE RÉSEAU TER

Une classification des gares et haltes, en 5 catégories, a été réalisée par le réseau 7EST, pour le compte de la région Grand-Est. Celle-ci repose sur des critères de fréquentation, de densité de population et d'emploi, d'intensité urbaine et sur la présence de services de proximité

- **Longwy est une gare classée XL**

(1<sup>ère</sup> catégorie qui correspond aux gares **à forte attractivité**). Avec son large bassin de rabattement, elle compte **la plus forte fréquentation des gares du SCoT Nord 54** avec un peu plus de 550 000 voyageurs en 2019. L'importance du nombre d'utilisateurs s'explique par sa proximité avec le Luxembourg qui attire les travailleurs frontaliers. Il s'agit de la gare qui a vu son nombre de voyageurs augmenter le plus fortement (**+8%** entre 2015 et 2019)

Vitrine du territoire, la requalification de la gare de Longwy permet de proposer un nouveau cadre de vie aux habitants mais aussi l'opportunité de développer l'intermodalité (box vélo sécurisé, passage du bus urbain) afin de s'inscrire dans l'objectif d'augmenter la part de déplacement en TC.

Malgré cette croissance positive du nombre d'utilisateurs, on constate des difficultés de stationnement aux abords de la gare, ce qui engendre un rabattement sur la voiture pour aller travailler/étudier.

**Un projet de Parking Relais P+R est prévu aux abords de la gare (660 places).**

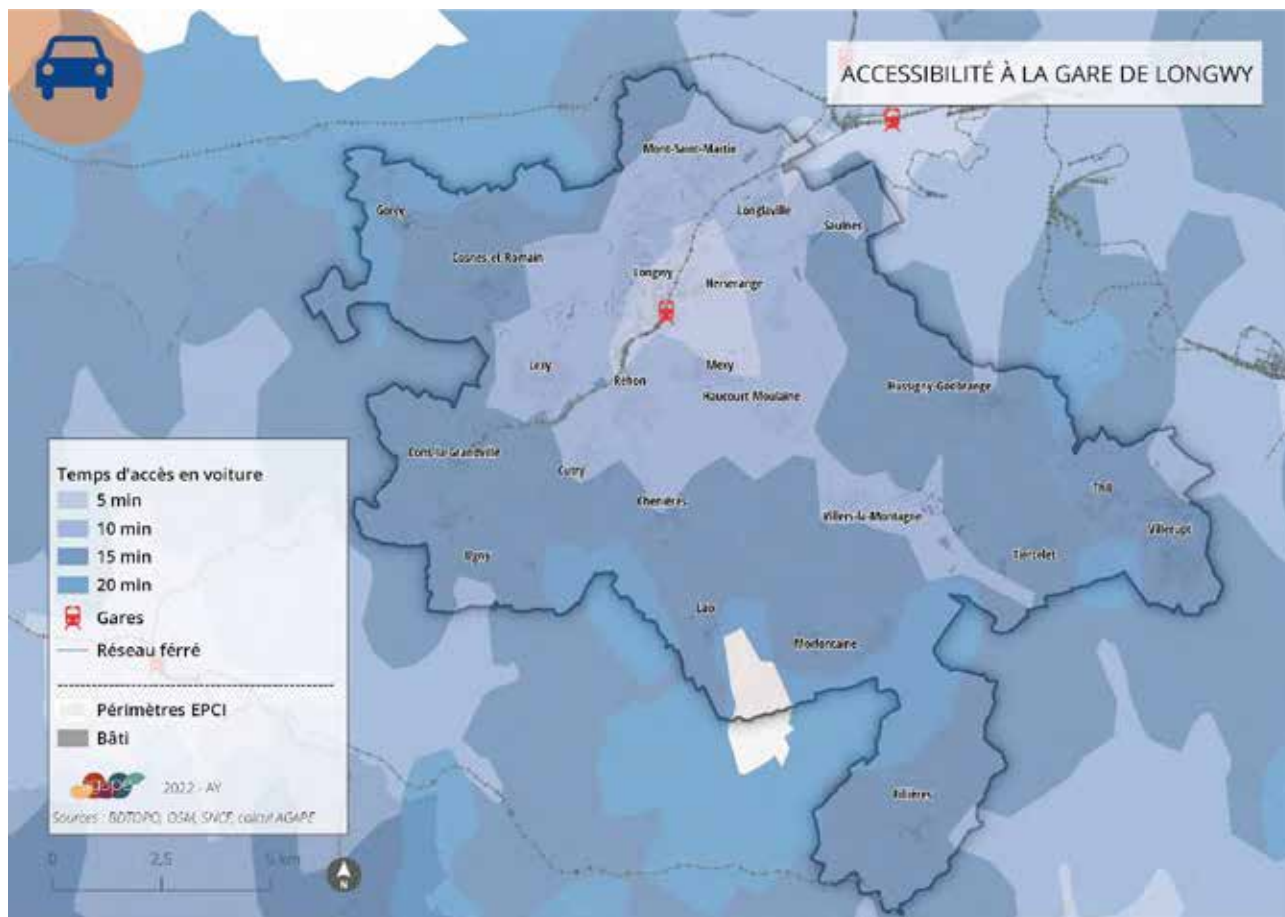


Source : AGAPE

# ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité en voiture en gare de Longwy est relativement aisée pour une majorité du territoire.

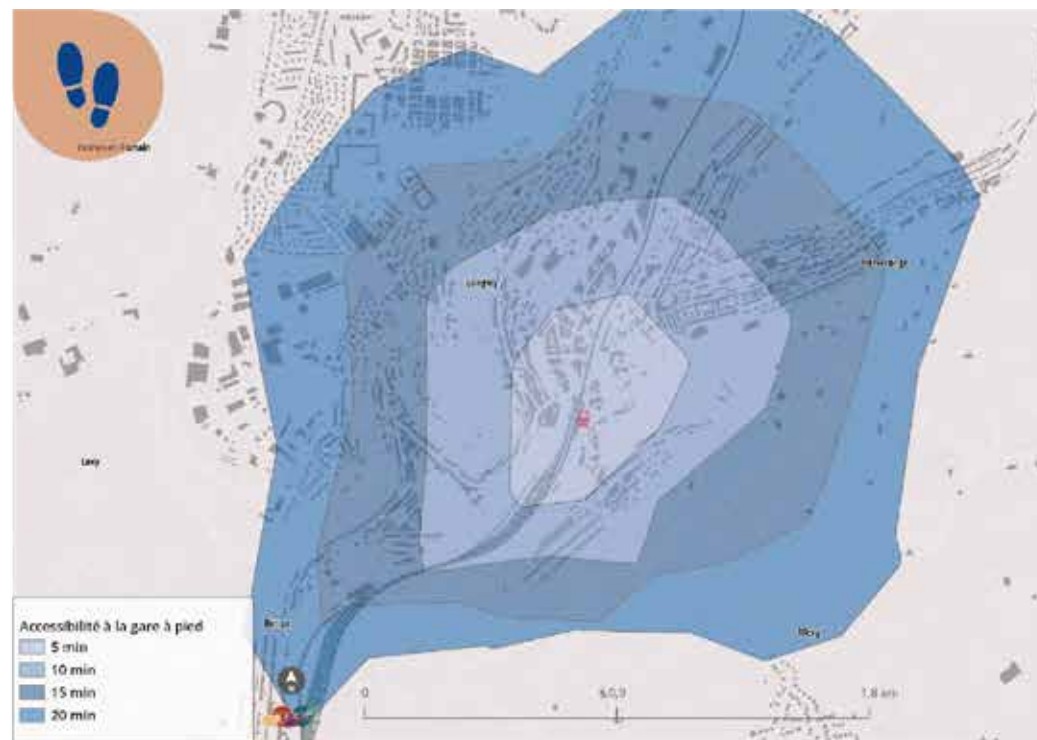
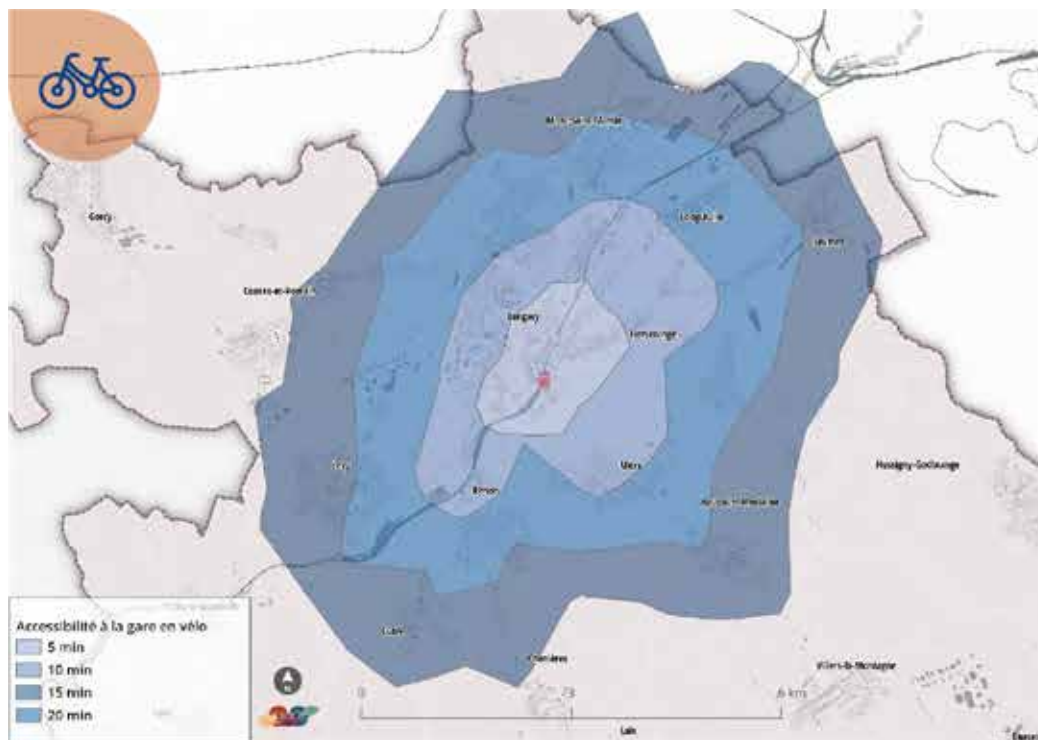
Toutefois, les habitants vivant en zones plus rurales (sud et est du territoire) doivent se déplacer plus de 20 min en voiture pour se rendre à la gare.



## SUGGESTION

*Une offre alternative à l'autosolisme comme le covoiturage, l'autopartage ou l'autostop depuis les centre -bourgs ruraux serait une piste pour réduire les déplacements en voiture vers la gare.*

# ACCESSIBILITÉ À LA GARE EN VÉLO OU À PIED



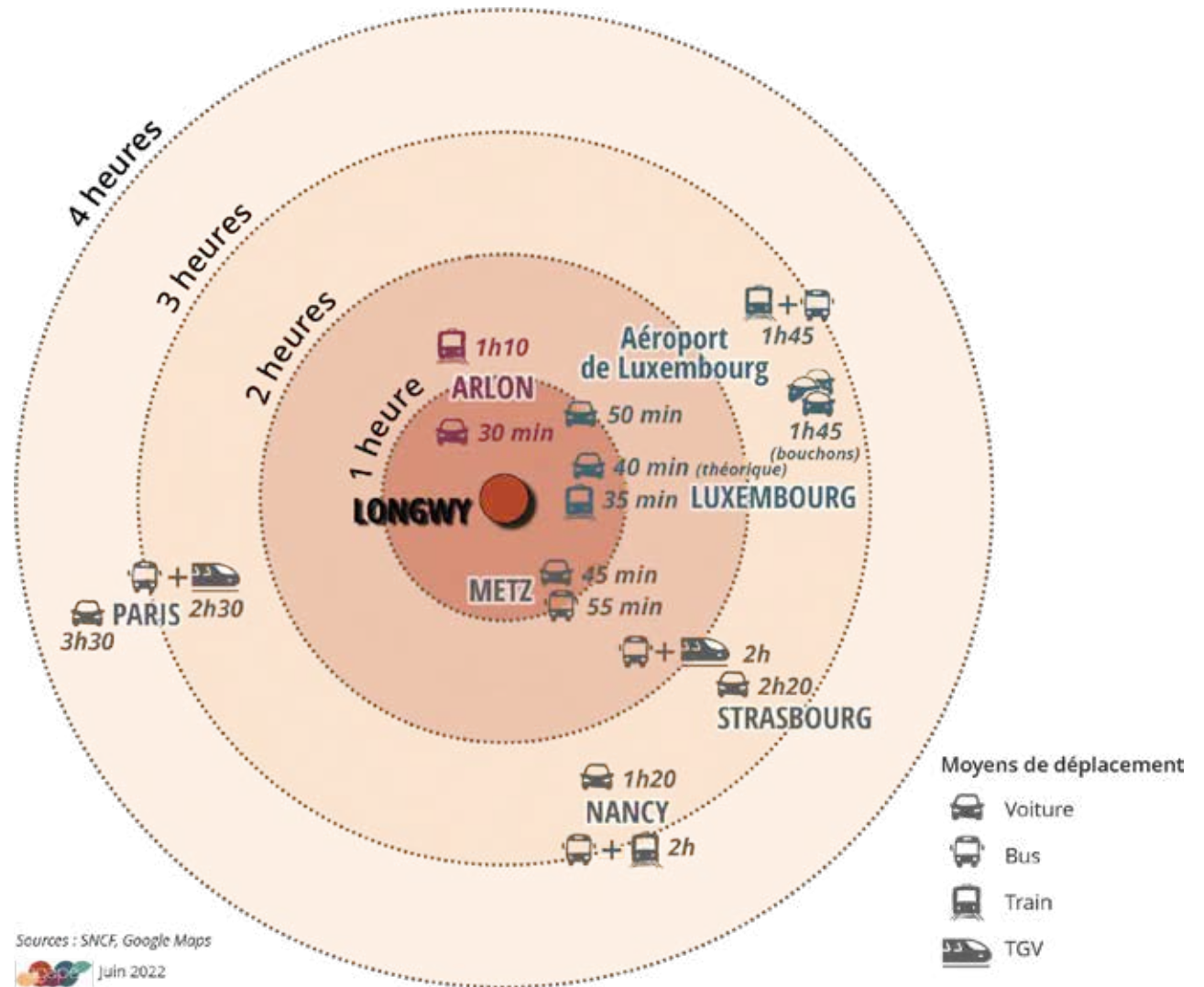
Les temps d'accès\* à la gare de Longwy, à pied ou à vélo, rendent compte de la possibilité pour une part importante de la population de s'y rendre en laissant son véhicule thermique au profit des mobilités douces

\*calcul théorique qui ne prend pas en compte la topographie



# L'ACCESSIBILITÉ AU-DELÀ DEPUIS LA GARE DE LONGWY

Si l'accessibilité de la gare reste aisée pour une large part du territoire du SMITRAL, le manque de dessertes directes a pour conséquence une augmentation du temps de trajet et rend peu compétitifs les trajets en transport en commun face à la voiture.









## LES MODES DOUX

**Concernant les modes doux, seuls les centre bourgs les plus importants bénéficient d'aménagements cyclables.**

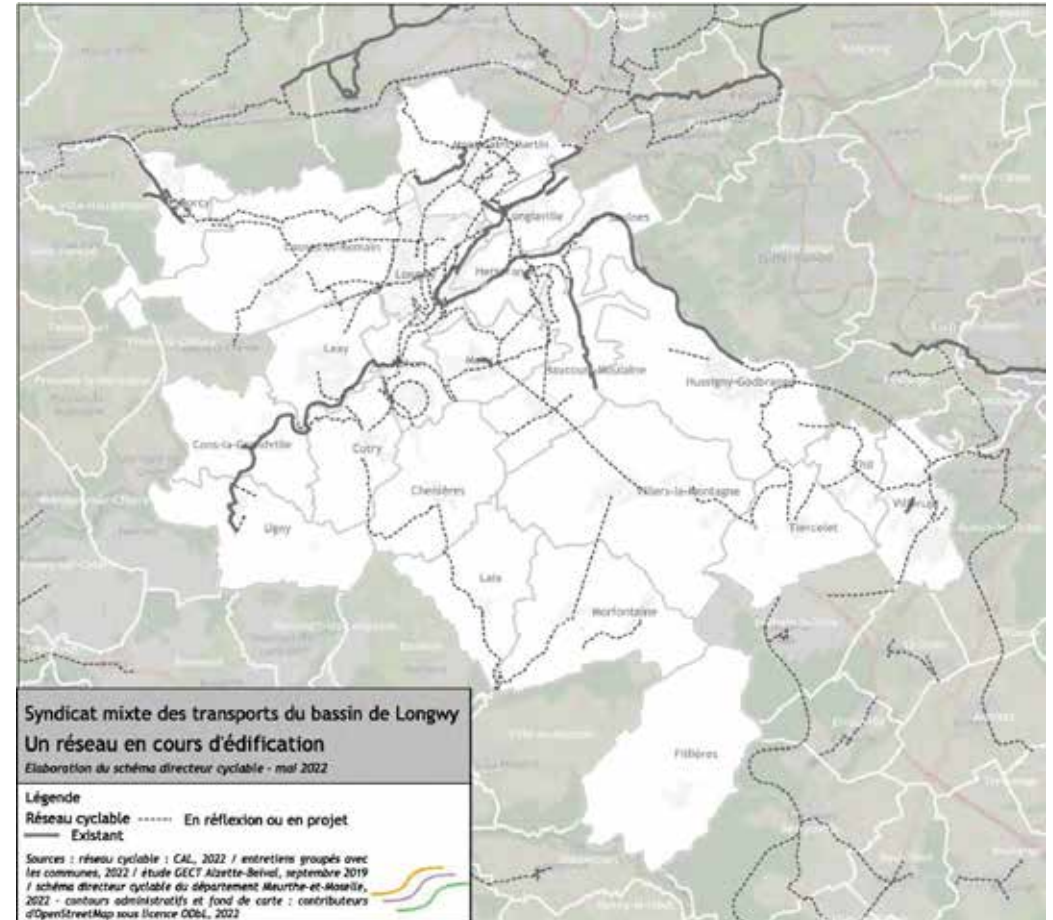
**3 itinéraires sont identifiés comme structurants :**

- La voie verte Hussigny-Godbrange / Longwy / Ugné
- La voie verte Longwy / Longlaville
- La liaison Villerupt-Thil

**Le Grand Longwy a déjà réalisé un parcours cyclopédestre de près de 30 km. Celui-ci est toujours en cours de construction afin d'offrir de nouveaux itinéraires.**

- Il propose des liaisons urbaines pour promouvoir les trajets domicile/travail ou domicile/études, et des liaisons pour du cyclotourisme. À terme, le réseau devrait s'étendre sur une cinquantaine de kilomètres.
- Un projet INTEREG Mobilité Douce 3 frontières est en développement afin de proposer des alternatives à la voiture en reliant les noyaux d'habitations et les principales gares par des voies vertes sécurisées et en site propre. L'objectif est d'offrir aux habitants la possibilité de rejoindre ces points en moins de 20 min. Ainsi ce projet favorise l'intermodalité entre les lieux de résidence, les nœuds de transport en commun et les pôles d'emploi.

**Pour favoriser la pratique du vélo, un schéma directeur cyclable est en cours de réalisation par le bureau d'étude Mobilité Positive afin de donner une stratégie d'aménagement cyclable.**



Cartographie du réseau cyclable sur SMITRAL  
Source : Mobilité Positive

# VERTUOSE LE SERVICE DE LOCATION VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ÉLECTRIQUES

Le 21 septembre 2022, SMITRAL et TGL inaugurent Vertuose, un service de vélo libre-service à assistance électrique pour privilégier les déplacements propres.

Ce sont 100 vélos mis à disposition dans 17 stations, sur des secteurs stratégiques.

Le service est pour le moment disponible sur les communes de Cosnes-et-Romain, Herserange, Lexy, Longlaville, Longwy, Mont-Saint-Martin et Réhon.

Dès le lancement du service, 607 trajets ont été comptabilisé en septembre et 3 049 trajets en octobre :

- 40% des usagers du service sont des usagers ponctuels (flash = sans abonnement) et 30% sont des usagers du Pass' Jeunes ;
- Les stations « Place Darche » et « Lycée Mézière » sont les stations où les locations sont supérieurs à 200 locations ;
- Les stations « Mairie de Lexy », « Mairie de Mont-Saint-Martin », « Médiathèque » et « Pôle aquatique » sont quand à elles des stations qui ont comptabilisé plus de 100 locations.

**UTILISATION**

- Je loue**
  - APRÈS L'APP
  - APRÈS PASS
  - APRÈS BACC
- Je stationne**
- Je rends**

**CARTE DES STATIONS**

**NOMS DES STATIONS**

1 - Place Darche	7 - Mairie Longwy	13 - Mairie Mont-Saint-Martin
2 - Lycée Mézières	8 - PEM-Gare	14 - Reiser-Béra
3 - CROUS	9 - Kinopolis	15 - Mairie Herserange
4 - Médiathèque	10 - IUT-Plaine des Jeux	16 - Mairie Lexy
5 - Pôle Aquatique	11 - Maison de la Formation	17 - Agglomération Grand Longwy
6 - Récollets	12 - Hôpital	

Source : TGL, 2023

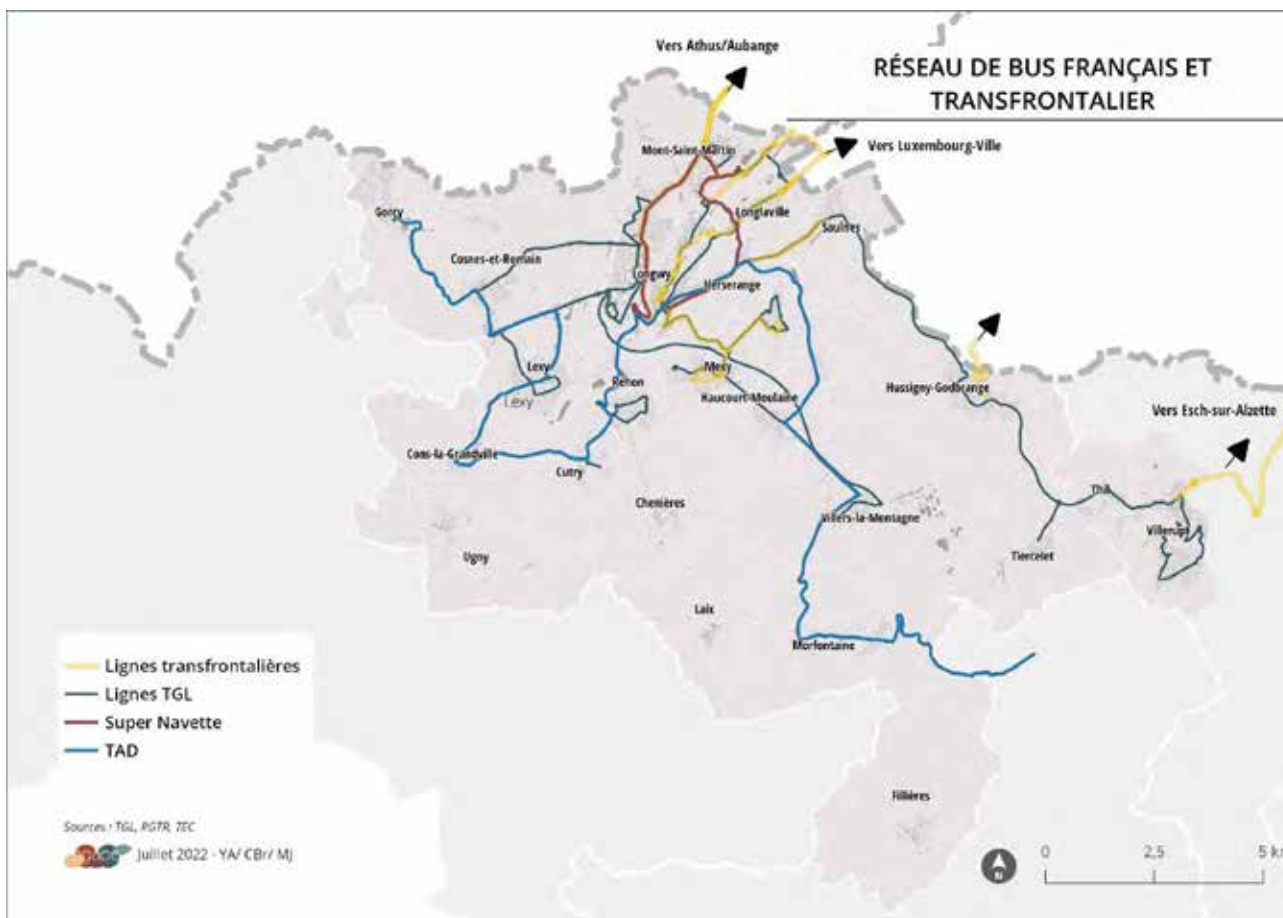


## LES TRANSPORTS COLLECTIFS : LE RÉSEAU TGL

Le réseau est délégué au Transport du Grand Longwy – TGL. Il comprend :

- 6 lignes régulières dites A, B, C, D, E et la Super Navette,
- 2 lignes dédiées au Transport à la Demande (TAD)
- 31 lignes scolaires + 3 navettes • 1 navette le dimanche soir en deux services (Lycée Mézières et CROUS) effectuée par les TAXIS LOUIS

Le réseau de bus offre une bonne couverture de l'agglomération longovicienne et permet de desservir une grande majorité de la population puisque **89% des habitants se situent à moins de 500 mètres d'un arrêt**. Toutefois certaines améliorations pourraient venir encore parfaire la desserte du Grand Longwy (les correspondances entre train et bus, le cadencement, la fréquence, etc)





# LES CORRESPONDANCES DU RÉSEAU DE BUS

Sur la totalité des arrêts de transports du SMITRAL, 36% effectuent au moins 1 correspondance entre 2 lignes différentes (en moins de 20 min).

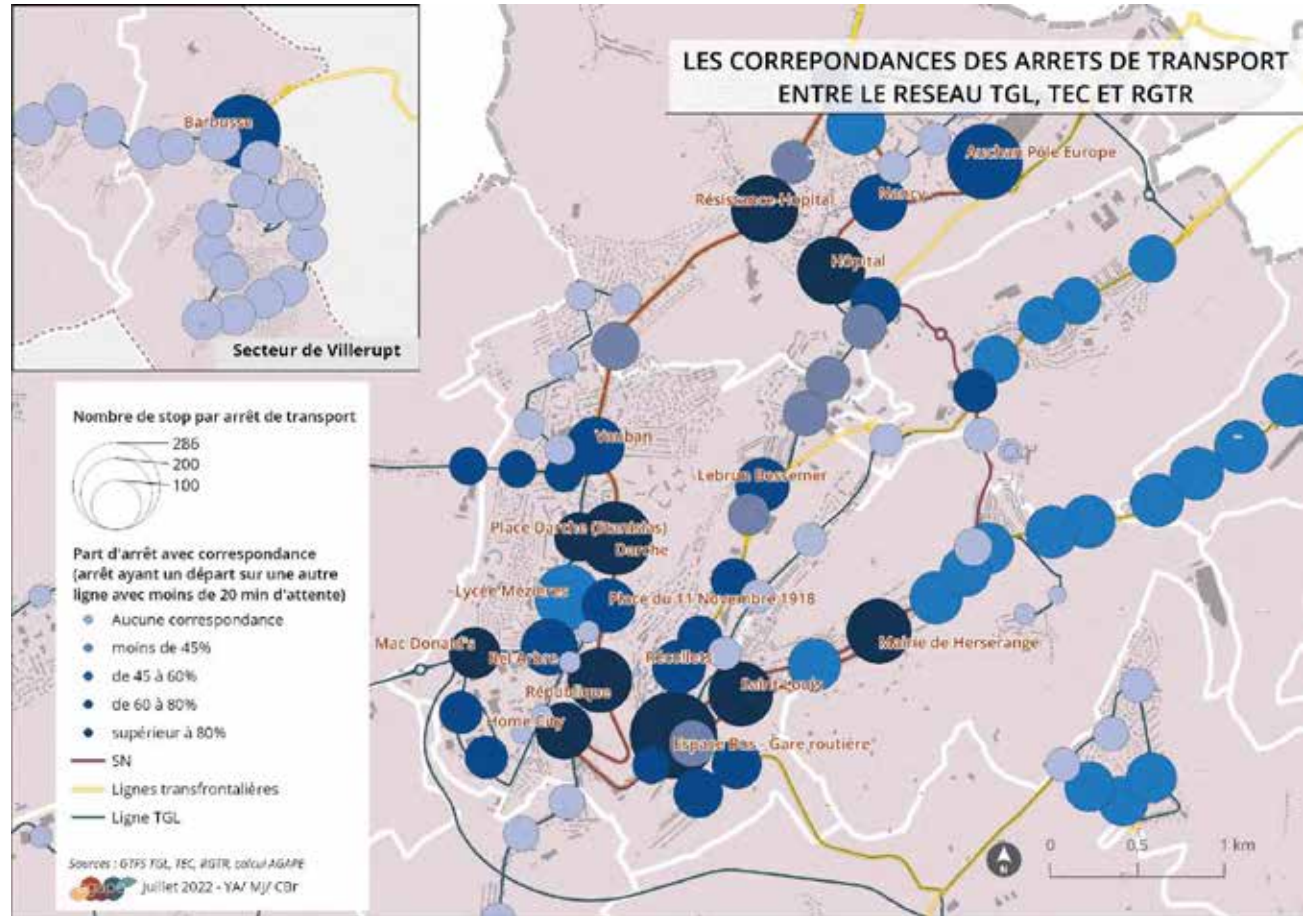
Ce niveau de correspondance est plutôt concentré sur les communes de Longwy, Mont-Saint-Martin et Herserange.

18 arrêts ont plus de 80% de correspondance avec une autre ligne de bus.

« L'espace bus » est l'arrêt qui compte le plus de correspondance (A, B, C, D, E, SN et la ligne RGTR 398), notamment du fait de son lien avec la gare de Longwy.

La ligne B est la seule ligne régulière qui dessert le parvis de la gare.

Les correspondances entre les lignes du réseau de bus TGL et les lignes ferroviaires sont irrégulières.

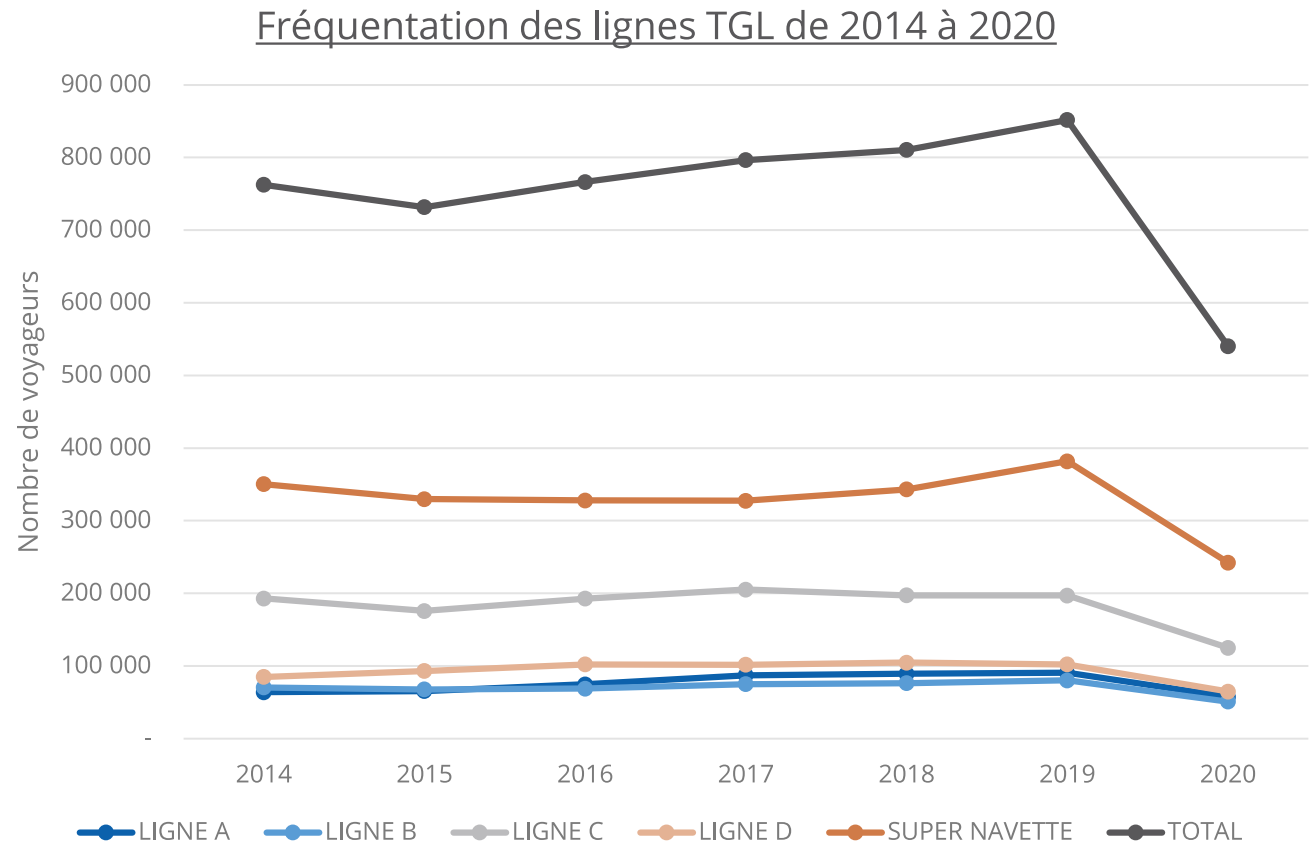






## LES TRANSPORTS COLLECTIFS : LE RÉSEAU TGL

La fréquentation du réseau TGL a connu une augmentation constante depuis 2015 (+14%). En 2019, plus de 750 000 voyages ont été effectués sur le réseau. Cette hausse peut s'expliquer par l'extension du réseau et par l'intégration de nouvelles offres pour certaines catégories de population (Liberty Seniors par exemple). En 2020, à l'instar de tous les réseaux de transport, la fréquentation a chuté drastiquement à cause de la crise sanitaire (-37%).



Source: TGL, 2021

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS : LES LIGNES TRANSFRONTALIÈRES

Par son caractère transfrontalier, le territoire bénéficie d'une couverture en transport en commun reliant la Belgique et le Luxembourg.

Ainsi 4 lignes transfrontalières à destination du Luxembourg traversent le territoire et sont gérées par le RGTR (Régime Général des Transports Routiers) au Luxembourg. Elles desservent :

- Ligne RGTR 732 : Rodange / Mont-Saint-Martin / Longwy-Haut / Longwy-Bas Mexy / Saint-Charles.  
Elle effectue 20 A et 23 R.
- Ligne RGTR 731 : Rodange / Longlaville / Longwy-Bas / Herserange / Saulnes.  
Elle effectue 21 A et 20 R.
- Ligne RGTR 604 : Villerupt- Esch-sur-Alzette-Luxembourg.  
Elle effectue 45 A et 39 R.
- Ligne RGTR 606 : Hussigny-Differdange-Luxembourg.  
Elle effectue 23 A et 23 R.

**Dessert la gare de Longwy et permet la correspondance avec les trains à destination de Esch ou Luxembourg ville**

Egalement, une ligne belge TEC, traverse la commune de Mont-Saint-Martin. Elle correspond à la ligne 751 Longwy-Mont-SaintMartin-Athus, gérée par le Transport En Commun de Wallonie (TEC). Elle ne circule que pendant les périodes scolaires et effectue 5A/R par jour.

Seules 8 communes sur 23 sont desservies par ces lignes transfrontalières.







Cela représente 48 601 habitants desservis soit **66% de la population totale**.



# SYNTHÈSE DE L'OFFRE EN TC

**Le recensement des offres de mobilité des 23 communes fait apparaître :**

Une desserte en transport collectif inégale

	 <b>TER</b>			 
1 commune desservie directement par le train	1 commune desservie par une liaison interurbaine	16 communes sont desservies par une ligne de bus régulière	8 communes sont desservies par un TAD	8 communes sont desservies par des lignes transfrontalières



## LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Un Transport à la demande (TAD) existe sur le territoire et est opéré par TGL.

Il y a 2 « lignes » :

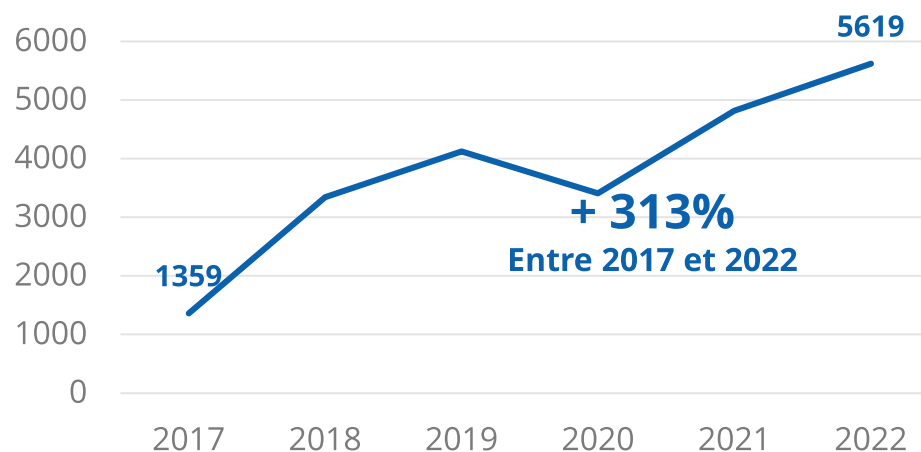
- TAD1 qui dessert les communes de Morfontaine, Villers-la-Montagne, Haucourt-Moulaine et Longwy-Bas. Il offre 4 allers-retours par jour (Lundi au Samedi);
- TAD2 qui dessert les communes de Gorcy, Lexy, Cutry et Longwy-Bas. Il offre 3 allersretours par jour (Lundi au Samedi).

### Liberty Seniors

- Ce service propose une solution de déplacement complémentaire aux transports collectifs réguliers (tarification 1,30€ le trajet).
- Le service passe 1 fois dans la journée par commune dans la semaine.
- La clientèle concerne les personnes de plus de 75 ans.
- Il est principalement utilisé par les femme de plus de 80 ans (90%) pour aller faire du shopping (70%).



Fréquentation de Liberty Seniors de 2017 à 2022



Source: TGL, 2022

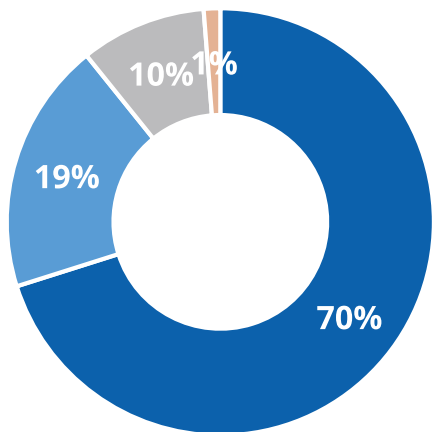


# LIBERTY SENIORS

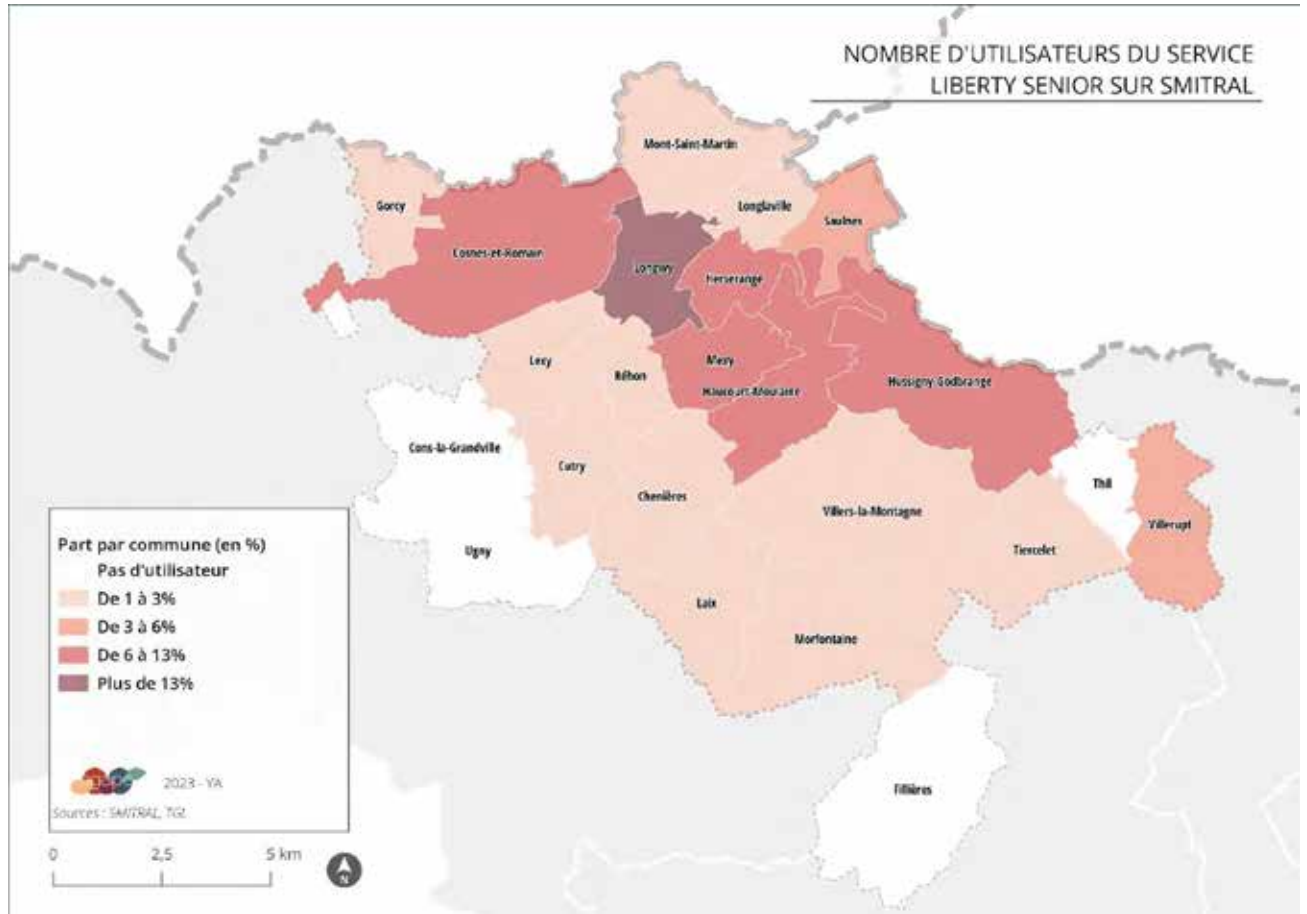
En 2022, c'est plus de 5 600 voyages qui ont été réalisés, soit en moyenne 22 courses par jours.

- Les principaux utilisateurs viennent des communes de Longwy, Cosnes-et-Romain, Herserange, Mezy, Haucourt-Moulaine et Hussigny-Godbrange

## Destination des courses



- Shopping
- RDV médicaux
- Loisirs
- Visite maison de retraite





## LE COVOITURAGE

### 2 aires de covoiturage identifiées sont réparties sur le territoire :

- L'aire de la Plaine des Jeux à **Cosnes-et-Romain** :
  - o Environ **80 places**
  - o Proximité avec le Parc de Plaine des Jeux et l'IUT
  - o Sortie directe vers la **RN52**
  - o Une enquête avec les étudiants de l'IUT, réalisée par le bureau d'études Mobilité Positive, révèle que le manque de places de stationnements à l'IUT, oblige les étudiants véhiculés à stationner sur l'aire.
- L'aire de la Mine à **Hussigny-Godbrange**
  - o Environ **100 places**
  - o Proximité avec la Mine d'Hussigny
  - o Sortie vers **le Luxembourg**
- L'aire de Bréhain-la-Ville, en dehors du périmètre (environ une dizaine de places mais va faire l'objet d'un agrandissement pour environ 70 places).

**L'EDVM révèle un faible recours au covoiturage. Seulement 4% des actifs ou étudiants de plus de 18 ans pratiquent le covoiturage.**

**Une analyse plus fine des flux de passagers transportés en covoiturage montre encore là un déficit dans ce domaine (registre preuve de covoiturage).**



*Aire Plaine des Jeux, Cosnes-et-Romain, SIG AGAPE*



*Aire de la Mine, Hussigny-Godbrange, SIG AGAPE*



# LE COVOITURAGE

Lancé fin 2019 par le Ministère de la Transition Écologique, l'observatoire national du covoiturage au quotidien est la plateforme de référence pour comprendre le covoiturage courte distance (distance inférieure à 80km)

- Analyser l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance
- Mesurer l'impact des politiques publiques issues de la LOM

En 2020, **322 trajets** courtes distances référencés ont été réalisés. **86%** des trajets sont réalisés **entre la CA du Grand Longwy et Metz Métropole.**

L'utilisation de cet outil est à prendre avec précaution. Seulement les trajets communiqués et validés par le registre de preuve de covoiturage sont comptabilisés. De plus c'est un outil à l'échelle nationale qui ne prend pas en compte la spécificité transfrontalière.

Toutefois, l'outil permet d'avoir des tendances et de permettre aux collectivités d'inciter à la pratique du covoiturage.



EPCI	Nombre de passagers transportés en covoiturage (en 2020)
Metz Métropole <> CA du GL	276
CA du GL <> Métropole du Grand Nancy	19
CC de l'Argonne Champenoise <> CA du GL	15
CC de l'Ouest Vosgien <> CA du GL	12
<b>TOTAL</b>	<b>322</b>

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2020

## SUGGESTION

Le SMITRAL pourrait créer une plateforme sur son ressort territorial afin mettre en relation les conducteurs pour des trajets de courtes distances (domicile-travail, domicile-étude)

# ÉLECTROMOBILITÉ

En 2021, le parc automobile, sur le périmètre du SMITRAL, se compose de **42 887 véhicules particuliers**.

**62%** du parc automobile roule au diesel contre près de **38%** à l'essence. Moins d'**1%** utilisent une énergie alternative.

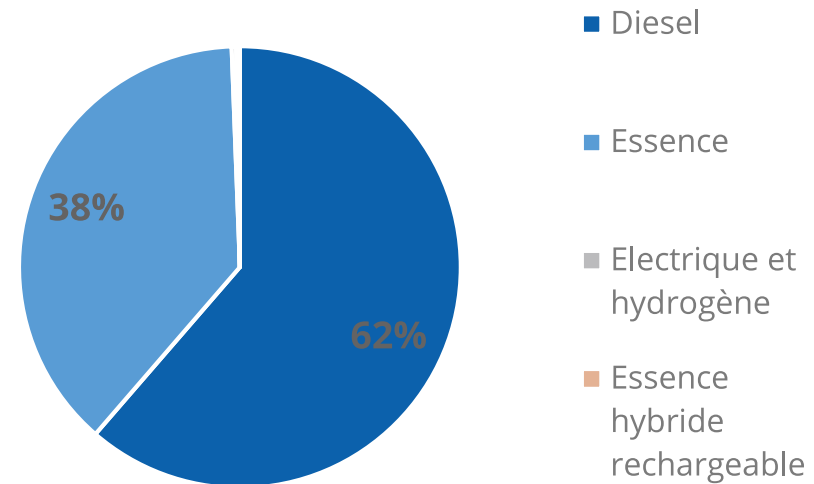
**Le parc électrique sur SMITRAL s'élève à 729 véhicules.**

- La vente de véhicule électrique a bondi depuis la crise du COVID-19 en raison : des prix du carburant en hausse, des évolutions techniques et technologiques des véhicules et des prix des voitures devenus plus abordables avec un marché de l'occasion électrique.

**Le SDE54 a réalisé un schéma directeur des Infrastructures de Véhicules Électriques, avec des projections de développement des points de charges à horizon 2026 et 2030.**

Toutefois le SDIRVE, n'a pas la compétence pour décider du lieu d'implantation des bornes. Celle-ci revient aux communes.

Carburant des VP sur le SMITRAL



Source : SDE, RSVERO, 2021

Récapitulatif pour la CA de Longwy + Thil et Villrupt

Année	Parc de véhicules électrique (tout confondus)	Nombre de points de charge (PDC)	Puissance
2022	729	19	Dont 16 normal
<b>2026</b>	<b>2 639</b>	<b>96 à créer</b>	Dont 88 normal et 8 rapide
<b>2030</b>	<b>5 955</b>	<b>273 à créer</b>	Dont 255 normal et 18 rapide

Source : Tactis et SDE54, 2022



# ÉTAT DE L'INFORMATION VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE ET LA COMMUNICATION



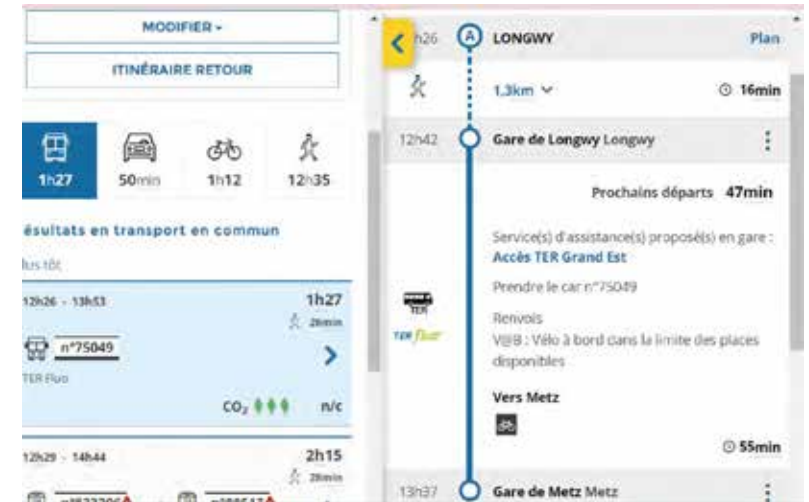
**Fluo Grand Est** est le calculateur itinéraire en transports publics de la région Grand Est. Il bénéficie de différents partenaires permettant de prendre en compte l'ensemble de tous les réseaux urbains et interurbains de la région.

En fonction des caractéristiques mises dans le calculateur, un cheminement en transport collectif est trouvé avec tous les détails du voyage (correspondance, déplacements à pied, bilan carbone).

Cette plateforme permet aussi d'apporter des éléments informatifs concernant les actualités des réseaux, présenter les différents réseaux et les informations trafic des différents réseaux.

À l'échelle du SMITRAL l'information est fournie sur le site de l'exploitant TGL. Mais à l'échelle communale, l'information est insuffisante : 3 communes sur 23 (Longwy, Morfontaine et Tiercelet) ont une page qui informe sur les transports en commun et font un renvoi au site TGL sur leur page internet.

Le site du Grand Longwy ne donne que des informations sur les parcours cyclo-pédestres. Le site de la CC Pays Haut Val Alzette a un onglet dédié à la mobilité (TC, aide financière VAE, bornes électriques)



Source : fluo.eu



# LE TÉLÉTRAVAIL, UN LEVIER DE DÉMOBILITÉ ?

Mesure phare des politiques de confinement, le télétravail a été encouragé dans de nombreux Etats : en France la part de salariés en télétravail est passée de 3% avant la crise sanitaire (en 2017) à 25% fin mars 2020.

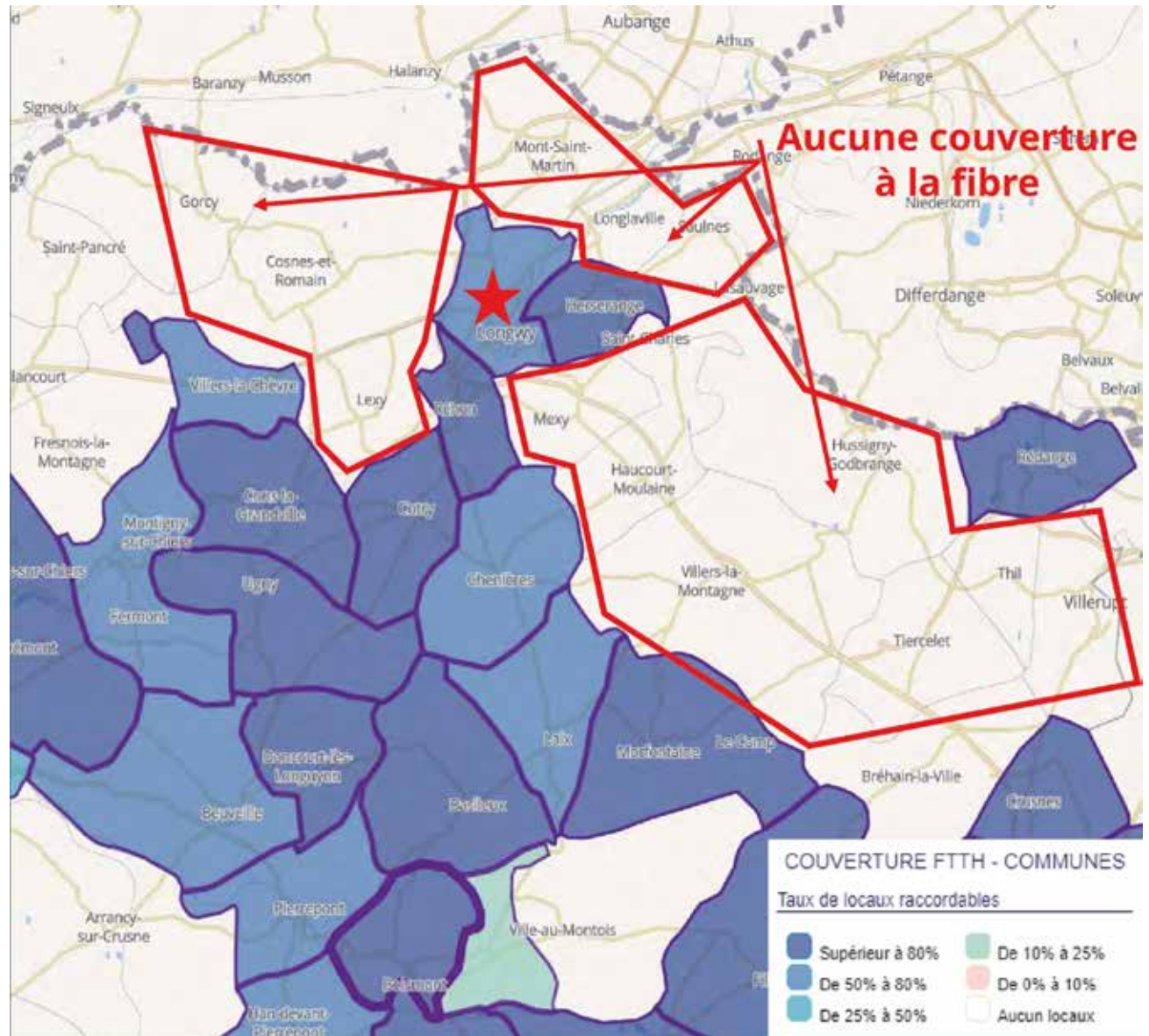
- Dans le nord lorrain, cela a concerné environ 67 200 actifs et près de 144 000 déplacements quotidiens ont été évités.

Un potentiel de télétravail à près de 30 000 télétravailleurs dans le nord-lorrain\* a été estimé.

Le développement du télétravail nécessite une connexion haut débit sur l'ensemble du territoire.

- Actuellement, seules les communes d'Herseange, Réhon, Cons-la-Grandville, Cutry, Ugny, Morfontaine et Filières sont couvertes à plus de 80%. Et les communes de Longwy, Chenières et Laix sont couvertes entre 50 et 80%.

Il n'existe aucun espace de coworking sur le territoire mais un projet de tiers-lieu sur l'ancienne piscine de Longwy-Bas est à l'étude.



Source : ARCEP, donnée en juin 2022

\*estimation basé sur les données de l'enquête ACEMO-Covid de la DARES et les données de télétravail au Luxembourg du STATEC.



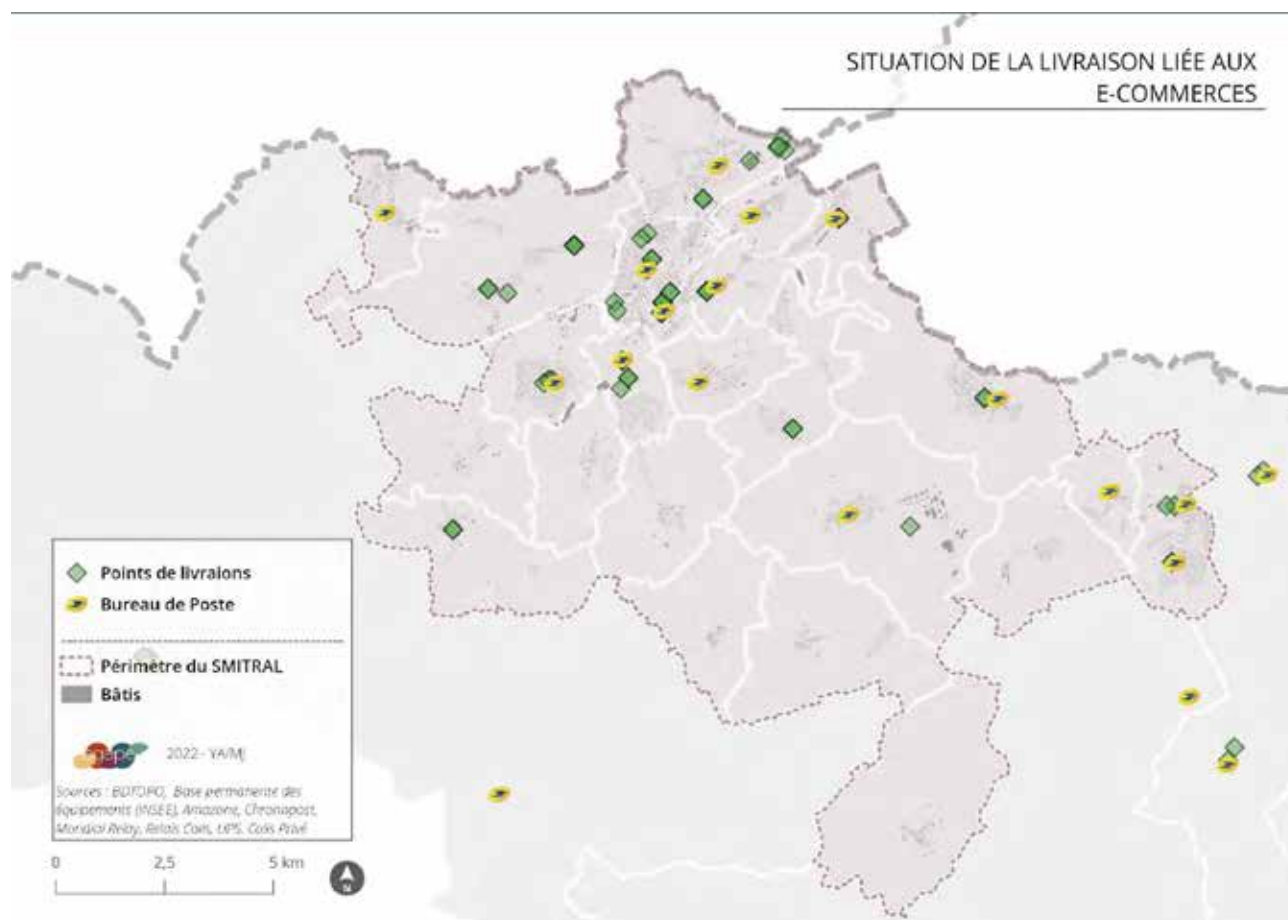
# LE E-COMMERCE, UNE PRATIQUE QUI JOUE SUR LA MOBILITÉ

Les politiques de confinement ont montré que si les populations ne se déplaçaient plus, elles continuent de faire se déplacer des marchandises nécessaires à leur vie quotidienne.

- Les nouveaux modes de consommation en ligne ont un impact sur la mobilité et par répercussion sur le territoire.
- les déplacements liés au « dernier kilomètre » génèrent d'importantes émissions de polluants atmosphériques et de GES car encore très dépendants des véhicules utilitaires motorisés.

Près de 60 points de livraisons sont situés sur le territoire (hors bureau de poste).

Ces services de retrait se situent aussi bien dans les petits commerces en milieu rural que dans les supermarchés en milieu urbain. Leur nombre démontre le dynamisme de l'achat en ligne.





# 02

## DIAGNOSTIC

### 4

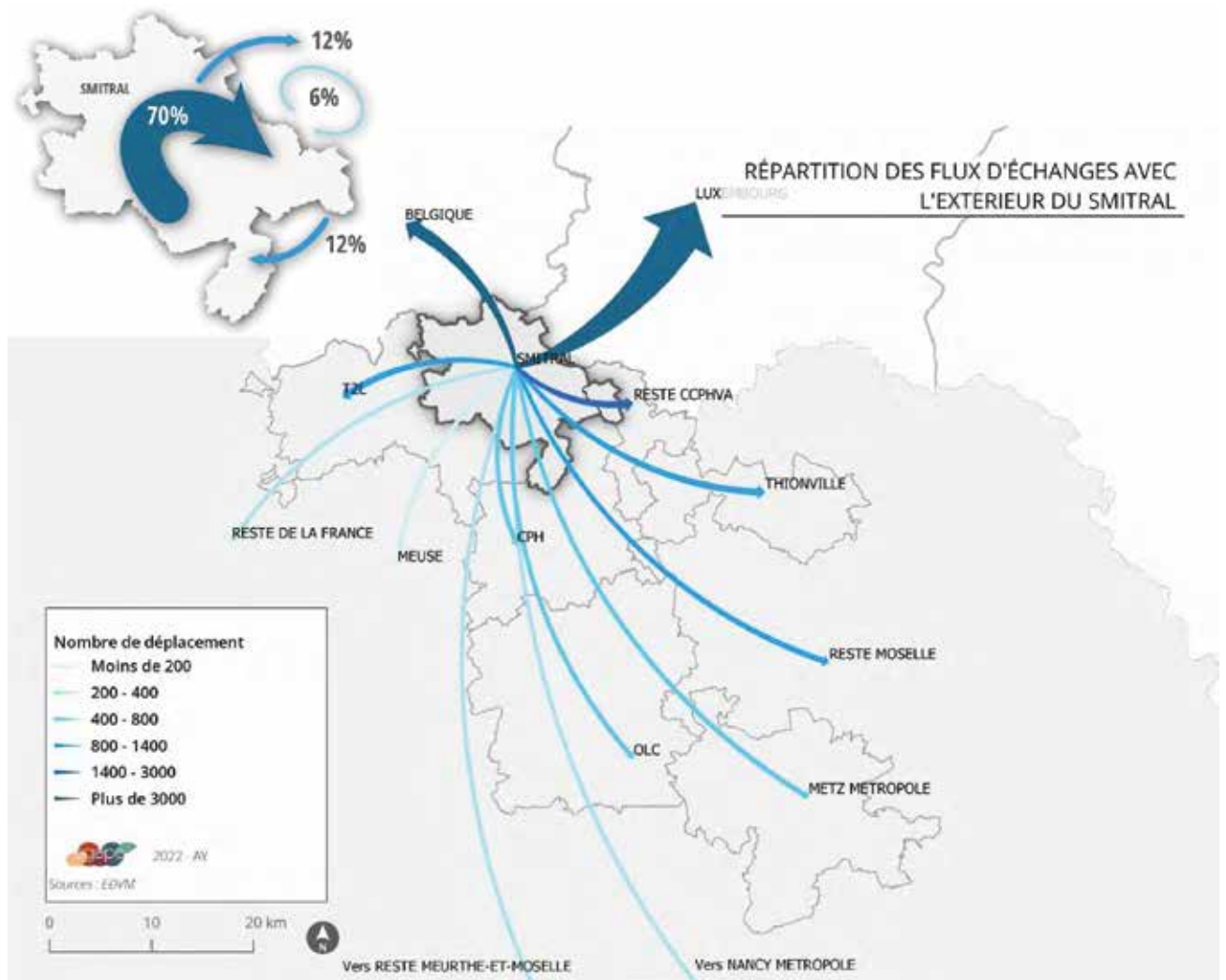
#### LA DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

En 2015, une Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) a été réalisée sur le territoire du SCoT Nord 54 et de la Communauté de Commune Pays-Haut Val d'Alzette.

Sur les 228 000 déplacements réalisés chaque jour par les habitants du SMITRAL :

- 70% sont des déplacements à l'intérieur du territoire.
- 24% sont des déplacements d'échanges avec les territoires limitrophes.
- 6% sont des déplacements intégralement réalisés en dehors du territoire.

Ces chiffres dénotent un assez fort degré de dépendance du territoire qui ne parvient pas à satisfaire les besoins de ses habitants.





# MODE DE TRANSPORT UTILISÉ

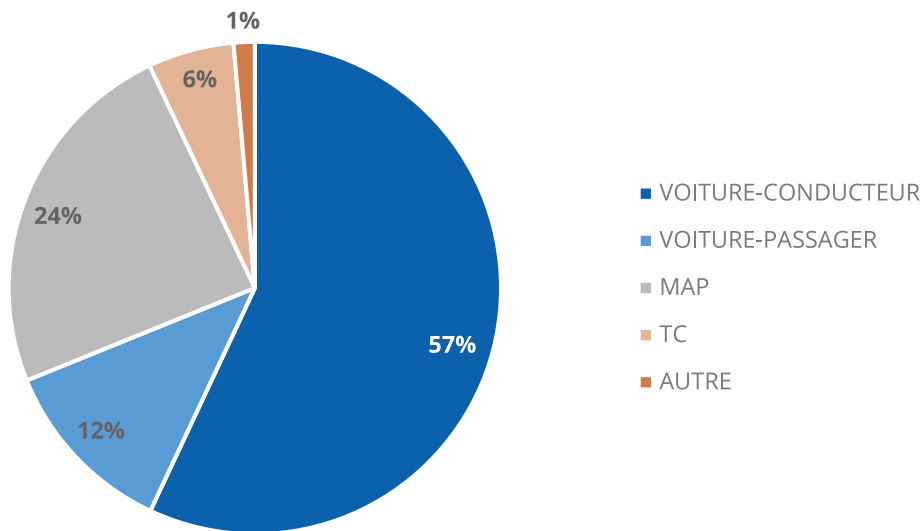
Près de 80% des habitants effectuent des déplacements en voiture dont 57% en tant que conducteur et 12% en passager. La marche est le deuxième mode de déplacement privilégié avec une part de 24% contre la moitié pour les TC.

Les TC sont majoritairement utilisés par les jeunes (11-25 ans). Au fil du temps, ce mode est progressivement délaissé au profit de la voiture. Puis, au-delà de 65 ans, la part de la voiture diminue légèrement pour favoriser un peu plus la marche.

2% des déplacements des habitants sont intermodaux, c'est-à-dire des déplacements qui nécessitent au moins deux modes de transports mécanisés.

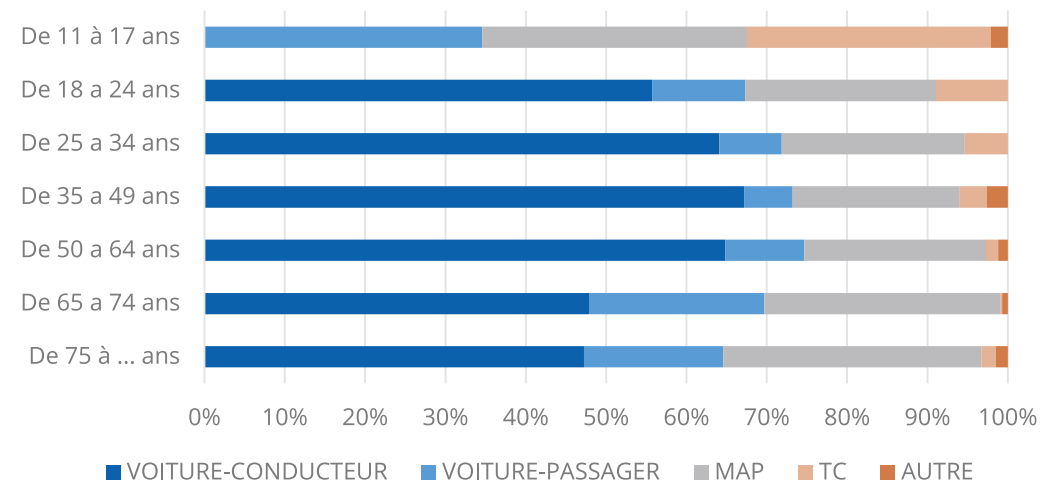
La possession et l'utilisation généralisée de la voiture, engendre des problématiques de stationnement dans les villes, qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir ces véhicules, notamment dans les quartiers des cités ouvrières et par manque de foncier.

Répartition modale des habitants du SMITRAL



Source : EDVM

Répartition modale par âge



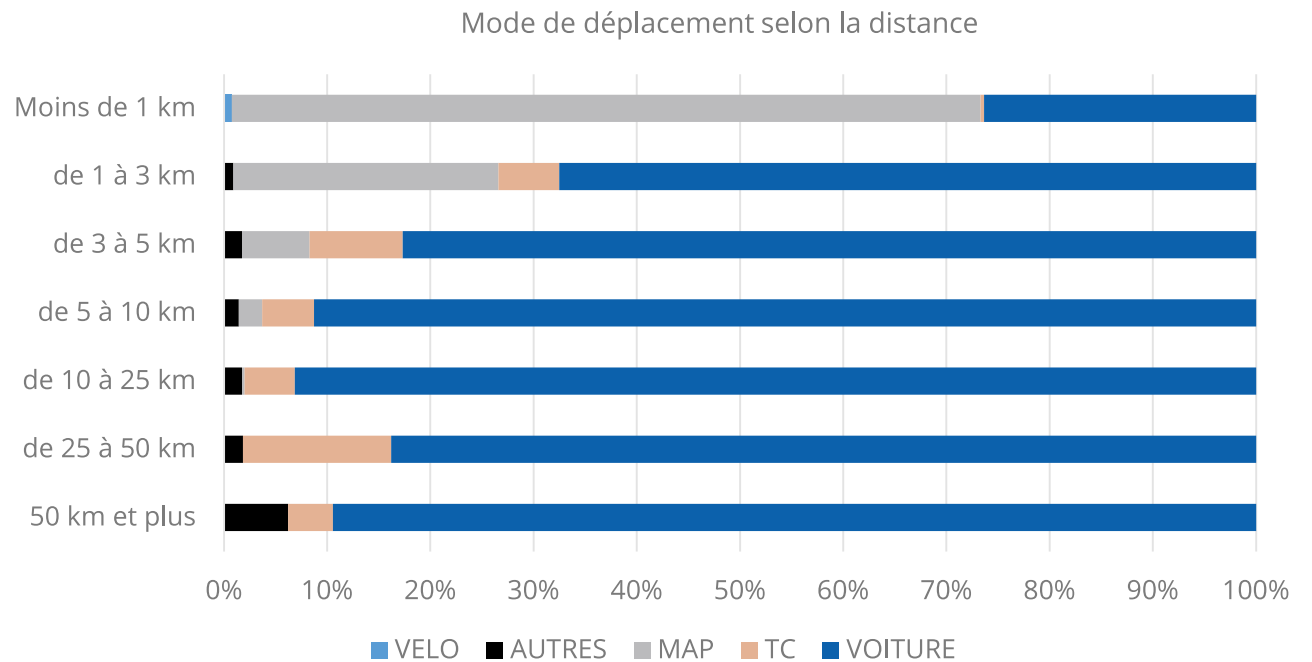


## MODE DE TRANSPORT UTILISÉ

La voiture reste le mode de transport privilégié pour les déplacements de proximité.

Même si les trajets de moins d'1 km sont effectués dans 70% des cas à pied, la marche baisse drastiquement au-delà de 1 km en faveur de l'automobile (25%).

Il y a un potentiel non négligeable pour développer les modes doux.



Source : EDVM

### SUGGESTION

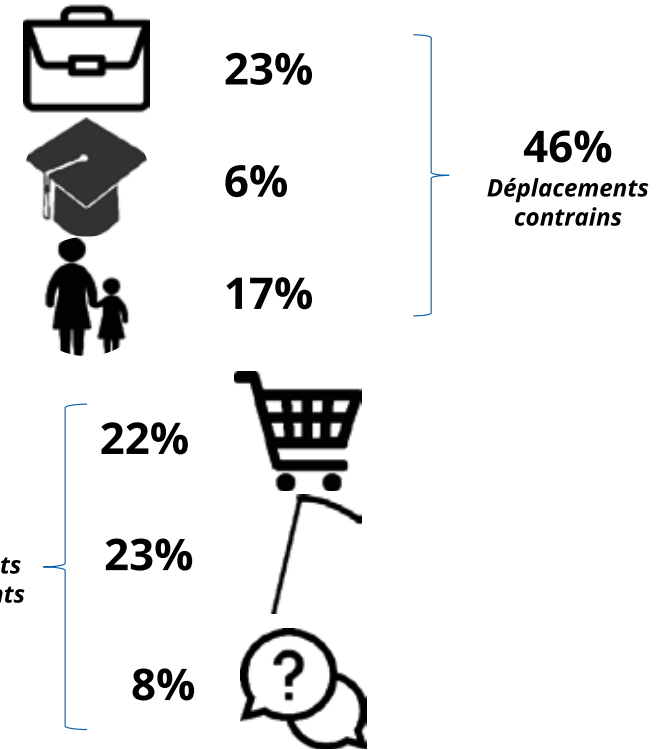
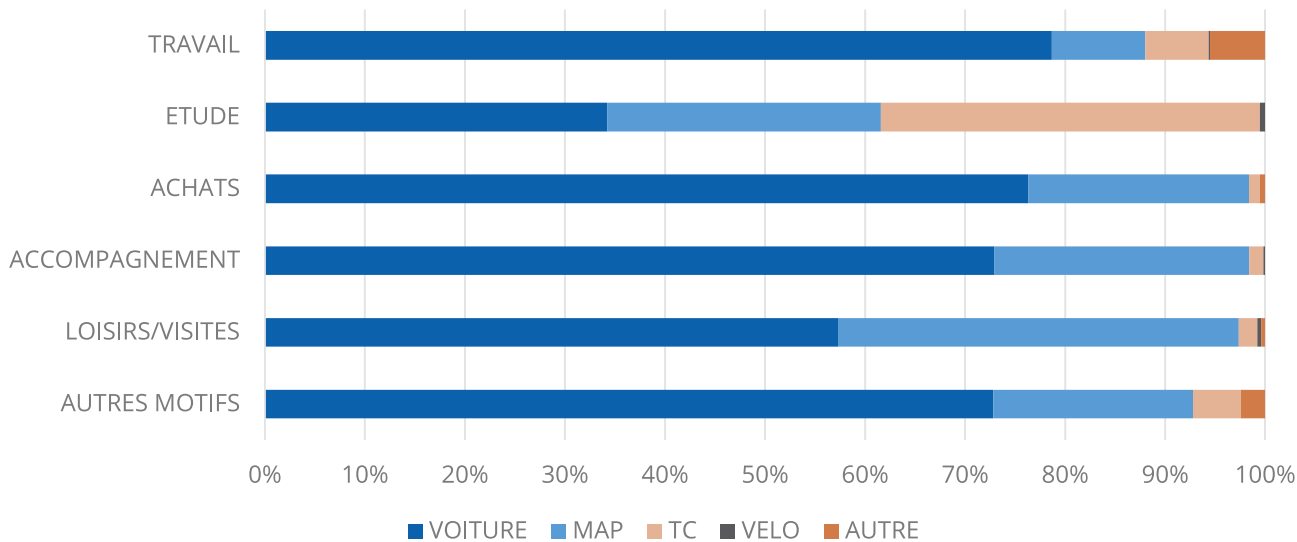
Une action autour des déplacements de proximité pourrait être menée. Par exemple réaliser un plan piéton à l'image de celui de la ville de Strasbourg.

# POURQUOI SE DÉPLACE-T-ON?

Les déplacements contraints sont ceux ayant comme objet le travail, les études ou l'accompagnement. Ces motifs représentent un peu moins de la moitié de l'ensemble des déplacements (46%).

Majoritairement les déplacements sont effectués en voiture pour chaque motif de déplacement. Les déplacements liés aux études sont plus effectués en TC. La part de la marche la plus importante est pour les déplacements de loisirs/visites.

Mode de déplacement par motif de destination



Source : EDVM



## FOCUS SUR LES ÉTUDIANTS

Dans le Département 54, Longwy est le deuxième pôle d'enseignement supérieur après la métropole de Nancy. L'agglomération propose des filières STS (Sections de techniciens supérieurs) aux lycées et des BTS à l'IUT de Cosnes-et-Romain.

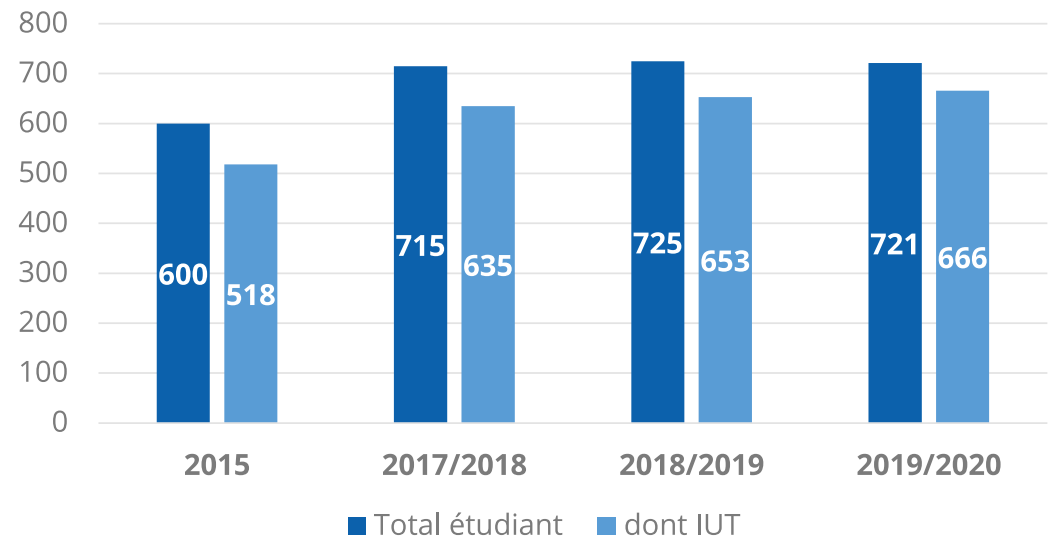
On observe depuis 2015, une augmentation des effectifs étudiants, notamment ceux de l'IUT qui peut s'expliquer par la diversification des formations.

Dans le questionnaire en ligne, les étudiants ont représenté 7,3% des répondants. Des étudiants se déplacent en transports en commun, mais une part importante reste captive de la voiture, le vélo n'est pas un moyen de déplacement pour cette population :

- 42% se déplacent en transports en commun, 32% en voiture individuelle, 16% à pied, 5% en covoiturage et 5% en scooter.

Dans l'idéal, 84% des étudiants seraient prêts à utiliser les transports en commun s'il y avait *des lignes de bus plus fréquentes et plus directes*.

Effectifs d'étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur depuis 2015 à Longwy



Source : Atlas Régional des effectifs étudiants, Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'innovation





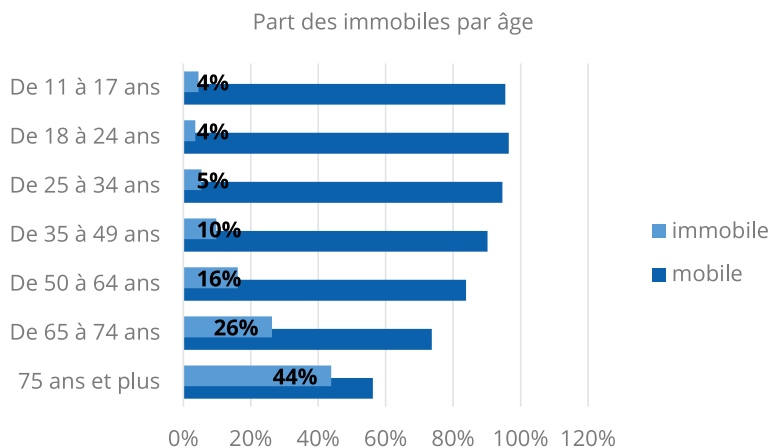
# FOCUS SUR LA POPULATION IMMOBILE

L'EDVM du SCoT Nord 54 nous renseigne : près de 15% des enquêtés sur le territoire du SMITRAL ne se déplacent pas.

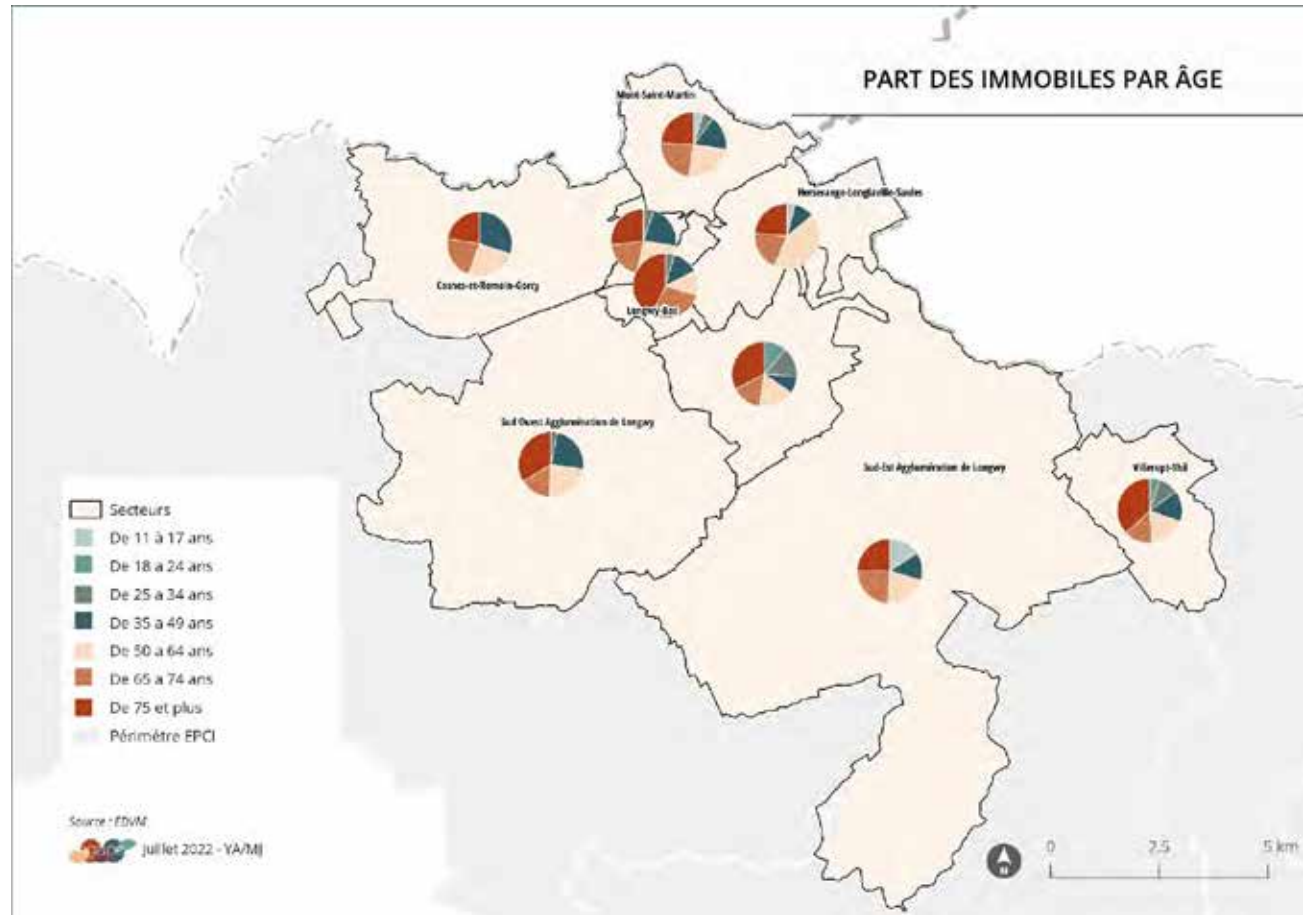
Cette immobilité s'accroît avec l'âge. C'est plus de 40% des habitants de plus de 75 ans qui ne se déplacent pas.

- Ils sont principalement situés dans les secteurs de Villerupt-Thil et au Sud-Ouest de Longwy

Une frange de la population ne possède pas le permis de conduire (13%, EDVM). L'absence d'alternative à la voiture peut être, pour eux, source d'inégalité, voir de marginalisation.



Source : EDVM

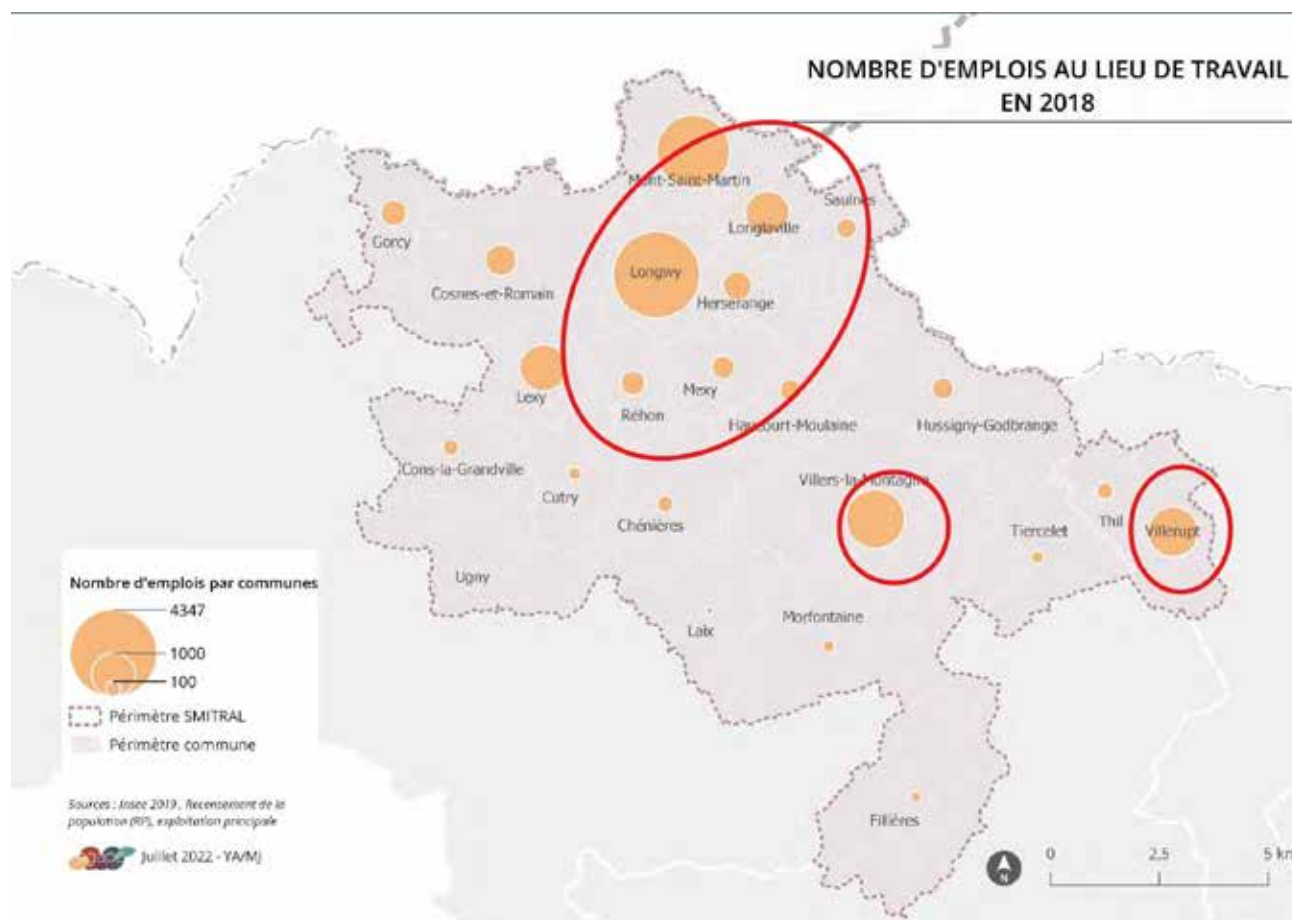


# FOCUS SUR LES ACTIFS QUI TRAVAILLENT EN SEIN DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le territoire compte plus de 3 000 entreprises dont près de 36 possèdent plus de 50 salariés (2018, base SIRENE).

Une répartition de l'emploi déséquilibré sur l'ensemble du territoire avec des zones d'emplois autour des communes de :

- Longwy (4 347 actifs)
- Mont-Saint-Martin (3 040 actifs)
- Villers-la-Montagne (1 900 actifs)
- Villerupt (1 337 actifs)
- Lexy (1 148 actifs).



## SUGGESTION

Potentiel de mettre en place des Plans de Mobilité Employeur (PDME) car une trentaine d'entreprises ont plus de 50 salariés, dont Auchan et le centre hospitalier ont au moins plus de 500 salariés. Même s'il n'y a pas d'obligation de mettre en place ce plan, le potentiel n'est pas négligeable.

Code postale	Commune	Nom entreprise	Type	Effectif
54350	MONT-SAINT-MARTIN	GRUPE SOS SANTE (HÔPITAL MONT SAINT MARTIN)	Service	548
54350	MONT-SAINT-MARTIN	AUCHAN / AUCHAN HYPERMARCHÉ	Commerce	381
54400	LONGWY	MAIRIE / COMMUNE DE LONGWY	Service	375
54810	LONGLAVILLE	ASS AIDE PERSONNES AGEES PAYS HAUT (ADAPAH NORD 54)	Service	375
54920	VILLERS-LA-MONTAGNE	EUROSTAMP	Industrie	347
54920	VILLERS-LA-MONTAGNE	CENTRE AIDE PAR LE TRAVAIL / ADULTES ENFANTS INADAPTES MENTAUX	Service	225
54810	LONGLAVILLE	GLANZSTOFF LONGLAVILLE	Industrie	199
54720	LEXY	LEXYDIS	Commerce	192
54400	LONGWY	LYCEE POLYVALENT ALFRED MEZIERES	Service	150
54350	MONT-SAINT-MARTIN	MAIRIE / COMMUNE DE MONT SAINT MARTIN	Service	150
54810	LONGLAVILLE	ADMIR ENTRAIDE DU PAYS HAUT	Service	150
54190	VILLERUPT	MAIRIE / COMMUNE DE VILLERUPT	Service	150
54400	LONGWY	LA POSTE / LA POSTE	Service	103
54400	LONGWY	CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE DE MEURTHE ET MOSELLE	Service	94
54720	LEXY	LORRAINE TUBES	Industrie	91
54720	LEXY	ARCELORMITTAL TUBULAR PRODUCTS LEXY	Industrie	91
54920	VILLERS-LA-MONTAGNE	FAURECIA SIEGES D'AUTOMOBILE	Industrie	80
54350	MONT-SAINT-MARTIN	ASS LORRAINE AIDE HANDICAPES	Service	77
54190	VILLERUPT	COLLEGE THEODOR MONOD	Service	75
54720	CHENIERES	I M E CLAIR MATIN / ADULTES ENFANTS INADAPTES MENTAUX	Service	75
54400	LONGWY	COLLEGE / ORGAN Gesti Enseig Cathol Ensem Scolaire	Service	75
54400	LONGWY	COMMISSARIAT DE POLICE / DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA SECURITE PUBLIQUE - MEURTHE-ET-MOSELLE	Service	75
54400	LONGWY	LYCEE PROFESSIONNEL D'ARCHE	Service	75
54720	LEXY	COLLEGE EMILE GALLE	Service	75
54720	LEXY	MAIRIE / COMMUNE DE LEXY	Service	75
54440	HERSERANGE	MAIRIE / COMMUNE D'HERSERANGE	Service	75
54400	LONGWY	MAISON DE RETRAITE DE LONGWY	Service	75
54400	LONGWY	PASNAT / INTERMARCHÉ	Commerce	75
54430	REHON	GRAND LONGWY AGGLOMERATION	Service	75
54400	LONGWY	CTRE LOCAL INFORMATION COORDINATION / DEPARTEMENT DE MEURTHE ET MOSELLE	Service	75
54870	CONS-LA-GRANDVILLE	POINT VERT LE JARDIN / VERTUGO	Commerce	75
54400	COSNES-ET-ROMAIN	IUT HENRI POINCARÉ DE LONGWY / UNIVERSITE DE LORRAINE	Service	75
54810	LONGLAVILLE	COLLEGE LEODILE BERA	Service	75
54135	MEXY	SEM TRANSPORTS URBAINS BASSIN DE LONGWY / SEMITUL	Service	75
54190	VILLERUPT	GRUPE SOS SENIORS (EHPAD MICHEL DINET)	Service	70
54350	MONT-SAINT-MARTIN	GRUPE SOS SENIORS (EHPAD LA CLAIRIERE)	Service	58

Source : Base SIRENE et ACOSS, 2021-2022

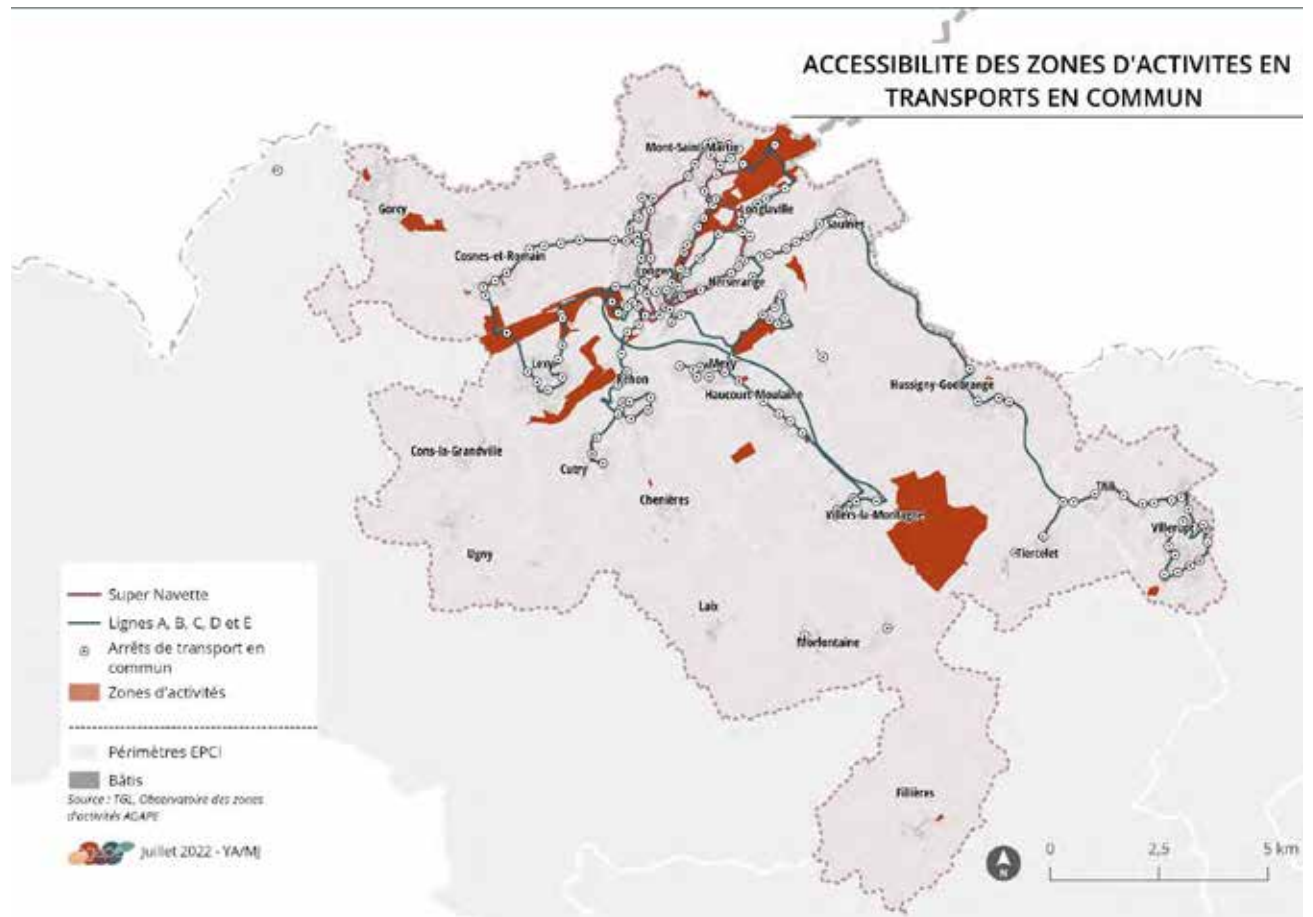
# EMPLOI

Le croisement des zones d'emploi avec la desserte en transports en commun montre une disparité territoriale.

Les zones d'activités des principaux pôles urbains sont bien desservies. Mais les amplitudes horaires des bus sont insuffisantes pour les personnes travaillant dans les zones commerciales comme Auchan par exemple (service arrêté au-delà de 20h).

Les zones d'activités à Gorcy, Lexy-Sud, Mexy, Villers-la-Montagne manquent de dessertes. La plupart des entreprises sont des industries, donc avec des horaires décalés.

Il y a là un potentiel pour desservir les zones soit en transport en commun ou soit en créant des navettes spécifiques.



# 02

## DIAGNOSTIC

5

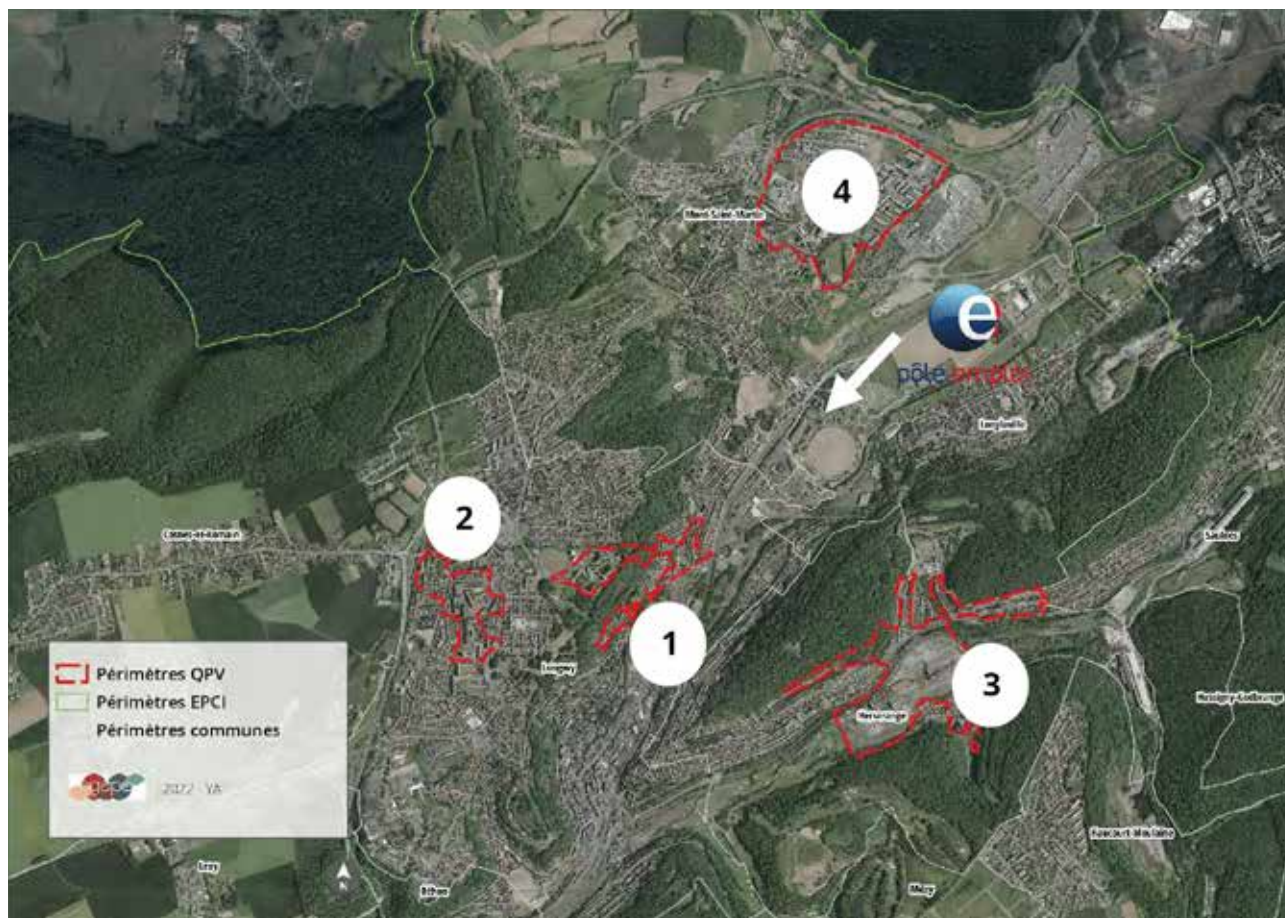
FOCUS SUR LA MOBILITÉ  
DANS LES QUARTIERS  
POLITIQUES DE LA VILLE

# LA MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE (QPV)

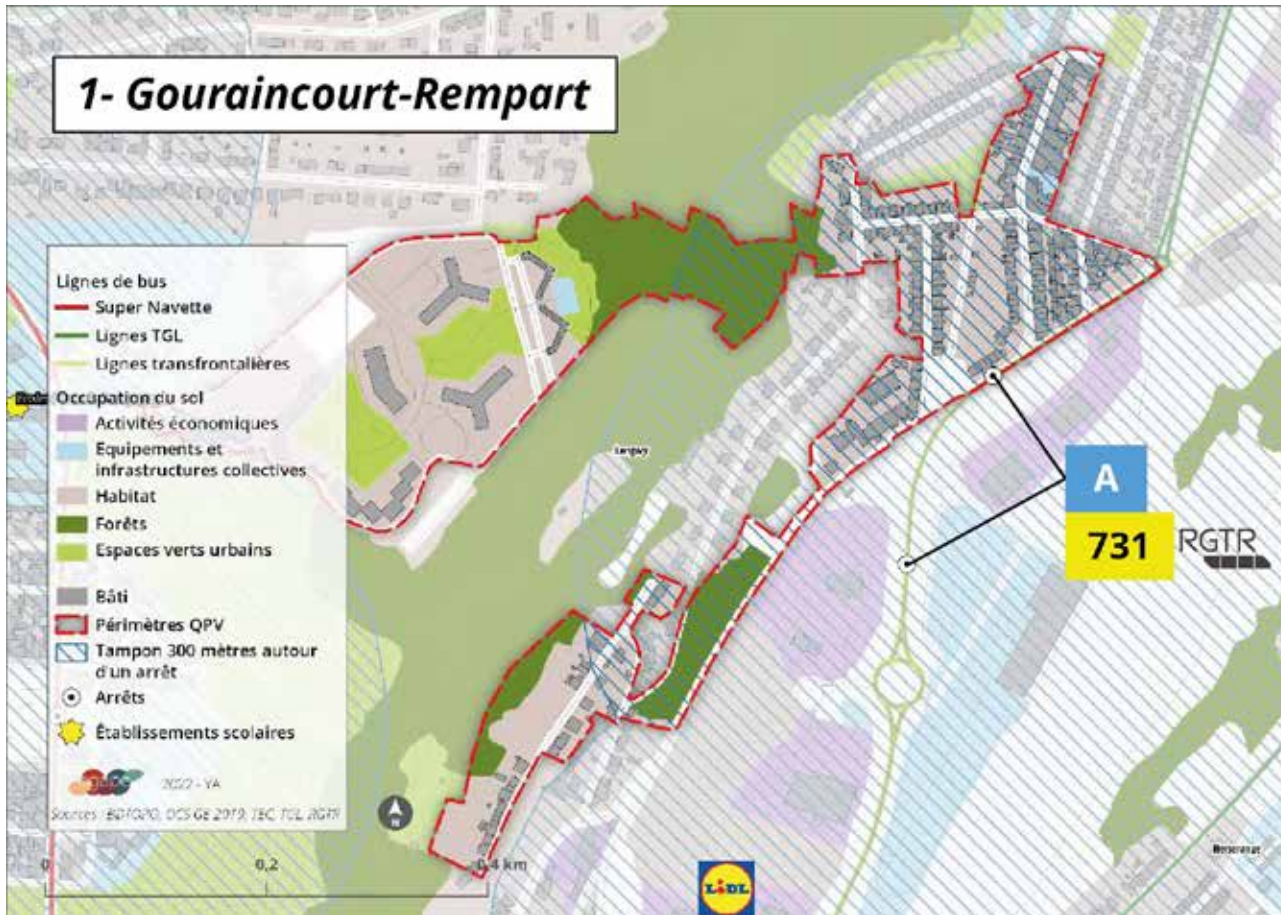
La mobilité dans les QPV est un enjeu pour les villes afin de favoriser la cohésion urbaine et améliorer les conditions de vie des habitants de ces quartiers. Pour cela, il faut améliorer la capacité de ces quartiers à accéder aux ressources du territoire (emploi, santé, administration, enseignement, commerce, etc)

Sur le territoire du SMITRAL, 4 quartiers sont classés QPV :

- 1- Gouraincourt-Rempart (Longwy)
- 2- Voltaire (Longwy)
- 3- Concorde (Herserange)
- 4- Val Saint-Martin (Mont-Saint-Martin)



# GOURAINCOURT - REMPART



1404 hab (9,5% de la population communale dans le QP)

Type de logement : cités ouvrières et tours

Coupure urbaine : un quartier sur 2 niveaux séparé par la topographie du lieu (forêt)

Équipements : Partie Rempart proximité avec 1 école

Gouraincourt est desservi par les TC (vers Auchan, la Gare ou Rodange) et la ligne transfrontalière RGTR mais aucun arrêt à proximité des Remparts pour Longwy-Haut

Pas de liaisons cyclables

Problème de stationnement résidentiel

# VOLTAIRE

1348 hab (9,2% de la population communale dans le QP)

Type de logement : barres, tours et pavillons

Équipements : Lycée et école à proximité

Supermarché Match au Nord

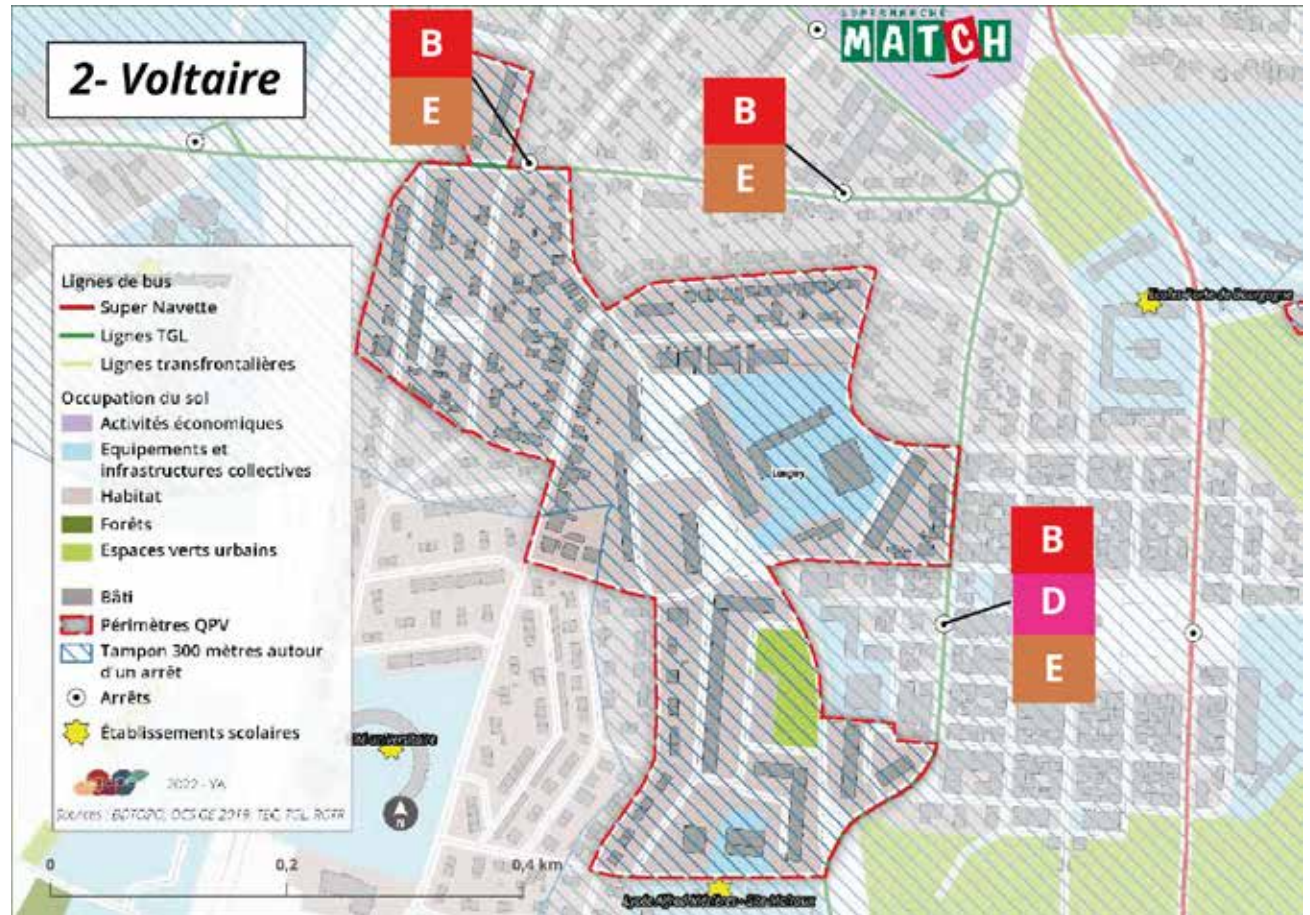
Proximité directe avec la Place Darche

3 arrêts de bus des lignes B, D et E entourent le quartier.

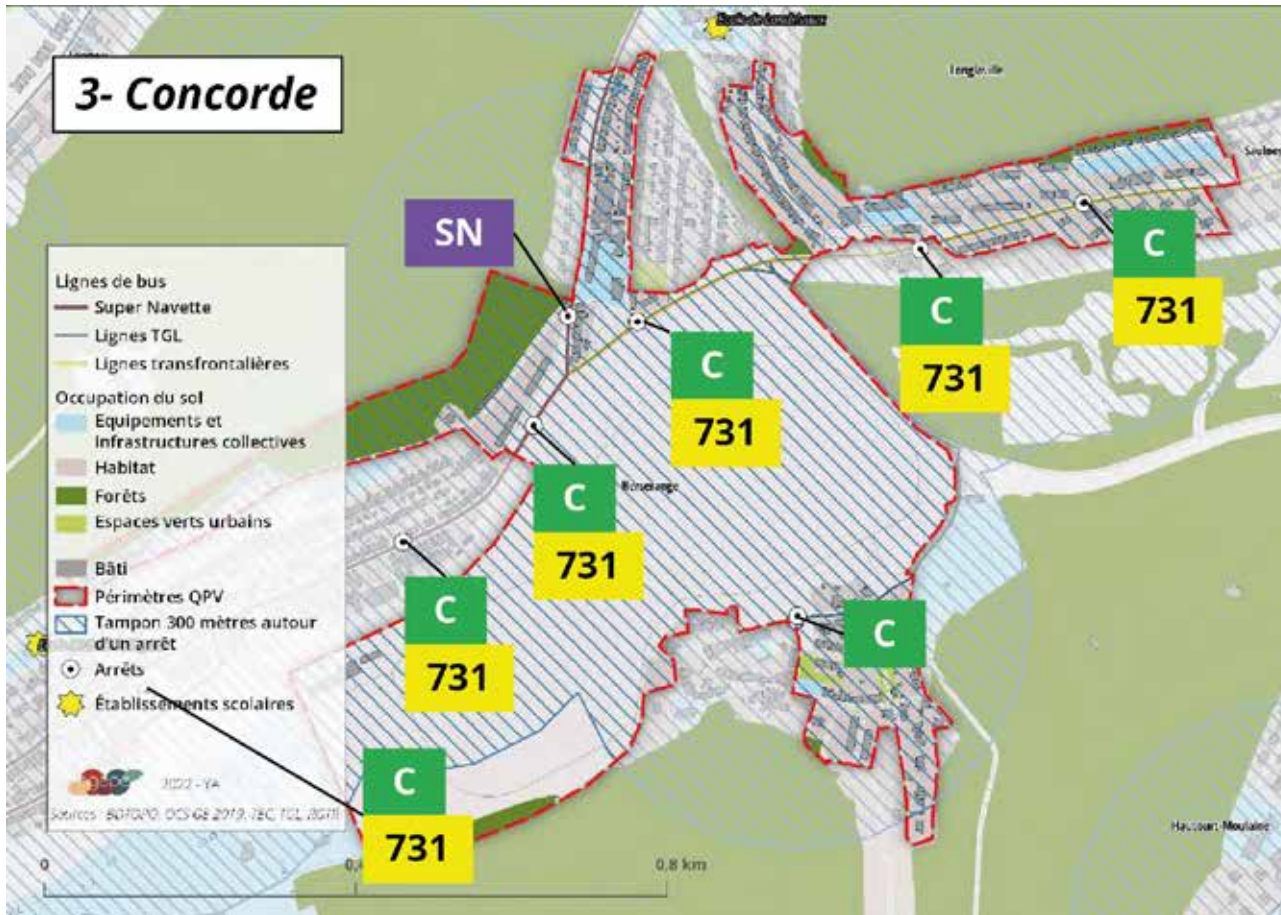
Pas de liaisons cyclables

Problème de stationnement résidentiel

Opération en cours : restructuration des espaces publics (ANRU)







1344 habitants (30,6% de la population communale dans le QP) sur 3 zones :

- **Vieux Village,**
- **Landrivaux**
- **les 4 Vents**

Type de logement : cités ouvrières et barres

Coupures urbaines : ancien site STUL et Viaduc de la Chier

Équipements : école, collège et lycée à proximité

De nombreux arrêts tout le long de la rue de Longwy (RD 26) de la ligne C et la ligne transfrontalière 731 vers Rodange. La Super Navette passe également et permet la liaison vers Hôpital et Auchan.

La voie verte Longwy-Saulnes traverse la quartier le long de la Moulaine

Opérations en cours/ à venir : requalification de la friche STUL; rénovation urbaine et paysagère du quartier (sécurité, mobilité, éclairage, etc)

# VAL SAINT-MARTIN

3203 hab (35,8% de la population communale dans le QP)

Type de logement : pavillons, barres et tours

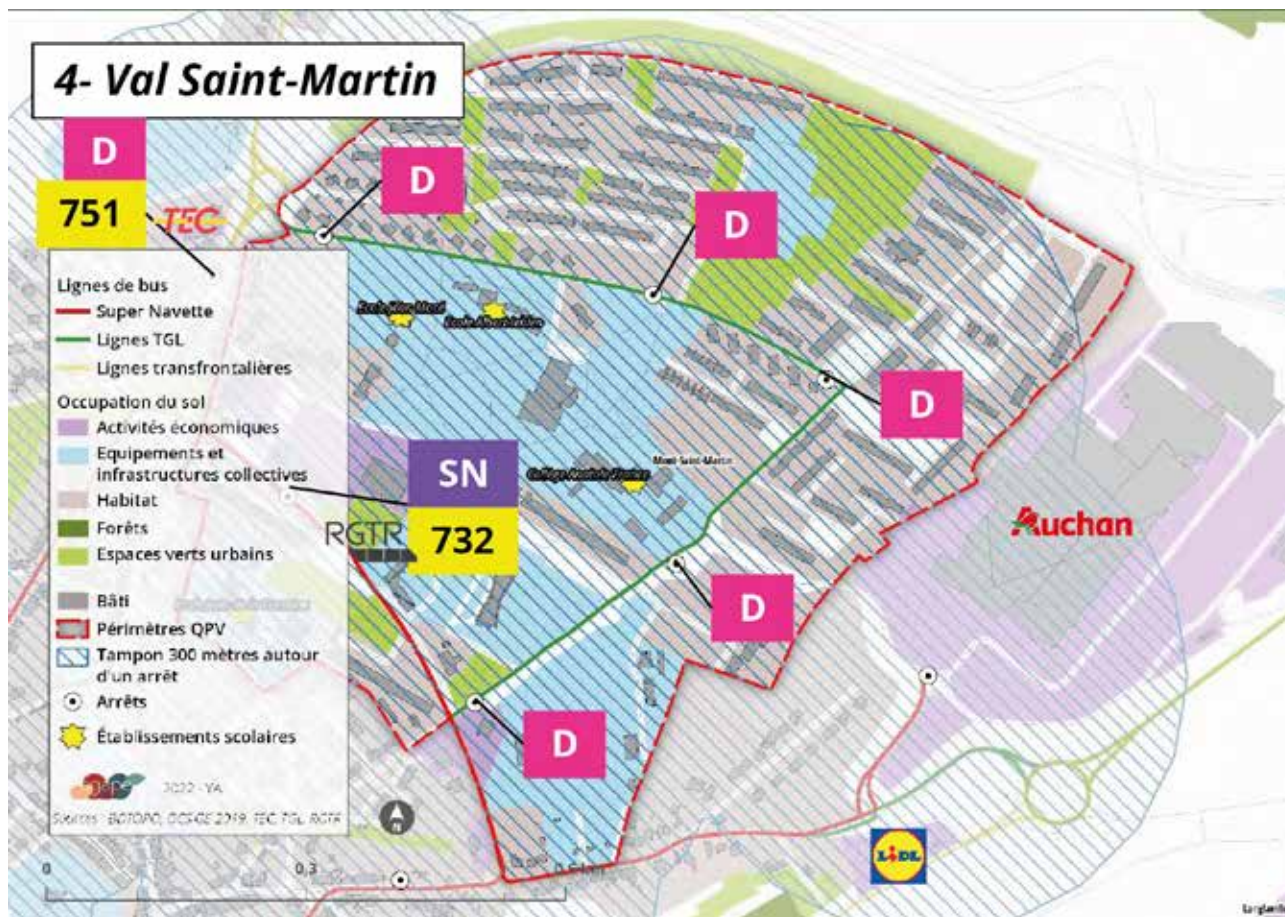
Équipements : 3 écoles et 1 collège dans le périmètre

Zone commerciale Pôle Europe à proximité + services de proximité

Un quartier desservi par plusieurs lignes et arrêts:  
• Ligne D qui traverse le quartier  
• Les arrêts de la SN, arrêts 751 et 399 plutôt situés en dehors du quartier

Pas de liaisons cyclables

Opération en cours : Requalification urbaine et paysagère (ANRU)





## CONCLUSION ET PISTES D' ACTIONS

Les spécificités socio-économiques et culturelles des quartiers politiques de la ville en font des territoires où la mobilité durable demeure difficile à mettre en place. S'il y a une volonté de désenclaver ces quartiers par les transports en commun, le manque de fréquence les rends peu compétitifs face à la voiture. De plus, l'offre en stationnement gratuite renforce à la dépendance à l'automobile, mais celle-ci peut devenir insuffisante voir anarchique (multimotorisation des ménages pas du tout adaptée aux cités ouvrières, stationnement sur les trottoirs ou sur les espaces engazonnés, utilitaires et voitures de fonctions immatriculés au Luxembourg, voitures ventouses, si des parkings souterrains existent, les usagers préféreront stationner sur la voirie car c'est gratuit, etc).

Cette omniprésence de la voiture dans les QPV rend la pratique des mobilités douces peu présentes sur l'espace public. En effet, si la marche est un des modes de déplacement par défaut, la mobilité cyclable est quand à elle quasi-inexistante. Les raisons sont multiples:

- c'est un équipement peu acheté car cela peut poser problème pour le ranger dans les habitations;
- il y a peu de lieux sécurisés pour le stationner;
- insuffisance du stationnements vélo sur la voirie;
- problème culturel car le vélo à encore cette image « ringard » et est surtout utilisé comme moyen de loisir par les jeunes (plutôt les garçons que les filles)

Des actions peuvent être mis en place pour accompagner et conseiller les habitants en difficultés lors de leurs déplacements. À titre d'exemple, le SMITRAL peut impulser la mise en place de « **maison de la mobilité** » dans le but de connaître leurs besoins et les orienter vers la meilleure offre de mobilité existante. Un travail de communication et pédagogie auprès de la population ou à l'école pour les élèves peut aussi être un levier pour rendre acceptable l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.



# 02

## DIAGNOSTIC

### 6

#### ANALYSE DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

## CADRE DE L'ENQUÊTE

Dans le cadre du diagnostic, le SMITRAL et l'AGAPE ont organisé une enquête mobilité en ligne, pendant les mois de juin et juillet 2022, à destination du grand public. Cette enquête a notamment permis de comprendre les pratiques de mobilité et besoins en déplacements de la population.

**Le questionnaire comporte 40 questions. Un questionnaire spécifique de 17 questions est à destination des -18 ans.**

*(le manque de réponse ne permet pas d'analyser les pratiques, il a été décidé de ne pas traiter le questionnaire des jeunes)*

**Au total, 302 personnes ont répondu à l'enquête.**

Ce type d'enquête n'inclut généralement pas de sélection de l'échantillon enquêté et ne garantit donc pas la représentativité. Les résultats doivent être interprétés avec prudence comme des grands ordres de grandeur, qui dessinent une tendance.

**SmiTral**

# Enquête Mobilité

**ENSEMBLE,  
CHANGEONS LA MOBILITE !**

**DU 1<sup>ER</sup> JUIN AU 15 JUILLET 2022**

Pour construire ensemble notre  
mobilité sur le bassin de  
l'agglomération de Longwy,  
votre participation est essentielle !

Questionnaire  
en ligne ici

Pour plus d'informations :  
[www.odape-lorraine.org](http://www.odape-lorraine.org)

Nos partenaires :

Grand Longwy

Dgl

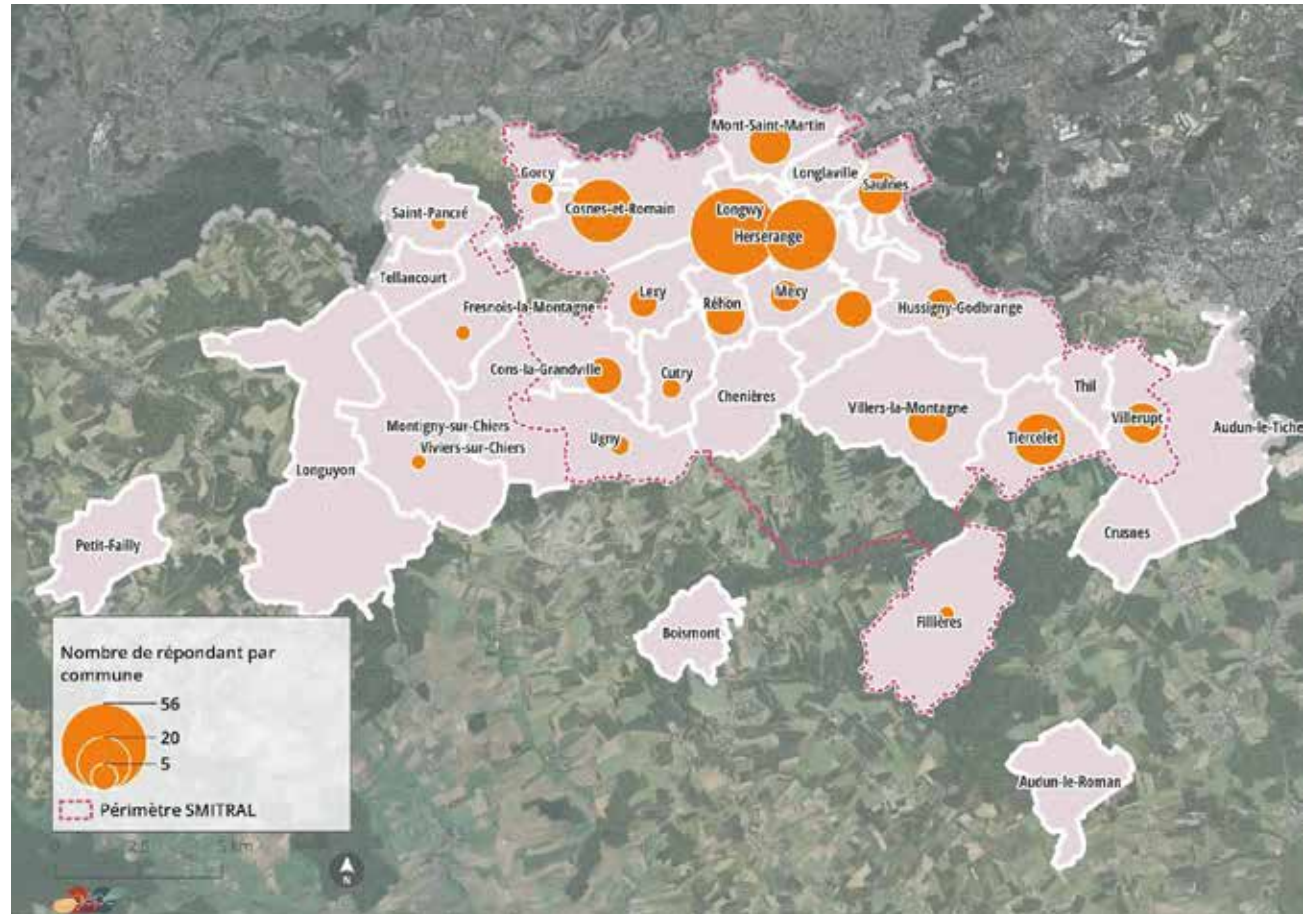
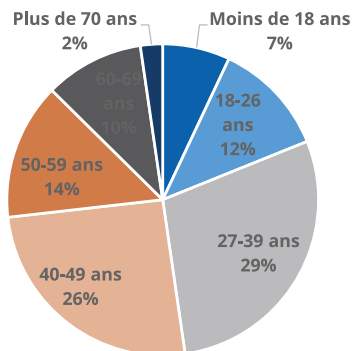
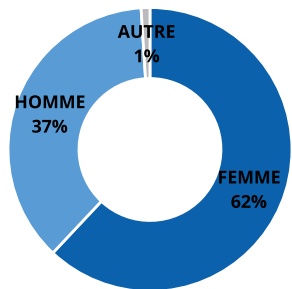
# PROFILS DES RÉPONDANTS

4 communes concentrent près de 50% des réponses (Longwy, Herserange, Cosnes-et-Romain, Tiercelet)

20% des répondants habitent à Longwy

La majorité des répondants sont des employés (38%) puis des cadres (22%) et enfin des retraités (9%). Les étudiants ne représentent que 7%.

Les 27-39 ans (28%) et les 40-49 ans (25%) sont les plus représentés. Les jeunes de -18 ans sont peu représentés (7%)



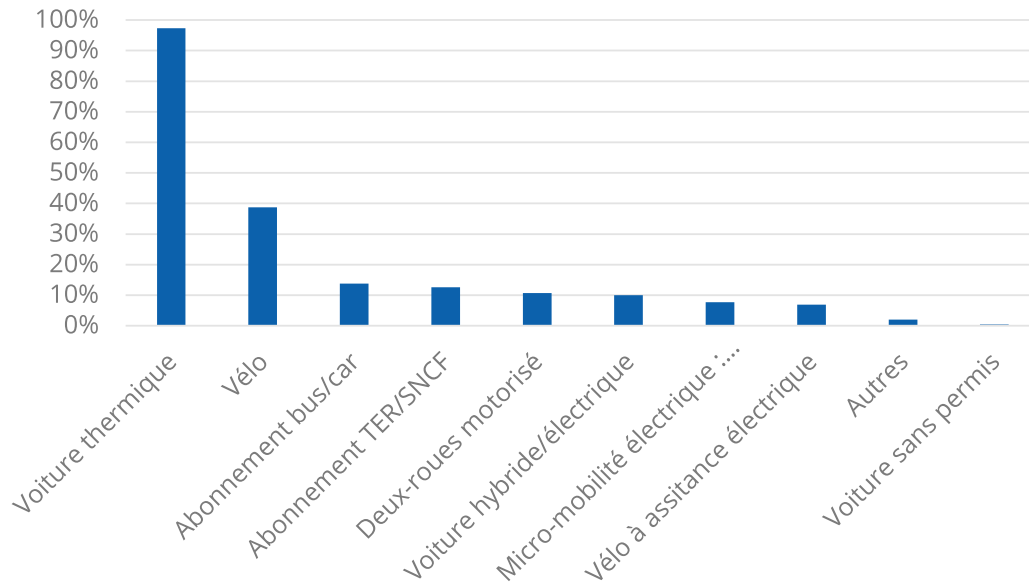
+4 en Moselle  
+1 Pont-à-Mousson  
+1 Luxembourg



# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : ÉQUIPEMENT

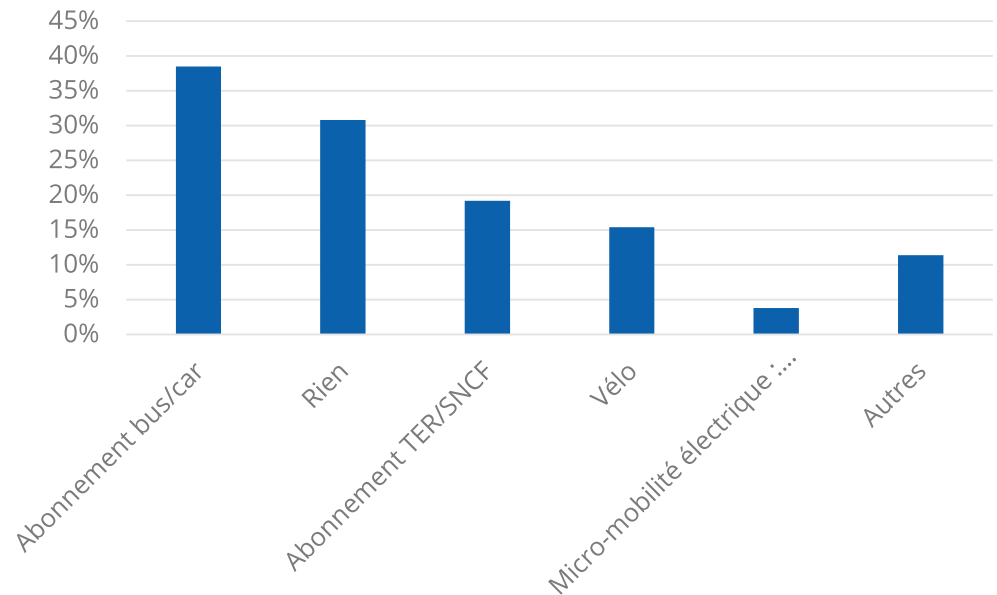
**91% des répondants de 18 ans ou plus, possèdent au moins 1 véhicule motorisé dans le ménage.**

Enquêtés qui possèdent une voiture et...:



**Parmi ceux qui ne possèdent aucun véhicule :**

Enquêtés qui ne possèdent pas de voiture mais possèdent...:



**Parmi ceux qui possèdent une voiture, 33 % en possèdent seulement une et 65% possèdent 2 voiture ou plus.**

- 94% ont un permis B (auto)**
- 20% ont un permis A (moto)**
- 3% n'ont pas le permis**

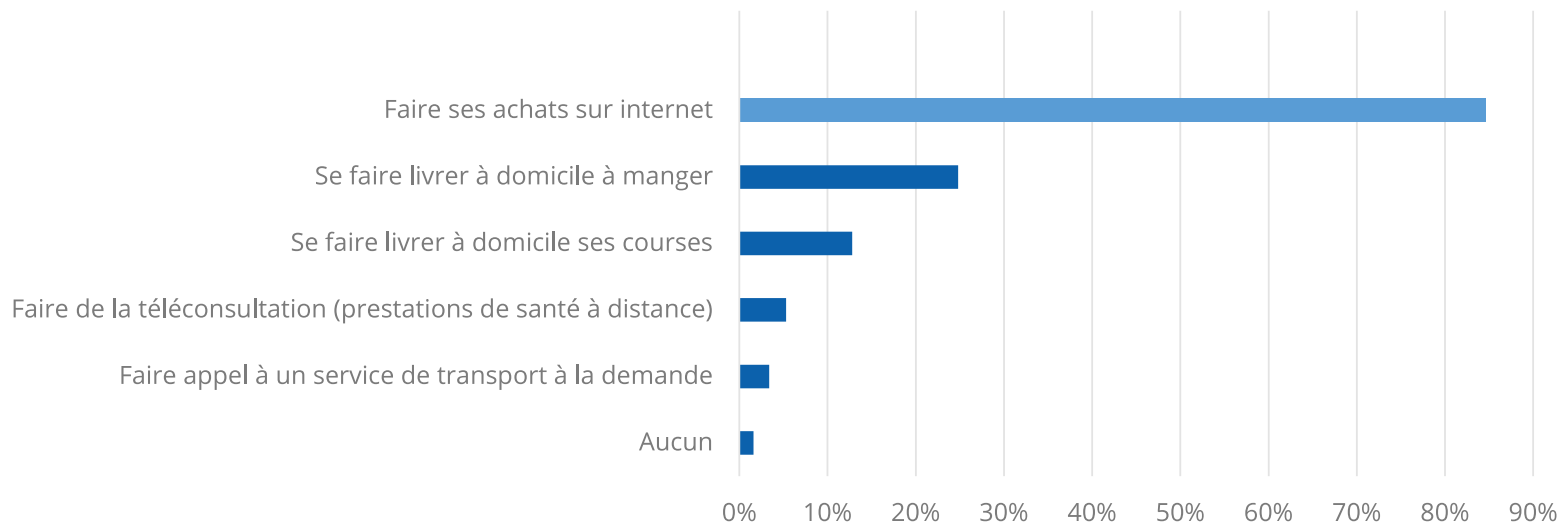
**Pour près de 45% des répondants, le budget déplacement s'élève à plus de 200€/mois**





# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Parmi ces pratiques, lesquelles avez-vous l'habitude de faire / d'utiliser ?  
266 réponses

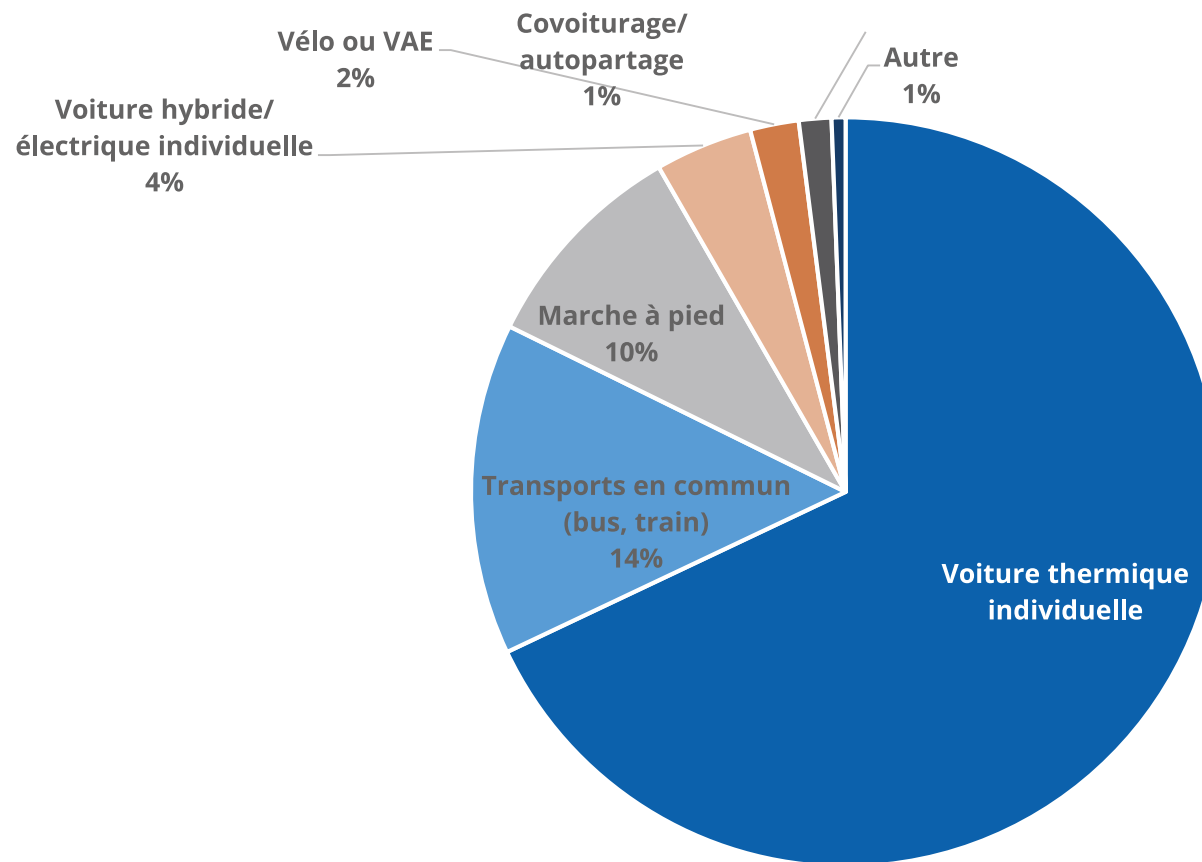


Faire ses achats sur internet ou se faire livrer à domicile est entré dans les habitudes des habitants. Mais les tournées de livraisons sont souvent réalisées en véhicules thermiques.



# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Quel moyen de transport privilégiez-vous pour vos déplacements quotidiens?  
287 réponses

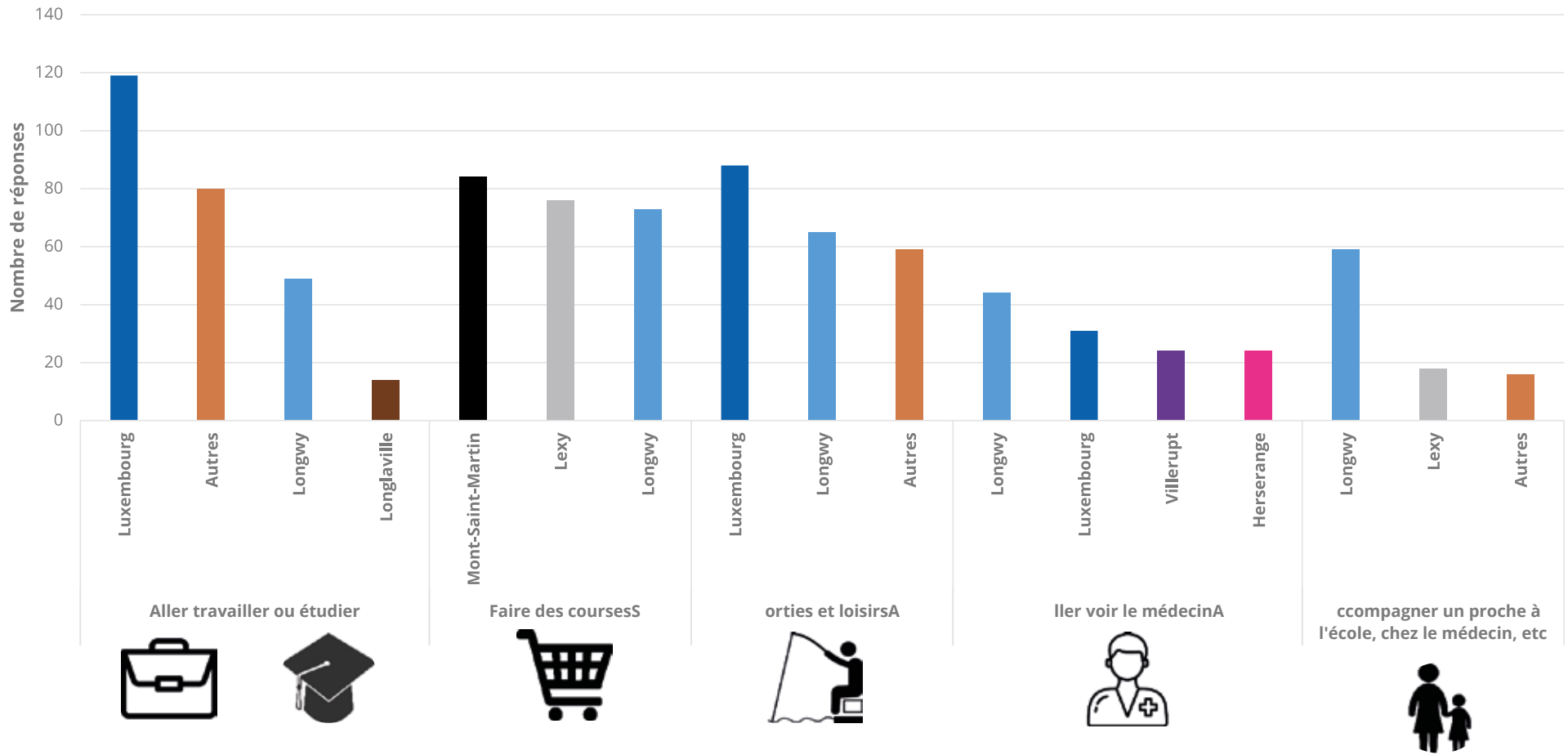


La répartition modale des enquêtés correspond quasiment aux résultats de l'EDVM.  
**La voiture reste le mode de transport dominant (68%).**



# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

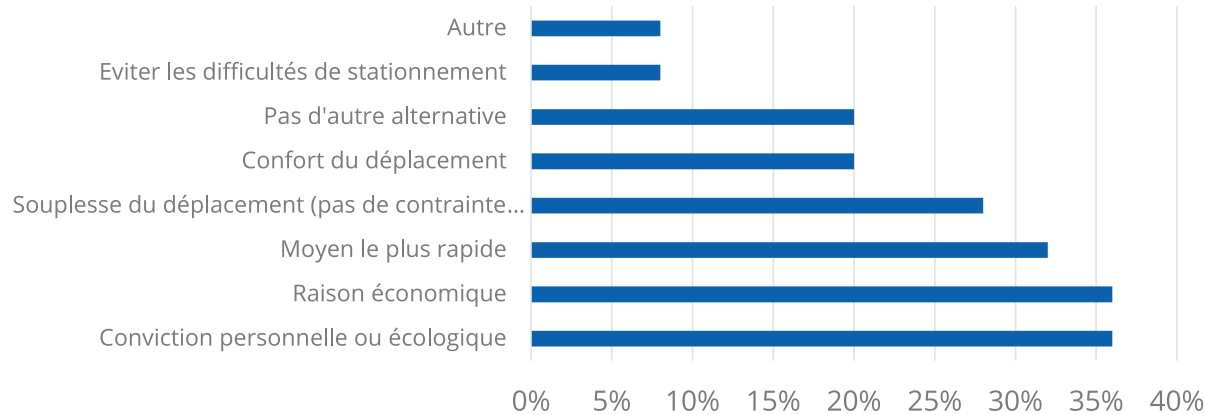
Pour chacun des motifs suivants, dans quelle commune (y compris à l'étranger) vous rendez-vous le plus souvent ?



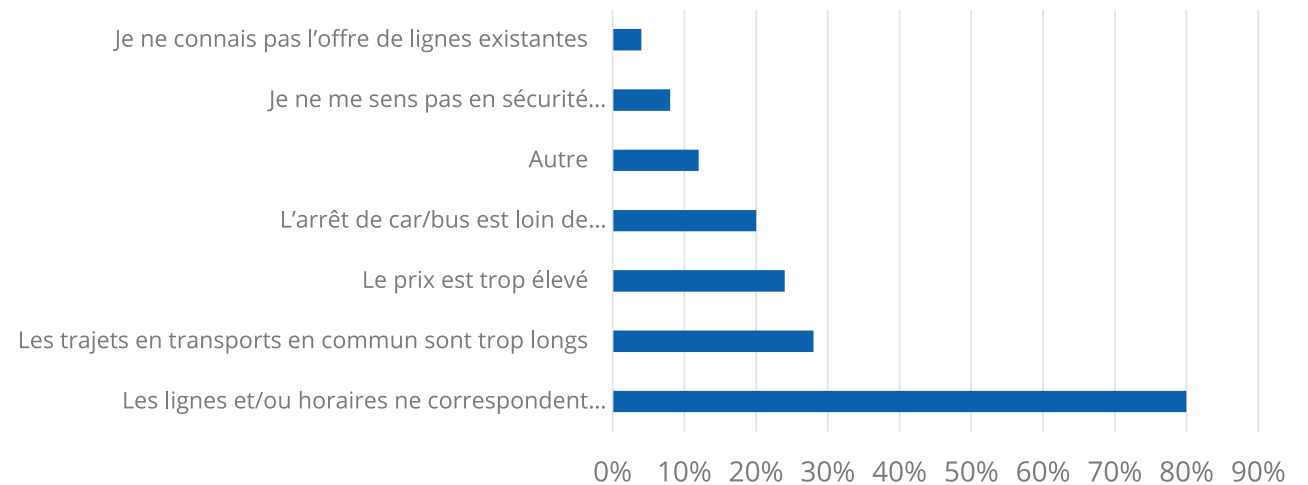


# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : MARCHE À PIEDS

**Pour quelles raisons choisissez-vous ce mode de transport ?**  
25 réponses



**Pourquoi n'utilisez-vous pas les transports en commun ?**  
25 réponses



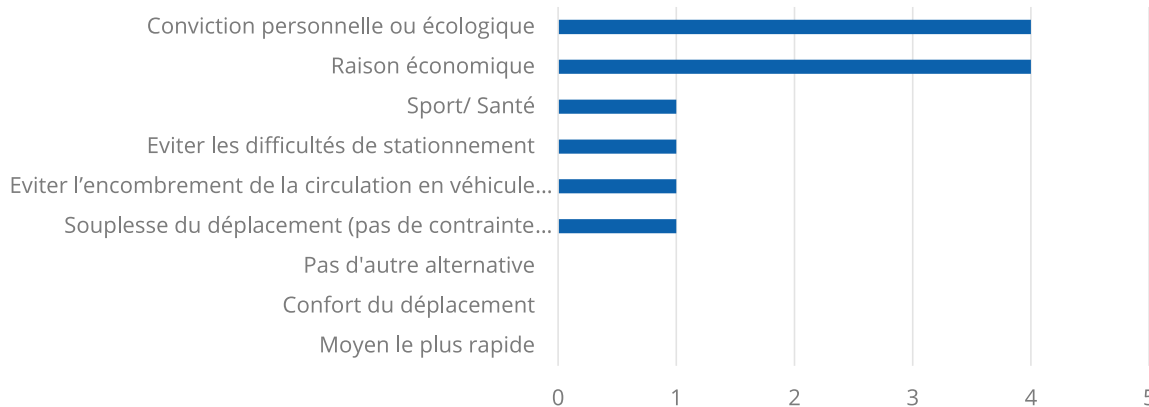


# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : VÉLO

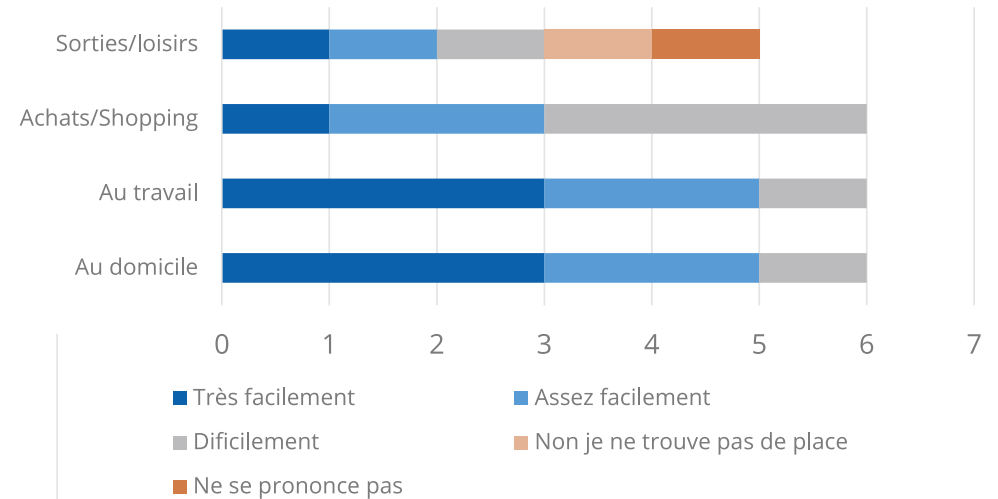
C'est dans les communes urbaines et près des équipements, administrations et commerces que les répondants rencontrent des difficultés de stationnement vélo.

Les répondant qui se déplacent en vélo, n'utilisent pas les TC car **les lignes et/ou horaires ne correspondent pas à leurs besoins de déplacement (83%)** et **les trajets sont trop long (50%)**.

## Pour quelles raisons choisissez-vous ce mode de transport ? 6 réponses



## Si vous vous déplacez en vélo, arrivez-vous facilement à le stationner ? 6 réponses

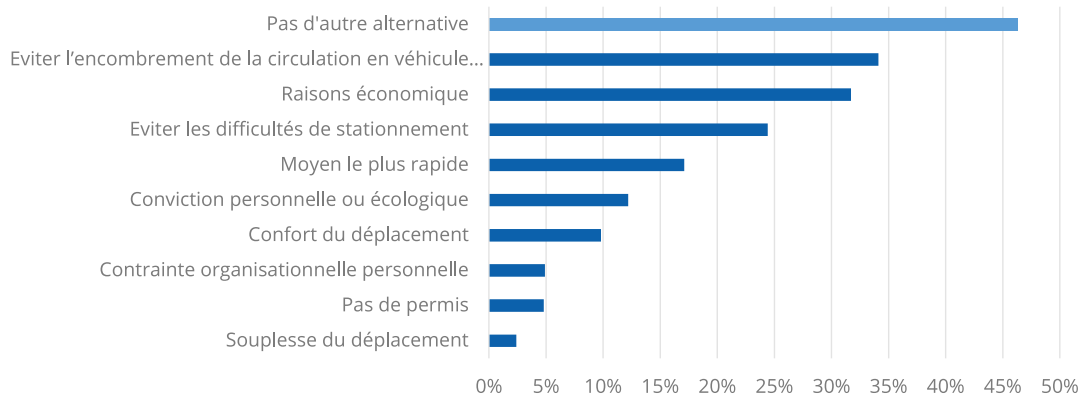




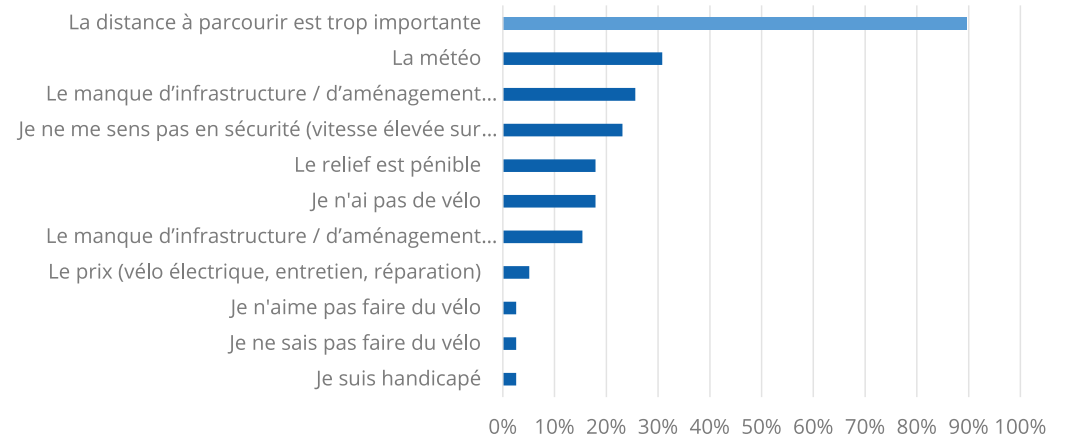
# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : TRANSPORTS EN COMMUN

Prendre les transports en commun est considéré comme un mode de déplacement contraint pour les enquêtés car il n'y a pas **d'autre alternative** (46%)

## Pour quelles raisons choisissez-vous ce mode de transport ? 41 réponses



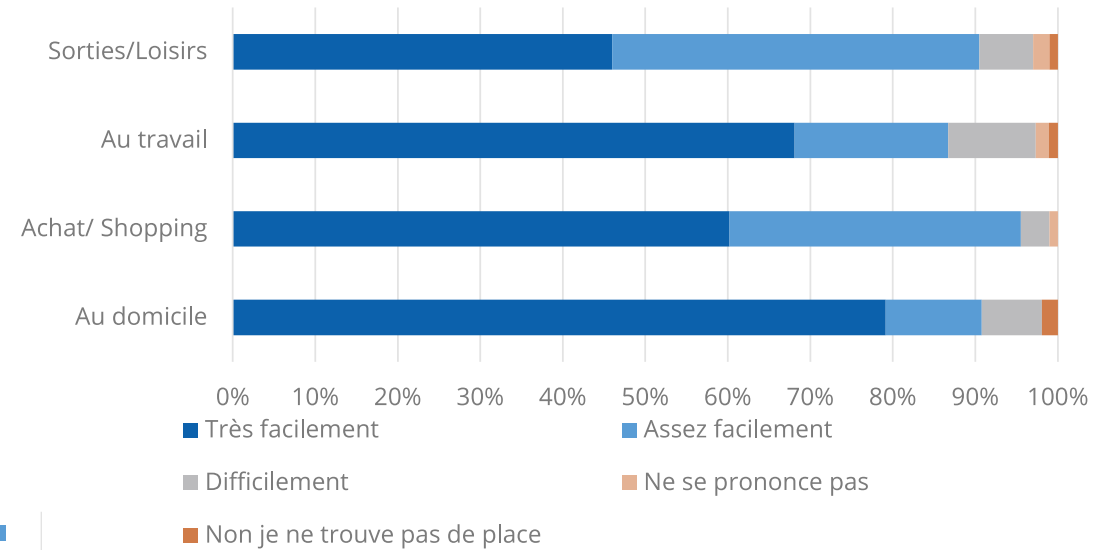
## Pourquoi n'utilisez-vous pas le vélo / la marche à pied ? 41 réponses



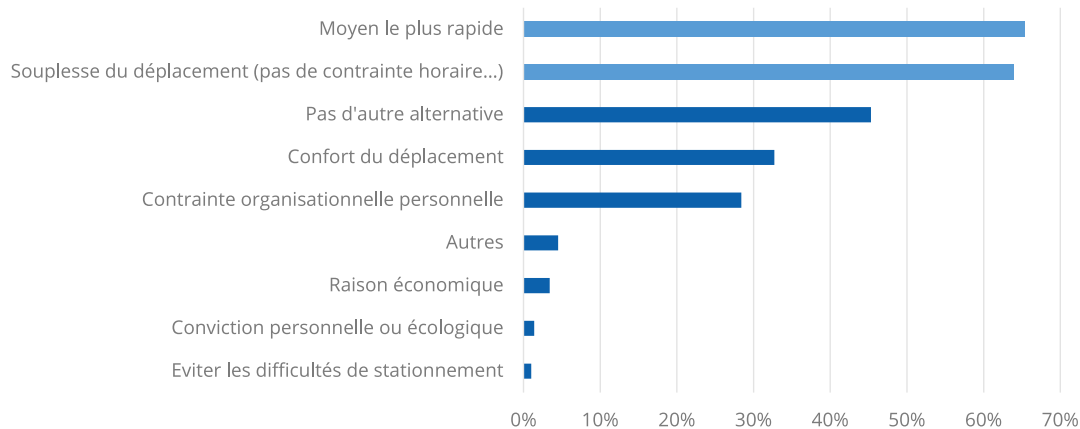


# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : VOITURE + ÉLECTRIQUE + 2 ROUES-MOTORISÉS

## Arrivez-vous facilement à la / les stationner ?



## Pour quelles raisons choisissez-vous ce mode de transport ? 208 réponses

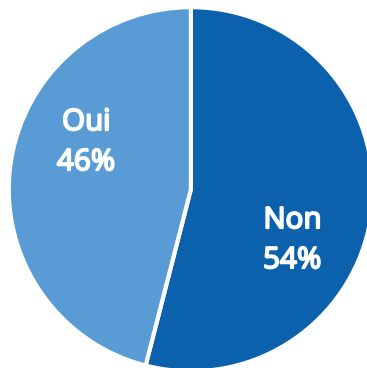


L'utilisation large de la voiture pour les déplacements est favorisée par une facilité de stationnement sur les lieux de vie mais aussi par son côté pratique (rapidité, confort, etc)

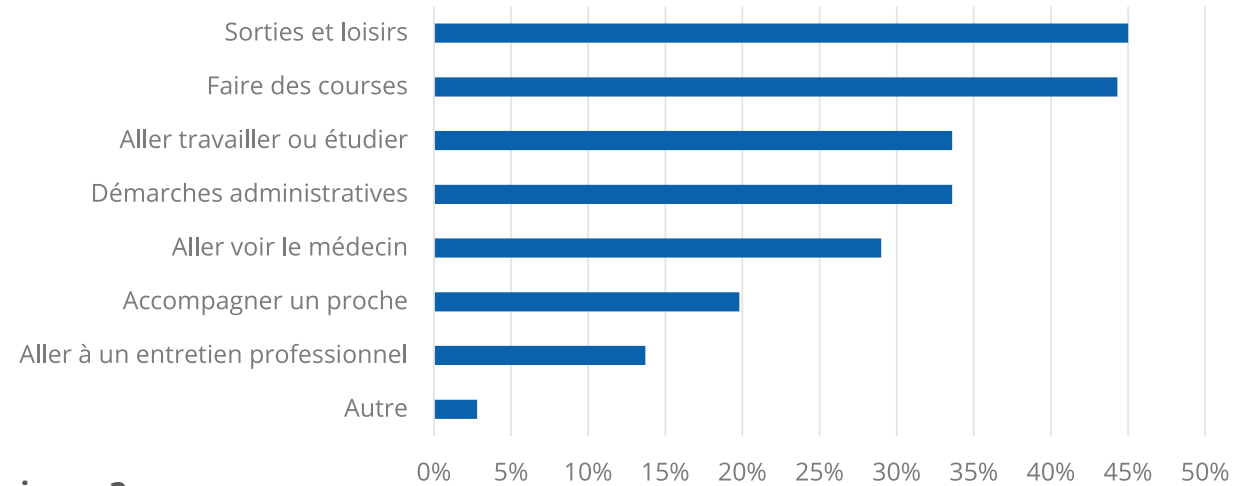


# PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

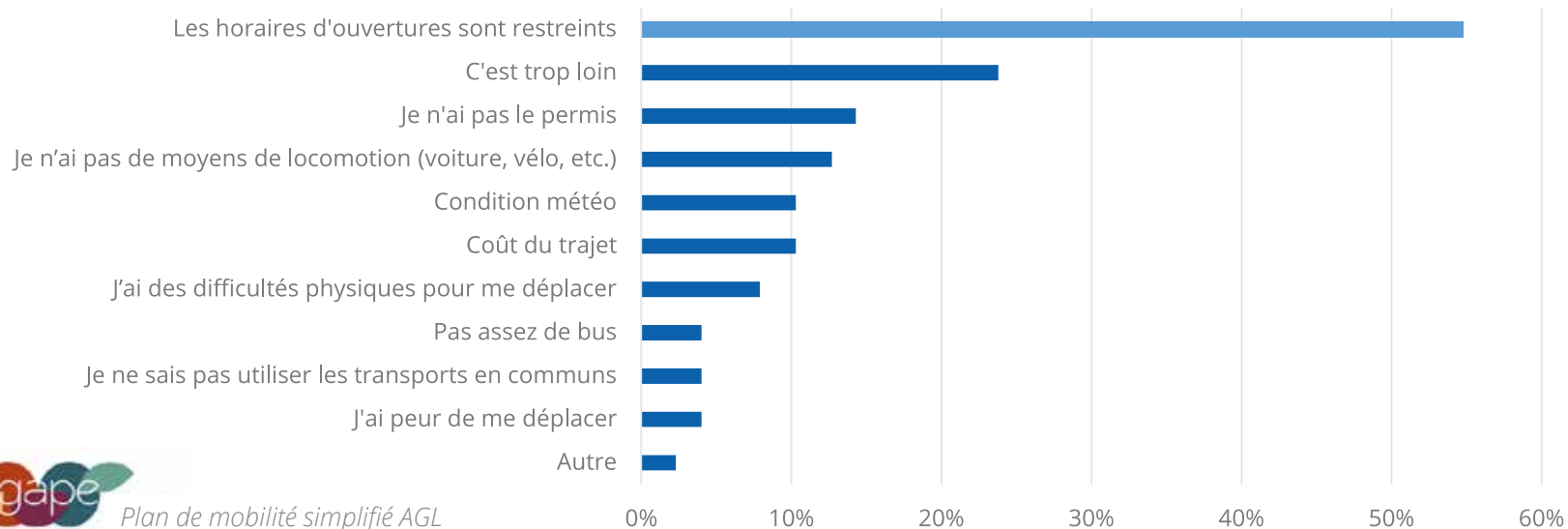
**Avez-vous déjà dû renoncer ou repousser à plus tard à une activité à cause d'une difficulté rencontrée pour vous déplacer ?**



**Si oui, pour quel(s) motif(s)?**



**Pour quelles raisons ?**

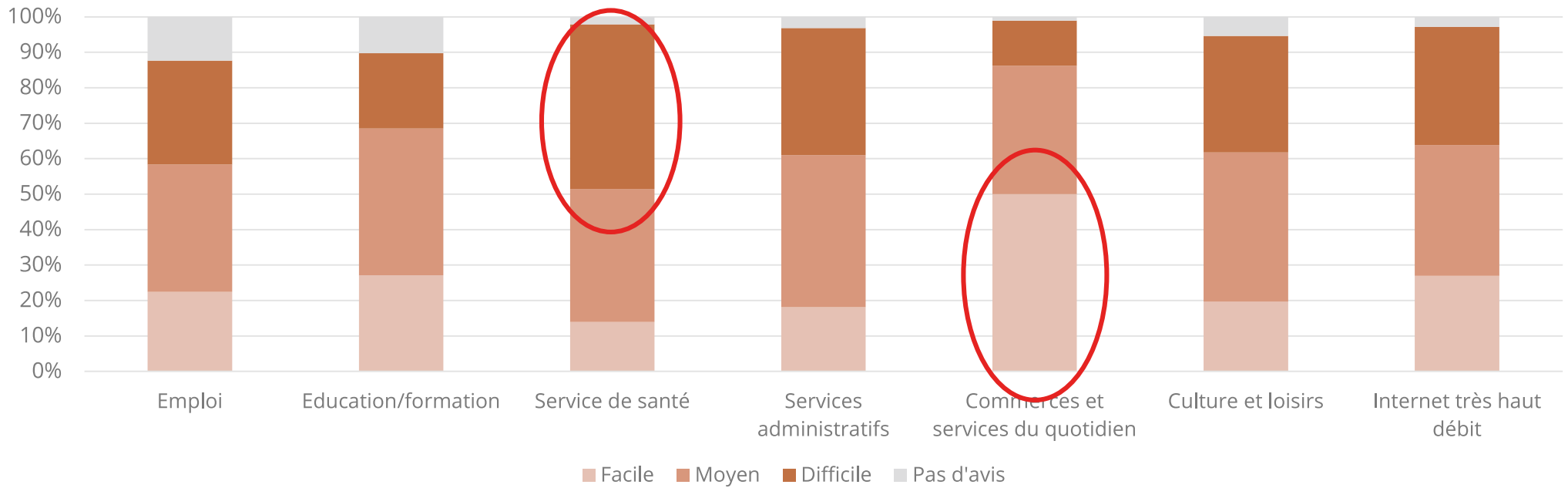






# ÉVALUATION ET AMÉLIORATIONS

Sur votre territoire, comment évaluez-vous l'accès à :

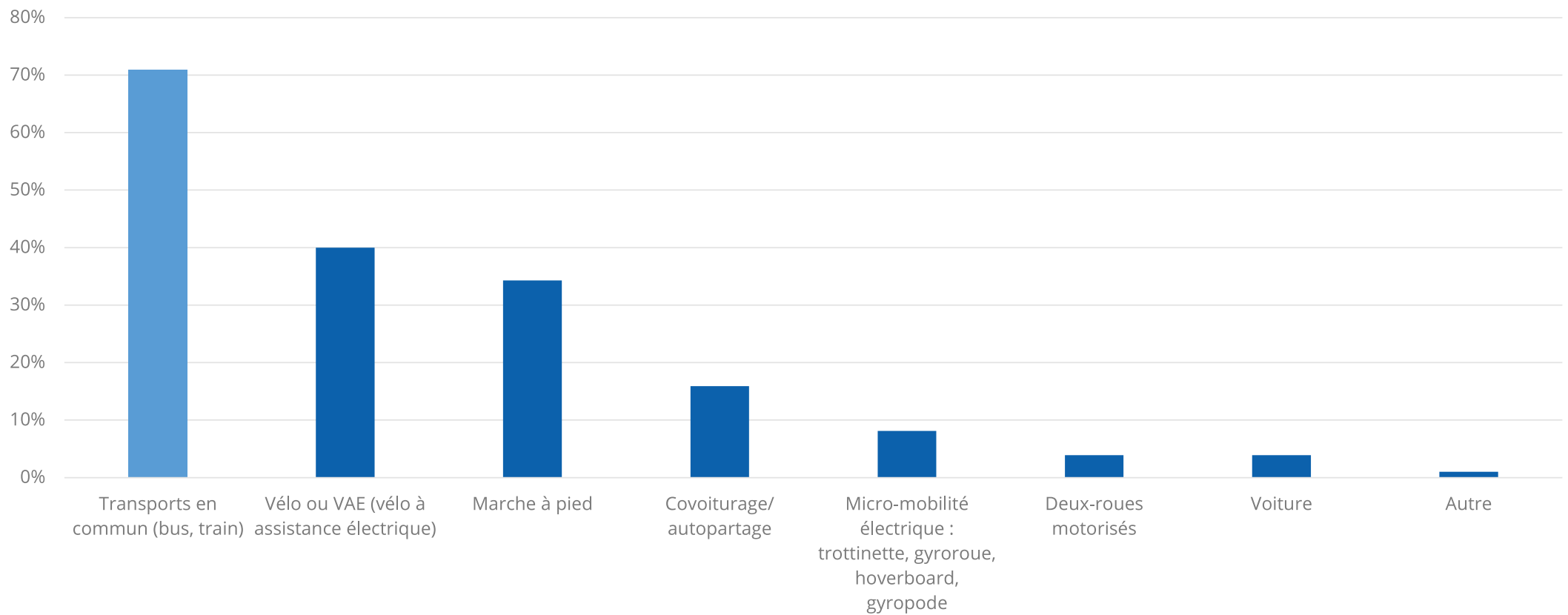


Les habitants ne rencontrent quasiment **aucune difficultés** pour avoir **accès aux commerces** (50%). Mais l'accès **aux soins** est considéré comme **difficile** par près de 40% des enquêtés. On peut noter également que l'accès à **l'éducation, les services administratifs** et les loisirs sont évalués comme **moyen**.



# ÉVALUATION ET AMÉLIORATIONS

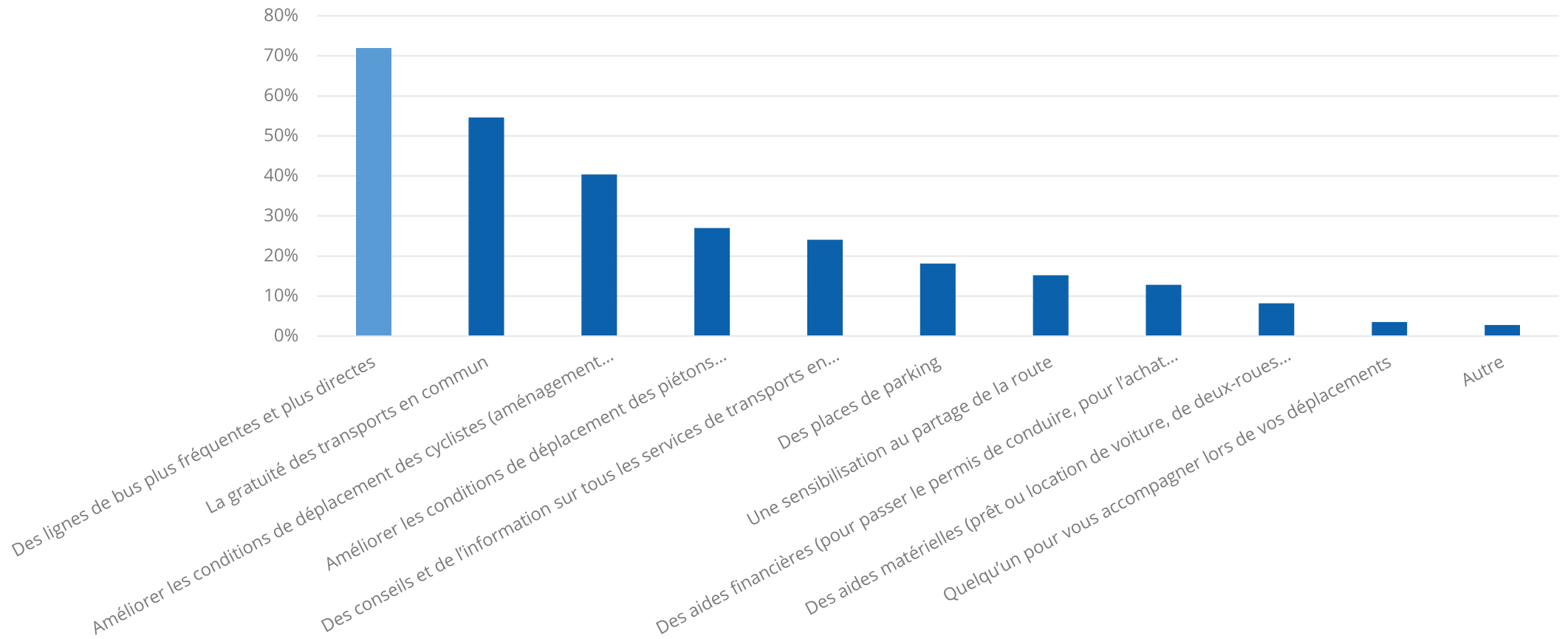
Dans l'idéal, quel moyen de transport aimeriez-vous utiliser pour vos déplacements du quotidien (travail, étude, course, etc.) ?  
282 réponses





# ÉVALUATION ET AMÉLIORATIONS

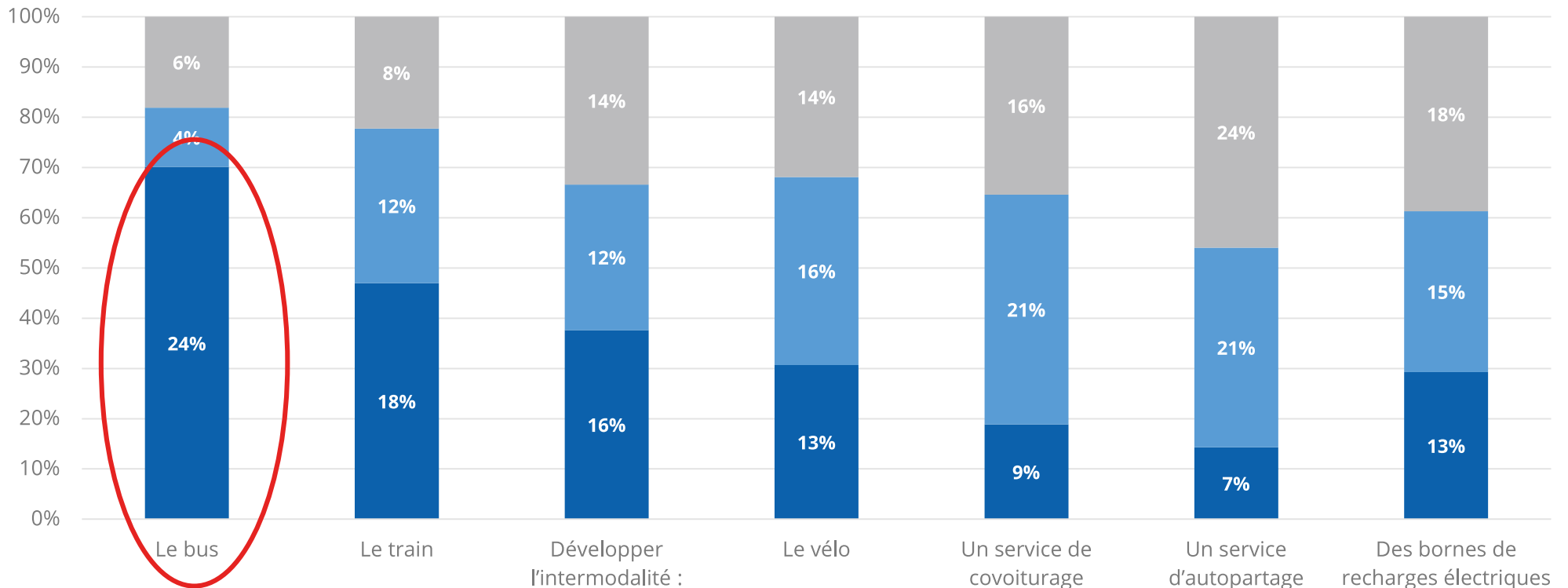
Qu'est-ce qui pourrait faciliter/ améliorer vos déplacements quotidiens ?





# ÉVALUATION ET AMÉLIORATIONS

Selon vous, sur quoi faut-il investir en priorité pour réduire les déplacements en voiture individuelle ?



Les enquêtés ont ciblé en priorité l'investissement dans les **transports en commun** : 24% pour le bus et 18% pour le train.

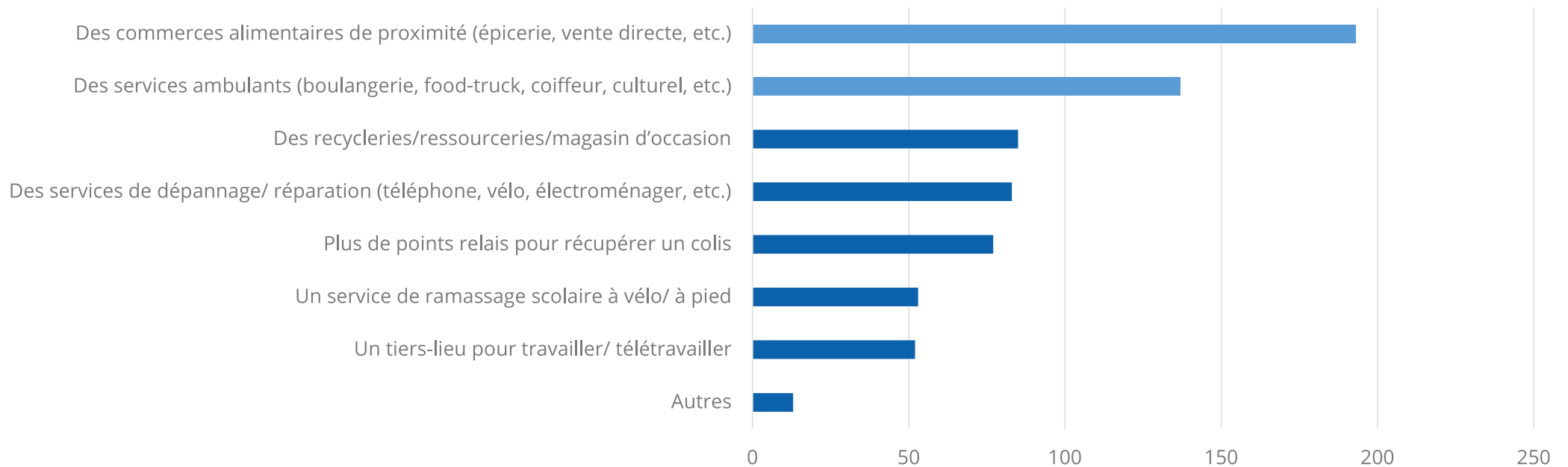
Les nouveaux services comme le covoiturage ou l'autopartage seraient la deuxième phase d'investissement.

■ Prioritaire ■ Secondaire ■ Je ne sais pas



## ÉVALUATION ET AMÉLIORATIONS

Quels types de « nouveaux » services souhaiteriez-vous trouver à proximité pour éviter d'utiliser votre voiture personnelle ?  
273 réponses





## QUESTIONS OUVERTES

### 77 personnes ont émis des remarques :



- 36 remarques pour les transports en commun notamment sur la desserte (vers villages et lieux d'emplois), la fréquence des lignes, l'interconnexion avec les autres villes hors de l'agglomération et vers le Luxembourg, des horaires à adapter, la correspondance avec les trains,
  - o « Ce ne sont pas les gens qui ne veulent pas utiliser les transports, c'est la pénibilité des transports qui ne permettent pas de les prendre »
  - o « Il faut investir et améliorer les trains et les connexions avec les sites du Luxembourg qui sont en train de se développer (Belval notamment) »



- Une douzaine de remarques sur le manque de liaisons cyclables en ville mais aussi dans les villages et améliorer le confort des trajets (sécurité sur les routes, éclairage, stationnement vélo sécurisé à proximité des lieux d'intérêt)
  - o « [...] le principal frein pour me rendre à la gare en vélo est la sécurité sur la route et le manque de piste cyclable »



- Des remarques sur le confort pour les piétons et PMR
  - o « Rendre les trottoirs plus praticables pour les poussettes »
  - o « Les routes devraient être doublées systématiquement par des voies piétonnes entre les villages et les grandes villes (Longwy, etc) comme en Flandre. »
  - o « Grimpettes non sécurisées »

### Des suggestions:

- Mettre en place des navettes du soir pour les travailleurs
- Des liaisons touristiques vers des zones de loisirs (Amnéville, etc)
- Améliorer les conditions de réservation du TAD (possibilité de le faire en ligne)
- Améliorer la proposition d'itinéraires sur d'autres plateformes (Google par exemple)

# 02

## DIAGNOSTIC

7

AFOM



## ATOUPS

### Un territoire transfrontalier

**Croissance démographique alimentée par l'attractivité du fait de la proximité avec le Luxembourg**

**Les principaux pôles générateurs de déplacements sont situés dans les principaux centres urbains du territoire**

**Des projets prévus ou en cours (hub de Micheville, mobilité 3 frontières, P+R en Fr et au Lux, etc)**

### LE PEM: vitrine du territoire

bus TER, bus TGL, stationnements vélos sécurisés, vélo en libre-service, distribution de billet physique, agence commerciale TGL

**Des services de mobilité pour tous (TAD, liberty senior, scolaire, etc)**

**Un nouveau services de vélo en libre service**

**Un réseau cyclable intercommunal et transfrontalier**



## FAIBLESSES

**Un cœur urbain plus modeste et le périurbain plus riche**

**Motorisation élevée des ménages**

**Une exposition au bruit importante sur les grands axes**

**Une accidentologie importante chez les piétons de -18 ans**

**Manque d'interconnexions avec d'autres territoires (le sud du département, la Moselle et la Meuse)**

**Offre limitée de destinations et temps de parcours peu compétitifs face à la voiture, les lignes de bus sont globalement peu attractives en dehors des personnes « captives »**

**Manque d'aires de covoiturage et leur signalisation**

**Manque d'infrastructures cyclo-pédestres**

**Marginalisation des populations immobiles (personnes âgées, pas de permis, pas de véhicule)**





## OPPORTUNITÉS

Réactiver les données mobilité de l'EDVM

Relier la RN52 à Luxembourg en contournant Tiercelet

Augmenter le nombre de véhicules électriques  
(flotte des entreprises)

Augmenter la desserte ferroviaire

Une accessibilité en transport en commun, à vélo ou à pied, à anticiper pour les divers projets d'infrastructures de mobilité

Augmenter la part de la marche à pied et du vélo par des connexions intercommunales et intracommunales.

Un potentiel pour développer du covoiturage, autopartage ou autostop chez les actifs internes du territoire

Renforcer les offres existantes en proposant plus de passages de bus (liberty seniors par exemple)



## MENACES

Vieillesse de la population

L'augmentation de la population, liée à la proximité du Luxembourg, peut entraîner une saturation encore plus forte des infrastructures routières

Clivage entre la population « transfrontalière » et des habitants en voie de paupérisation

La pollution atmosphérique, dû à l'accroissement du trafic routier, a des impacts sur la santé

Renforcement de l'isolation des publics : exclusion des personnes en situation de handicap ou en difficultés financières

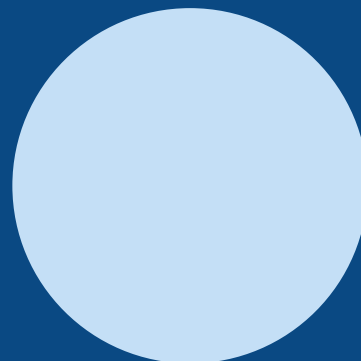
Le versement mobilité conditionné par le nombre d'entreprises sur le territoire

Salariés en horaire décalé



# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ SMITRAL

STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION





## Table des matières

<b>Présentation de la stratégie</b> .....	102
1.1 Campagne d'animations et de communication sur les offres de mobilité sous forme de « challenge mobilité ».....	102
1.2 Faire connaître l'agence commerciale TGL sur le territoire .....	104
1.3 Sensibiliser à la problématique des déplacements et ses conséquences au quotidien .....	105
1.4 Uniformiser l'information voyageur aux principaux abri-bus .....	106
1.5 Développer la marche à pied en établissant des plans piétons .....	107
1.6 Interopérabilité : tendre vers un titre unique pour toutes les solutions de mobilité .....	108
2.1 Réaliser des connexions à pied et/ou à vélo entre les différentes zones du Pôle Europe et éventuellement vers les pays voisins.....	109
2.2 Développer les connexions cyclables et piétonnes depuis les villages vers les centres urbains et entre les villages voisins.....	110
2.3 Soutenir le projet de la liaison entre Tiercelet et la RN52.....	111
2.4 Renforcer le service Liberty Senior .....	112
2.5 Négocier avec les AOM voisines pour créer des connexions communes en transports en commun.....	113
2.6 Négocier avec la Région pour augmenter la desserte ferroviaire depuis Longwy vers Nancy, Thionville et Metz.....	114
3.1 Massifier le court-voiturage en expérimentant une nouvelle forme de mobilité.....	115
3.2 Mettre en œuvre le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) du SDE54 .....	116
3.3 Expérimenter un service d'autopartage (automobile ou scooter électrique) .....	117
3.4 Accompagner les établissements privés ou publics pour organiser le covoiturage .....	118
3.5 Sécuriser les abords des établissements scolaires, lors des rentrées et sorties d'écoles aux arrêts de bus et passages piétons.....	119
3.6 Sécuriser les abords des routes départementales pour les piétons/ cyclistes .....	120
4.1 Généraliser l'électrification des bus urbains TGL .....	121
4.2 Améliorer la priorité des transports en commun dans la circulation .....	122
4.3 Connaître et réguler le stationnement dans les rues.....	123
4.4 Inciter à réduire la vitesse à 30km/h dans l'ensemble des villes.....	124
4.5 Inciter les parents à amener leurs enfants à pied ou à vélo lorsque le trajet fait moins de 1km .....	125
5.1 Coopération : sensibiliser les communes à consulter en amont le SMITRAL lors de futurs aménagements en accord avec le réseau de transport en commun. ....	126
5.2 Soutenir le lancement d'une nouvelle enquête mobilité type Emc <sup>2</sup> .....	127
5.3 Gouvernance : s'appuyer sur la commission mobilité pour suivre la mise en œuvre des actions du PDMS .....	129
<b>Résumé des actions</b> .....	130
<b>Glossaire</b> .....	134

# Présentation de la stratégie

La stratégie du plan de mobilité simplifié (PDMS) du SMITRAL se décline autour de 5 enjeux centraux qui ont été identifiés aux cours d'ateliers avec les élus des communes membres du SMITRAL. Ces enjeux se répartissent de la manière suivante :

## Informer, communiquer, sensibiliser

- Améliorer la connaissance sur les solutions existantes
- Accompagner les habitants aux changements de comportements

## Renforcer l'intermodalité et les interconnexions internes et externes

- Développer et renforcer l'offre en transports en commun
- Faciliter les déplacements

## Sécuriser et inciter vers des modes alternatifs à la voiture

- Rendre attractif le territoire par le développement de solutions alternatives à la voiture
- Réduire les émissions de GES





## Tendre vers la ville apaisée

- Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants
- Aider les publics qui rencontrent des difficultés à se déplacer dans le territoire

## Avoir une cohérence entre planification et mobilité

- Développer un urbanisme cohérent et de proximité pour répondre localement à la majorité des besoins

Il s'agit ainsi de répondre aux problématiques de la mobilité à travers les 4 piliers stratégiques, issus du diagnostic territorial et du contexte global dans lequel le périmètre du SMITRAL s'inscrit (lutte contre le réchauffement climatique, aspiration par la métropole luxembourgeoise) :

-  **Environnement** : Agir favorablement sur le cadre de vie, en particulier par la réduction des nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) ainsi que par la limitation de consommation des ressources non-renouvelables et la réduction de l'étalement urbain ;
-  **Social** : garantir l'accessibilité au territoire et aux services pour tous afin de contribuer à lutter contre l'exclusion sociale et la pauvreté, lutter contre la vulnérabilité énergétique, etc. ;
-  **Economique** : favoriser l'accessibilité aux lieux de travail, renforcer la compétitivité du territoire, etc. ;
-  **Aménagement** : Renforcer les armatures existantes pour rechercher une masse critique favorisant l'utilisation des alternatives à l'autosolisme, éviter la création d'espaces mono-fonctionnels (zone pavillonnaire, commerciale, industrielle, ...), minimiser la place de la voiture sur l'espace public.

# N°1.1 Campagne d'animations et de communication sur les offres de mobilité sous forme de « challenge mobilité »



## OBJECTIFS

- Faciliter la compréhension de l'offre de services sur le territoire ;
- Permettre une appropriation progressive du réseau par les usagers ;
- Accompagner aux changements de comportement.


## DESCRIPTION DE L'ACTION

- Lancer une campagne de sensibilisation en amont pour informer les habitants sur le concept de « challenge mobilité » en expliquant les objectifs, les règles et l'importance de réduire les trajets en voiture individuelle en explorant d'autres modes de transport durable ;
- Lancer ces animations sous forme d'un bus itinérant qui circulera dans chaque commune du territoire du SMITRAL pour toucher le plus d'habitants possible ;
- Proposer des ateliers de mise en situation : "comment accéder à l'information", "comment lire un réseau de bus", "comment pratiquer un

déplacement de manière autonome", "comment se déplacer à vélo", des démonstrations du vélo à assistance électrique Vertuose, etc. ;

- Eventuellement présentation d'autres dispositifs et actions menées par les partenaires, entreprises, Services Publics de l'Emploi, collectivités, associations, ...
- Créer un guide pratique qui résume toute les offres existantes

## PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL   
 TGL  
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 Communes  
 Opérateurs mobilité transfrontaliers

## ECHEANCE



## INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de manifestations/ évènements dans l'année
- 2) Nombre de participants aux évènements
- 3) Retours qualitatifs des ateliers

## FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL  
 TGL  
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 Estimation du coût : 20 000 à 50 000€

## EXEMPLES

**Villages mobilités organisés par la maison de l'emploi**, Marseille (13)  
**Guide mobilité dans le SUNDGAU**, PETR du Pays de Sundgau, Alsace



## N°1.2 Faire connaître l'agence commerciale TGL sur le territoire



### OBJECTIFS


- Favoriser et inciter les changements de comportements en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle pour tous les publics (habitants, professionnels, touristes, etc.);
- Améliorer la mobilité des usagers ;
- Expérimenter des nouvelles pratiques.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Faire connaître l'agence commerciale TGL, en gare de Longwy, afin de permettre aux usagers de bénéficier d'un accès à l'information actualisée, d'être accompagnés dans leurs requêtes, d'accéder aux supports recensant l'offre de mobilité et rediriger vers les partenaires (Transboulot).
- Par la suite, d'autres services peuvent y être rattachés comme par exemple :
  - la location de vélos à assistance électrique
  - un guichet unique pour l'achat de tickets de trains et de cars
  - des ateliers de réparation de vélo

- une cartographie de la marchabilité et de la cyclabilité du territoire
- un centre de ressource individualisée
- un guide pratique de l'intermodalité
- un comptoir de l'office du tourisme, etc.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL   
TGL  
Office de tourisme  
Acteurs de l'insertion professionnelle (Pôle Emploi, Transboulot, ...)  
Département 54

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Fréquentation du lieu
- 2) Nombre d'usagers accompagnés
- 3) Retours qualitatifs des usagers

### EXEMPLES

**Maison de la mobilité**, Saint-Avold (57)  
<https://www.transavold.com/>. **Coût**: 32 000€  
(réaménagement du bâtiment)



Source : CA Saint-Avold Synergie



## N°1.3 Sensibiliser à la problématique des déplacements et ses conséquences au quotidien



### OBJECTIFS

- Sensibiliser la population aux enjeux de la qualité de l'air et à la promotion des alternatives à l'autosolisme ;
- Eduquer la population sur les coûts, souvent méconnus, associés à la voiture, allant au-delà des frais d'achat et de carburant ;
- Encourager des choix de mobilité plus durables.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Mettre en place des campagnes d'informations et de sensibilisations ciblées sur :
  - Les coûts financiers : frais d'achat, assurance, entretiens, stationnement, péages, taxes et coût du carburant, etc.
  - Les coûts sociétaux : congestion routière, accident de la route, impact sur la santé, place accordée aux infrastructures routières, etc.
  - Les coûts environnementaux : émission de GES, dégradation de la qualité de l'air et du bruit, consommation d'énergie non-renouvelable, impact sur la biodiversité, sur l'artificialisation des terres, etc.

- S'inspirer du challenge Défi Déclics (Déchets) de la CA du Grand Longwy pour inciter les citoyens à diminuer l'utilisation de l'automobile en créant un « Défi Mobilité » avec des temps d'échanges entre habitants, des partages d'expériences, des essais de vélos électriques, des conseils sur la bonne conduite des usagers à pied, à vélo, à trottinette, des supports électroniques, vidéos, etc.
- Intervenir en milieu professionnel et en milieu scolaire pour cibler des actions spécifiques

### PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL

CA du Grand Longwy + CCPHVA

Associations locales

Entreprises locales

ADEME

ARS

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de manifestations/ évènements dans l'année
- 2) Nombre de ressources créées (dépliants, brochures, vidéos, etc.)
- 3) Mesurer le niveau de sensibilisation des habitants par des sondages ou enquêtes
- 4) Nombre de personnes utilisant les solutions de mobilité durable (voir la répartition modale dans les grandes enquêtes mobilité (avant/ après)

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL

CA du Grand Longwy + CCPHVA

ADEME

### EXEMPLES

**Opération « Je Plaque ma caisse »** pour sensibiliser les propriétaires de vieilles voitures à l'utilisation de modes de déplacements moins polluants, Syndicat Mixte des Transports en Commun Grenoblois (38)

Coût total de l'opération : 500 000€HT sur 2 ans dont la moitié pris en charge par l'ADEME

## N°1.4 Uniformiser l'information voyageur aux principaux abri-bus

### PILERS



### OBJECTIFS


- Améliorer l'expérience voyageur et faciliter leurs déplacements ;
- Favoriser le confort des usagers ;
- Marquer le territoire en favorisant une certaine identité locale ;
- Etre le relais pour toutes les actions de communication du territoire ;
- Embellir la ville.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réfléchir à la prise de compétence intercommunale (mobilier urbain)
- Uniformiser l'information voyageur aux principaux abri-bus, dans chaque commune, en faisant apparaître les éléments suivants :
  - Affichage en temps réel sur des panneaux d'affichage numériques afin de permettre aux usagers de planifier leurs déplacements et réduire leur temps d'attente.
  - Afficher les informations sur les correspondances avec les autres lignes ainsi que des indications sur l'accessibilité des PMR

- Travailler l'aspect sécuritaire et confort avec l'installation de caméras de surveillance, luminosité le soir, des bancs de repos, l'accessibilité pour les PMR, etc.
- Expérimenter des dispositifs innovants : toits végétalisés ou alimentation des panneaux d'affichage par des panneaux photovoltaïques, parois végétales en remplacement aux parois en verre, capteurs pour mesurer la qualité de l'air, humidificateur lors de journées chaudes, recharges USB et Wi-Fi gratuit, une application voyageuse, etc.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL   
Communes  
TGL

### ECHEANCE



### PUBLIC CIBLE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre d'abris bus réaménagés
- 2) Retour qualitatif des usagers

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

TGL  
SMITRAL  
Etat

### EXEMPLES

**Abribus dépolluant**, Strasbourg (67).

**Abribus éco-responsable**, Grenoble (38)

Estimation coût : deux fois supérieur à celui d'un abribus traditionnel



Source : <https://www.francebleu.fr/infos/transports/un-abribus-nouvel-generation-teste-a-grenoble-1506601684>

## N°1.5 Développer la marche en établissant des plans piétons

### PILIERS



### OBJECTIFS

- Conforter la marche pour les déplacements de proximité ;
- Recréer de la proximité entre les activités (logement, travail, services, achats, etc.) ;
- Sécuriser les déplacements des piétons ;
- Améliorer la santé et le bien-être des habitants dans un cadre de vie attractif ;
- Apaiser la circulation et donner plus de place aux usagers à pied ;
- Mettre en valeur le potentiel marchable.


### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Lancer une démarche de sensibilisation auprès de la population sur les enjeux de la marchabilité
- Organiser des ateliers de co-construction avec les habitants et les collectivités pour identifier les zones propices à la création de plans piétons (densité de population, lieux d'intérêts, principaux flux de déplacement, etc.)
- Améliorer les conditions de sécurité et d'agrément pour les piétons (trottoirs larges et

sécurisés, qualité paysagère des espaces publics, lisibilité des itinéraires vers les arrêts de transports, sécurité la nuit, etc.).

- Intégrer ces plans piétons dans les documents d'urbanisme (les protéger et identifier des emplacements réservés)
- Valoriser la marche en réalisant des supports sur les temps de parcours à pied et les bienfaits pour la santé, en mettant en avant la découverte du patrimoine par des boucles touristiques, par d'autres évènements sur la marche, etc.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL   
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 Communes  
 AGAPE  
 Associations locales  
 ARS

### ECHEANCE



### PUBLIC CIBLE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Fréquentation des lieux dans une zone piétonne (comptage piétons)
- 2) Implication des collectivités
- 3) Retours qualitatifs des usagers

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Fonds mobilité active  
 DETR/ DSIL

Appel à projet "Marche du quotidien" (candidature clôturée en juin 2023 mais peut-être un 2ème AAP)  
 Aide liée au Fonds Vert : soutien à l'ingénierie des collectivités pour leurs projets de transition écologique (jusqu'en décembre 2023)

### EXEMPLES

**Plan du réseau de cheminement du bourg de Laillé, (35)**

<http://www.ecomobilite.org/FTP/ressourcesCREM/ADEM/E%20-%20A%20Pied%20d-oeuvre.%20Mettre%20les%20pi%C3%A9tons%20au%20coeur%20de%20la%20fabrication%20des%20espaces%20publics/rex-pietons-espaces-publics-011881.pdf>

# N°1.6 Interopérabilité : tendre vers un titre unique pour toutes les solutions de mobilité

PUBLIC CIBLE



## PILIER



## OBJECTIFS

- Simplifier l'expérience usager en offrant une solution plus pratique et économique ;
- Encourager l'utilisation des transports publics et des autres solutions de mobilité partagée ;
- Réduire la dépendance à l'automobile.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- Mettre en place une plateforme de gestion centralisée qui permettrait de coordonner et d'intégrer les différents opérateurs de transport et fournisseurs de solution de mobilité.
- Etre en étroite collaboration entre différents opérateurs de transport et les fournisseurs de solution de mobilité pour définir des modalités de fonctionnement communes.
- Mettre en place des protocoles et des normes techniques permettant l'échange d'informations entre les différents systèmes de billetterie et de validation.
- Faciliter les mobilités alternatives transfrontalières

## PARTENAIRES PRESENTIS

Région   
SMITRAL  
AOM limitrophes  
SNCF  
Département 54

## ECHEANCE



## INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Couverture territoriale
- 2) Mesurer le taux d'utilisation du titre unique
- 3) Mesurer les économies des usagers avant/ après
- 3) Retour qualitatif des usagers

## FINANCEURS / FINANCEMENTS

Région  
Etat

## EXEMPLES

**Carte Jymalin** pour voyager sur plusieurs réseaux en Région Centre-Val de Loire et emprunter plusieurs modes de transport (TER, CAR, TRAM, VELO, BUS)



Source : <https://www.centre-valdeloire.fr/vivre/simplifier-les-mobilites/transports-mobilites/lintermodalite-amelioree-en-continu>

## N°2.1 Réaliser des connexions à pied et/ou à vélo entre les différentes zones du Pôle Europe et éventuellement vers les pays voisins



### PILIER



### OBJECTIFS

- Sécuriser les trajets à pied et à vélo vers la zone d'activité du Pôle Europe ;
- Assurer une desserte cyclable et piétonne pour les déplacements du quotidien et les loisirs ;
- Développer les connexions intra à la zone ;
- Réduire la place accordée à la voiture sur ces sites ;
- Répondre aux orientations de la stratégie de développement commercial du Grand Longwy.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réunir un groupe de travail pour réaliser des cheminements propres aux piétons et aux cyclistes entre les différentes « pétales » du Pôle Europe et vers les pays voisins :
  - une connexion rue Jacques Prévert (RD618), depuis Longlaville vers Décathlon
  - une liaison entre la zone Décathlon et Auchan

- une liaison entre la zone du Conforama et la zone du Décathlon
- Innover sur les aménagements possibles : passerelle, pont vélo/piéton, rampe d'accès en spirale, tunnel, stationnement vélo intelligent, etc.
- PLU peut également identifier et réaliser une OAP pour fixer des principes de desserte

### PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL 

CA du Grand Longwy

Communes concernés

Gestionnaire de voirie

Département 54

Région

Communes transfrontalières

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de kilomètres créés
- 2) Fréquentation des usagers sur les tronçons

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Fonds mobilités actives

Département 54

Région

Communes transfrontalières

Fonds FEDER

### EXEMPLES

**Requalification des zones d'activités dans la CC l'Est Lyonnais (69):** <https://ccl.fr/la-requalification-des-zones-dactivites/>

**Orientation de développement des liaisons douces au Pôle Europe dans le cadre de la stratégie de développement commerciale, CA du Grand Longwy (54)**

## N°2.2 Soutenir le projet de la liaison entre Tiercelet et la RN52



### OBJECTIFS

- Anticiper le trafic des flux frontaliers ;
- Désengorger le trafic dans les traversées de villages ;
- Limiter les GES ;
- Apaiser la circulation en centre-bourg ;
- Améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Dialoguer avec les gestionnaires de voirie, l'Etat français et Luxembourgeois, les collectivités locales et la région pour relancer le projet de raccordement vers la RN52/ A30 par la déviation de Tiercelet
- Faire de la communication afin de sensibiliser la population à se rabattre sur ces tronçons

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Département 54 🏰  
 Région  
 Etat Français et Luxembourgeois  
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 Communes concernées  
 SMITRAL

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Comptages routiers dans les villages avant/ après
- 2) Mesure de la qualité de l'air dans les villages

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Département 54  
 Région  
 Etats français et Luxembourgeois  
 Fonds Européens

### Projet de la liaison Micheville



## N°2.3 Développer les connexions cyclables et piétonnes entre les communes et avec les territoires voisins

PUBLIC CIBLE



PILIERS



OBJECTIFS

- Reconnecter les villages par des modes doux/ actifs ;
- Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable du SMITRAL ;
- Tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3% à 9% (objectif national) ;
- Favoriser le développement d'itinéraires de loisirs / découverte du territoire et de son patrimoine.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Créer un maillage depuis les noyaux villageois vers Longwy et entre villages. Cela passera par :
  - la construction de nouvelles pistes cyclables sécurisées
  - la protection et la mise en valeur des chemins ruraux


Les PLU peuvent aider à matérialiser ces liaisons via des emplacements réservés

- En parallèle à ces lignes, installer des infrastructures : des emplacements de

stationnements vélos, des bancs et tables de repos, des fontaines, des stations de gonflage, signalétique, temps de parcours, etc.

- Mettre en valeur ces lignes et infrastructures par une cartographie à l'image d'une carte de réseau de bus dont chaque couleur représentera une ligne différente.

PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL   
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 EPCI et AOM limitrophes  
 Département 54  
 AGAPE

ECHEANCE

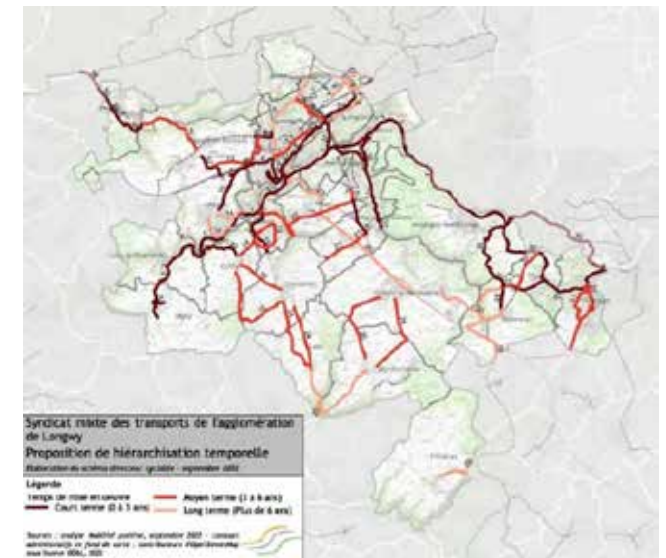


INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de km créés
- 2) Comptage des utilisateurs/ usagers sur les chemins/ pistes
- 3) Intégration paysagère

FINANCEURS / FINANCEMENTS

Fonds mobilité active : <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-mobilites-actives>  
 Autres AAP vélo/ marche  
 SMITRAL  
 Département  
 Fonds européens



## N°2.4 Renforcer le service Liberty Senior



### PILIERES



### OBJECTIFS

- Faciliter les déplacements des personnes âgées pour leurs déplacements du quotidien ;
- Répondre à la problématique du vieillissement en milieu rural ;
- Sécuriser leurs déplacements ;
- Prévenir de l'isolement ;
- Préserver leur autonomie.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Au regard de la popularité du service, doubler le service par l'achat d'un véhicule supplémentaire ;
- Prioriser les communes identifiées dans le diagnostic où la fréquentation est la plus élevée : Longwy, Cosnes-et-Romain, Herserange, Mexy, Haucourt-Moulaine, Hussigny-Godbrange, Saulnes et Villerupt.
- Profiter des « challenges mobilité » pour présenter le service à la population dans les communes avec la plus faible fréquentation : Cons-la-Grandville, Ugny, Filières et Thil

### PARTENAIRES PRESENTIS

TGL   
SMITRAL  
Communes

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de navettes
- 2) Fréquentation du service

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL par le versement mobilité  
TGL  
CA du Grand Longwy + CCPHVA



## N°2.5 Profiter des bassins de mobilité pour négocier avec les AOM voisines et créer des connexions communes en transports en commun



### PILERS



### OBJECTIFS

- Améliorer la connectivité et la fluidité des déplacements pour les usagers des différents territoires ;
- Favoriser l'intermodalité et la réduction de la dépendance à l'automobile ;
- Permettre aux usagers de bénéficier d'un réseau de transport plus efficace et plus étendu ;
- Diversifier l'offre avec de nouvelles destinations.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Initier une collaboration entre AOM d'un même bassin de mobilité, afin d'établir des partenariats et coordonner les actions.
- Mettre en place des lignes interurbaines cohérentes et intégrées qui permettent aux utilisateurs de se déplacer d'une zone à l'autre sans avoir à effectuer de changements excessifs.

- Créer des connexions/ correspondances entre les différents réseaux de transport via les gares, les arrêts de bus ou des P+R
- Réfléchir à une harmonisation des horaires et tarifs
- Exemples de futures connexions :
  - une liaison avec le Bassin de Briey
  - une liaison avec le Hub de Micheville et in fine le futur BHNS d'Audun-le-Tiche

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Région   
SMITRAL + AOM limitrophes  
Opérateurs mobilité  
Départements 54 et 57  
SNCF

### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de partenariats établis
- 2) Fréquentation du réseau
- 3) Congestion routière sur les axes de connexions (nombre de voitures sur les routes avant/après)

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Régions  
Départements 54 et 57  
Les AOMs du bassin de mobilité

### EXEMPLES

**Réseau urbain et suburbain OPTYMO**, Territoire de Belfort (90)

### ECHEANCE



## N°2.6 Négocier avec la Région pour augmenter la desserte ferroviaire depuis Longwy vers Nancy, Thionville et Metz

PUBLIC CIBLE



### PILIERES




### OBJECTIFS

- Favoriser le report modal vers le ferroviaire ;
- Désenclaver l'agglomération vers les métropoles voisines ;
- Renforcer la connectivité régionale.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Offrir aux habitants une offre de transport durable plus fréquente, attractive, fiable et rapide entre le bassin Longovicien et les agglomérations voisines.
- Augmenter le nombre de trains à destination de Nancy, Thionville et Metz (horaires plus réguliers)
- Améliorer le confort et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les systèmes d'information en gare sur les horaires et les correspondances

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Région   
SNCF  
Etat  
Départements 54 et 57  
SMITRAL + AOM limitrophes

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Régions  
Etat  
Départements 54 et 57

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de trains circulant entre Longwy, Metz, Nancy et Thionville
- 2) Fréquentation voyageurs en gare de Longwy
- 3) Retour qualitatif des usagers

## N°3.1 Massifier le court-voiturage en expérimentant une nouvelle forme de mobilité

PUBLIC CIBLE



PILIERS



OBJECTIFS

- Développer un nouveau mode de transport durable ;
- Réduire l'autosolisme sur les routes ;
- Réduire le temps de trajet vers les pôles générateurs de déplacements (travail, loisirs, écoles, etc) ;
- Créer un maillage homogène des parkings de covoiturage et sécuriser les parkings.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Dans un premier temps, cibler les actifs en leur proposant une solution de court-voiturage pour des trajets domicile-travail (via un Plan de Mobilité Employeur par exemple)
- Mettre en avant les aires de covoiturage existantes et profiter pour en créer de nouvelles
- Mettre en relation les conducteurs et covoitureurs
- Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques couplées à des panneaux lumineux qui mettent en évidence les destinations des usagers.

- Faire un test pour une ligne entre Longuyon et Longwy.

PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL

TGL

Entreprises privées et publiques volontaires

Opérateur privé

Département 54

ECHEANCE



INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Fréquentation des aires de covoiturage
- 2) Nombre d'aires de covoiturage
- 3) Nombre d'utilisateurs (cf. registre de preuves de covoiturage)

FINANCEURS / FINANCEMENTS

Etat via le Plan national de covoiturage

SMITRAL

CA du Grand Longwy + CCPHVA

Département 54

EXEMPLES

**Ligne Covoit'go** sur la ligne Bouzonville-Boulay (57)

Coût estimé : environ 50 000€ entre 2 EPCI

**Karos** à Troyes (10)

**Covoit'ici** à Reims (51)

**Rezo pouce**



Ligne Covoit'go Boulay-Bouzonville

## N°3.2 Mettre en œuvre le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) du SDE54

PUBLIC CIBLE



### PILIERS




### OBJECTIFS

- Limiter les émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Encourager la transition énergétique vers des véhicules plus propres ;
- Réussir cette transition par la massification des usages.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Déployer un « réseau » de bornes de recharge électrique en fonction du besoin de la population afin de répondre au SDIRVE qui a été réalisé par le syndicat d'énergie du département de Meurthe-et-Moselle (SDE54)
- Identifier les zones à privilégier en priorité :
  - les entreprises : Eurobase à Longlaville, sites de Mexy, les administrations, les collectivités, l'hôpital de Mont-Saint-Martin, etc.)
  - les zones commerciales
  - les centres-bourg et places publiques
  - les lieux d'habitation collectifs
- Inciter les entreprises à électrifier leur flotte de véhicule

### PARTENAIRES PRESSENTIS

CA du Grand Longwy + CCPHVA   
Département 54  
Opérateur privé  
Communes  
SMITRAL  
SDE54  
AGAPE

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de voitures électriques en circulation
- 2) Nombre d'entreprises ayant une flotte de véhicules électriques
- 3) Nombre de bornes de recharge électrique installées

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL  
CA du grand Longwy + CCPHVA  
Département 54  
SDE54  
Appel à projet ADEME  
Opérateurs privés

## N°3.3 Expérimenter un service d'autopartage (automobile ou scooter électrique)



### OBJECTIFS


- Tester et évaluer l'efficacité d'un service d'autopartage ;
- Encourager l'adoption d'un nouveau mode de déplacement alternatif à la voiture particulière ;
- Réduire l'autosolisme ;
- Faciliter la multimodalité ;
- Réduire la place de la voiture dans les centres urbains (diminuer le nombre de stationnement) ;
- Déclencher la démotorisation des ménages.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Identifier des zones spécifiques pour lancer une expérimentation d'autopartage en fonction de : la demande potentielle, la densité de population, les disponibilités foncières pour l'installation d'une borne de recharge électrique et des places de stationnement dédiées, la proximité avec les transports en commun, la proximité avec la gare, etc.
- Contacter des opérateurs d'autopartage et impliquer les collectivités dans les échanges pour que le service fonctionne

- Mener des campagnes de promotion et de sensibilisation pour informer les habitants des avantages de l'autopartage en terme de coût, de flexibilité, de réduction des émissions et de désengorgement de la circulation
- Mener l'expérience d'abord en milieu urbain, puis l'étendre en milieu rural

### PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL   
 CA du Grand Longwy + CCPHVA  
 Communes (compétence voirie et stationnement)  
 Associations des Acteurs de l'Autopartage (AAA)

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Fréquentation du service
- 2) Nombre de voitures partagées sur le territoire
- 3) Nombre de km parcourus
- 4) Satisfaction des usagers

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL  
 CA du Grand Longwy  
 Appel à projet  
 CEE  
 Etat par DSIL  
 Fonds d'inclusion dans l'emploi (FIE)  
 Fonds social européen

### EXEMPLES

**Citiz Grand Est : Bar-le-Duc** (55)

**Voiture de service en autopartage**, PNR du Pilat (42) Estimation du projet : 12 000€ sur trois ans + 2000€/ an de fonctionnement



## N°3.4 Accompagner les établissements privés ou publics pour organiser le covoiturage

PUBLIC CIBLE



### PILIERS



### OBJECTIFS

- Optimiser les flux liés à l'activité de l'entreprise ou du site ;
- Limiter l'impact environnemental des déplacements individuels en voiture des salariés ;
- Améliorer le bien-être des salariés ;
- Renforcer les liens avec et entre les entreprises et partenaires économiques locaux ;
- Animer et promouvoir le tissu économique local.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Identifier les établissements de plus de 100 salariés (Hôpital de Mont-Saint-Martin, Faurécia, Pôle Europe, l'agglomération, etc.)
- Mettre en place un accompagnement physique et un outil numérique
- Participer sur le long terme à l'animation (communication sur les offres existante, défi mobilité, etc.)
- Suivre et évaluer les actions mises en place dans les établissements et transmettre le bilan au SMITRAL (via une plateforme numérique)

### PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL

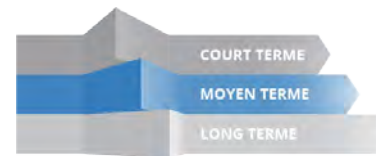
AGAPE

Etablissements privés et publics

CA du Grand Longwy

Si besoin, prestataire extérieur pour l'animation

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre d'entreprises sur le territoire ayant mis en place un PDM
- 2) Pourcentage de salariés ayant modifié leurs habitudes de déplacement
- 3) Niveau d'implication engagé dans la démarche (COFIL, participants aux réunions, représentativité des acteurs)

### EXEMPLES

PDIE Technopôle de Nancy-Brabois (54)

<https://pdiebrabois.wordpress.com/>



## N°3.5 Sécuriser les abords des établissements scolaires

PUBLIC CIBLE



### PILIER



### OBJECTIFS

- Réduire le nombre d'accidents proche des établissements scolaires ;
- Apaiser les abords des établissements scolaires ;
- Permettre aux élèves d'arriver à vélo ou à pied à l'école.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Lancer des expérimentations dans les secteurs les plus problématiques : Lycée Alfred Mézières, collège Vauban
- Trouver des solutions pour organiser les flux des bus et voitures devant ces établissements : contraindre les voitures de ne pas stationner devant l'école, etc
- Sécuriser les arrêts de transports en commun et les passages piétons
- Expérimenter des dispositifs tels que : les incitations discrètes type « nudge », des déposes minutes, bornes ou poteaux pour éviter le stationnement sur les trottoirs, réduction de la vitesse, etc.
- Accompagner ces changements par de la sensibilisation auprès des élèves, parents et de l'équipe pédagogique de l'établissement

### PARTENAIRES PRESENTIS

Communes

SMITRAL

CA du Grand Longwy + CCPHVA (commission aménagement)

Département 54

Région

Etablissements scolaires

Police

### ÉCHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre d'écoles sécurisées
- 2) Nombre de dispositifs mis en place

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Communes

CA du Grand Longwy

Département 54

### EXEMPLES

Rue-école, Strasbourg (67)

Dépose minute devant l'école Louis Pergaud, Villers-la-Montagne (54)

Autres dispositifs :

<https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/04/mep-synthese.pdf>



Source : Villers-la-Montagne, 2021, AGAPE

## N°3.6 Sécuriser les abords des routes départementales pour les piétons/ cyclistes

PUBLIC CIBLE



autres

PILERS




### OBJECTIFS

- Réduire le nombre d'accidents sur les usagers vulnérables ;
- Créer des connexions sécurisées à pied/ à vélo vers les pôles d'activités.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réunir un comité technique pour identifier les secteurs les plus problématiques (ex : le long de la RD618, le giratoire du Pulventeux, etc.)
- Profiter lors de réfection de route, de réaménager ces routes en intégrant les piétons ou cyclistes

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Département 54   
Gestionnaire de voirie  
Etat  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
Communes

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

1) Nombre de routes sécurisées

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Départements  
Gestionnaires de voirie  
Etat

### EXEMPLES

**Giratoire des Demoiselles**, Goussainville (31)  
Coût du projet : 1,3 millions d'€



Source : Giratoire des Demoiselles, <https://www.valdoise.fr/40-route.htm>



## N°4.1 Généraliser l'électrification des bus urbains TGL

PUBLIC CIBLE



### PILIER



### OBJECTIFS

- Réduire la pollution atmosphérique ;
- Réduire le bruit en ville ;
- Tendre vers la transition énergétique ;
- Répondre aux exigences européennes que tous les bus urbains neufs soient à émission nulle à compter de 2030 ;
- Rendre attractif les transports en commun.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Augmenter et améliorer les infrastructures adaptées aux autobus électriques
- Augmenter le réseau des points de charge
- Aménager le territoire pour renforcer l'efficacité du bus
- Faire de la communication autour du projet et faire des offres commerciales pour attirer de nouveaux clients

### PARTENAIRES PRESSENTIS

TGL   
SMITRAL  
Constructeurs transports

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de bus électriques
- 2) Retour qualitatif des habitants

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

Etat  
TGL  
SMITRAL  
Entreprises privées  
Banque des territoires  
Estimation coût : entre 500 000 et 650 000€ pour un bus 100% électrique neuf et entre 250 000 et 300 000€ pour une opération de « retrofit »

### EXEMPLES

**Bus électrique**, Rennes (35)

**Expérimentation d'un bus électrique**, Longwy (54)



Source : <https://www.tgl-longwy.fr/actualites-du-reseau/tgl-experimente-l-electrique>, 2023

## N°4.2 Améliorer la priorité des transports en commun dans la circulation

PUBLIC CIBLE



PILIER




OBJECTIFS

- Améliorer la rapidité, la fiabilité et l'efficacité des bus ;
- Promouvoir le report modal des usagers vers les transports en commun ;
- Réduire les congestions routières ;
- Limiter les émissions de GES.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Donner la priorité aux bus, dans certaines intersections, par un système de détection aux feux tricolores
- Expérimenter en mettant d'abord en place sur les secteurs les plus congestionnés
- Adapter la circulation en définissant un plan de circulation à l'échelle d'un quartier puis à l'échelle de l'agglomération

PARTENAIRES PRESSENTIS

SMITRAL   
TGL  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
Communes concernées  
Département 54  
AGAPE

ECHEANCE



INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de feux « bus » tricolores
- 2) Vitesse commerciale des bus avant/ après

FINANCEURS / FINANCEMENTS

Etat : DETR/ DSIL  
Région  
Département 54  
SMITRAL avec le versement mobilité  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
TGL

Autres programmes d'investissement

EXEMPLES

**Projet « Prioribus »**, Dijon Métropole (21)  
<https://www.metropole-dijon.fr/Services-et-missions/Deplacements-et-mobilites/Prioribus>  
Estimation coût :  
Entre 2 500 et 3 500€ le feu tricolore



Source : « À quoi servent les losanges clignotants des feux tricolores ? », Le Bien Public, 2019

## N°4.3 Connaître et réguler le stationnement dans les rues des centres urbains

PUBLIC CIBLE



PILIER



OBJECTIFS

- Reconquérir des surfaces pour d'autres fonctions ou créer des espaces plus qualitatifs ;
- Réduire le nombre de voitures dans les centres ;
- Désimperméabiliser les sols et diminuer l'effet des îlots de chaleur urbains ;
- Réduire les nuisances sonores et olfactives ;
- Renforcer la sécurité pour les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, etc.


DESCRIPTION DE L'ACTION

- Mettre en place un observatoire du stationnement afin de permettre d'identifier l'existant et voir quelles rues / secteurs peuvent être soumis à un stationnement régulé
- Rendre plus attractif les parkings en ouvrage pour réduire l'offre de stationnement sur voirie et libérer de l'espace en faveur des modes actifs et des transports en commun
- Proposer une réglementation et une tarification

cohérente à l'échelle communautaire pour inciter au report modal

- Améliorer la lisibilité de l'offre en stationnement par la mise en place d'un système de jalonnement dynamique incitatif (panneaux lumineux)
- Réserver des places de stationnement dédiées aux voitures électriques, covoiturage, autopartage, vélo et poursuivre la création de places de stationnement pour les PMR
- Renforcer le respect de la réglementation par la modernisation des outils de verbalisation

PARTENAIRES PRESSENTIS

Communes   
 SMITRAL  
 AGAPE  
 Opérateurs privés  
 Police

ECHÉANCE



INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de places de stationnement supprimées
- 2) Nombre de zones régulées
- 2) Qualité du paysage urbain

FINANCEURS / FINANCEMENTS

SMITRAL  
 Opérateurs privés  
 Communes

EXEMPLES

Plan des zones de stationnement, La Rochelle (17)



Source : PLUI de la Rochelle, Plan des zones de stationnement

## N°4.4 Inciter à réduire la vitesse à 30km/h dans l'ensemble des villes

PUBLIC CIBLE



PILIER




OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de circulation ;
- Offrir plus de sécurité routière ;
- Veiller à la qualité et au partage équitable de l'espace public entre les usages ;
- Assurer la diversité des besoins de mobilité ;
- Limiter les nuisances liées à la voiture (pollution, bruit, odeurs).

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Choisir une ville qui expérimentera le 30km/h
- Abaisser la vitesse dans toute les rues de la ville à 30km/h
- Mettre en place les infrastructures associées : pose de panneaux de signalisation 30km/h et marquage au sol
- Supprimer les feux tricolores au fur et à mesure pour fluidifier la circulation
- Pour accompagner les habitants aux changements, des actions de communication et de prévention sont à prévoir
- Evaluer les impacts à court/ moyen/ long terme suite à l'abaissement de la vitesse et à la suppression des feux tricolores

PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL   
Communes  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
Police  
Association Rue de l'Avenir

ECHEANCE



INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de voies à 30km/h
- 2) Nombre de villes à avoir généraliser le 30 km/h
- 3) Trafic routier (comptage)

FINANCEURS / FINANCEMENTS

Département 54  
CA du Grand Longwy  
Communes

EXEMPLES

**Rues à 30km/h**, villes d'Herseange, Longwy, Haucourt-Moulaine (54)

**Mise en place du 30km/h sur l'ensemble de la ville**, Chartres (28)

Estimation coût :

Entre 60 à 100€ un panneau 30km/h + poteau

Entre 100 à 150€ une signalisation au sol (pochoir + peinture)

## N°4.5 Inciter les parents à amener leurs enfants à pied ou à vélo lorsque le trajet fait moins de 1km

PUBLIC CIBLE



### PILIER



### OBJECTIFS


- Inciter les parents à amener leurs enfants à pied ou à vélo, lorsque le trajet fait moins de 1km ;
- Limiter les émissions de GES sur des trajets courts ;
- Réduire le nombre de véhicules motorisés aux abords des écoles ;
- Sécuriser les abords des écoles ;
- Prévenir des risques sur la santé et encourager l'exercice physique chez les enfants ;
- Améliorer les effets cognitifs chez les enfants : concentration à l'école, perception géographique du lieu de vie, connaissance plus fine de son environnement.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Proposer aux parents d'élèves des moments d'échanges/de concertation avec les écoles et les municipalités pour les rassurer et en mettant en évidence les avantages pour la santé, l'environnement et la cognition des enfants
- Cartographier des itinéraires sûrs et adaptés à la marche et aux vélos

- Mettre en place des services d'accompagnement tel que des pédibus ou vélobus encadrés par des bénévoles ou professionnels afin de renforcer la sécurité et la confiance des parents dans ces modes de transport.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Communes   
SMITRAL  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
Parents d'élèves et écoles volontaires  
Police

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre d'enfants venant à pied ou à vélo
- 2) Nombre de véhicules devant les établissements scolaires
- 3) Retours qualitatifs des parents, élèves et enseignants

### FINANCEURS / FINANCEMENTS

AMI Programme MOBY :

<https://www.moby-ecomobilite.fr/>

AMI TIMS (jusqu'au 2 octobre 2023) :

<https://www.francemobilites.fr/actualites/lancement-AMI-programme-TIMS>

### EXEMPLES

**Pédibus**, Marolles-en-Brie (94)

**Campagne de communication sur le vélo-bus en Wallonie** (Belgique) :

<https://www.youtube.com/watch?v=MxP1qgXijZ8&t=30s>

**S'Cool Bus**, Louvier (27). Coût : 19 500€ le vélo-bus par Humbird.



Source : S'Cool Bus [www.semo-mobilite.com](http://www.semo-mobilite.com)

## N°5.1 Coopération : sensibiliser les communes à consulter en amont le SMITRAL lors de futurs aménagements en accord avec le réseau de transport en commun



### PILIERS




### OBJECTIFS

- Cohérence de l'aménagement global du territoire ;
- Densifier les aménagements autour des arrêts de transport ;
- Recréer de la proximité et du lien social.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Insister sur l'importance des échanges entre communes et SMITRAL, afin d'évoquer les implications financières de nouveaux aménagements et/ou dessertes
- Co-construire les projets (habitat, économie, tourisme, enseignement, etc.) en intégrant la dimension mobilité en amont. Cette coordination peut passer par soit : de l'échange d'informations, être consulter sur les projets ou aller plus loin vers un portage de projet ensemble. Un exemple de projet : créer un pôle social pour les habitants en situation de précarité à proximité direct d'un arrêt de bus.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Communes   
SMITRAL  
TGL  
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
AGAPE

### ÉCHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de projets en co-construction avec le SMITRAL et TGL
- 2) Niveau d'implication et d'échanges des partenaires et des collectivités locales

## N°5.2 Soutenir le lancement d'une nouvelle enquête mobilité type EMC<sup>2</sup>

PUBLIC CIBLE



### PILIERS




### OBJECTIFS

- Disposer de données fiables et à jour sur les habitudes de déplacement des habitants ;
- Aider à la décision pour les politiques publiques afin de développer des solutions de mobilité ciblées ;
- Réactualiser l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (2015).

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Soutenir la démarche d'enquête mobilité sur un périmètre englobant les deux bassins de mobilité nord lorrain afin de mieux comprendre les besoins de mobilité, d'identifier les problèmes existants et de proposer des solutions appropriées.
- Ce sera l'occasion de pouvoir évaluer les résultats des politiques publiques en matière de mobilité depuis la dernière enquête EDVM SCoT Nord 54 et CPHVA datant de 2015.

### PARTENAIRES PRESSENTIS

Région   
Etat Français et Luxembourgeois  
Départements 54 et 57  
PMF  
Les AOM des bassins de mobilité concernés  
Les SCoT des bassins de mobilité concernés  
AGAPE

### ECHEANCE



### INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Réalisation de l'enquête
- 2) Résultats et analyses de l'enquête

### FINANCEURS / FINANCEMENT

Région  
Etat Français et Luxembourgeois  
Département 54 et 57  
Fonds FEDER  
SCOT  
EPCI  
AOM des ressorts territoriaux  
Estimation de l'enquête : 2,1 millions d'€

## N°5.3 Gouvernance : s'appuyer sur la commission mobilité pour suivre la mise en œuvre des actions du PDMS

PUBLIC CIBLE



PILIER




OBJECTIFS

- Pérenniser dans le temps la démarche du PDMS ;
- Alimenter les différentes stratégies transfrontalières (via PLU, PLUi, SCoT, PMF, Région, ...);
- Alimenter les futures coopérations transfrontalières ;
- Favoriser d'éventuels financements dans le cadre de co-développement avec le Luxembourg ;
- Evoluer vers un futur Plan de Mobilité (PDM) ou un Plan Local d'urbanisme intercommunal Habitat et Déplacement (PLUi-HD).

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réaliser une cartographie qui traduit spatialement les actions et sera le support pour faire le suivi
- Réunir le groupe tous les ans afin de suivre l'avancement des actions
- Evaluer les effets de la mise en œuvre en lien avec les objectifs fixés 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

PARTENAIRES PRESENTIS

SMITRAL (commission mobilité)   
CA du Grand Longwy + CCPHVA  
Communes  
Département 54  
Région  
AGAPE

ECHEANCE



INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE

- 1) Nombre de participants aux comités
- 2) Nombre d'indicateurs/objectifs atteints



# Récapitulatif des actions

Axe 1   Information, communication, pédagogie		2023-2026	2026-2030	2029-2035
Action 1.1	Campagne d'animations et de communication sur les offres de mobilité sous forme de « challenge mobilité »	20 000 à 50 000€		
Action 1.2	Faire connaître l'agence commerciale TGL sur le territoire			
Action 1.3	Sensibiliser à la problématique des déplacements et ses conséquences au quotidien	500 000€HT sur 2 ans dont la moitié pris en charge par l'ADEME		
Action 1.4	Uniformiser l'information voyageur aux principaux abri-bus		À définir	
Action 1.5	Développer la marche à pied en établissant des plans piétons		À définir	
Action 1.6	Interopérabilité : tendre vers un titre unique pour toutes les solutions de mobilité			À définir
Axe 2   Intermodalité et interconnexion internes et externes		2023-2026	2026-2030	2030-2035
Action 2.1	Réaliser des connexions à pied et/ou à vélo entre les différentes zones du Pôle Europe et éventuellement vers les pays voisins		À définir	
Action 2.2	Soutenir le projet de la liaison entre Tiercelet et la RN52			À définir
Action 2.3	Développer les connexions cyclables et piétonnes depuis les villages vers les centres urbains et entre les villages voisins			Voir schéma directeur cyclable du SMITRAL
Action 2.4	Renforcer le service Liberty Senior	À définir		
Action 2.5	Négocier avec les AOM voisines pour créer des connexions communes en transports en commun			
Action 2.6	Négocier avec la Région pour augmenter la desserte ferroviaire depuis Longwy vers Nancy, Thionville et Metz			
Axe 3   Modes alternatifs à la voiture et sécurité		2023-2026	2026-2030	2030-2035
Action 3.1	Massifier le court-voiturage en expérimentant une nouvelle forme de mobilité		Environ 50 000€	
Action 3.2	Mettre en œuvre le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) du SDE54		Prix variable des bornes en fonction de la puissance de charge	
Action 3.3	Expérimenter un service d'autopartage (automobile ou scooter électrique)		12 000€ sur trois ans + 2000€/an de fonctionnement (2 voitures)	
Action 3.4	Accompagner les établissements privés ou publics pour organiser le covoiturage		À définir	
Action 3.4	Sécuriser les abords des établissements scolaires, lors des rentrées et sorties d'écoles aux arrêts de bus et passages piétons	À définir		
Action 3.6	Sécuriser les abords des routes départementales pour les piétons/ cyclistes	À définir		
Axe 4   Vers la ville apaisée		2023-2026	2026-2030	2030-2035
Action 4.1	Généraliser l'électrification des bus urbains TGL			500 000 à 650 000€ par bus électrique « retrofit » entre 250 000 à 300 000€ par bus
Action 4.2	Améliorer la priorité des transports en commun dans la circulation	Entre 2 500 et 3 500€ le feu tricolore		
Action 4.3	Connaitre et réguler le stationnement dans les rues		À définir	
Action 4.4	Inciter à réduire la vitesse dans l'ensemble des villes à 30km/h		Entre 60 à 100€ un panneau 30km/h + poteau Entre 100 à 150€ une signalisation au sol (pochoir + peinture)	
Action 4.5	Inciter les parents à amener leurs enfants à pied ou à vélo lorsque le trajet fait moins de 1km	19 500€ le vélo-bus		
Axe 5   Cohérence entre planification et mobilité		2023-2026	2026-2030	2030-2035
Action 5.1	Coopération : sensibiliser les communes à consulter en amont le SMITRAL lors de futurs aménagements en accord avec le réseau de transport en commun			
Action 5.2	Soutenir le lancement d'une nouvelle enquête mobilité type Emc²	2,1 millions d'€ pour la réalisation de l'enquête		
Action 5.3	Gouvernance : s'appuyer sur la commission mobilité pour suivre la mise en œuvre des actions du PDMS			
<b>TOTAL</b>		<b>Entre 542 000€ et 573 000€</b>	<b>Entre 64 160€ à 64 250€</b>	<b>Entre 500 000€ à 650 000€</b>

# Glossaire

<b>AAP</b>	Appel À Projet
<b>ACV</b>	Action Cœur de Ville
<b>ADEME</b>	Agence de la transition écologique
<b>AGAPE</b>	Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord
<b>AMI</b>	Appel à Manifestation d'Intérêt
<b>AOM</b>	Autorité Organisatrice de la Mobilité
<b>ARS</b>	Agence Régional de Santé
<b>CCAS</b>	Centre Communal d'Action Sociale
<b>CEE</b>	Certificats d'Économies d'Énergie
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires
<b>DETR</b>	Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DSIL</b>	Dotation de Soutien à l'Investissement Local
<b>EDVM</b>	Enquête Déplacements Villes Moyennes
<b>EPCI</b>	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
<b>FEDER</b>	Fonds Européen de Développement Régional
<b>FMD</b>	Forfait Mobilité Durable
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>PDIE</b>	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
<b>PDM</b>	Plan de Mobilité
<b>PDME</b>	Plan de Mobilité Employeur
<b>PDMS</b>	Plan de Mobilité Simplifié
<b>PLUi-HD</b>	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacement
<b>PMF</b>	Pôle Métropolitain Frontalier
<b>PMR</b>	Personnes à Mobilité Réduite
<b>PNR</b>	Parc National Régional
<b>PVD</b>	Petites Villes de Demain
<b>RGTR</b>	Régime Général des Transports Routiers luxembourgeois
<b>SCOT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDIRVE</b>	Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
<b>TGL</b>	Transport du Grand Longwy





2024