

# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

## Haut Chemin - Pays de Pange



"Comment nos déplacements vont-ils évoluer grâce à la Communauté de Communes les prochaines années ?"

## S'engager pour un territoire plus durable et une mobilité plus responsable

Depuis plusieurs années, la Communauté de Communes Haut Chemin – Pays de Pange (CCHCPP) mène des actions concrètes en faveur d'un développement territorial durable, avec pour objectif de **préserver et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants**. Son engagement pour la biodiversité s'est notamment illustré à travers la mise en place, dès 2017, de la démarche **Trame Verte et Bleue**, reconnue en 2022 par le label « Territoire engagé pour la Nature » (TEN). Dans cette continuité, la CCHCPP a lancé en 2022 l'élaboration d'un **Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET)**, afin de répondre localement aux défis majeurs du **changement climatique et à ses impacts**, présents et à venir.

Cependant, son territoire rural reste **fortement dépendant de la voiture individuelle**. Cette dépendance impacte l'environnement comme la santé publique. Pour réussir la transition écologique et améliorer le bien-être des habitants, il est indispensable d'**agir en faveur d'une mobilité plus durable**.

C'est dans cette optique qu'a été conçu le **Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)**. Ce document stratégique définit les grandes lignes de la politique intercommunale en matière de déplacements. Il fixe un cadre d'action, adapté aux ressources de la collectivité, pour impulser des **changements concrets au service des habitants**.

C'est avec fierté et enthousiasme que je vous présente les actions concrètes du PDMS, qui permettront à tous d'envisager autrement nos déplacements, de favoriser les mobilités durables et ainsi préserver notre cadre de vie et l'environnement.

**ROLAND CHLOUP**  
Président de la Communauté  
de Communes  
Haut Chemin – Pays de Pange

## C'est quoi ?

Le PDMS est un outil de planification qui **organise les déplacements pour améliorer la mobilité de tous les publics** (travailleurs, scolaires, personnes âgées, etc.).

Dans la région, le transport routier est la principale source d'émission de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie. En effet, la proximité de l'intercommunalité avec la ville de Metz génère un trafic routier important.

Pour répondre à cet enjeu majeur, les élus de la CCHCPP ont élaboré un Plan de Mobilité Simplifié, accompagné d'un **Schéma Directeur Cyclable**. Ce dernier constitue le volet dédié au vélo tout en étant un document à part entière (*disponible sur le site internet de la CCHCPP dans l'onglet « Mobilités »*).

## Un objectif clair : une mobilité pour tous

Le PDMS vise à :

- 👉 **Améliorer l'accessibilité et faciliter les déplacements** pour toutes et tous, quels que soient l'âge ou la situation.
- 👉 **Réduire la place de la voiture individuelle** tout en limitant l'usage des véhicules thermiques.
- 👉 **Favoriser les mobilités durables**.

2

3



## LES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ

### Chiffres clés : le territoire et ses dynamiques

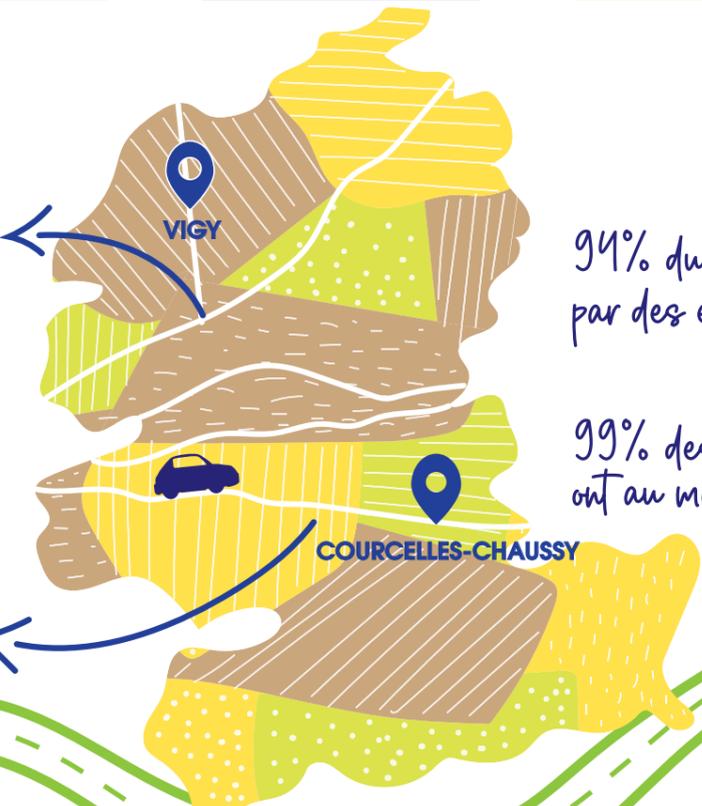


### Et au niveau géographique ?

Communauté de Communes Rives de Moselle

Mitoyenne de deux collectivités qui exercent une forte attraction

Eurométropole de Metz

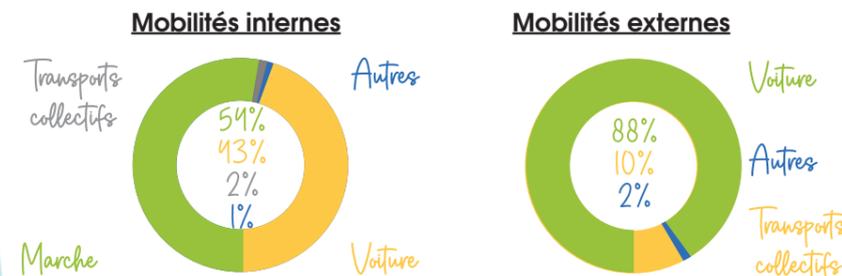


94% du territoire occupé par des espaces agricoles et naturels

99% des ménages ont au moins un véhicule

## LES PRATIQUES DES HABITANTS

70 000 déplacements/jour, 35% internes au territoire, 65% vers Metz, Rives de Moselle, Luxembourg.



- La mobilité est l'affaire de tous. Elle est conditionnée par *les besoins du quotidien et le mode de vie.*

- Peux-tu nous éclairer ?

- Eh bien, par exemple, il y a la **mobilité liée à l'emploi**. Sur le territoire de la CCHCPP, il y a **2800 emplois pour une population active de 8800 personnes**. 1500 résidents travaillent sur le territoire, essentiellement à Courcelles-Chaussy, Ogy-Montoy-Flanville, Vigy, Sainte-Barbe et Charleville-sous-bois. Sur ces 8800 actifs, 7300 travaillent à l'extérieur du territoire.

- D'accord. Y a-t-il d'autres subtilités ?

- Oui, il existe **une mobilité sous contrainte** comme pour les seniors qui rencontrent *des problèmes liés à l'autonomie*, ou encore les familles monoparentales qui ont *des difficultés d'organisation*.

- Exactement, sans oublier la **mobilité liée aux dépenses de la vie courante** (commerce, santé, services à la personne, culture et loisirs par exemple).

- En effet, *l'offre limitée* oblige les habitants à se déplacer aussi vers l'extérieur. De plus, *les routes départementales* impactent négativement le territoire (linéarité routière causant des excès de vitesse, manque de sécurité, engorgement), ce qui est accentué par le peu d'aménagements cyclables.

## L'OFFRE DE MOBILITÉ EXISTANTE

- Quelques pistes cyclables avec des points de stationnement (dispositif en cours d'amélioration grâce au Schéma Directeur Cyclable).
- Quelques actes de covoiturage.
- 2 gares (Courcelles-sur-Nied et Sanry-sur-Nied).
- Bus FLUO (de la Région Grand Est), principalement à destination des scolaires.



## LES DÉFIS À RELEVER ENSEMBLE



## LE PLAN D' ACTIONS



Inscrire le territoire dans la dynamique métropolitaine de Metz et du sillon mosellan

Optimiser les déplacements entre le Haut Chemin – Pays de Pange et la Métropole, renforcer l'accessibilité aux services et pôles d'attractivité.

Accessibilité pour tous

Maintenir l'autonomie des séniors qui sont de plus en plus nombreux dans l'intercommunalité, rendre le territoire plus attractif pour les jeunes actifs et les familles, faciliter l'accès à l'emploi pour les familles monoparentales.

Confortation d'un territoire "à vivre", en transition énergétique et environnementale

Sortir de l'usage de l'automobile et développer les mobilités alternatives (vélo, marche, covoiturage) pour préserver l'environnement !

\*Marche, vélo, ...

En plus des enjeux pratiques, économiques et environnementaux, il est aussi question de santé publique : les mobilités actives\* sont bénéfiques pour la santé.



Les habitants de la CCHCPP souhaitent le développement de l'offre de transports en communs (53%) et de pistes cyclables (46%)\*.

4 ORIENTATIONS ont été retenues pour aller en ce sens :

1



Développer les transports en commun et l'intermodalité pour rapprocher les territoires et les citoyens de toutes générations

2



Faciliter les nouveaux usages plus économiques et écologiques de l'automobile

3



Favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens

4



Progresser ensemble vers une mobilité plus durable

\*Enquête, menée dans le cadre du PCAET auprès des habitants du territoire entre juillet et septembre 2023.

# ORIENTATION 1 : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ POUR RAPPROCHER LES TERRITOIRES ET LES CITOYENS DE TOUTES GÉNÉRATIONS

## Action 1 : Déployer un service de transport d'utilité sociale\*

Objectif : Identifier et appuyer une association qui propose une solution de mobilité abordable.

2025 ➔ 2026

Étudier la faisabilité et les conditions de **mise en oeuvre d'un service de transport d'utilité sociale (TUS)**.

2027 ➔ 2030

Mise en oeuvre, selon conclusions des études.

## Action 2 : Mener une étude d'opportunité sur une offre de transports à la demande (TAD)\*\* pour les communes isolées

Objectif : Assurer la desserte de toutes les communes vers les polarités locales, au moyen d'une solution collective souple. Proposer une alternative à la voiture particulière vers les points d'arrêt TER (voire certains points d'arrêt routiers) et éventuellement des points d'arrêt du réseau Le Met'.

2027 ➔ 2030

Engager une étude d'opportunité et de faisabilité de **créer un service de TAD zonal** pour définir les usages, les modalités, les pôles desservis et les coûts d'investissements et de fonctionnements.

2031 ➔ 2034

Mise en oeuvre selon les résultats des études.

## Action 3 : Contribuer à améliorer la desserte TER et Fluo routière du territoire et faciliter l'accès aux points d'arrêt

Objectif : Développer l'usage du TER et des cars Fluo par une amélioration de la desserte du territoire. Envisager un partenariat avec la Région Grand Est.

2025 ➔ 2026

- Suivre les démarches de préfiguration du **Service express régional métropolitain (Serm)** Lorraine-Luxembourg et défendre l'intérêt du territoire (liaisons rapides vers Metz, etc.).
- Structurer la stratégie de **dialogue avec la Région Grand Est** dans le cadre de ce projet.
- Valoriser et coordonner les actions du PDMS qui concourent à **rendre les points d'arrêt ferroviaires (ou routiers structurants) plus accessibles**.
- Préciser les attentes sur le territoire notamment au sujet des **deux points d'arrêt TER existants (cf page5)**.

2027 ➔ ...

En fonction des retours de la Région, définir une **« stratégie pôles d'intermodalité »** (gares et points d'arrêt routiers structurants), déterminer les investissements et services intermodaux ou urbains à développer autour des points d'arrêt ferroviaires, voire routiers structurants.



\* Un transport d'utilité sociale est un service de transport organisé par des associations pour aider les personnes ayant un accès limité aux transports publics, en raison de leur situation géographique ou financière.  
 \*\* Offre de transport à la demande qui opère sur une zone clairement définie (du quartier à un ensemble de communes) sans suivre de ligne fixe préalablement définie, voire sans horaires fixes.

# ORIENTATION 2 : FACILITER LES NOUVEAUX USAGES PLUS ÉCONOMIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE L'AUTOMOBILE

## Action 1 : Faciliter et développer le covoiturage

**Objectif :** Accompagner le développement, par une action sur l'offre (conducteurs et sièges), puis, éventuellement, sur l'offre de stationnement.

2025 ➔ 2026

Développer l'offre de conducteurs et sièges. Depuis juin 2025, mise en place du **dispositif de covoiturage avec BlaBlaCar Daily** : cofinancement du trajet par la Communauté de Communes ; rémunération des conducteurs et tarif avantageux pour les passagers (0,50 € / trajet, de 2 à 80 km).



2027 ➔ 2030

- Suivre la mise en oeuvre de la plateforme de mise en relation et réflexions sur d'éventuelles évolutions.
- Possibilités de **développer des aires de covoiturage communautaires**, ou d'appui technique et/ou financier aux communes en ce domaine.

## Action 2 : Proposer, si opportun, un service d'autopartage dans les principales polarités

**Objectif :** - Proposer un parc de véhicules en location courte durée accessible dans des stations stratégiquement réparties et implantées en lien avec les pôles intermodaux de proximité.  
- Limiter le besoin d'un second véhicule, notamment pour les déplacements occasionnels.  
- Donner aux collectivités l'accès à un parc de véhicules permettant de limiter l'investissement en propre.

2025 ➔ 2026

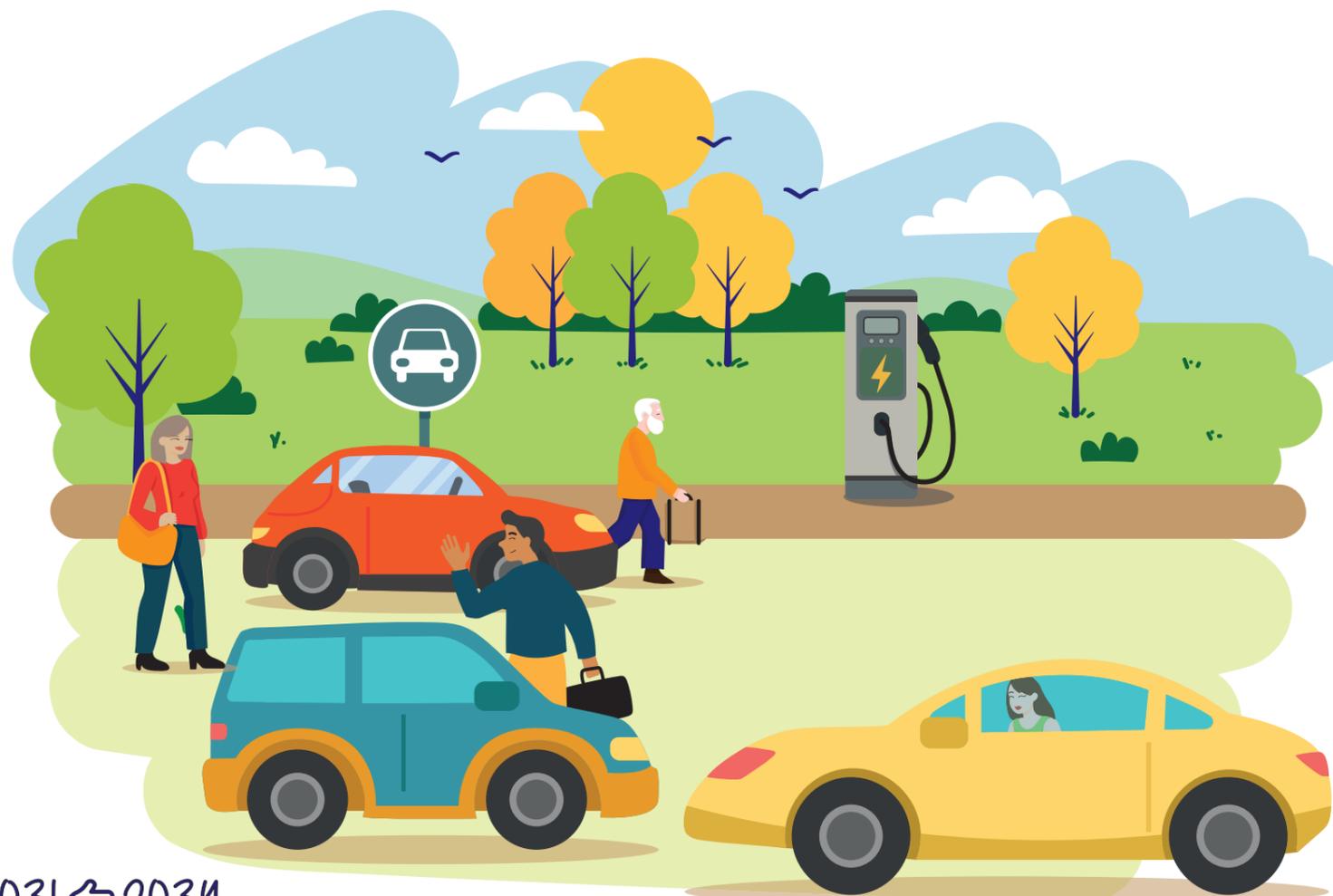
Prise de contact avec des fournisseurs de **solutions d'autopartage** pour mettre à la disposition des ménages des véhicules adaptés à des besoins du quotidien hors domicile-travail.

2027 ➔ 2030

- Dimensionner les besoins des ménages et collectivités, **prioriser les communes concernées au regard de leur population**.
- Définir les modalités de mise en oeuvre : coût et gestion.

2031 ➔ 2034

Mise en oeuvre.



## Action 3 : Accompagner le développement de l'électromobilité

**Objectif :** - Renforcer le maillage de bornes de recharge électriques dans les communes de la CCHCPP.  
- Installer des bornes sur les Zones d'Activités communautaires, en lien avec le déploiement d'un service d'autopartage.

2025 ➔ 2026

- Mener un retour d'expérience auprès des communes de la CCHCPP équipées.
- En fonction des retours, proposer un **guide à destination des communes**, organiser des temps d'échanges.
- Définir les objectifs de service (puissance, tarifs, etc.) pour **l'installation de bornes de recharge sur les zones d'activités communautaires**.
- Mise en oeuvre de ce programme.

2027 ➔ ...

Achever la mise en oeuvre du programme d'équipement en installations communautaires.

# ORIENTATION 3 : FAVORISER L'USAGE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## Action 1 : Définir et construire le réseau cyclable cible à l'horizon 2034

**Objectif :** Mettre en place un maillage d'aménagements cyclables. Un schéma directeur cyclable (SDC) a été adopté en avril 2024 en ce sens. Prioriser et mettre en oeuvre progressivement ce schéma afin de proposer un réseau cyclable pratique, sûr et cohérent.

### 2025 ➔ 2026

- Prioriser, parmi les itinéraires inscrits au schéma directeur, les aménagements à réaliser pour favoriser l'usage quotidien du vélo et l'usage «loisir».
- **Engager le dialogue avec les EPCI voisins** pour s'assurer des continuités cyclables.
- initier les études de pré-faisabilité (chiffrages, faisabilité technique).
- Mettre en place un outil de suivi de la fréquentation du réseau (comptages).

### 2026 ➔ 2030

- Réaliser les **travaux d'aménagements** des itinéraires selon la priorisation établie.
- Opérer, notamment sur la base des comptages, un suivi de la fréquentation des aménagements et de l'impact de la politique cyclable, ainsi qu'un retour d'expérience permettant d'engager une éventuelle révision du schéma.

*Projet Avélo3 :*  
La CCHCPP a été lauréate du projet Avélo 3 en avril 2024. Les projets pour la mise en oeuvre de la politique cyclable (études, stationnement, communication...) seront cofinancés par l'ADEME\* à hauteur de 50% avec, en plus, un forfait annuel finançant un poste de chargé de mission jusqu'à fin 2026.



## ACTION 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES FAVORISANT LA PRATIQUE DU VÉLO

**Objectif :** Travailler sur l'offre de stationnement cyclable, les aires de service : mise à disposition d'outils, d'un point d'eau, d'une station de gonflage, etc.

Le schéma directeur cyclable propose à cet égard un panel d'actions qui reste à prioriser et financer. Par ailleurs, la CCHCPP entend valoriser l'action et l'expérience des communes en matière de ramassage scolaire «actif» : pédibus, cyclobus, etc.

### 2025 ➔ 2026

- Mettre en oeuvre des **stationnements vélo** : recenser les places existantes et hiérarchiser les besoins en facilitant notamment l'intermodalité (équipement des points d'arrêt ferroviaires et routiers structurants).
- Déployer, dans le cadre d'un programme pluriannuel d'investissement (PPI), des **aires de service**, à l'image de celle existant à Pange, sur des points clés à définir.
- Développer le **transport scolaire «actif» de proximité** : retour et partage des expériences en cours à Ogy-Montoy-Flanville et éventuellement ailleurs sur le territoire de la CCHCPP (woodybus/cyclobus, pédibus, etc.).

### 2026 ➔ 2030

Poursuivre le programme pluriannuel d'investissement, évaluer l'impact et adapter l'action communautaire en conséquence.

# ORIENTATION 4 : PROGRESSER ENSEMBLE VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE



## EN RÉSUMÉ



### Action 1 : Ancrer la compétence mobilité

**Objectif :** Donner les moyens d'une montée en compétence et en expertise progressive des élus de la Communauté de Communes, des services techniques et du comité des partenaires sur les questions de mobilité et leurs enjeux.

### Action 2 : Communiquer, accompagner et former

**Objectif :** Mobiliser et former différents publics, de toutes les générations.

#### À partir de 2025...

- Développer un poste de **réfèrent «mobilité» au sein de la collectivité**
- instaurer le comité des partenaires, conformément à la législation (loi d'orientation des mobilités de déc. 2019) et l'associer au suivi et à l'évolution du PDMS
- Organiser une veille active en matière d'innovation pour la mobilité en secteur peu dense et de recherche de financements (AMI, etc.).
- **Sensibiliser et former les élus** aux problématiques de mobilité, et en particulier à «l'écosystème vélo» (infrastructures, points relais, offre de réparation et location, stationnement, etc.) et acteurs impliqués.
- Suivre et documenter la mise en oeuvre du PDMS et préparer les suites au sein des services.

#### À partir de 2025...

Concevoir et mettre en oeuvre, progressivement, un **plan de communication, conseil et formation en matière de mobilité à destination des habitants :**

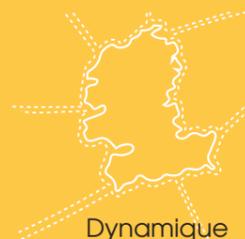
- Informer sur les projets de mobilité et leur mise en oeuvre.
- Sensibiliser sur les enjeux de mobilité en lien avec les enjeux plus généraux du territoire (aménagement, économie, réchauffement climatique, etc.).
- Prodiguer des conseils en entreprise / administration ou à l'occasion d'événements sur l'usage des différents services disponibles, leur intérêt et leurs bénéfices, voire les aides existantes ; orienter vers les informations disponibles par ailleurs (Fluo Grand Est, etc.).
- Organiser et encourager la formation aux aptitudes et bons comportements pour se déplacer à vélo, notamment par des interventions en milieu scolaire et éventuellement en entreprises / administrations, avec l'appui des acteurs susmentionnés (associations, etc.).
- Informer sur la mise en oeuvre des aménagements prévus par le Schéma directeur cyclable, et développer une « culture vélo ».
- Impulser l'émergence d'acteurs associatifs et d'une dynamique vélo participative impliquant les acteurs locaux et habitants.

Le Plan De Mobilité Simplifié définit les futures actions que mènera la Communauté de Communes en termes de mobilité. Il est construit en fonction des besoins du territoire et planifie les actions qu'elle mènera pour y répondre.

#### CONTEXTE



Équipements présents



Dynamique des zones frontalières de l'intercommunalité.



Population vieillissante et faible densité

#### AXES D'INTERVENTION



Plus de lignes et fréquences pour toutes les communes.



BlaBlaCar Daily, bornes de recharge électriques pour un meilleur usage de l'automobile



Voies dédiées et services adaptés



Des conseil adaptés pour une mobilité durable !

#### OBJECTIFS VISÉS



Autonomie des seniors.



Mobilité des jeunes et actifs



Meilleure accessibilité vers Metz et pôles locaux

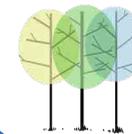


Promouvoir une mobilité décarbonée et réduire la dépendance à l'automobile.



Une mobilité du quotidien, pensée pour tous pour une qualité de vie meilleure. Ensemble construisons pas à pas, un territoire vivant et solidaire respectueux de l'environnement!





**Haut Chemin  
Pays de Pange**

Communauté de Communes

Toute l'actualité de la Communauté de Communes  
sur : [www.cchcpp.fr](http://www.cchcpp.fr) et :

 @hautchemin-paysdepange

 cc.hautchemin-paysdepange

 **Panneau  
Pocket**



Directeur de la publication : **Roland Chloup**, Le comité de relecture : **Serge Wolljung, Fanny Janiec**, Illustration et conception graphique : **AK Graphisme & illustration**

