



Commercy Void Vaucouleurs
Communauté de Communes

MOBILITES ET DEPLACEMENTS



Cette fiche thématique constitue une version de travail du diagnostic du futur SCoT sur le territoire de la Communautés de Communes Commercy Void Vaucouleurs.

Les éléments de diagnostic présentés constituent un premier ensemble de points clés permettant d'appréhender les enjeux du SCoT. Dans le cadre de la démarche itérative menée, ces éléments seront complétés, développés ou simplifiés, à la suite de l'obtention de données complémentaires et des retours des acteurs locaux

PHASE DIAGNOSTIC ET ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Fiche V2 – Janvier 2023



I.	LE RESEAU D'INFRASTRUCTURES	3
1.	UN RESEAU ROUTIER STRUCTURE AUTOUR DE LA RN4	3
2.	UN RESEAU FERROVIAIRE COMPOSE D'UNE GARE ET DEUX HALTES	5
II.	LES HABITUDES DE DEPLACEMENTS	7
1.	LA MOITIE DES FLUX QUOTIDIENS SONT INTERNES	7
2.	UNE MAJORITE DE FLUX ENTRANTS DEPUIS LES EPCI VOISINS	11
3.	UN QUART DES FLUX SORTANTS A DESTINATION DE LA CC DES TERRES TOULOISES.....	13
4.	DES FLUX INTERNES MAJORITAIREMENT EFFECTUES EN VOITURE MALGRE UNE LIGNE DE BUS.....	15
III.	LES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE	16
1.	UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN MAILLANT LE TERRITOIRE.....	16
2.	UNE ABSENCE D'AIRE DE COVOITURAGE A QUESTIONNER.....	18
3.	UN RESEAU DE DEPLACEMENTS DOUX A DEVELOPPER	18
IV.	L'OFFRE DE STATIONNEMENT	20
1.	DES CAPACITES DE STATIONNEMENT DES VEHICULES SUFFISANTES	20
2.	UN STATIONNEMENT DES VEHICULES ELECTRIQUES PEU DEVELOPPE.....	20
3.	UN STATIONNEMENT VELO INEXISTANT	21
V.	SYNTHESE	22

I. LE RESEAU D'INFRASTRUCTURES

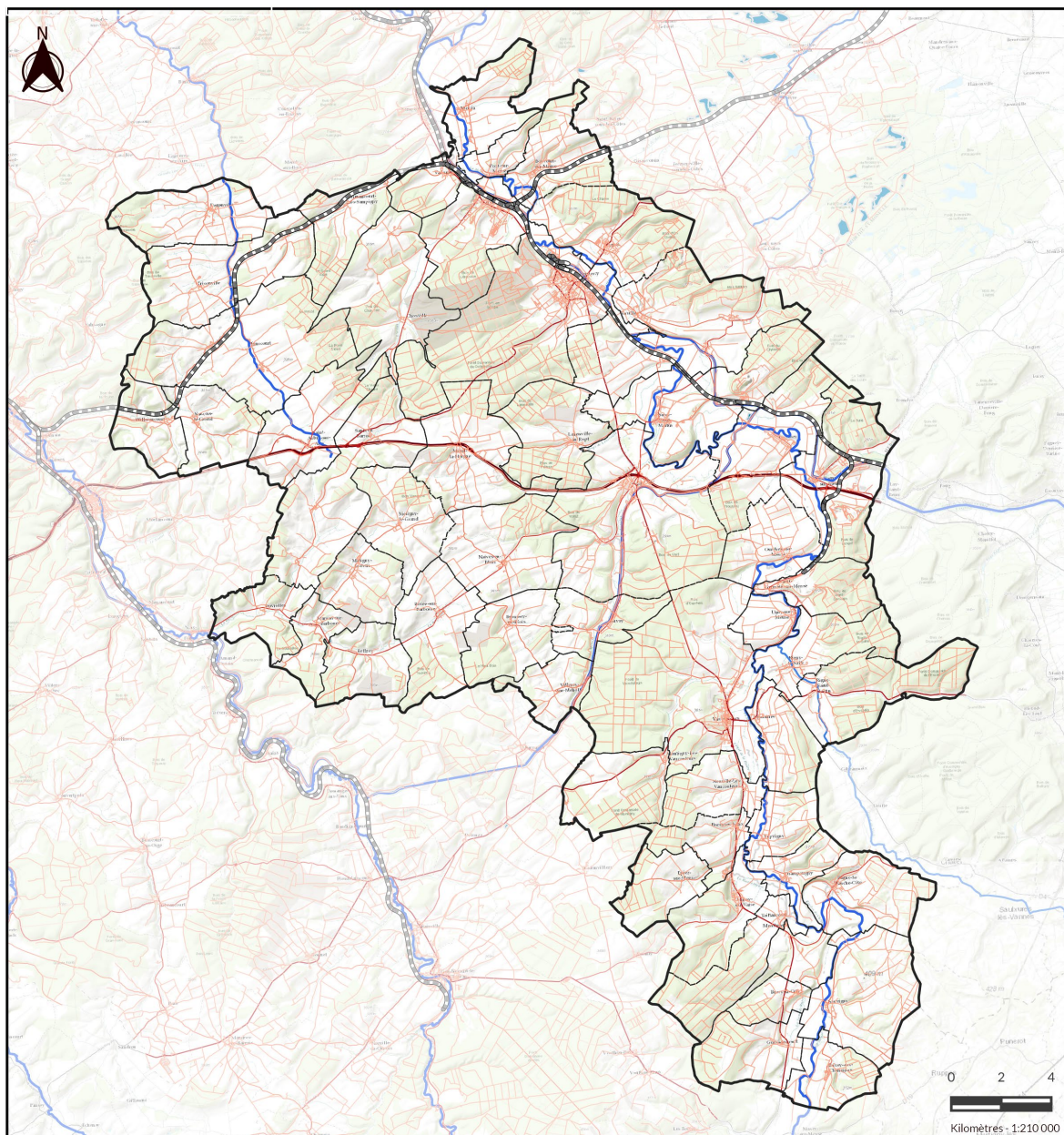
1. UN RESEAU ROUTIER STRUCTURE AUTOUR DE LA RN4

Le territoire de la communauté de communes de Commercy Void Vaucouleurs dispose d'une structure viaire structurée par 2 axes majeurs :

- La route nationale 4 qui traverse le territoire d'est en ouest, permettant d'accéder par voie rapide aux pôles structures de Nancy, Toul, Ligny-en-Barrois ou encore Bar le Duc.
- La route départementale 964 qui irrigue le territoire du nord au sud, permettant de relier les principales communes de la CCCV (Commercy, Void-Vacon, Vaucouleurs) et de rejoindre au nord Verdun ou Neufchâteau au sud.

Tout un réseau secondaire irrigue ensuite le territoire intercommunal.

Structure viaire du territoire



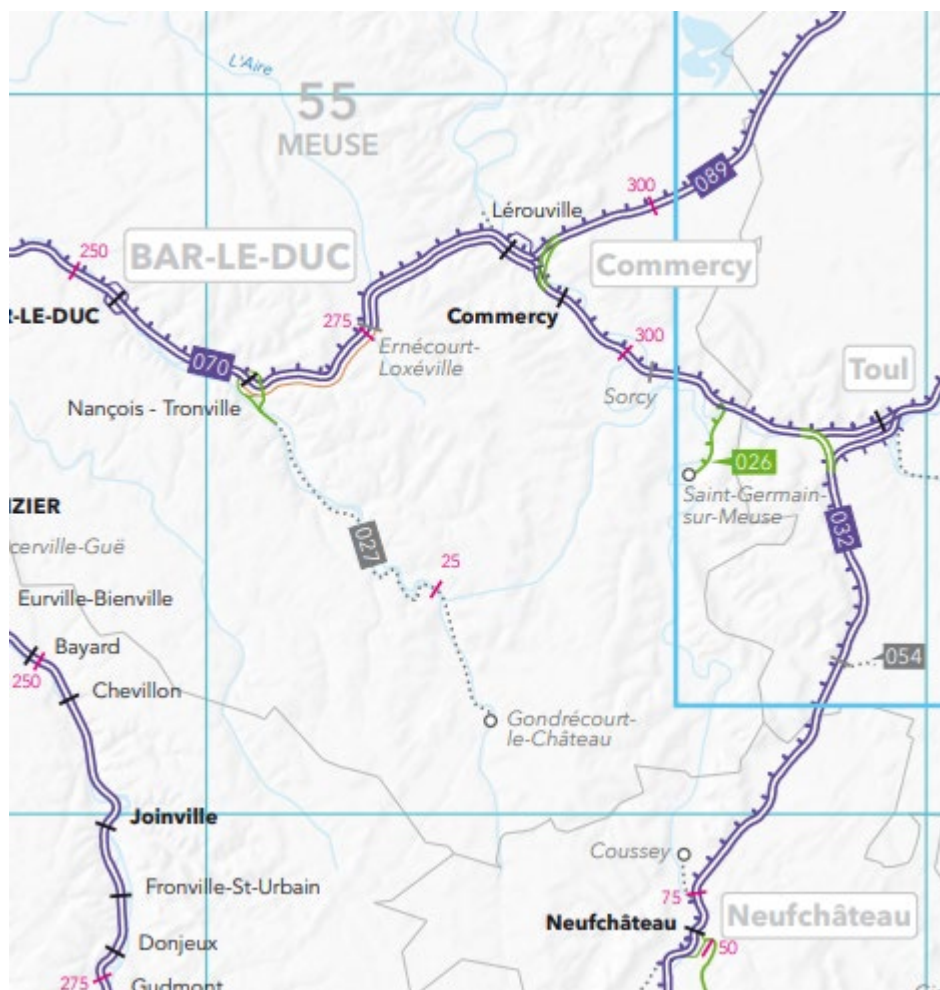
Éléments de repères :

-  Périmètre du PLUi
-  Limite communale
-  Cours d'eau
-  Voie routière
-  Voie ferrée

Source : BD TOPO 2019 ©IGN. Fond de carte : ©ESRI World Topo. Réalisation : Planéd, 2020.

2. UN RESEAU FERROVIAIRE COMPOSE D'UNE GARE ET DEUX HALTES

Le territoire est traversé par la voie ferrée reliant Paris à Nancy. Il dispose d'une gare, à Commercy, et deux haltes à Lérrouville et Pagny-sur-Meuse.



EXTRAIT DE L'ATLAS DU RESEAU FERRE EN FRANCE – SNCF RESEAU

COMMUNE	GARE / HALTE	NOMBRE DE VOYAGEURS EN 2019	NOMBRE DE VOYAGEURS EN 2020	NOMBRE DE VOYAGEURS EN 2021
Commercy	Gare	182 731	118 638	155 389
Lérouville	Halte	8 591	6 658	5 824
Pagny sur Meuse	Halte	4 708	3 509	4 676

FREQUENTATION ANNUELLE PAR GARE OU HALTE SUR LE TERRITOIRE (SCE : SNCF, 2021)

La fréquentation des gares et haltes soulève des enjeux en termes de mobilité et d'intermodalité.

On note la fréquentation très importante de la gare de Commercy, sa diminution en 2020 s'explique par la crise sanitaire du COVID19. Les haltes de Lérouville et de Pagny-sur-Meuse connaissent une fréquentation bien inférieure et en diminution ces dernières années.

Cette baisse de fréquentation de ces 2 haltes interroge sur le cadencement des trains, l'accès, le stationnement, l'accès piétons et vélos. Le développement de nouvelles pratiques en termes de mobilité sur le territoire et sur les solutions à proposer pour tendre vers une offre intermodale (accès piétons, cyclistes...) seront des enjeux.



GARE DE COMMERCY



HALTE DE PAGNY SUR MEUSE

La fréquence de passage des TER en gare de Commercy, 1 train par heure en semaine, est une réponse aux déplacements des actifs souhaitant se rendre à Bar-le-Duc ou Nancy. Le cadencement des trains dans les 2 autres haltes du territoire (3 trains par jour en semaine) n'offre pas un niveau de desserte adapté à des déplacements quotidiens.

L'offre intermodale et l'accessibilité aux gares pourra être questionnée afin d'apporter éventuellement des points d'amélioration.

II. LES HABITUDES DE DEPLACEMENTS

1. LA MOITIE DES FLUX QUOTIDIENS SONT INTERNES

La proximité des pôles tels que Toul, Ligny-en-Barrois, Bar-le-Duc ou Nancy influence grandement les déplacements quotidiens.

Les axes les plus empruntés sont la RN4, avec 4 échangeurs desservant le territoire, et la D964, qui permet une bonne desserte du territoire intercommunal.

Note : Le calcul de la valeur IPONDI, qui cumulé représente les flux du territoire, peut ne pas être comptabilisé la même année selon la taille de la commune et du fait de l'étalement de la collecte.

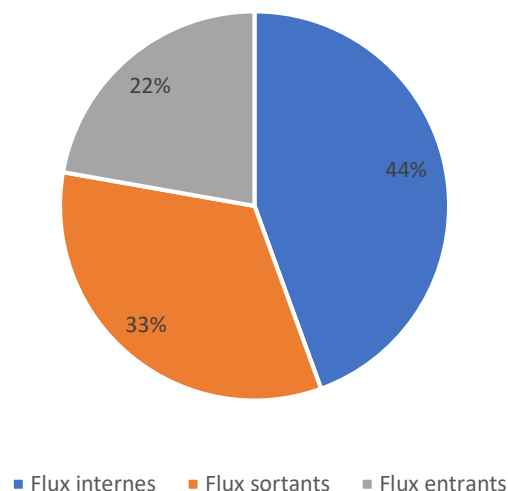
L'analyse des déplacements domicile/travail est importante, car elle permet de connaître la dynamique d'un territoire et ses logiques de spatialisation et ainsi d'anticiper les politiques en matière de déplacements.

Les flux de déplacements sont de 3 types : les flux entrants, sortants et internes. Les flux entrants correspondent aux nombres de personnes résidants hors du territoire mais travaillant sur le territoire de la communauté de communes. Les flux sortants représentent ceux qui sortent du territoire pour aller travailler. Enfin, il existe les flux internes au territoire, c'est-à-dire ceux qui résident et travaillent sur le territoire.

En 2019, 44% des actifs occupés de la CCCVV occupent un emploi qui se situe sur le territoire intercommunal, soit 4 570 flux internes.

Répartition des mobilités pendulaires de la CCCVV en 2019

Source : INSEE MobPro 2019



	NOMBRE DE FLUX	PART DANS LES FLUX TOTAUX
Flux sortants	3497	33%
Flux internes	4570	44%
Flux entrants	2404	22%

NOMBRE DE FLUX ET PART DANS LES FLUX TOTAUX EN 2019 – SOURCE : INSEE MOBPRO2019

Les actifs de la CCCVV ayant un emploi à l'extérieur du territoire, comptés dans les flux sortants, représentent 33% des flux domicile travail, soit 3 597 flux sortants. Les principales destinations de ces actifs sont :

- La CC Terres Toulaises : 890 flux sortants ;
- La Métropole du Grand Nancy : 773 flux sortants ;
- La CA de Bar le Duc – Sud Meuse : 670 flux sortants.

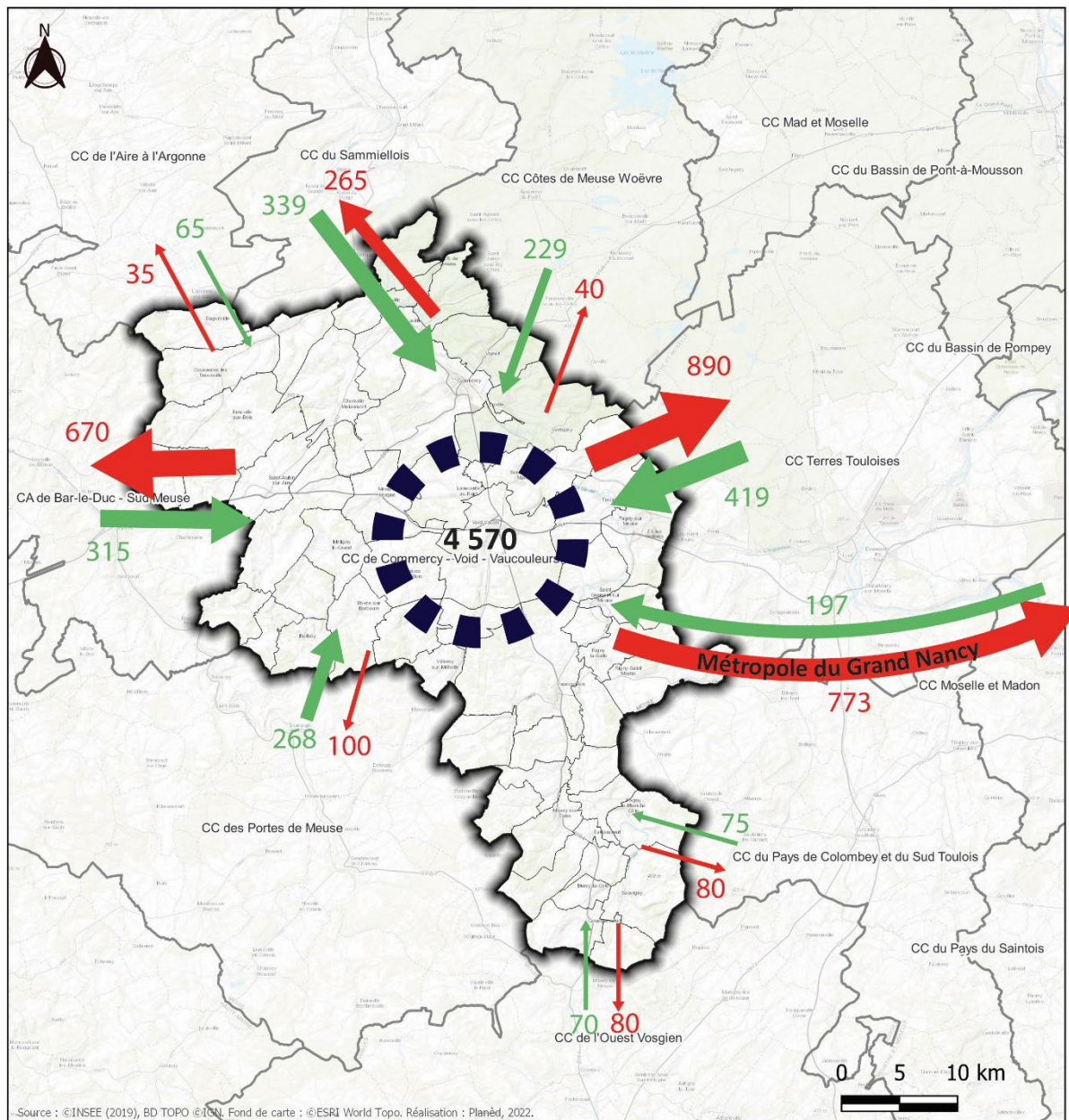
La part des flux entrants ne représentent que 22% soit 2 404 flux. Les actifs travaillant sur le territoire de la CC CVV mais n'y habitant pas viennent principalement de :

- La CC Terres Toulaises : 419 flux entrants ;
- La CC du Sammiellois : 339 flux entrants ;
- La CA de Bar-le-Duc-Sud-Meuse : 316 flux entrants.

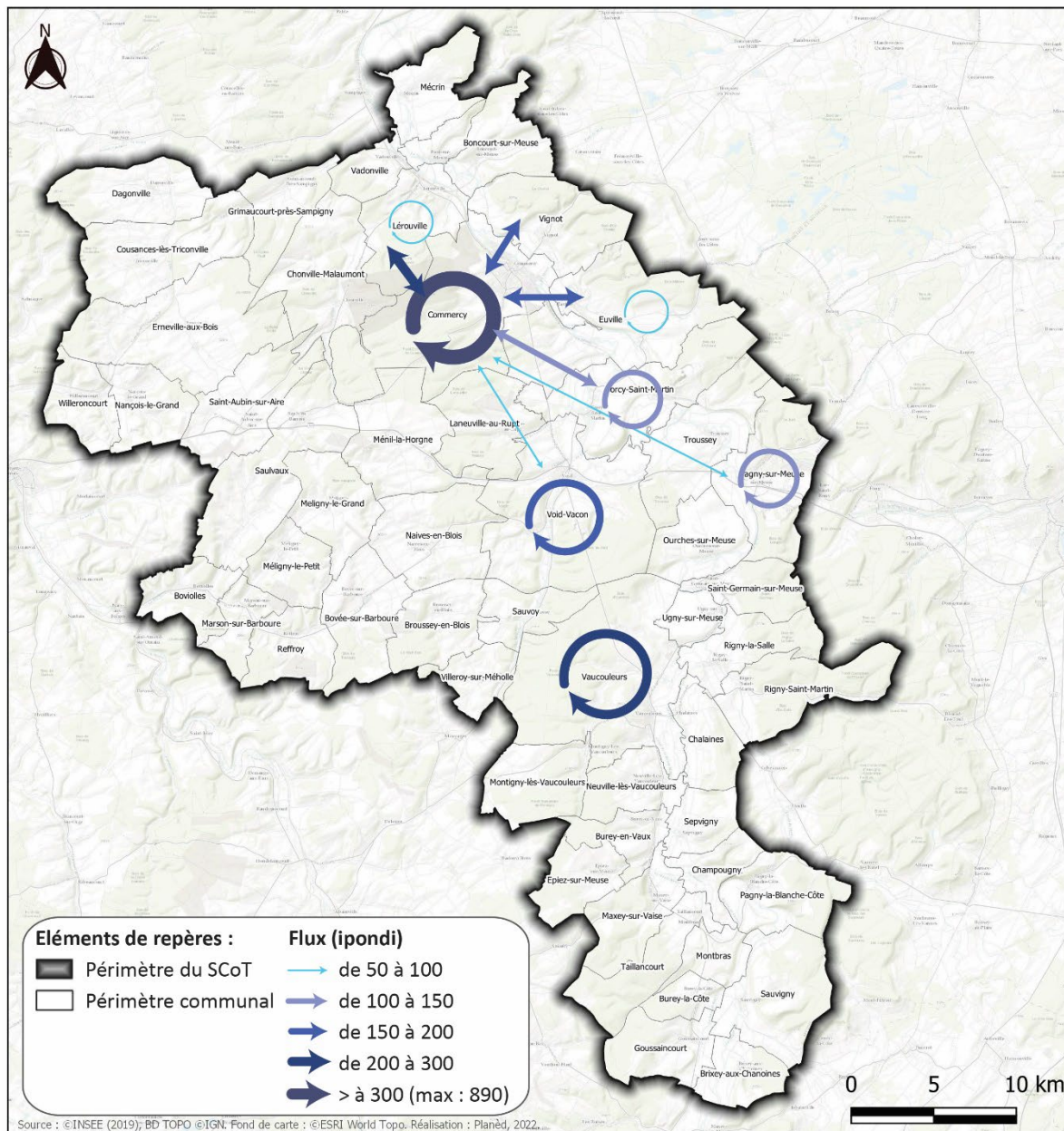
Cela soulève des questions notamment de dépendance à la voiture et de congestion automobile, puisque la voiture est le moyen de déplacement privilégié des habitants du territoire.

Questionner la mobilité au regard des emplois et de l'offre de logements est un enjeu important du SCOT, qui devra définir le modèle de développement souhaité et soutenable pour les années à venir. Si les déplacements domicile-travail, sont en 2019, en grande partie des flux internes, cette situation doit être intégrée et questionnée.

Principales mobilités professionnelles en 2019

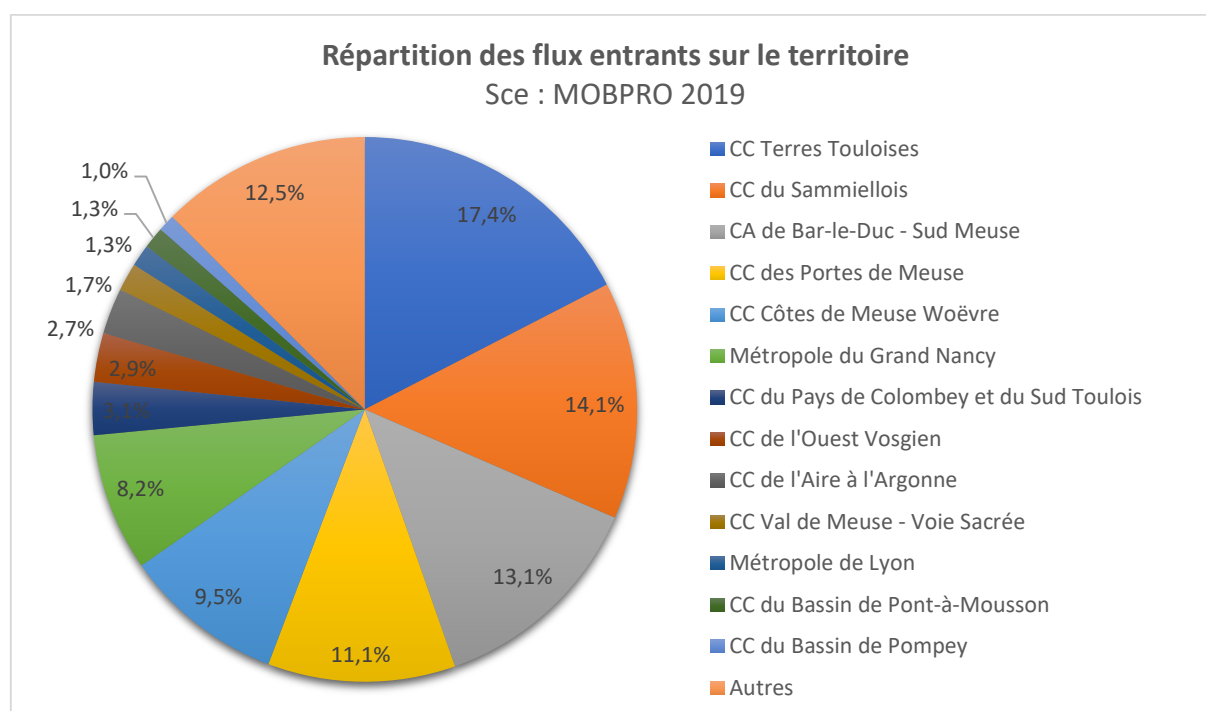


Principales mobilités professionnelles internes en 2019



2. UNE MAJORITE DE FLUX ENTRANTS DEPUIS LES EPCI VOISINS

La majorité des flux entrants proviennent des EPCI voisins tels que les communautés de communes des Terres Toulaises (17,4%) et la CC du Sammiellois (14,1%).



Les actifs venant travailler sur le territoire sont principalement issus de la catégorie des **professions intermédiaires** (20%), des **employés** (27%) et des **ouvriers** (29%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures ne représentent que 7% des flux entrants du territoire.

Cette répartition est quasiment similaire à celle des flux sortants.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	0	64	351	674	585	730
PART EN %	0%	2,7%	14,6%	28%	24,3%	30,4%

NOMBRE DE FLUX ENTRANTS ET PART SELON LE MODE DE TRANSPORTS UTILISES - SOURCE : INSEE MOBPRO2019

Les flux entrants dépendent beaucoup de l'accessibilité au territoire que ce soit automobile ou en transports en commun. L'offre en transports en commun étant relativement minime,

l'automobile reste le moyen de déplacement préférentiel pour accéder au territoire. En effet, **85% des déplacements pendulaires entrants sur le territoire sont faits au moyen de la voiture individuelle.**

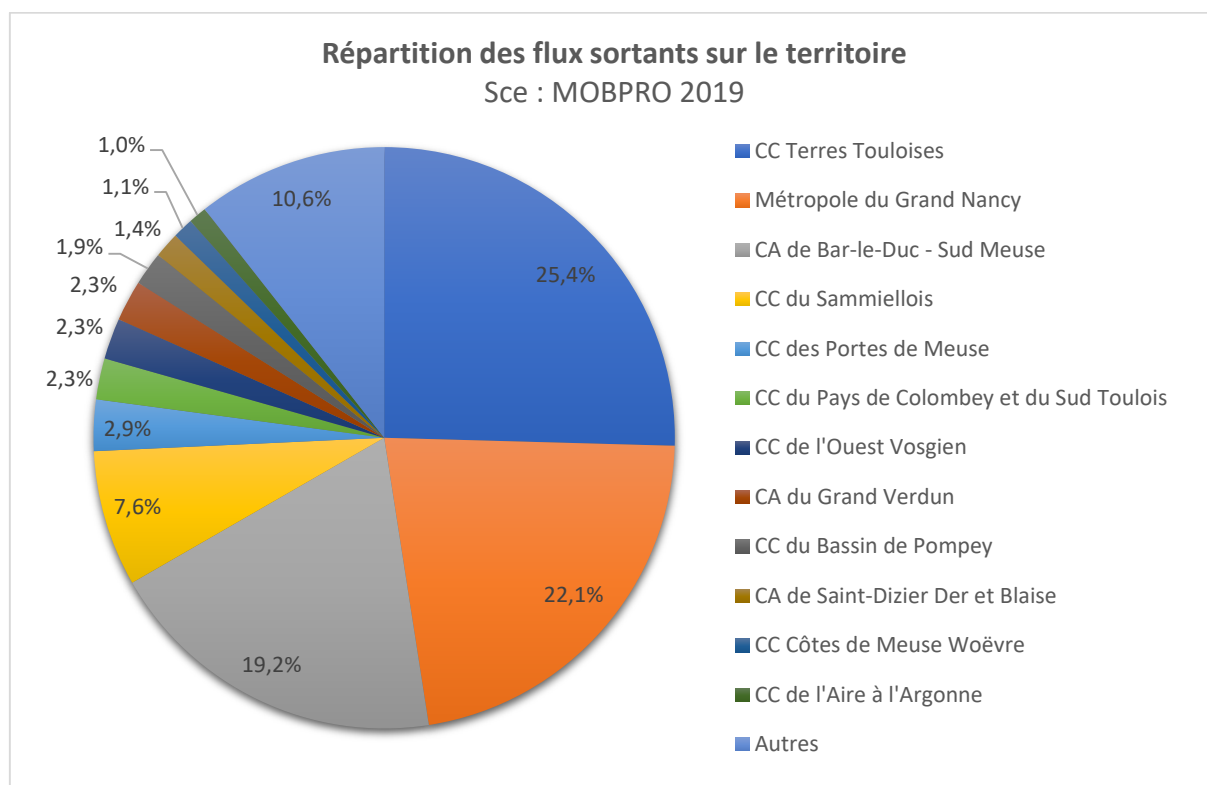
A l'échelle nationale, moins de 3 français sur 4 utilisent leur voiture pour aller travailler et 15% utilisent les transports en commun.

		PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
CCCVV	NOMBRE DE FLUX	5	8	9	25	2 286	71
	PART EN %	0,2%	0,3%	0,4%	1%	95,1%	3%
France entière	PART EN %	4,1%	6,1%	2,3%	1,8%	70,4%	15,2%

NOMBRE DE FLUX ENTRANTS ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE – SOURCE : INSEE MOBPRO2019

3. UN QUART DES FLUX SORTANTS A DESTINATION DE LA CC DES TERRES TOULOISES

Les flux sortants du territoire se dirigent principalement vers la CC des Terres Toulaises concentrant plus d'un quart des flux sortants. La présence de la route nationale 4 notamment entraine une augmentation des déplacements domicile/travail depuis le territoire de la CCVVV vers les pôles structurants extérieurs tels que Nancy, le Bar-le-Duc et Toul.



La Métropole du Grand Nancy accueille 22,1% des flux sortant du territoire de la CC Commercy-Void-Vaucouleurs et la CA de Bar-le-Duc-Sud-Meuse concerne 19,2% des flux sortants du territoire du fait de la présence de nombreux emplois à Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois.

Le prix du foncier, plus attractif que dans la métropole et l'accessibilité relativement importante, conjugué à un cadre de vie rural sont les facteurs expliquant l'importance des migrations pendulaires.

En termes de catégorie socioprofessionnelle, les flux sortants restent similaires aux flux entrants.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	35	90	288	1 003	974	1 106
PART EN %	1%	2,6%	8,2%	28,7%	27,8%	31,6%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE - SOURCE : INSEE
MOBPRO2019

Comme pour les flux entrants, le mode de transport dominant utilisé pour se rendre au travail est la voiture. L'objectif est d'offrir des alternatives à la voiture individuelle, notamment pour les habitants travaillant à proximité de secteurs desservis par les transports en commun.

		PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
CCCWV	NOMBRE DE FLUX	45	35	5	20	3 200	191
	PART EN %	1.3%	1%	0.1%	0.6%	91.5%	5.5%
France entière	PART EN %	4.1%	6.1%	2.3%	1.8%	70.4%	15.2%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LE MODE DE TRANSPORT - SOURCE : INSEE MOBPRO2019

4. DES FLUX INTERNES MAJORITAIREMENT EFFECTUES EN VOITURE MALGRE UNE LIGNE DE BUS

Pour rappel, 44% des flux globaux sont internes (4 570 flux). Ils ont un impact direct sur la circulation et sur les politiques en matière de déplacements telles que la mise en place de navettes intercommunales et le développement des liaisons douces par exemple. En 2019, la majorité des flux internes du territoire, soit 74,4%, sont effectués en voiture individuelle.

Malgré l'existence d'une **ligne de bus** et d'un **dispositif de transport à la demande**, on constate un manque de transports en commun et d'aménagements pour les déplacements doux de dimension intercommunale. Seulement 0,7% des déplacements internes sont faits en transports en commun mais 13,8% des mobilités internes au territoire sont effectués par la marche à pied, relevant ainsi l'enjeu de développement de liaisons piétonnes sécurisées.

La réduction de la part de l'automobile dans les modes de transports passe par la mise en place d'une politique en matière de déplacements doux, le développement de liaisons cyclables et piétonnes sécurisées entre les différentes communes du territoire et plus particulièrement en direction des gares et bassins d'emplois (zones d'activités, centres-villes etc).

		PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
CCCWV	NOMBRE DE FLUX	365	629	79	66	3 401	30
	PART EN %	8%	13,8%	1,7%	1,4%	74,4%	0,7%
France entière	PART EN %	4,1%	6,1%	2,3%	1,8%	70,4%	15,2%

NOMBRE DE FLUX INTERNES ET PART SELON LE MODE DE TRANSPORT - SOURCE : INSEE MOBPRO2019

Les actifs internes au territoire sur le territoire sont principalement issus de la catégorie des employés (31,6%), des ouvriers (28%) et des professions intermédiaires (19,4%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures ne représentent que 5,1% des flux entrants du territoire.

La répartition est similaire à celle des flux entrants et sortants du territoire.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	311	415	235	885	1 444	1 280
PART EN %	6,8%	9,1%	5,1%	19,4%	31,6%	28%

NOMBRE DE FLUX INTERNES ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE - SOURCE : INSEE MOBPRO2019

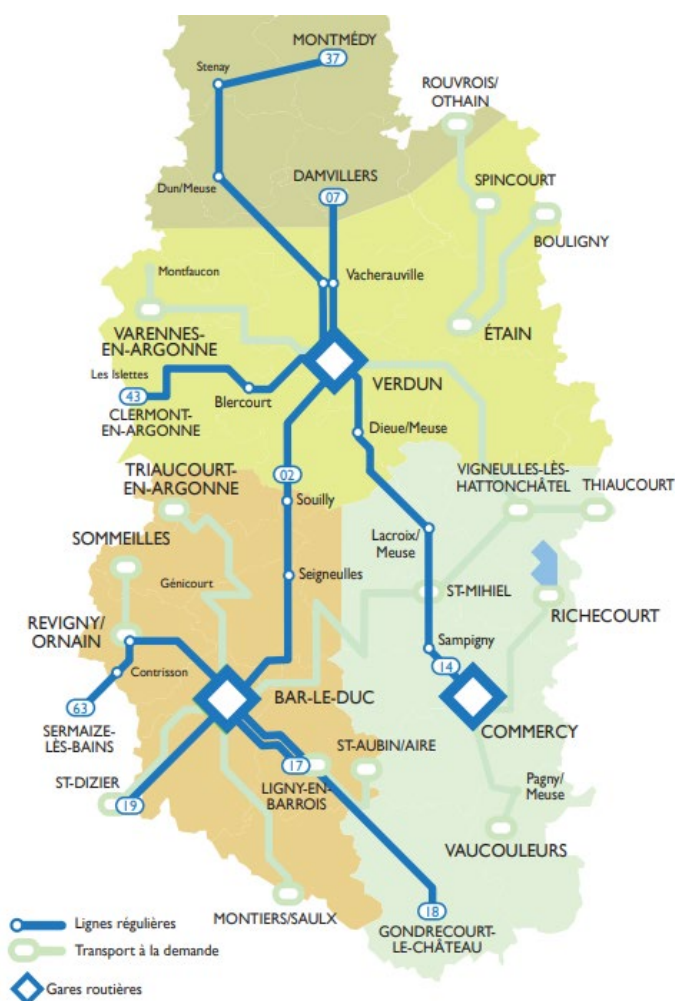
III. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE

1. UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN MAILLANT LE TERRITOIRE

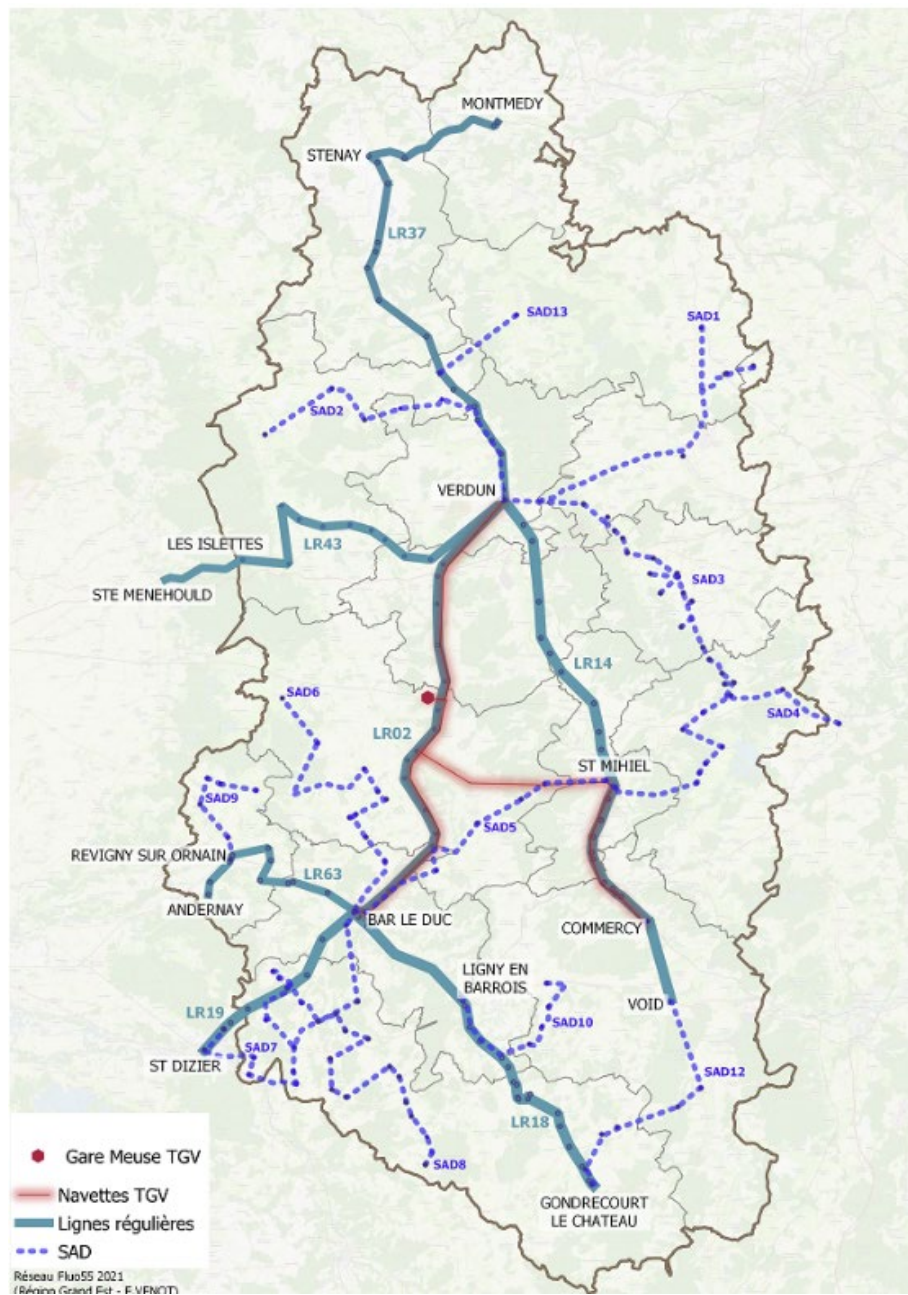
A l'échelle du département de la Meuse, l'offre de transport en commun se compose du réseau FLUO 55 qui propose :

- 7 lignes régulières interurbaines ;
- 3 navettes à destination de la gare Meuse TGV (depuis Bar-le-Duc, Verdun et Commercy) ;
- 12 navettes à la demande ;
- 320 circuits de transports scolaires.

Le territoire de la CCCVV est desservi, entre autres, par la ligne 14 Verdun – Commercy, qui dessert aussi la commune de Lérrouville, avec le passage de bus le matin, le midi et en fin de journée en semaine.



Le territoire est également desservi par le système de transport à la demande :



Réseau de transport à la demande de la Meuse - Sce : Fluo Grand Est

2. UNE ABSENCE D'AIRE DE COVOITURAGE A QUESTIONNER

À ce jour, pas d'aire de covoiturage recensée sur le territoire de la CCCVV. Les habitants utilisent les parkings publics comme aire de covoiturage. Cette pratique semble toutefois être une pratique marginale.

Une analyse des besoins pourra être effectuée et une aire de covoiturage créée.

3. UN RESEAU DE DEPLACEMENTS DOUX A DEVELOPPER

Un réseau cyclable très limité

Le réseau cyclable joue un rôle important à l'échelle du territoire. Il permet aux habitants de se rendre dans des lieux qu'ils côtoient au quotidien en réduisant l'utilisation de la voiture, notamment les équipements sportifs, commerces de proximité ou autres services.

L'offre en voies dédiées aux déplacements vélos de pratique quotidienne est très limitée sur le territoire intercommunal. Les déplacements sur les axes routiers départementaux présentent un manque de sécurité qui n'incite pas les pratiques de ce type.

Le réseau cyclable a plusieurs utilités. Il a d'abord une utilité quotidienne, pour se rendre au travail, à l'école ou dans les commerces par exemple mais également pour les loisirs.

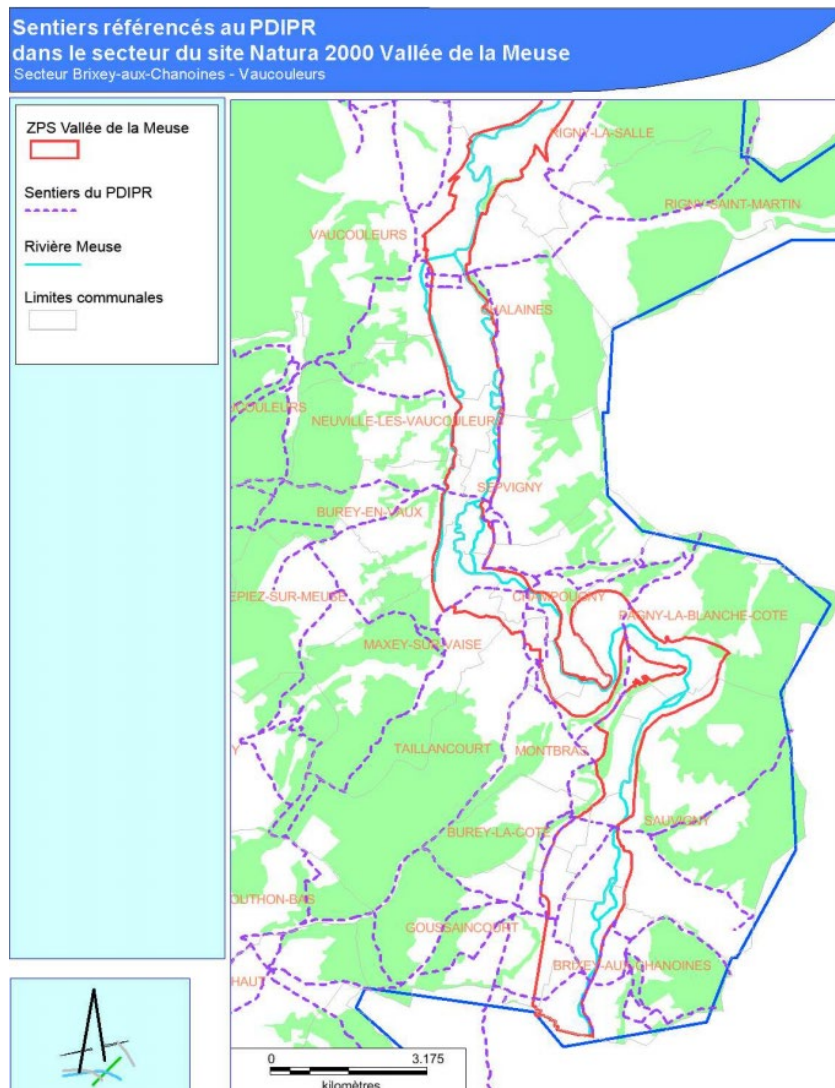
Les pistes cyclables peuvent être un attrait touristique du territoire au même titre que les randonnées pédestres par exemple.

Un maillage important du territoire en réseau de randonnées

Le territoire est desservi par des chemins et axes dédiés aux randonnées qui ont un intérêt local et touristique de découverte du territoire.

Ils permettent aussi de mettre en valeur et favoriser la connaissance du patrimoine bâti vernaculaire et du patrimoine naturel et paysager des communes de la CCCVV.

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR) du département de la Meuse montre un maillage important du territoire. Cette desserte favorise les itinéraires pédestres, mais aussi équestres ou encore en VTT. C'est aussi un atout d'un point de vue touristique.



Cartes des sentiers PDIPR référencés dans la Vallée de la Meuse

IV. L'OFFRE DE STATIONNEMENT

1. DES CAPACITES DE STATIONNEMENT DES VEHICULES SUFFISANTES

L'analyse des capacités de stationnement permet de rendre compte des problématiques en matière de stationnement au sein des communes.

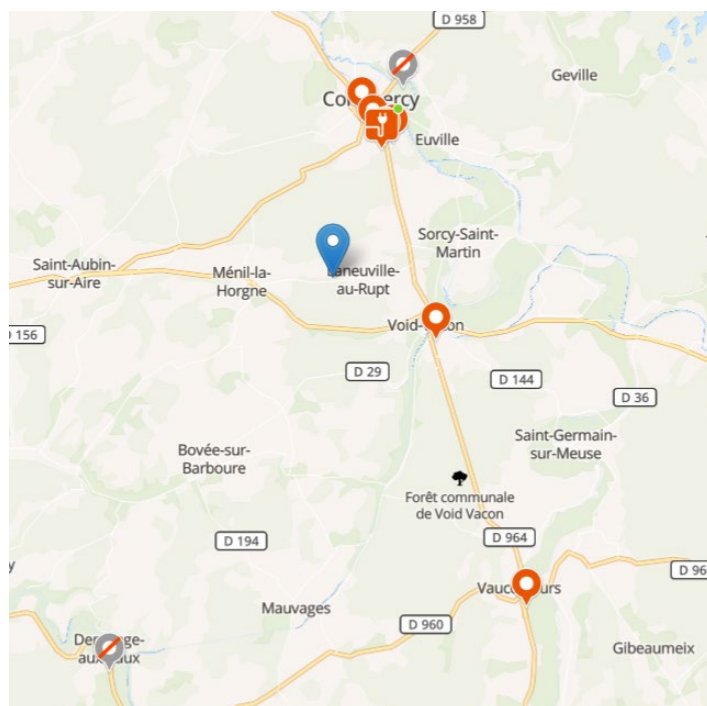
Ces données seront complétées à la commune après les avoir rencontrées.

COMMUNES	NOMBRE DE PLACES

2. UN STATIONNEMENT DES VEHICULES ELECTRIQUES PEU DEVELOPPE

Le stationnement de véhicules électriques est peu développé sur le territoire de la communauté de communes mais l'on retrouve tout de même quelques communes équipées d'une borne de recharge

A ce jour, 7 stations de rechargement de véhicules électriques ont été recensées sur le territoire de la CC CVV, 5 sur la commune de Commercy, et 1 sur Void-Vacon et sur Vaucouleurs.



Source : chargemap.com

Adresse	Nombre de places	Photos
Commercy Rue du Clos vert	1 station de recharge, 2 places	
Commercy Rue De la Gare	2 stations de recharge, 4 places	
Commercy Rue du 155 ^e Régiment infanterie	1 station de recharge, 2 places	
Commercy Rue de Lattre de Tassigny	1 station de recharge, 2 places	
Commercy Rue du Colonel Beltrame	6 stations de recharge, 12 places	
Void Vacon 1 rue du Stade	1 station de recharge, 2 places	
Vaucouleurs 34 rue de la République	1 station de recharge, 2 places	

3. UN STATIONNEMENT VELO INEXISTANT

Ces données seront complétées à la commune après les avoir rencontrées.

COMMUNES	NOMBRE DE PLACES	ADRESSE

V. SYNTHÈSE

	CONSTATS	ENJEUX
Réseau routier structurant	Deux axes majeurs : la RN4 et la RD964	Prendre en compte ces axes dans les futures zones d'aménagement afin de réduire la distance domicile-travail
Réseau ferroviaire	1 gare et 2 haltes ferroviaires - Une baisse de fréquentation des deux haltes	- Développer l'offre intermodale - Adapter le cadencement des trains aux heures des trajets domicile-travail
Déplacements pendulaires	- La moitié des flux sont internes : un territoire plutôt indépendant en termes d'emplois 85% des flux effectués en voiture 25% des flux sortants en direction de la CC des Terres Toulaises et 22% vers la Métropole du Grand Nancy	- Limitier la dépendance à la voiture et de congestion automobile - Favoriser l'utilisation de la ligne de bus et du transport à la demande (fréquence, communication, coût, etc) - Développer des modes doux (liaisons piétonnes et cyclables sécurisées) - Créer une aire de covoiturage pour développer cette pratique - Développer l'offre de stationnement vélos