

# Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

## Plan d'action COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA PORTE DES VOSGES MERIDIONALES



IRIS Conseil  
48 Place Mazelle 57 000 METZ  
Tel : 03.93.18.48.91  
Fax : 03.93.18.48.92  
metz@irisconseil.fr

## PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

- 1 Rappel du déroulement de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)
- 2 3 orientations structurant la stratégie

## PARTIE II – CONSTRUIRE UN PLAN D'ACTION, CONCERTÉ, REALISTE ET SOUTENABLE

- 1 Quelle gouvernance pour le plan d'action ?
- 2 Préambule de l'approche budgétaire : 5 leviers de financement

## PARTIE III – LE PLAN D'ACTION DANS LE DETAIL “ LES FICHES ACTIONS”

- 1 Plan d'action – préambule "Guide de lecture d'une fiche action"
- 2 Orientation n°1 - Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
- 3 Orientation n°2 - Développer un territoire d'offres et de services
- 4 Orientation n°3 - Développer une mobilité touristique plus vertueuse
- 5 Volet transversal "Communication"
- 6 Synthèse

## PARTIE IV – ANNEXE : DEFINITION DES INDICATEURS

- 1 Listes des indicateurs généraux 76
- 2 Listes des indicateurs : transport en commun et covoiturage 77
- 3 Listes des indicateurs : modes actifs 78

5

6

11

12

14

15

44

66

69

74

76

77

78

## PHASE 3 : PLAN D'ACTION OPERATIONNEL

Elaboration du Plan de Mobilité  
Simplifié de la CCPVM



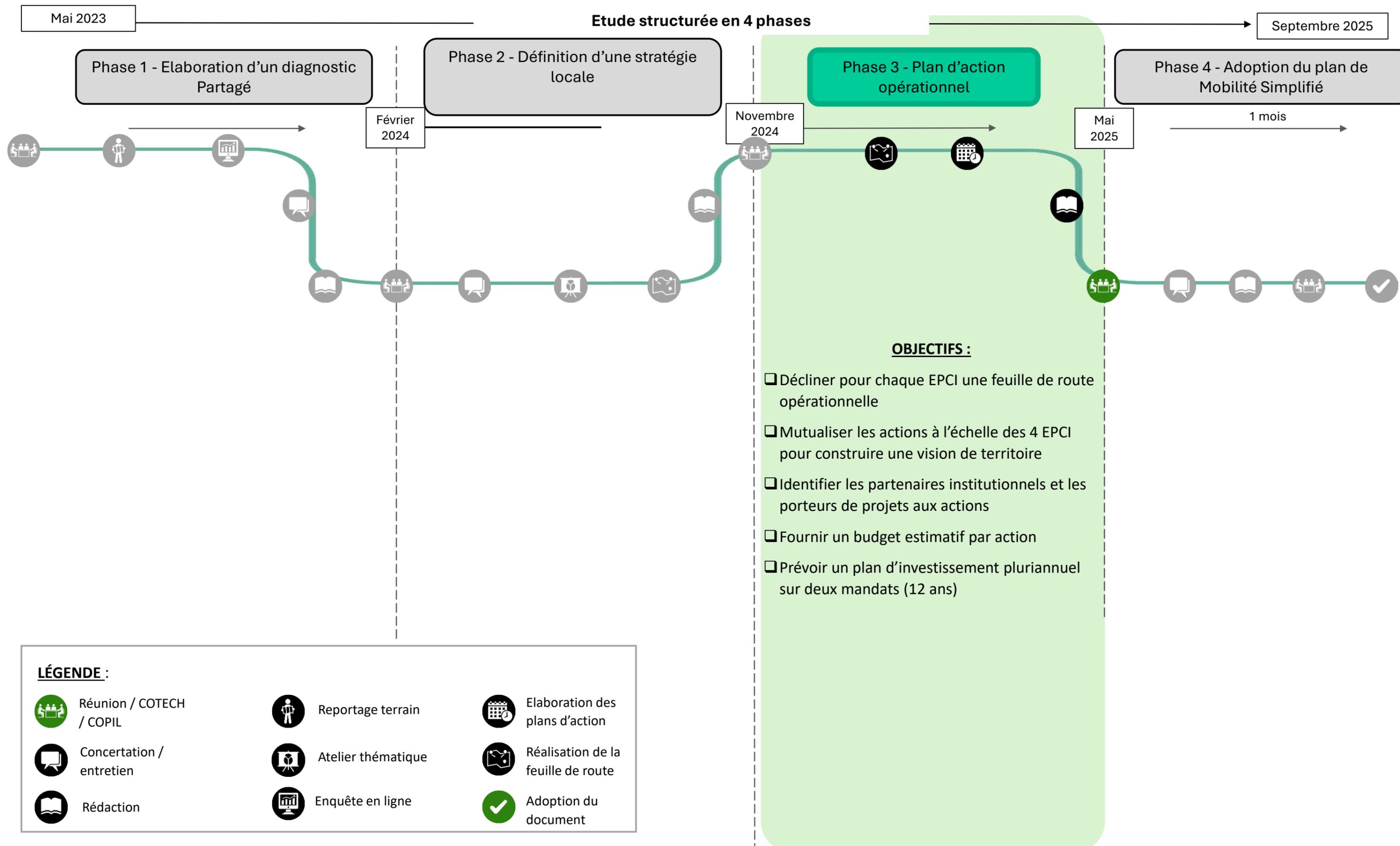
<b>AOM</b>	Autorité Organisatrice de Mobilité
<b>BIV</b>	Borne d'Information Voyageur
<b>CAMV</b>	Commissaire au Massif des Vosges
<b>CCBHV</b>	Communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges
<b>CCGHV</b>	Communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges
<b>CCHV</b>	Communauté de communes des Hautes Vosges
<b>CCPVM</b>	Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales
<b>CVCB</b>	Chaussée à voie centrale banalisée
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>EPD</b>	Engin de Déplacement Personnel
<b>PCAET</b>	Plan Climat Air Energie Territorial
<b>PDA</b>	Plan de Déplacement des Administrations
<b>PdMS</b>	Plan de Mobilité Simplifié
<b>PDE</b>	Plan de Déplacement d'Entreprises
<b>PDES</b>	Plan de Déplacement d'Etablissements scolaires
<b>PETR</b>	Pôle équilibre territorial et rural
<b>PL</b>	Poids Lourds
<b>PMR</b>	Personne à Mobilité Réduite
<b>RC</b>	Réserve de Capacité
<b>SDC</b>	Schéma Directeur Cyclable
<b>SDT</b>	Schéma de Développement Touristique
<b>SCOT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SRADDET</b>	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
<b>SRT</b>	Schéma Régional de développement Touristique
<b>TC</b>	Transports en Commun
<b>TMJA</b>	Trafic Moyen Journalier Annuel
<b>TMJO</b>	Trafic Moyen Journalier Ouvré
<b>TUS</b>	Transport d'Utilité Sociale
<b>TV</b>	Tous Véhicules
<b>UVP</b>	Unité de Véhicule Particulier
<b>VL</b>	Véhicule Léger
<b>VT</b>	Véhicules de tourisme soit des véhicules légers
<b>VU</b>	Véhicules utilitaires
<b>Z30</b>	Zone limitée à 30 km/h
<b>ZAC</b>	Zone d'aménagement concerté
<b>ZCA</b>	Zone de Circulation Apaisée
<b>ZR</b>	Zone de Rencontre



Zone Industrielle de La Plaine			
1	MAUFFREY ACADEMY	19	GVA
2	METALLERIE GERARD	20	BASTIEN FILS SARL
3	TRANSPORTS CROUVEZIER	21	TENTHOREY
4	LA RUCHE DE MELIE	22	FROIDYS
5	CONFISERIE SWEETILIE		
6	O'MALO		
7	IO VERDE		
8	GETRA		
9	BARBIER-EBELMANN		
10	RELLY		
11	DAF-LEFEVRE LORRAINE		
12	ELDYDIS		
13	TRANSPORTS CONTACT PERRIN		
14	VIRY SAS		
15	MICKAEL PERRIN BOIS		
16	KONICA MINOLTA		
17	DS SMITH PACKAGING		
18	HOCQUAUX DEMENAGEMENTS		

# PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

# I.1 : Rappel du déroulement de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)



# I.2 : 3 orientations structurant la stratégie

## UNE DEMARCHE CONSTRUITE EN 3 TEMPS :

### 1<sup>ER</sup> TEMPS : CONSULTATION DES ÉLUS

- En réponse aux dysfonctionnements de territoire identifiés lors de la phase diagnostic, des enjeux partagés et propres aux territoires ont été définis.
- Consultation des élus afin de **DESSINER UNE FEUILLE DE ROUTE** (liste d'objectifs à atteindre, horizon de développement, niveau de priorité)

### 2<sup>EME</sup> TEMPS : CONSULTATION DE LA POPULATION

Par le biais d'un atelier de consultation, chaque citoyen(ne) est invité(e) à parler en 2 temps :

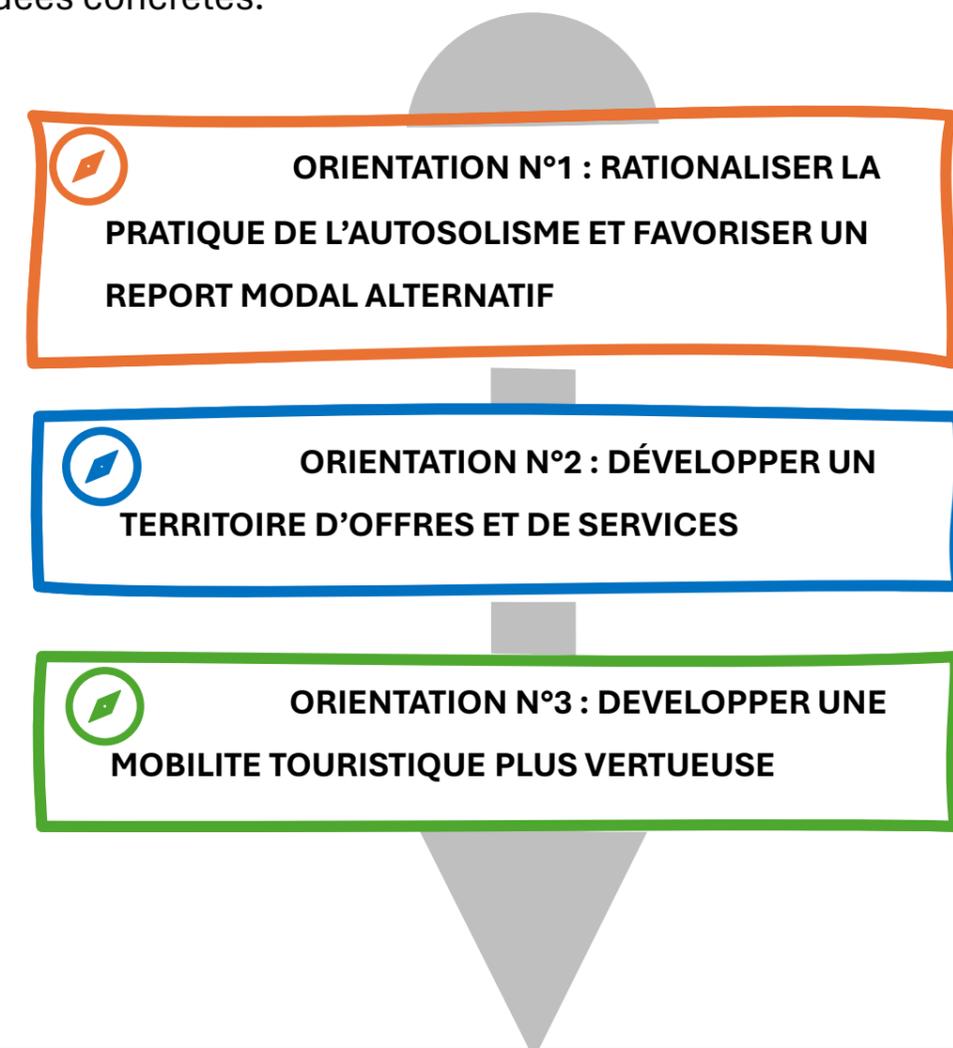
1. **MON VÉCU, MON RESENTI, MES PROBLÈMES**
2. **ET DEMAIN, MON TERRITOIRE IDÉAL**

Cette méthode a permis d'identifier les besoins, les attentes et les freins des habitants avec des idées concrètes.

### 3<sup>EME</sup> TEMPS : SYNTHÈSE ET DÉFINITION DE LA STRATÉGIE DE TERRITOIRE

- Par un travail de synthèse, 3 orientations ont émergé structurant la stratégie de territoire
- **Pour chaque orientation :**
  - 3 périmètres de réflexion (Remiremont agglomération, CCPVM , ZONE DE VIE (territoires voisins)
  - Liste des axes de travail associés à chaque périmètre

Un zoom sur chaque orientation est présenté dans les pages suivantes.



# I.2 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal



**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**



**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**



**ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**

## ECHELLE DU CENTRE-BOURG

- Favoriser le report modal vers les modes actifs pour les trajets de courte distance (4 km)
- Sécuriser les déplacements des modes actifs

## ECHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION ET COMMUNALE

- Créer des liaisons cyclables structurantes vers :
  - Les zones commerciales,
  - Le centre-bourg,
  - Et le pôle de mobilité de Remiremont.
- Créer une ligne de transport en commun (navette) reliant les zones commerciales, les aires de covoiturage, les centres-bourg et le pôle de mobilité de Remiremont
- Valoriser le parking du Champ de Mars (Remiremont) comme porte d'entrée au centre-bourg (modes actifs, transport en commun)

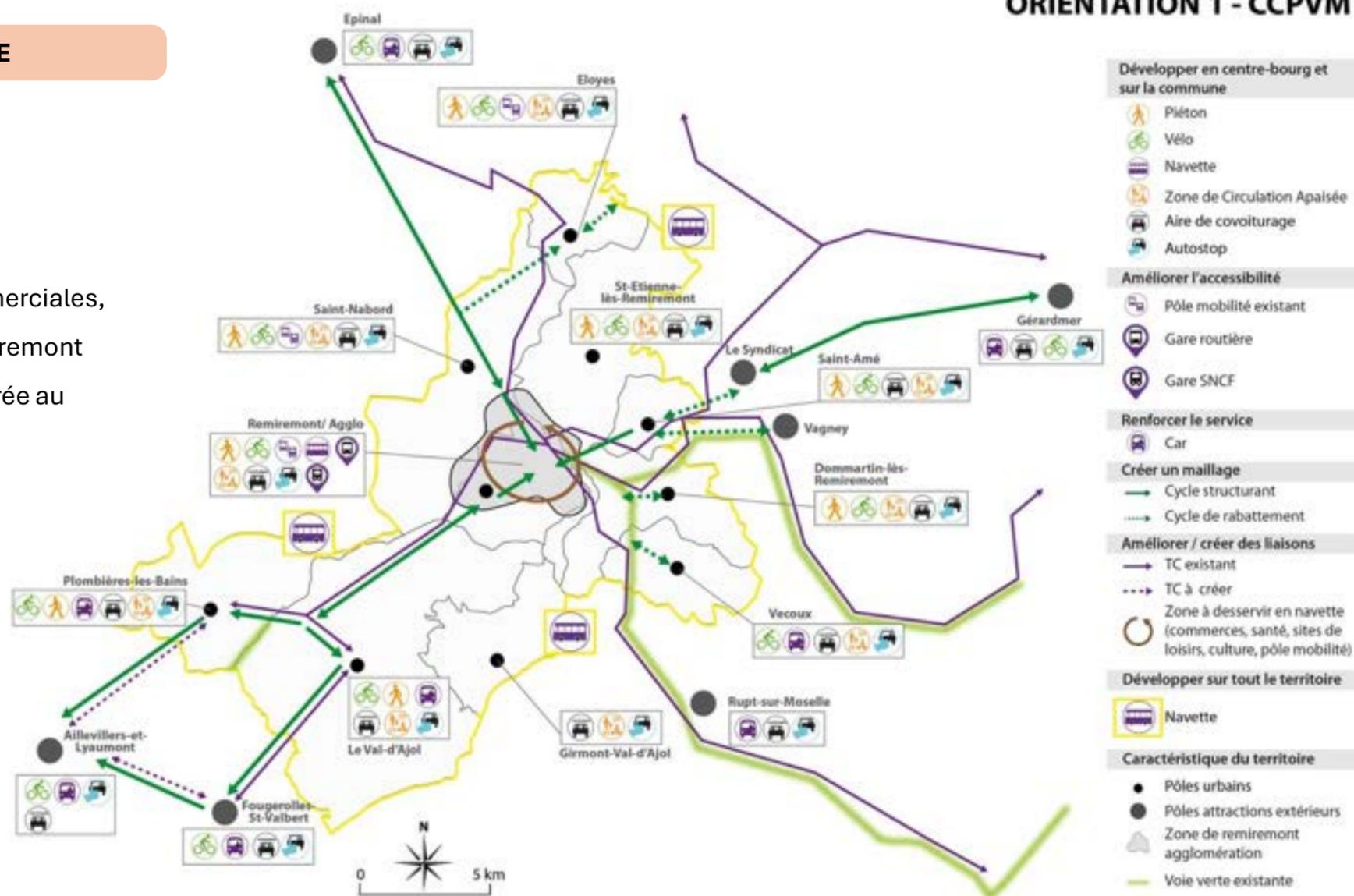
## ECHELLE DU TERRITOIRE

- Favoriser le report modal :
  - Vers le vélo pour les trajets de moins de 10 km,
  - Vers le covoiturage / l'autostop pour rationaliser les trajets autosolistes,
  - Vers le transport en commun (fréquence, régularité, lisibilité du réseau, tarification),
- Imaginer un transport à la demande.

## EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Connecter les quatre pôles de mobilité (Aillevillers-et-Lyaumont, Epinal, Gérardmer et de Fougerolles-St-Valbert) au réseau de transport en commun
- Et l'interopérabilité des services de mobilité

## ORIENTATION 1 - CCPVM

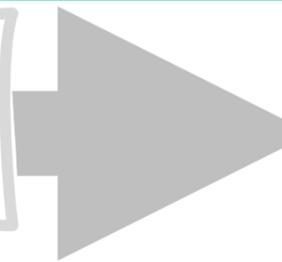


# I.2 : Développer un territoire d'offres et de services

**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**

**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**

**ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**



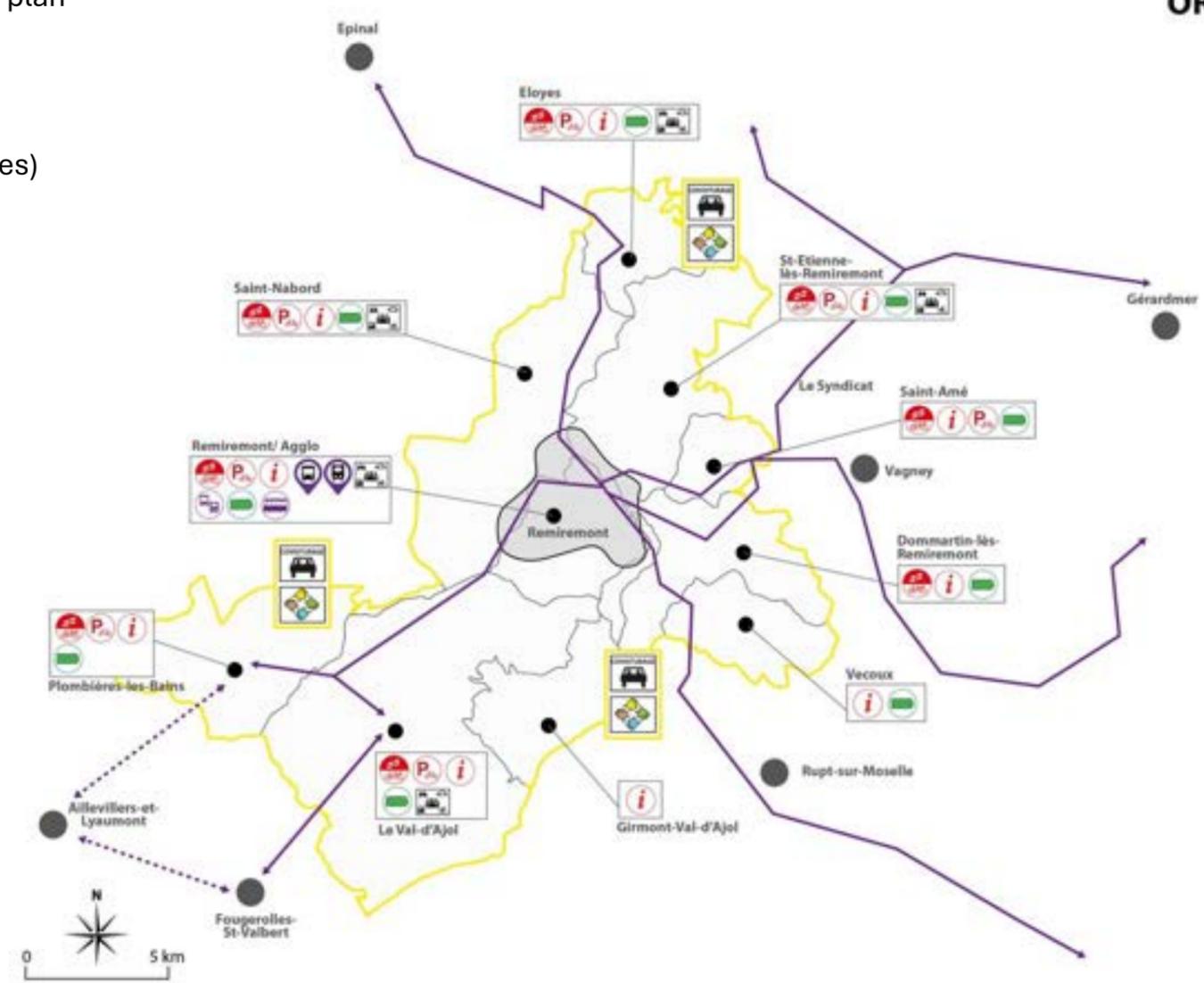
## ECHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

- Améliorer l'accessibilité du pôle de mobilité de Remiremont en renforçant :
  - La lisibilité et la visibilité (jalonnement tous modes, signalétique, plan d'orientation et totem)
  - La connexion aux divers services et offres de mobilité
  - L'organisation du stationnement (covoiturage, cycles et trottinettes)

## ECHELLE DU TERRITOIRE

- Communiquer / sensibiliser sur :
  - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - Les aménagements (cycles, ZCA) et sur la sécurité routière
- Développer et valoriser une offre de mobilité via les acteurs locaux :
  - Transport en commun plus flexible (navette, mini-bus)
  - Mobilité solidaire (taxi, transport à la demande, Mobilibre, Car France 88, Agirabcd, etc)
  - Covoiturage en simplifiant la mise en relation entre les habitants (application unique)
  - De services autour du vélo (location, achat, réparation, stationnement, jalonnement)
- Développer et sensibiliser des actions autour :
  - Du programme "Savoir rouler à vélo"
  - Des mobilités actives (marche, vélo) auprès du public scolaire
  - Plans de déplacement entreprise partagés (PDE)

## ORIENTATION 2 - CCPVM



**En centre-bourg, commune, développer des itinéraires / liaisons**

- Navette

**Développer**

- Stationnement cycle
- Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)
- Jalonnement piéton / cycle

**Encourager / Soutenir la mise en œuvre de**

- Plan déplacement entreprise

**Améliorer l'accessibilité**

- Pôle mobilité existant
- Gare routière
- Gare SNCF

**Pour les pôles scolaires, mettre en place un réseau**

- Mobilité active

**Développer sur tout le territoire**

- Aire et application de covoiturage
- Mobilité solidaire

**Améliorer / créer des liaisons**

- Transport en commun
- Transport en commun à créer

**Caractéristique du territoire**

- Pôles urbains
- Pôles attractions extérieurs
- Zone de remiremont agglomération

# I.2 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse

**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**

**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**

**ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**

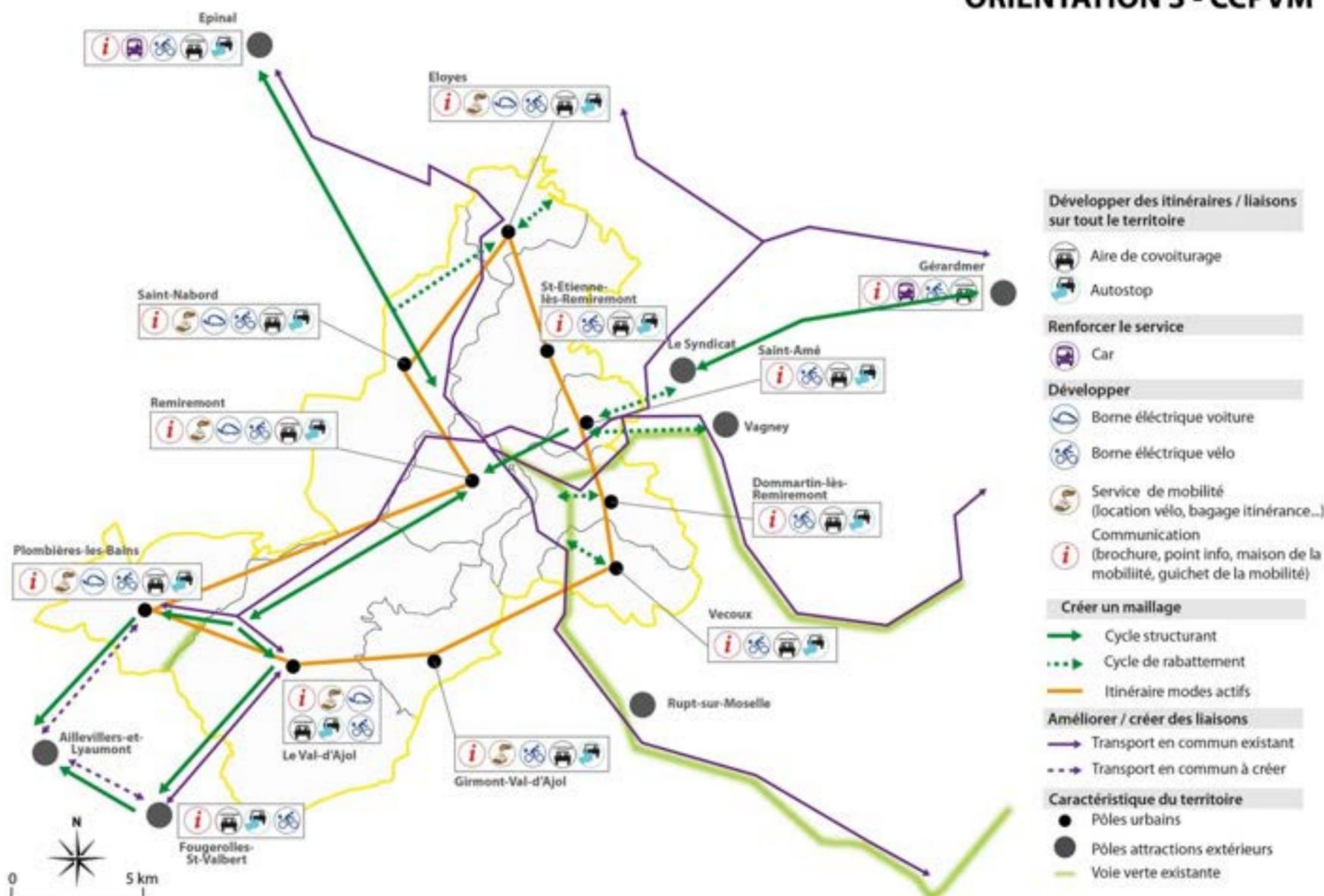
## ECHELLE DU TERRITOIRE

- Communiquer / sensibiliser sur
  - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - L'accessibilité des sites touristiques\*
- Développer et valoriser :
  - Les gares ferroviaires et routières (territoire de la CCPVM et CCGHV)
  - Des solutions de déplacements alternatives à la voiture (vélo, car)
  - Des réseaux d'itinérance à pied et à vélo (sur la base de l'existant ou des acteurs locaux)
  - L'interconnexion des sites touristiques

## EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Coordonner et promouvoir l'offre et les services de mobilité
- Développer et coordonner un partenariat entre AOM pour mettre en place une interopérabilité du système de transport afin de :
  - Faciliter les déplacements des voyageurs (touristes et habitants)
  - Améliorer la visibilité des offres (sortir du millefeuille des applications)
  - Favoriser le report modal et garantir l'efficacité des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

## ORIENTATION 3 - CCPVM



\*Cf Etude "Gestion de la fréquentation touristique des sites naturels et touristique" menée par le PETR Remiremont et ses Vallées et le PETR de la Déodatie

\*Cf Etude "Organiser la mobilité touristique vers et au sein des territoires des PETR : Pays Thur Doller et PETR de Remiremont et de ses vallées"



# **PARTIE II – CONSTRUIRE UN PLAN D’ACTION, CONCERTE, REALISTE ET SOUTENABLE**

# II.1 : Quelle gouvernance pour le plan d'action ?

## PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Pour rappel, les **actions établies** dans le cadre du présent **PDMS sont compatibles** avec les **documents cadres** du territoire (PVD, PCAET, SCOT, PLU).

Pour garantir, à travers le plan d'action, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du plan de mobilité simplifié, il est essentiel d'instaurer une **gouvernance de projet**.

## DEPLOIEMENT SUR 2 MANDATS (12 ANS)

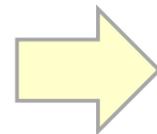
L'échelle temporelle du mandat (6 ans) reflète la contrainte de mise en œuvre politique et ramène à la réalité de terrain.

Définir comme référence l'échelle du mandat soit 6 ans, permet de donner du sens aux trois niveaux de priorité :

- Priorité n°1 = action socle
- Priorité n°2 = action complémentaire
- Priorité n°3 = action long terme

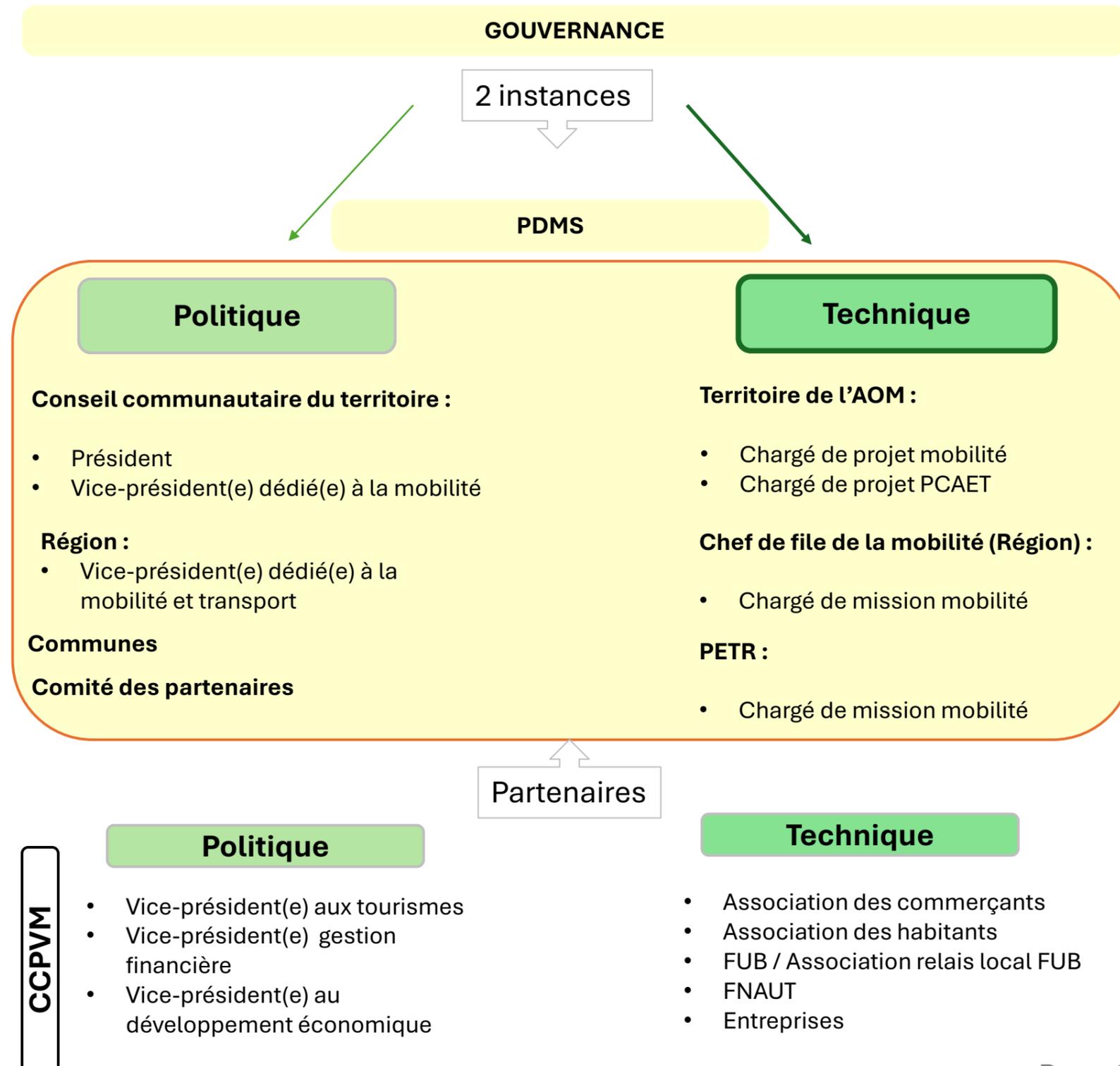
Ces priorités traduisent :

- Une vision politique
- Une volonté technique
- Une logique d'investissement
- Une gestion de l'urgence



L'intérêt de ces trois niveaux de priorité consiste à anticiper les contraintes :

- Financières
- Administratives – politiques
- Techniques



# II.2 : Préambule de l'approche budgétaire : 5 leviers de financement

Pour financer le plan de mobilité simplifié, il est nécessaire de définir la **capacité de financement de la collectivité**. Le programme pluriannuel se définira et se construira par l'utilisation de **ces 5 leviers**.

## 1 CONTRIBUTION : VERSEMENT MOBILITÉ (VM)

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : facultatif et doit faire l'objet d'une délibération
- **Condition (pour l'AOM)** : Présence d'un service de transport en commun régulier
- **Condition de versement par les entreprises publics et privée** : avoir au moins 11 salariés
- **Nombre d'entreprises concernées sur le territoire (source INSEE)** : 84
- **Recette potentielle** : peut représenter 40% du budget de l'AOM

	AOM de moins de 10 000 habitants	AOM entre 10 000 et 50 000 habitants	AOM entre 50 000 et 100 000 habitants	AOM de plus de 100 000 habitants
Taux plafond «de base»	-	0,55 %	0,55 %	1,00 %
Si décision de réaliser un transport en site propre	-	0,55 %	0,85 %	1,75 %
Si l'AOM est une intercommunalité	-	0,05 %	0,05 %	0,05 %
Si l'AOM inclut au moins une commune touristique	0,55 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %
<b>Plafond maximum</b>	<b>0,55 %</b>	<b>0,80 %</b>	<b>1,10 %</b>	<b>2,00 %</b>

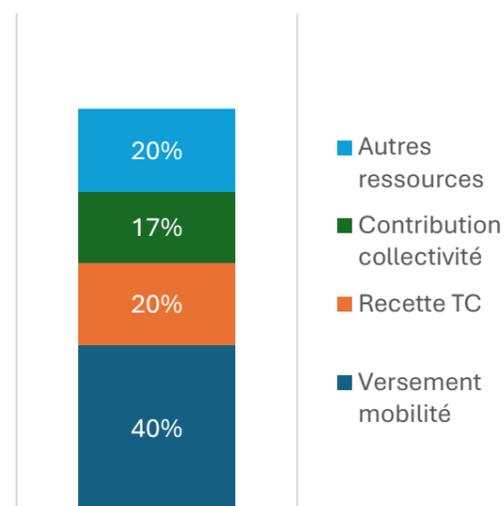
Source tableau : Cerema



Mise en place d'un VM peut rendre le territoire inéligible à certaines aides régionales.

## 2 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : EMPRUNT

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : selon projet éligible
- **Condition (pour l'AOM)** : Projet doit présenter un avancement suffisant (mise en œuvre ou en cours de réalisation)
- **Porteurs d'aides** : Banque postale, banque des territoires, AFL



CLÉ DE RÉPARTITION

Source tableau : Cerema - enquête TCU (Transports Collectifs Urbains)

## 3 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : SUBVENTION

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : selon projet éligible
- **Condition (pour l'AOM)** : Projet doit présenter un avancement suffisant (réflexion, conception, mise en œuvre ou en cours de réalisation)
- **Porteurs d'aides** : DDT, FNADT Massif, Région, Département, PETR

## 4 FINANCEMENT INTERNE : CREATION D'UN BUDGET ANNEXE MOBILITE

- **Objectifs** : maitriser la réalisation des actions
- **Principe d'instauration** : Nombre d'actions à réaliser par an

## 5 FINANCEMENT PARTAGE ENTRE AOM : CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

- **Objectifs** : Permettre à la région (chef de file en matière de mobilité) d'accompagner les AOM locales dans la mise en place d'actions autour de la mobilité
- **Exemple d'actions incluses** :
  - Développer la mobilité et l'intermodalité notamment en matière de desserte, d'horaires, de tarification,
  - Création, aménagement et fonctionnement des pôles d'échanges
  - Aide à la gestion du service rendu aux usagers au quotidien



# **PARTIE III – LE PLAN D’ACTION DANS LE DETAIL**

## **“ *LES FICHES ACTIONS* ”**

# III.1 : PLAN D'ACTION – PREAMBULE "Guide de lecture d'une fiche action"

Ci-dessous, un guide de lecture présentant les clés de lecture pour une appropriation des fiches actions.

## PRINCIPES GENERAUX

### Modalité de présentation

- Chaque action décrite en 2 pages
- Ordonné par
  - Orientation stratégique
  - Niveau de priorité

## FICHE ACTION

### 3 niveaux de priorité

- **SOCLE** : Action structurante pour le territoire, à réaliser en priorité, dans la durée du plan de mobilité, qui peut être opérationnelle ou stratégique.
- **COMPLEMENTAIRE** : Action de second rang, aussi structurante pour le territoire, **à réaliser selon les opportunités et les facilités de mises en œuvre**, dans la durée du plan ou dans un futur plan de mobilité.
- **LONG TERME** : Action ayant un impact plus mesuré pour les territoires, à mettre en œuvre sur un temps plus long, généralement dans un futur plan.

**PAGE 1**

Thème de l'action  
+ N° de l'action +  
Intitulé + Priorité

**PAGE 2**

Public cible

**Pilote et partenaires**  
**En gras – porteur principal**

**Action impliquant**  
**une réflexion à**  
**l'échelle des 4 EPCI**

### Éléments retrouvés

- Éléments de contexte issu du diagnostic
- Objectifs de l'action
- Mention de l'impact environnemental
- Éléments caractéristiques (longueur, description de l'actuel, point de vigilance, etc)
- Planning + liste des actions additionnelles (de priorité « SOCLE »)
- Liste descriptive des actions à mener

### Éléments retrouvés

- Sur les actions "SOCLE" : présentation graduelle de niveaux d'aménagements possibles
- Points de réglementation / Éléments de pré-requis / Éléments descriptifs (non exhaustifs)
- Gouvernance : pilotes et partenaires
- Éléments de financement (coût exprimé hors taxe)
- Indicateurs de suivi (source et fréquence)

## III.2 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et améliorer l'attractivité du transport en commun

### ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°1.1** : Aménager et jalonner des itinéraires piétons et cycles desservant les grands pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération (programme petite ville de demain)
- **Fiche n°1.2** : Créer un service de transport en commun au sein de Remiremont Agglomération
- **Fiche n°1.3** : Aménager une liaison cyclable entre Remiremont, le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains
- **Fiche n°1.4** : Aménager une liaison cyclable entre le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains et poursuivre vers la Haute-Saône (communes de Fougerolles-Saint-Valbert et Aillevillers-et-Lyaumont)
- **Fiche n°1.5** : Aménager une liaison cyclable entre Remiremont et Epinal via le canal d'alimentation du lac de Bouzey
- **Fiche n°1.6** : Améliorer l'attractivité des lignes de cars Fluo

### ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°1.7** : Aménager et jalonner des itinéraires piétons à l'échelle du Val d'Ajol (programme Petites Villes de Demain)
- **Fiche n°1.8** : Réaliser un schéma directeur cyclable

### ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°1.9** : Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo
- **Fiche n°1.10** : Aménager des aires de covoiturage sur les axes routiers structurants



# ACTION N°1.1 : AMÉNAGER ET JALONNER DES ITINÉRAIRES PIÉTONS ET CYCLES DESSERVANT LES GRANDS PÔLES DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION (PVD)

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Conforter et développer la pratique de la marche (part modale de 9% pour les déplacements domicile – travail)
- Absence de jalonnement piétons, cycles entre le pôle d'échanges multimodal de Remiremont, le centre-bourg de Remiremont et les communes avoisinantes
- Appuyer les actions (A02, A04, A05, A06, A10, A12) issues de l'étude PVD

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture
- Augmenter la part modale des déplacements modes actifs

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER



## RAPPEL REGLEMENTAIRE

Loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons avec comme date butoir pour les collectivités : **31 décembre 2026.**



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

- 6 mois d'études techniques
- 6 mois étude environnementale au cas par cas
- 3 à 6 mois de consultation
- 6 mois de travaux



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.10
- Fiche action n°1.9
- Fiche action n°2.1

### 1. REALISER UN MAILLAGE MOBILITE ACTIVE SUR REMIREMONT AGGLOMERATION

- Conduire une réflexion sur des itinéraires thématiques pour les piétons ou/et les cycles
  - **Autour de l'eau** avec la valorisation des fontaines, de la base de loisirs, des cascades, des étangs, du canal d'alimentation et de la Moselle
  - **Autour du patrimoine** avec la valorisation du quartier abbatial, les églises, les forts et les stèles
  - **Autour des produits du terroir**
- Identifier les sites patrimoniaux et sites naturels
- Evaluer les contraintes environnementales
- Identifier les pôles générateurs de déplacements à desservir (Mairie, commerces, zones d'activités et commerciales)
- Aménager les portes d'entrées tels que les parkings du Champs de Mars, des Brasseries, du plan d'eau et du pôle d'échanges multimodal

### 3. DEPLOYER DES SERVICES ANNEXES

- Aménager des emplacements de stationnement vélo sécurisé : arceaux, abris sécurisés collectifs ou/et individuels
- Végétaliser les itinéraires piétons
- Aménager des espaces de "repos" : installation de banc, table

### 4. EXPÉRIMENTER DES AMENAGEMENTS TEMPORAIRES

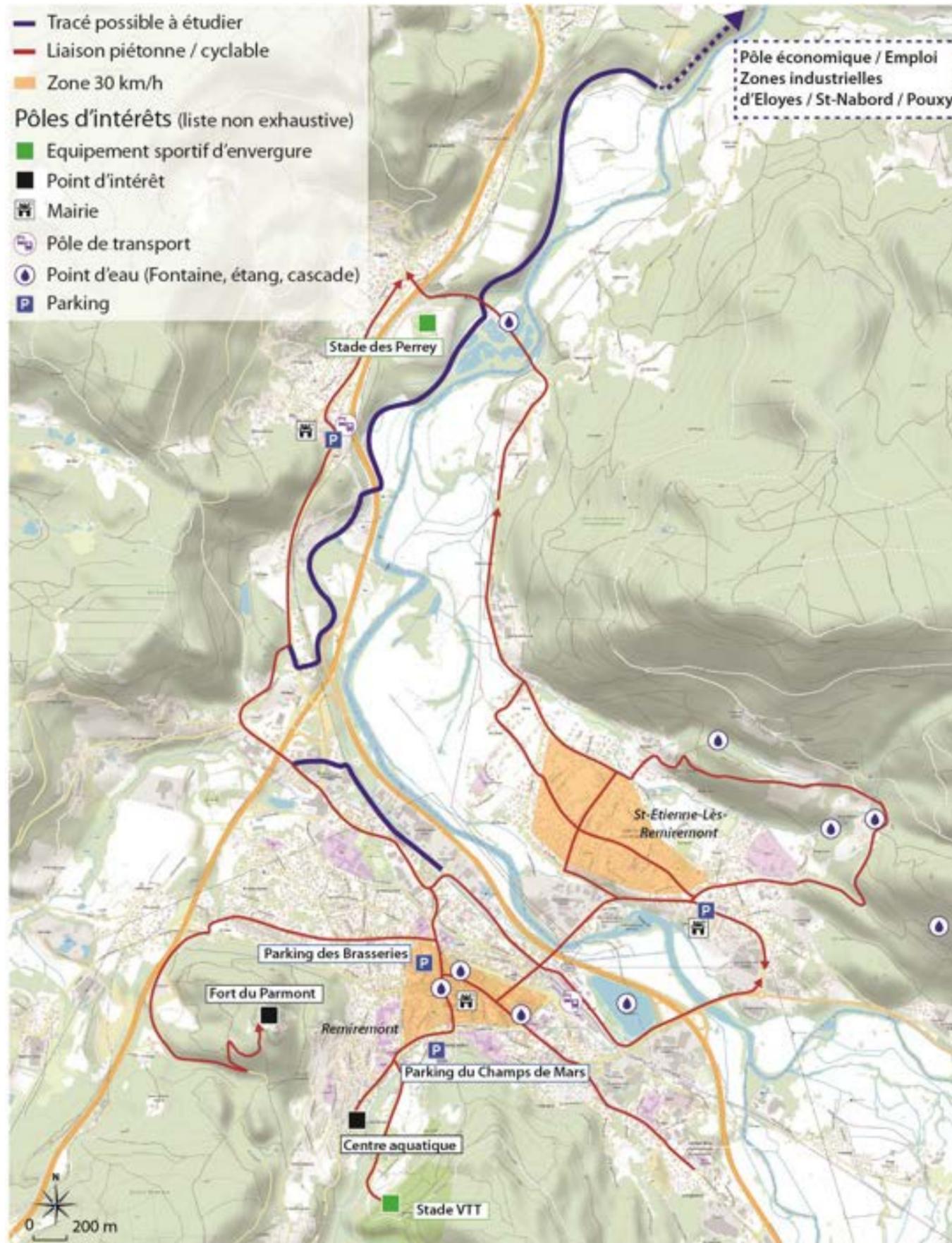
- Marquage temporaire (jaune)
- Reconversion d'espace de stationnement localisé en amont des passages piétons (test d'aménagements)
- Modification du plan de circulation (mise en sens unique, renforcement et extension des zones de circulation apaisée, etc)

### 2. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT ET DE SIGNALISATION

- Signalétique horizontale et verticale
- Application avec panneau d'information (QR code)
- Renforcer et améliorer le marquage en entrée des ZCA
- Déployer des marquages d'animation en entrée et au sein des ZCA



### Tracé de principe d'itinéraire en modes actifs





# ACTION N°1.1 : AMÉNAGER ET JALONNER DES ITINÉRAIRES PIÉTONS ET CYCLES DESSERVANT LES GRANDS PÔLES DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION (PVD)

**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

### JALONNEMENT D'ITINÉRAIRES MODES ACTIFS

Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation directionnelle cycle (verticale)</li> <li>Marquage d'un itinéraire piéton soit par une ligne de peinture soit par clou de chaussée triangulaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement de zones de circulation apaisée</li> <li>Signalisation directionnelle piétonne et cycle</li> <li>Mise en place de totems d'orientation</li> <li>Signalétique informative au niveau du patrimoine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement du niveau maitrisé</li> <li>Edition d'un plan papier ou numérique recensant les différents itinéraires</li> <li>Mise en place de table d'orientation</li> </ul>



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Evaluer la fréquentation des itinéraires (mensuelle)
- Nombre de téléchargement de l'application (trimestrielle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
PETR	Partenaire technique et financier	
Commune	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route communale
Office du tourisme	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur itinéraires thématiques
CAMV	Partenaire technique et financier	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Aménagement d'une zone de circulation apaisée (entrée-sortie) : entre 3 K€ et 5 K€ unité comprenant panneaux de signalisation, logo (x2) ou marquage d'animation et démarcation visuelle en résine.
- Matérialisation des trajectoires cycles (fourni + posé) : 200 €/unité (chevron et pictogramme)
- Signalisation directionnelle cycle (Dv21b ou Dv21a) : 700 €/unité
- Signalisation directionnelle piétonne : 700 €/unité
- Signalisation horizontale (type ligne verte à Nantes) : 25 €/ml
- Signalisation informative : 500 €/unité

### COÛT ESTIMATIF GLOBAL PAR ITINÉRAIRE

Mesuré

10 K€

Maitrisé

20 K€ - 40 k€

Ambitieux

60 K€



# ACTION N°1.2 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN AU SEIN DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

SOCLE

## CONTEXTE

- Part modale du transport en commun <2% (Motif déplacement domicile-travail)
- Usagers pendulaires : 1 déplacement sur 2 provenant de St-Etienne-lès-Remiremont et de Saint-Nabord
- 1 des 4 freins à l'utilisation du transport en commun : "Horaires inadaptés à mes besoins "

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Offrir une solution de transport efficace pour tous
- Diminuer l'utilisation de la voiture pour les courtes distances (<2 km)

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. DEFINIR L'OFFRE A METTRE EN PLACE

- Longueur de la ligne / boucle
- Nombre et localisation des arrêts
- Fréquence aux heures de pointe élevée : 30 min / aux heures creuses : 60 min
- Jour de fonctionnement
- Large amplitude horaire : à coordonner avec les départ et arrivée des trains en gare de Remiremont
- Dimensionnement des besoins en matériels roulant
  - Déterminer par la fréquence
  - Par la vitesse commerciale
- Estimation du nombre d'ETP nécessaires au fonctionnement de la ligne



Plan de circulation de la navette de Saverne et visuel de la navette  
(source : www.saverne.fr)

### 2. QUELLE MODALITÉ DE GESTION ?

- Gestion en direct
- Gestion déléguée

### 3. COMMUNICATION

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs



Scolaires



## CARACTERISTIQUES

- Longueur de l'itinéraire total : 27 km
- Site administratif desservie : 4
- Site de transport desservie : 2
- Site sportif/loisirs : 4
- Site commerciale : 3



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2-3 ANS

- 6 - 12 mois : Elaboration de l'offre
- 6 - 12 mois : Choix du gestionnaire
- 6 mois pour la mise en place de l'offre



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.6
- Fiche action n°1.9
- Fiche action n°1.10
- Fiche action n°2.3
- Fiche action n°2.7



# ACTION N°1.2 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN AU SEIN DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

SOCLE

Tracé avec principe de « boucle » de desserte par une ligne TC





# ACTION N°1.2 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN AU SEIN DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

### CREATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT REGULIER

Mesuré	Maitrisé (en section voie rapide et interurbaine)	Ambitieux (toutes sections confondus)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minibus thermique</li> <li>Fréquence : 60 min</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minibus électrique</li> <li>Fréquence : 30min en heure de pointe et 60 min en heure creuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autobus standard (12m)</li> <li>Fréquence : 20min en heure de pointe et 60 min en heure creuse</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1,3 à 2,1 ETP par véhicule conduite</li> </ul>		



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation du service (mensuelle)
- Nombre de ticket vendu (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers (annuelle)

**Pour la boucle de 20 km proposée (prix d'exploitation : pour 10 passages journalier et fonctionnement en jours ouvrés) :**

- 700€/jour
- 180 000€/an

**Coût estimatif étude de faisabilité : de 15 K€ à 30 K€**



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
Région	Maitrise d'ouvrage	Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
DDT, CAMV	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route nationale
Département	Partenaire technique	Prescriptions techniques sur route départementale
Commune	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route communale

**Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).**



### COÛT ESTIMATIF (HT)

#### Niveau Mesuré – Maitrisé

- Coût Minibus : Thermique : ≈ 100 K€ (Mesuré) / Electrique : entre 150 K€ et 270 K€ (Maitrisé)

#### Niveau Ambitieux

- Coût Autobus standard : Thermique : 220 K€ à 270 K€ / Electrique : 350 K€ à 400 K€

#### Coût d'exploitation (€/km commercial réalisé)

- Coût variant de 2,2 €/km à 3,5 €/km\*

\* Source Cerema : SERM : vers un déploiement de lignes de cars à haut niveau de service ? : Analyse de cas pour la définition du haut niveau de service, et perspectives de déploiement dans les réseaux



# ACTION N°1.3 : AMÉNAGER UNE LIAISON CYCLABLE ENTRE REMIREMONT, LE VAL D'AJOL ET PLOMBIÈRES-LES-BAINS

SOCLE

## CONTEXTE

- Projet cyclable envisagé reliant les communes du Val d'Ajol et de Plombières-les-Bains vers la Haute Saône
- Volonté politique de relier Remiremont aux communes du Val d'Ajol et de Plombières-les-Bains (itinéraire identifié dans une étude amont de SDC)
- Volonté

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale des cycles sur le territoire de la CCPVM
- Mailler le territoire via des itinéraires cycles structurants
- Accompagner la pratique "toutes saisons" du vélo

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisé en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. PRESENTATION DU PROJET RETENU : cf étude faisabilité de 2023\*

- Plombières-les-Bains – Remiremont :
  - Section commune : Emprunte la RD157
  - Variante Est : Emprunte la RD157, RD3
  - Variante Ouest : Emprunte rte La Demoiselle, RD3, RD34, RD466
- Section à étudier : Plombières-les-Bains à Val d'Ajol
  - Rues identifiées : RD157, Mont du Moineau, Le Bolha, RD157, RD20, la Croisette, rue Fernand Salisbury, RD20

### 2. REALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueil des trafics et vitesses
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)
- Largeur de chaussée comprise entre 3 et 4,2m

### 3. PROPOSER UN AMÉNAGEMENT EN COHÉRENCE AVEC LES TRAFICS, VITESSES RELEVÉES ET LES LARGEURS DE CHAUSSEE

- Cas n°1 : trafic < à 500 véh/jour et V85 entre 30km/h et 50km/h
- Cas n°2 : trafic < à 1 500 véh/jour et V85 inférieure à 50km/h

### 4. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 5. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT

#### 1. Solution minimale

- Matérialisation des trajectoires cycles (chevron et pictogramme) en grande majorité

#### 2. Solution maximale

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou

#### AMENAGEMENTS RECOMMANDES

##### Cas n°1 : Circulation mixte

- Matérialisation des trajectoires cycles

##### Cas n°2 : Séparation des flux

- Réalisation d'une bande cyclable ou bande multifonctionnelle

## LONGUEUR

- Plombières-les-Bains – Remiremont : 8,5 km
- Variante Est : 3,3 km
- Variante Ouest : 5,2 km
- Plombière-les-Bains – Val d'Ajol : 9,3 km



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

- 12 mois d'études techniques
- 5 mois d'étude environnement et procédure réglementaire
- 3 mois de travaux



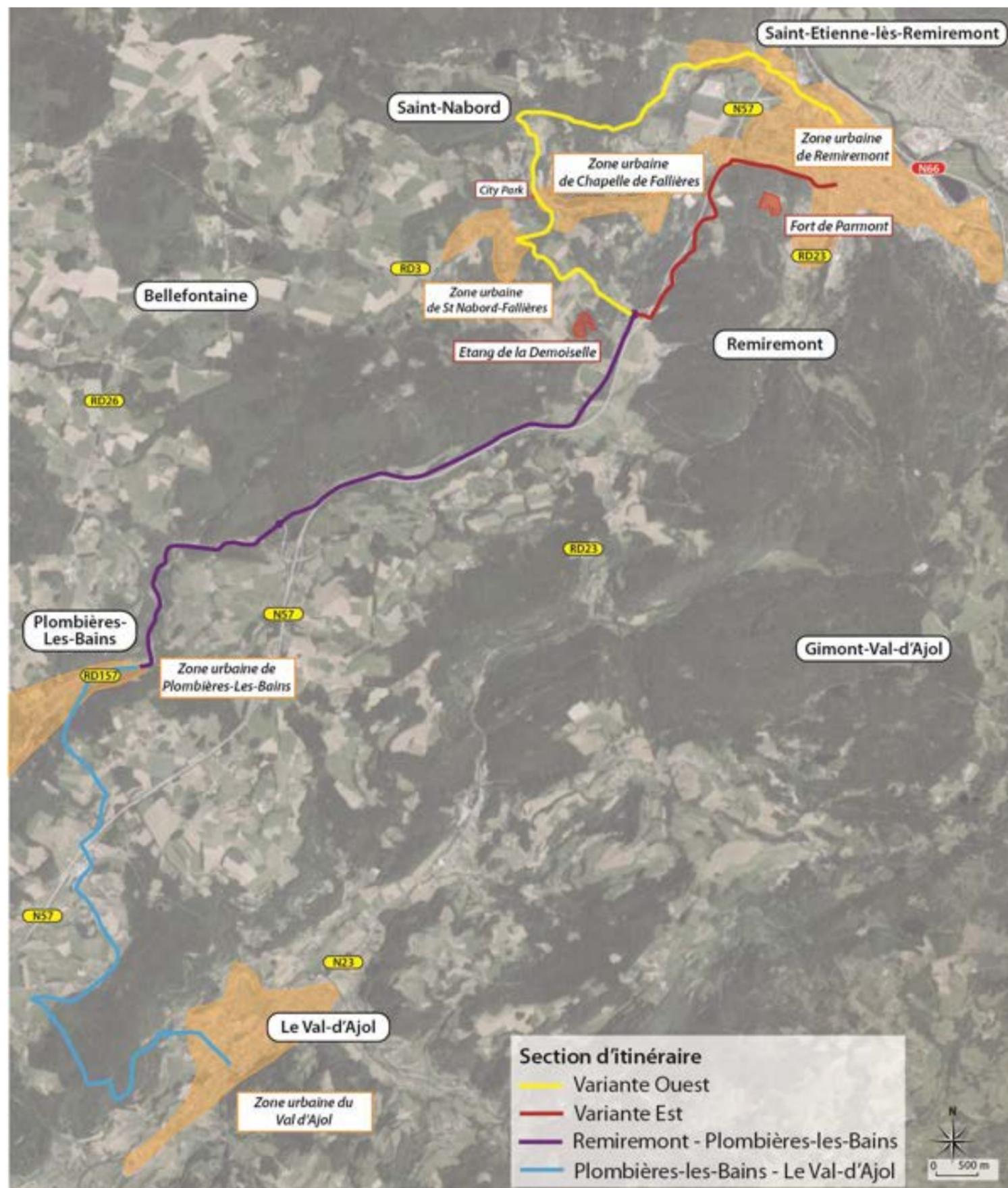
## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.4
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.5
- Fiche action n°1.9

\*Etude de faisabilité cyclable portée par le département des Vosges



## PLAN DE LOCALISATION

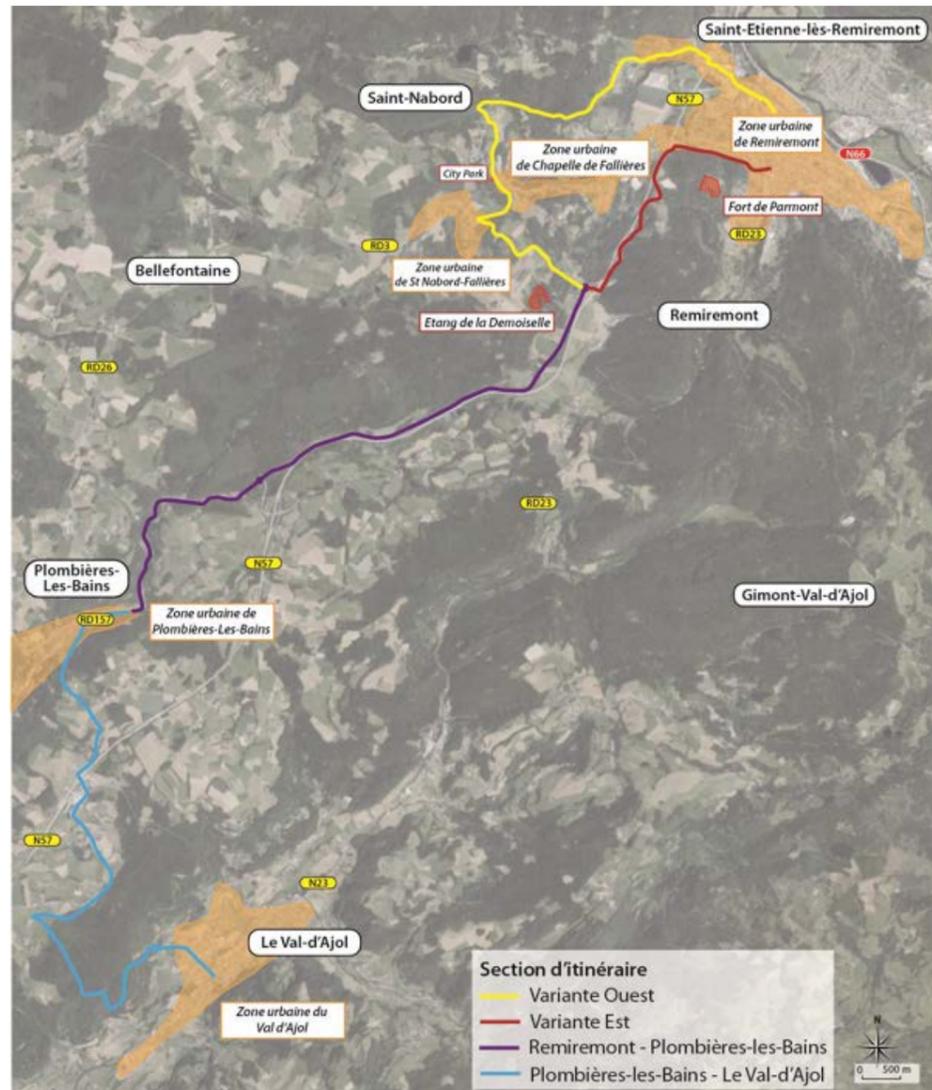




# ACTION N°1.3 : AMÉNAGER UNE LIAISON CYCLABLE ENTRE REMIREMONT, LE VAL D'AJOL ET PLOMBIÈRES-LES-BAINS

SOCLE

## PLAN DE LOCALISATION



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	
Commune	Partenaire technique et financier	
PETR	Partenaire technique et financier	Aide ingénierie Plancher de l'aide : 4 000 € Plafond de l'aide : 30 000 € Autofinancement requis d'au moins 20 %.
Département	Partenaire technique	
DDT	Partenaire technique	Aide ingénierie

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

### Itinéraire Remiremont – Plombières-les-Bains Tronçon commun + variante Est

- Longueur : 12 km
- Coût : entre 50 K€ et 180 K€

### Itinéraire Remiremont – Plombières-les-Bains Tronçon commun + variante Ouest

- Longueur : 17 km
- Coût : entre 60 K€ et 480 K€

### Itinéraire Val d'Ajol – Plombières-les-Bains

- Longueur : 9,3 km
- Aménagement souple : marquage des trajectoires cycles (chevron et pictogramme)
- Coût : 20 K€

## ETUDE AMONT - Etude de faisabilité cyclable portée par le département des Vosges

- Typologie d'aménagement pour la liaison Plombières-les-Bains au Val d'Ajol, suivre les mêmes préceptes = principe de continuité

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
- Evaluation de la part modale par enquête, campagne de comptage (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



# ACTION N°1.4 : AMÉNAGER UNE LIAISON CYCLABLE ENTRE LE VAL D'AJOL ET PLOMBIÈRES-LES-BAINS ET POURSUIVRE VERS LA HAUTE-SAÔNE (COMMUNES DE FOUGEROLLES-SAINT-VALBERT ET ALLEVILLERS-ET-LYAUMONT)

**SOCLE**

## CONTEXTE

- 1 déplacement sur deux au départ du Val d'Ajol à destination de Fougerolles-Saint-Valbert
- 88% des visiteurs viennent en voiture dans les Vosges
- Relier les Sites Remarquables du Goût des Vosges Méridionales à la Haute-Saône par un itinéraire cyclable

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité décarbonée pour les déplacements du quotidien et touristique
- Améliorer l'accessibilité du territoire à vélo notamment avec le raccordement à la véloroute de la Voie Bleue (V50)
- Augmenter la part modale du vélo

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE

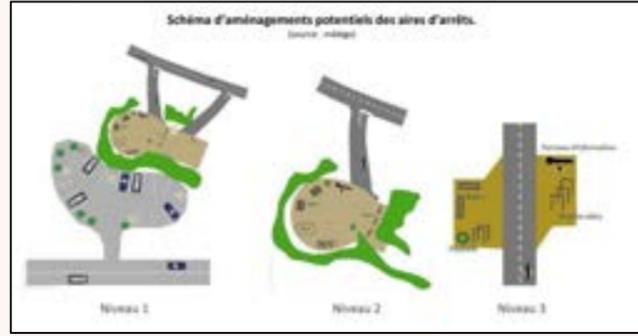


## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. PRESENTATION DU PROJET RETENU :

- 2 liaisons : tracé commun de Corbenay à Port l'Atelier
  - N°1 : Plombières-les-Bains <> Aillevillers-et-Lyaumont <> Corbenay <> Port l'Atelier
  - N°2 : Val d'Ajol <> Fougerolles-Saint-Valbert <> Corbenay <> Port l'Atelier
- Tracé empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée
  - Port l'Atelier <> Plombières-les-Bains
  - Val d'Ajol <> Corbenay
- Revêtement envisagé : enrobé tiède ou asphalte
- Largeur de l'aménagement : 3 mètres

Source : 3 niveaux d'aires de repos - Rapport diagnostic de l'étude d'impact environnemental - 2021



### 2. DEFINIR UNE CHARTRE D'AMENAGEMENT D'AIRE DE REPOS :

- Sur les 21 aires d'arrêts proposées dont 10 de niveau 1 (principale), 4 de niveau 2 (secondaire) et 7 de niveau 3 (naturelles)

### 3. RÉALISER UN PLAN DE SIGNALISATION

5 principes généraux de la signalisation routière

- Continuité
- Lisibilité
- Simplicité
- Homogénéité
- Uniformité

Signalisation directionnelle à mettre en place

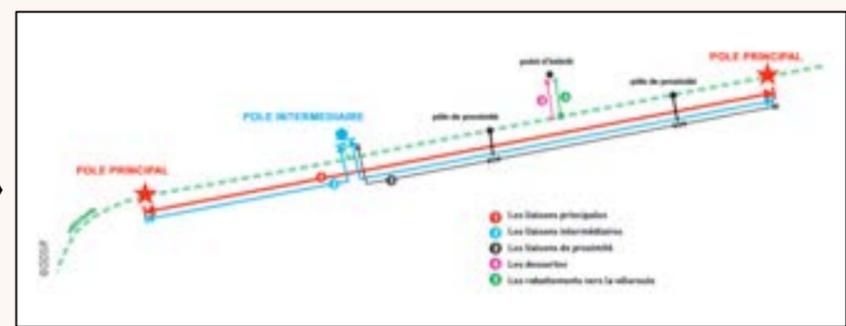


Schéma de hiérarchisation des liaisons – source « jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » édité par vélo&territoire

## ETUDE AMONT

- Etude d'impact environnemental 2021-2022
- Longueur n°1 : 3,2 km (territoire CCPVM)
- Longueur n°2 : 3,4 km (territoire CCPVM)

## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS**

- 12 mois d'études techniques
- 5 mois d'étude environnement et procédure réglementaire
- 3 mois de travaux

## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.3
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.5
- Fiche action n°1.9



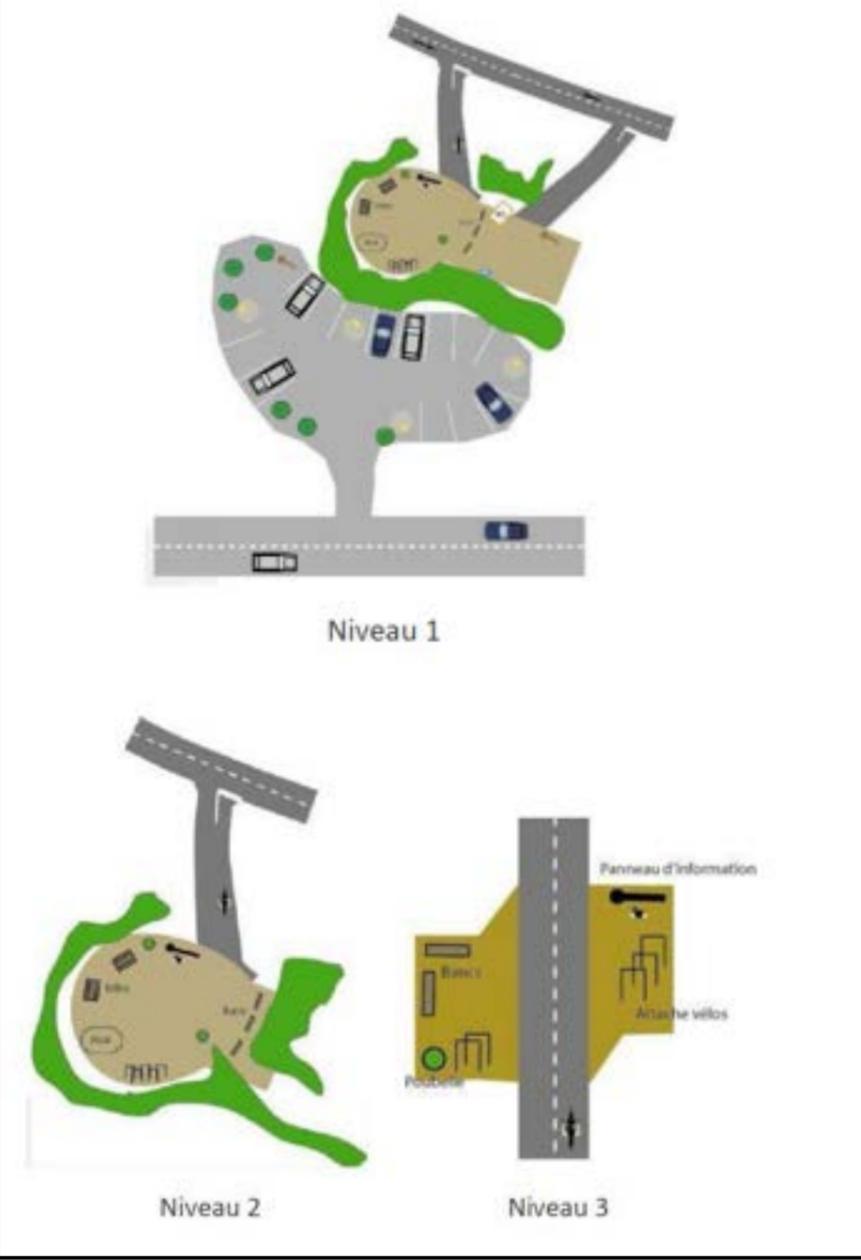
**TRACE RETENU ET LOCALISATION DES AIRES DE REPOS**



Source : Localisation des aires potentielles - Rapport diagnostic de l'étude d'impact environnemental - 2021

**Schéma d'aménagements potentiels des aires d'arrêts.**

(source : inddigo)



Source : 3 niveaux d'aires de repos - Rapport diagnostic de l'étude d'impact environnemental - 2021



**TRACE RETENU ET LOCALISATION DES AIRES DE REPOS**



Source : 3 niveaux d'aires de repos - Rapport diagnostique de l'étude d'impact environnemental - 2021

- INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)**
- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
  - Evaluation de la part modale par enquête, campagne de comptage (annuelle)
  - Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



**PILOTES ET PARTENAIRES**

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
PETR	Maitrise d'ouvrage	
CCPVM	Partenaire technique et financier	
Commune	Partenaire technique et financier	
Région	Partenaire financier	Subvention possible : entre 20% et 60% du projet selon l'orientation de l'aménagement (tourisme ou quotidien)

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



**COÛT ESTIMATIF (HT)**

**Infrastructure**

- Longueur liaison n°1 : 3,2 km / Longueur liaison n°2 : 3,4 km
- Structure de la voie verte: légère et renforcé
- Coût : entre 260€/ml (sans circulation de véhicule) et 490€/ml (avec circulation de véhicule)

**Par aire de repos et selon niveau hiérarchique**

Niveau 1 (principale)	Niveau 2 (secondaire)	Niveau 3 (naturelle)
Entre 63 K€ - 153 K€ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilier : 3 x tables / 10 x bancs / 5 poubelles</li> <li>• 1 x RIS</li> <li>• 1x Sanitaire / 2 x point d'eau</li> <li>• 10 places VL</li> <li>• 1 x abris vélo</li> </ul>	Entre 10 K€ - 20 K€ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilier : 2 x tables / 5 x bancs / 2x poubelles</li> <li>• 1 x RIS</li> <li>• 1 x point d'eau</li> <li>• 6 x arceaux vélo</li> </ul>	Entre 8 K€ - 12 K€ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilier : 3 x bancs / 1x poubelle</li> <li>• 1 x RIS</li> <li>• 6 x arceaux vélo</li> </ul>



# ACTION N°1.5 : AMÉNAGER UNE LIAISON CYCLABLE ENTRE REMIREMONT ET EPINAL VIA LE CANAL D'ALIMENTATION DU LAC DE BOUZEY

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Part modal vélo est de 1,6% (Motif déplacement domicile-travail)
- Volonté politique de relier Remiremont (voie Verte des Hautes Vosges) à Epinal (Voie Bleue V50)
- Action B04 issue de l'étude PVD de Remiremont

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale des cycles sur le territoire de la CCPVM
- Mailler le territoire via des itinéraires cycles structurants
- Accompagner la pratique "toutes saisons" du vélo

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisé en véhicule thermique.

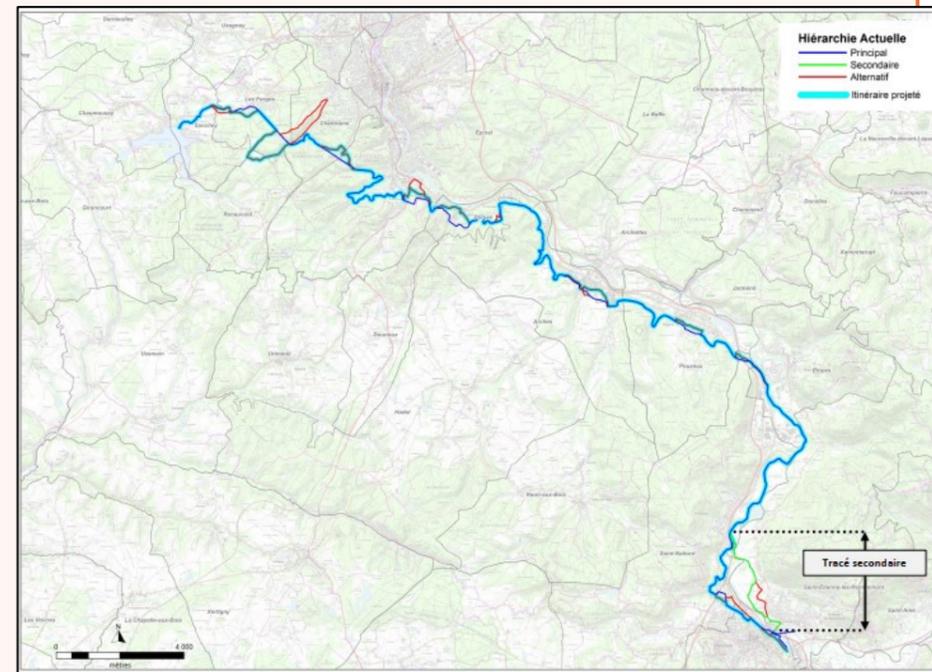
## PUBLIC CIBLE



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. PRESENTATION DU PROJET RETENU : cf étude faisabilité de 2023\*

- Remiremont à Epinal suivant le tracé du canal d'alimentation de Bouzey traversants les communes suivantes du territoire de la CCPVM :
  - Eloyes
  - Saint-Nabord
  - Remiremont
- Tracé emprunte majoritairement les berges du canal puis le réseau routier communal et départemental



Source : Etude de faisabilité de l'itinéraire cyclable – département des Vosges (2023)

### 2. TRAITER LES POINTS DURS IDENTIFIES

- Franchissement des siphons au sein des communes de Dinozé, de Les Arches et de Pouxoux
- Franchissement de l'échangeur RD157/RN66 à Saint-Nabord en cours de réalisation
  - Utilisation du passage inférieure (RN66) connectant la Côte de Moulin à la route de Raon aux Bois
  - Itinéraire empruntant la route de Raon-aux-Bois et rue de Montiroche

### 1. VALORISER L'AMENAGEMENT AVEC UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION

## LONGUEUR

- Remiremont – Epinal : 50 km
- CCPVM : 16 km

## PLANNING

- ETUDE DE FAISABILITE REALISEE EN 2023\*
- ETUDE D'AVANT PROJET (EN COURS)
- ETUDE ENVIRONNEMENTALE AU CAS PAR CAS

\*Etude de faisabilité cyclable portée par le département des Vosges

## COÛT ESTIMATIF (HT)

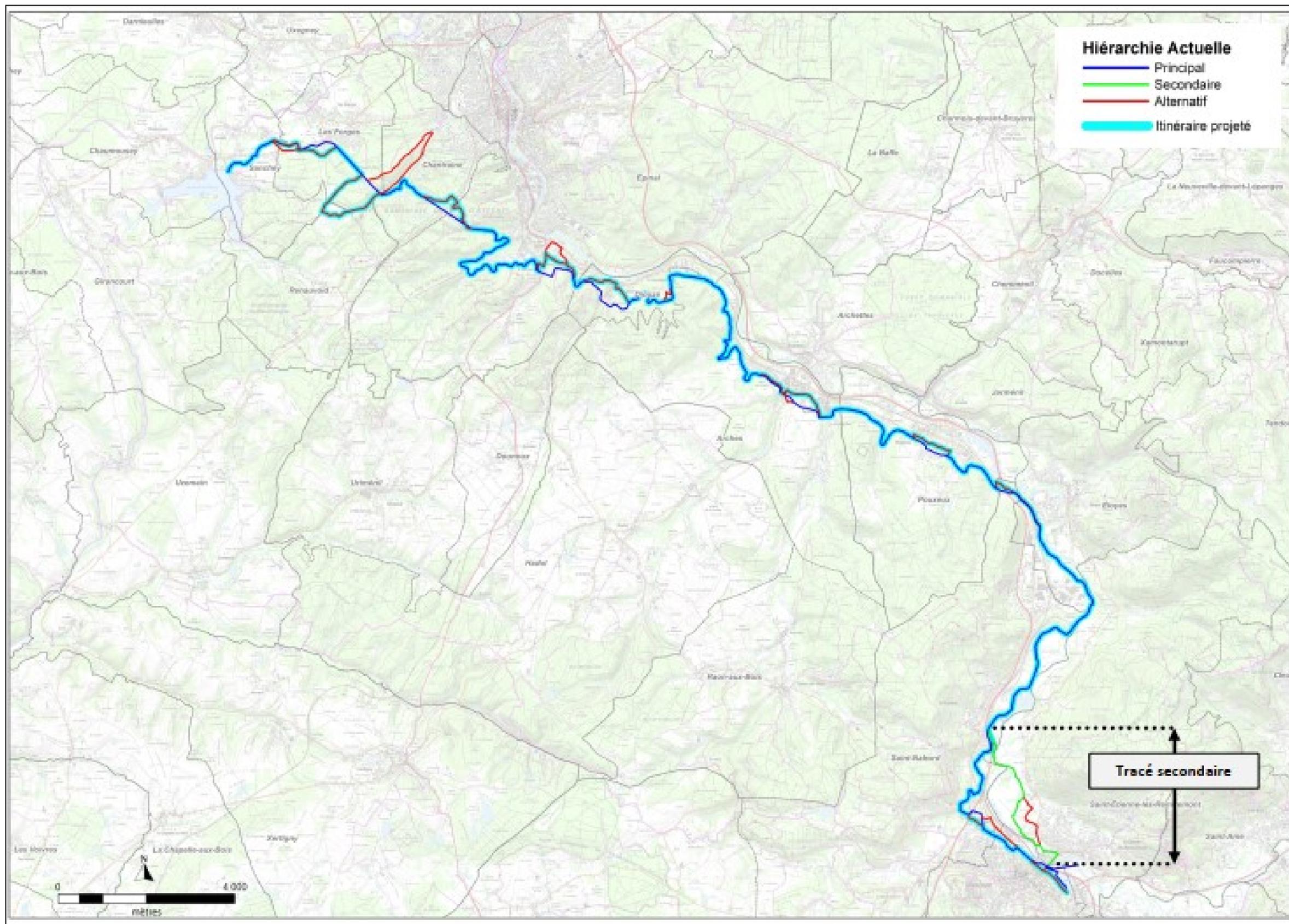
Entre 1,3 M€ et 1,4 M€

## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.3
- Fiche action n°1.4
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.9



### TRACE RETENU



Source : Etude de faisabilité de l'itinéraire cyclable - département des Vosges (2023)



# ACTION 1.6 - AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES LIGNES DE CARS FLUO

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Ligne de Car Remiremont – Gérardmer concurrentiel en temps avec un trajet en voiture
- Part modale des transports en commun est de 1,6% (Motif déplacement domicile-travail)
- Défaut d'accessibilité aux arrêts de transport en commun Fluo depuis les écarts, périphéries des centres-bourgs

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accessibilité des arrêts de cars FLUO
- Augmenter la part modale du transport en commun
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- FACILITER L'ACCES AUX ARRETS**
  - Réduire la distance entre l'arrêts et le pôle générateur de déplacement (<200m)
  - Respecter une interdistance de 400m entre les arrêts en urbain
- AMELIORER LA VISIBILITE, LA LISIBILITE ET LA SECURITE DES ARRETS**
  - Renforcer la signalisation verticale et horizontale
  - Sécuriser les déplacements aux abords des arrêts, les cheminements et traversées des modes actifs
- AMELIORER L'INFORMATION AUX VOYAGEURS**
  - Fournir l'information en temps réel sur les horaires et les perturbations
  - Mise à jour des fiches horaires
  - Faciliter l'accès aux informations en dehors des points physiques (site internet et application)
- AMELIORER LE CONFORT DE L'USAGER**
  - Zone d'attente avec abribus
  - Mettre à disposition des services connexes (stationnement vélo, poubelle, kiosque, etc)
  - Disposer de matériels roulants confortable (siège, couloir de circulation, toilette, etc)
- COMMUNIQUER SUR LE SERVICE**
  - Temps de parcours
  - Fiabilité du service
  - Tarifications

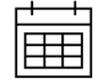
**PROCESSUS**  
**METHODOLOGIQUE :**

1. Identifier les lignes à prioriser
2. Identifier les arrêts clés
3. Identifier les lieux relais d'information
4. Consulter les usagers pour prioriser les actions à mettre en place



## ACTIONS OPTIONNELLES

- Augmenter l'amplitude de fonctionnement
- Augmenter la fréquence de passage
- Cadencer le service
- Fusionner les arrêts "juger" proches pour faciliter la lisibilité et les échanges entre les lignes



## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN EN AMONT**



# ACTION 1.6 - AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES LIGNES DE CARS FLUO

**SOCLE**

## COMMUNICATION = VOLET FINAL



**Vous souhaitez obtenir une carte d'ayant droit :**

Pour constituer un dossier, il vous faut :

- 1 photo d'identité récente avec votre nom et prénom marqués au dos
- Le formulaire de demande complété (versé)
- La photocopie d'un justificatif de domicile
- La photocopie de votre carte d'identité
- Un justificatif (datant de moins de 3 mois) prouvant que vous bénéficiez du RVA OU votre avis de non imposition si vous bénéficiez de l'allocation de solidarité aux personnes âgées OU une photocopie de votre carte d'invalidité en cours de validité

L'absence d'une de ces pièces entraîne des retards dans le traitement du dossier.

Merci de renvoyer votre dossier dûment complété à l'adresse suivante :

**MAISON DE LA RÉGION D'ÉPINAL**  
Service Transports  
40 Quai des Bons enfants  
CS30058  
88026 ÉPINAL CEDEX  
Tel : 03 87 33 67 98

fluo Grand Est 88

www.fluo.eu/88

Et calculez votre itinéraire sur [www.fluo.eu](http://www.fluo.eu)

Voyager en Grand  
Le service de la Région Grand Est

Grand Est fluo Grand Est



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
Région	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM et gestionnaire
CCPVM	Partenaire financier	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).

Coût moyen par arrêt



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratiou/unité
Création d'un quai de 15m (infrastructure + marquage au sol de la bande d'arrêt pour autobus )	10 K€
Abris bus	10 K€ - 20 K€
Panneau d'affichage indiquant le nom de la station + numéro de la ligne	À partir de 1,6 K€
Panneau d'affichage fixe indiquant le plan du réseau de bus	1,2 K€
BIV (signalisation dynamique )	3 K€ à 8 K€
Mât d'éclairage	A partir de 1,5 K€

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de montée et descente (mensuelle)
- Fiabilité du service avec le nombre de retard, temps perdu, etc (trimestrielle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

↑  
Statistiques par ligne



# ACTION 1.7 - AMÉNAGER ET JALONNER DES ITINÉRAIRES PIÉTONS À L'ÉCHELLE DU VAL D'AJOL (PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Conforter et développer la pratique du vélo et de la marche en centre-bourg et vers divers pôles du territoire
- Appuyer les actions (B01.3, A.06, A.01, A.02, A.04, A.05, A.06) issues de l'étude PVD

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accessibilité des arrêts de cars FLUO
- Augmenter la part modale du transport en commun
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. REALISER UN MAILLAGE MOBILITE ACTIVE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE COMMUNALE

- Conduire une réflexion sur Les itinéraires suivants :
  - Le Val d'Ajol centre-bourg <-> Faymont <-> Remiremont
  - Le Val d'Ajol <-> Fougerolles-Saint-Valibert
  - Le Val d'Ajol <-> Plombières-les-Bains
- Identifier les axes à faible trafic
- Identifier les pôles générateurs de déplacements à desservir (Mairie, commerces, zones d'activités et commerciales), sites patrimoniaux et sites naturels

### 2. AMENAGER LES ITINERAIRES RETENUS VIA DES OUTILS SOUPLES

- Mise en place de zones de circulations apaisées (Zone 30, zone de rencontre)
- Réglementer des voies à faible trafic (chemin, voie communale) en voie verte

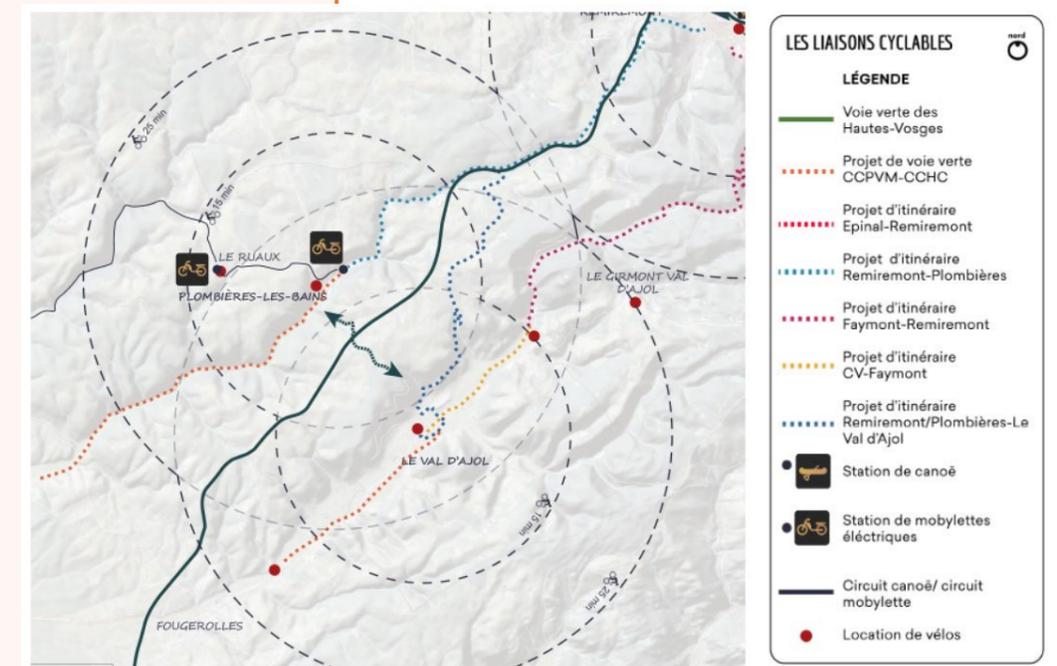
### 3. OPTION : EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 4. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT ET DE SIGNALISATION



## RAPPEL REGLEMENTAIRE

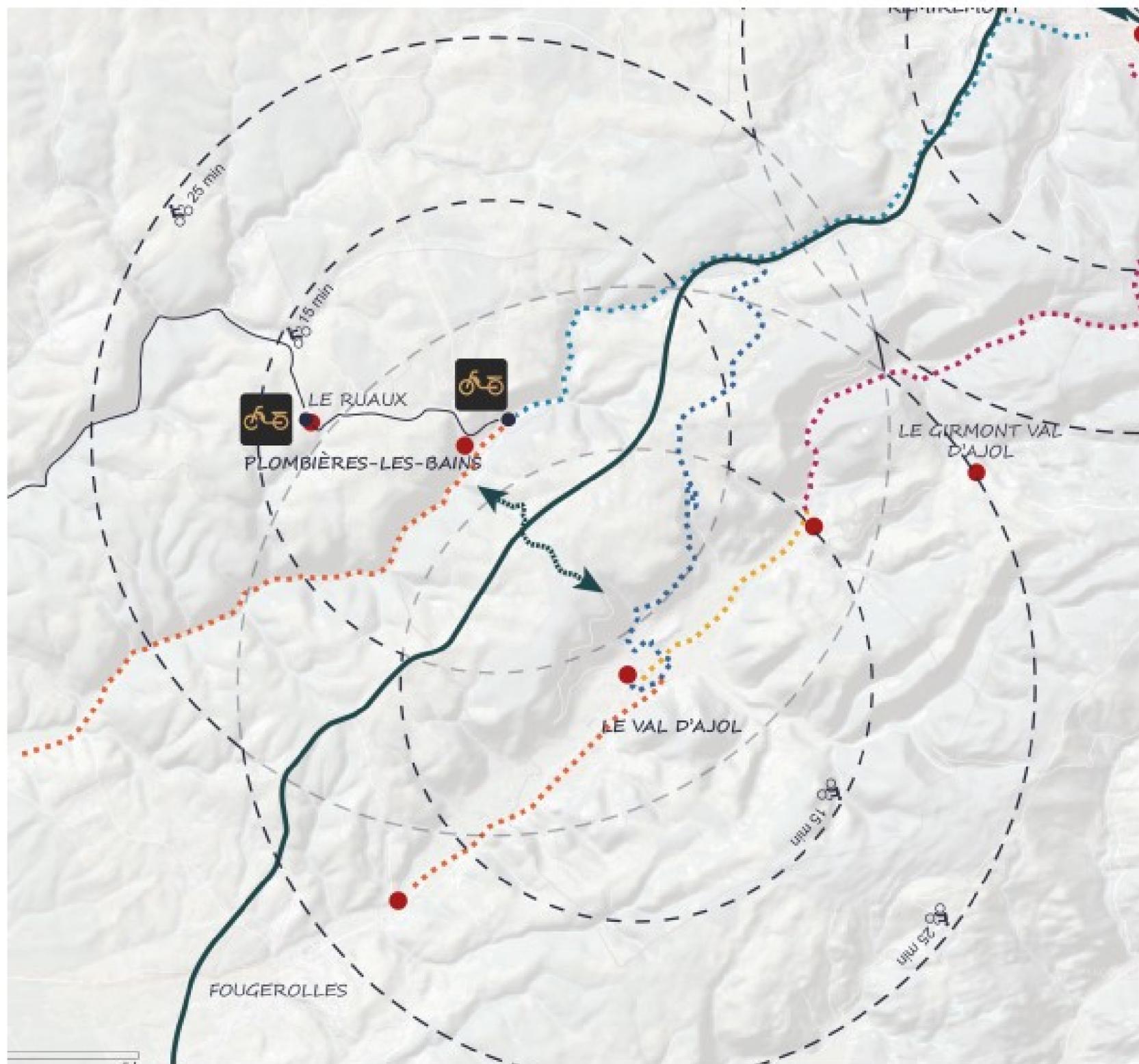
**Loi d'orientation des mobilités (LOM)** demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons avec comme date butoir pour les collectivités : **31 décembre 2026.**



Source : Programme Petite Ville de Demain - Plan d'actions sur la commune du Val d'Ajol



### ITINÉRAIRES IDENTIFIÉS DANS LE PROJET PVD DU VAL D'AJOL



**LES LIAISONS CYCLABLES** nord

**LÉGENDE**

- Voie verte des Hautes-Vosges
- Projet de voie verte CCPVM-CCHC
- Projet d'itinéraire Epinal-Remiremont
- Projet d'itinéraire Remiremont-Plombières
- Projet d'itinéraire Faymont-Remiremont
- Projet d'itinéraire CV-Faymont
- Projet d'itinéraire Remiremont/Plombières-Le Val d'Ajol
- Station de canoë
- Station de mobylettes électriques
- Circuit canoë/ circuit mobylette
- Location de vélos

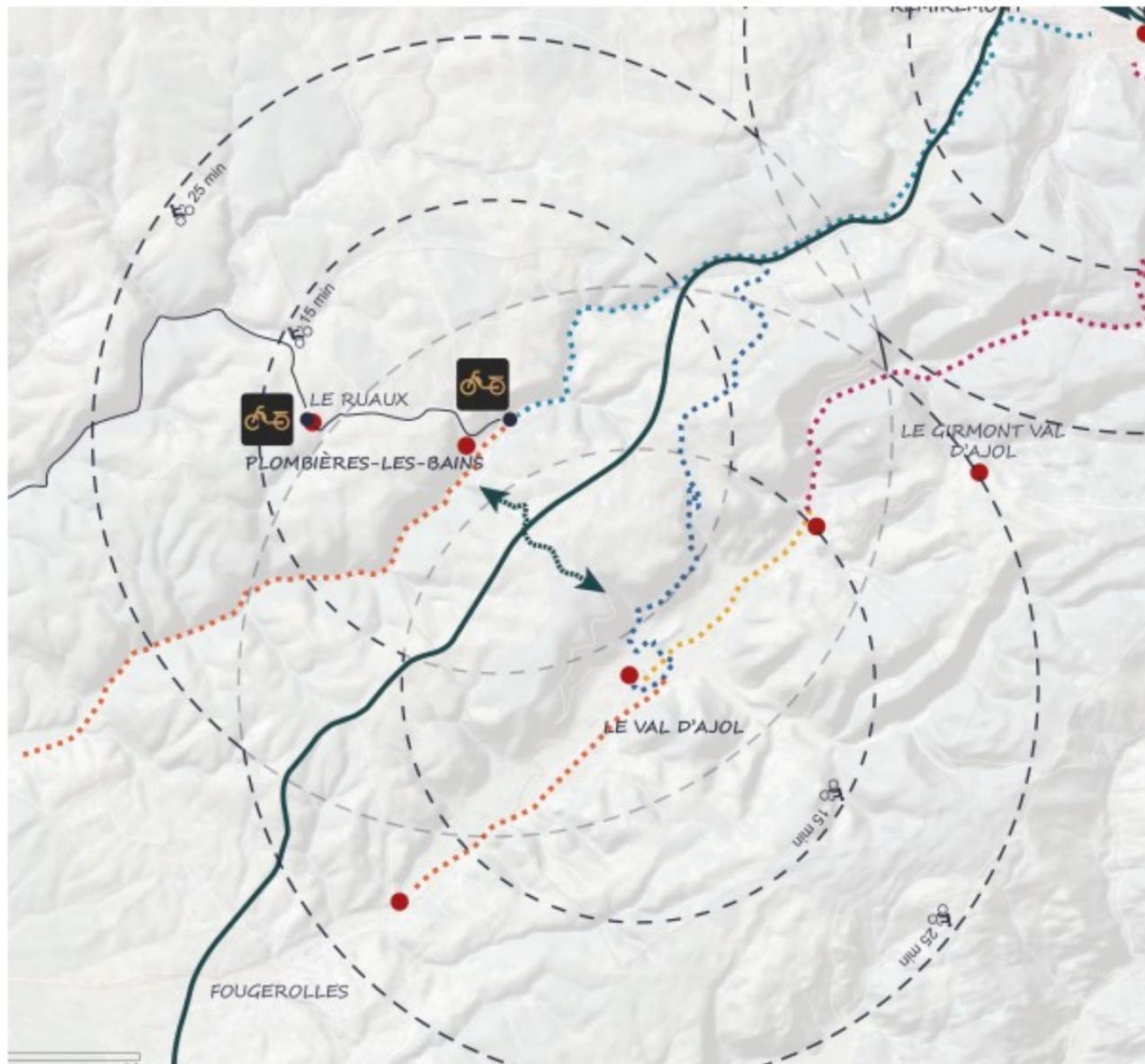
Source : Programme Petite Ville de Demain - Plan d'actions sur la commune du Val d'Ajol



# ACTION 1.7 - AMÉNAGER ET JALONNER DES ITINÉRAIRES PIÉTONS À L'ÉCHELLE DU VAL D'AJOL (PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN)

COMPLEMENTAIRE

## ITINÉRAIRES IDENTIFIÉS DANS LE PROJET PVD DU VAL D'AJOL



**LES LIAISONS CYCLABLES**

**LÉGENDE**

- Voie verte des Hautes-Vosges
- Projet de voie verte CCPVM-CCHC
- Projet d'itinéraire Epinal-Remiremont
- Projet d'itinéraire Remiremont-Plombières
- Projet d'itinéraire Faymont-Remiremont
- Projet d'itinéraire CV-Faymont
- Projet d'itinéraire Remiremont/Plombières-Le Val d'Ajol
- Station de canoë
- Station de mobylettes électriques
- Circuit canoë/ circuit mobylette
- Location de vélos

Source : Programme Petite Ville de Demain - Plan d'actions sur la commune du Val d'Ajol

### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Evaluer la fréquentation des itinéraires (mensuelle)
- Nombre de téléchargement de l'application (trimestrielle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
PETR	Partenaire technique et financier	
DDT, CAMV	Partenaire technique et financier	
Office du tourisme	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur itinéraires thématiques
Commune	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route communale

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Aménagement d'une zone de circulation apaisée (entrée-sortie) : entre 3 K€ et 5 K€ unité comprenant panneaux de signalisation, logo (x2) ou marquage d'animation et démarcation visuelle en résine.
- Matérialisation des trajectoires cycles (fourni + posé) : 200€/unité (chevron et pictogramme)
- Signalisation directionnelle cycle (Dv21b ou Dv21a) : 700€/unité
- Signalisation directionnelle piétonne : 700€/unité
- Signalisation horizontale (type ligne verte à Nantes) : 25€/ml
- Signalisation informative : 500€/unité



# ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Connecter les liaisons cyclables du canal du Bouzey et vers la Haute-Saône au reste du territoire
- Utilisation du vélo davantage pour le motif loisirs que les déplacements quotidiens
- Part modal vélo est de 1,6% (Motif déplacement domicile-travail)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale du vélo
- Offrir une solution de mobilité décarbonée pour les déplacements du territoire

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Scolaires

Habitants



Travailleurs



## Points de vigilance

- Une politique autour du vélo s'appréhende par une approche systémique
- Travailler en partenariat avec les différents acteurs du vélo
- Intégrer le SDC Départemental et le SDC Régional
- Intégrer les usagers dans le processus
- Sensibiliser et casser les idées reçues

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. REALISER UN DIAGNOSTIC DU "SYSTEME VELO"

- Recueillir des données de trafic et vitesse
- Identifier et structurer différents itinéraires
- Evaluer l'offre de stationnement
- Identifier les points durs, les freins et les leviers
- Recueillir et analyser les acteurs du vélo sur le territoire

### 2. DEFINIR UNE STRATEGIE D' ACTIONS

- Choisir les itinéraires/boucles
- Choisir la typologie d'aménagements cyclable à déployer
- Structurer l'offre de stationnement
- Organiser, valoriser et accompagner le déploiement de services autour du vélo sur la base des acteurs en présence

### 3. PRIORISER, PLANIFIER LA REALISATION DU SDC

### 4. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT

### 5. COMMUNIQUER



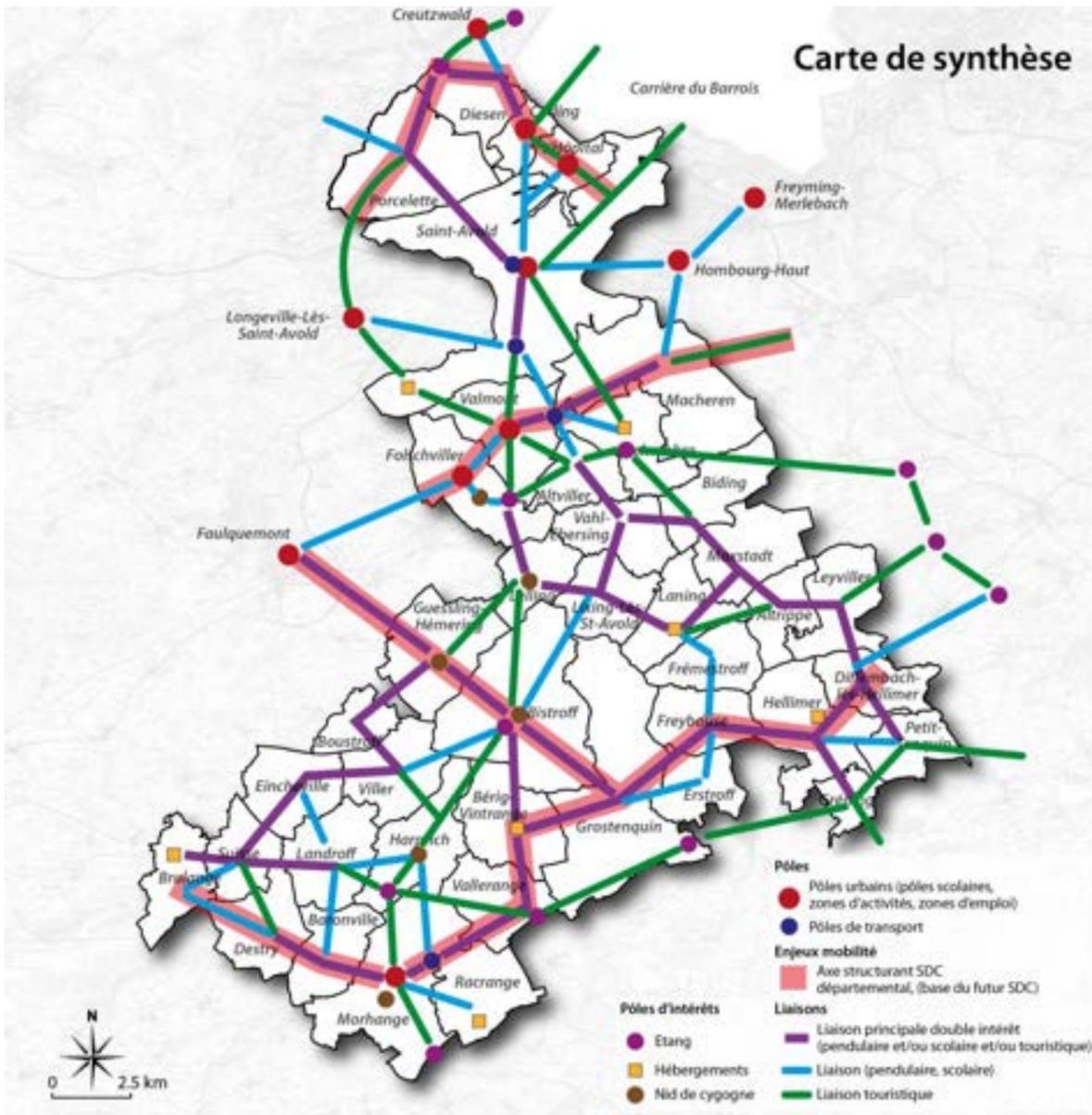
Source : Plan mobilité - CAE Epinal



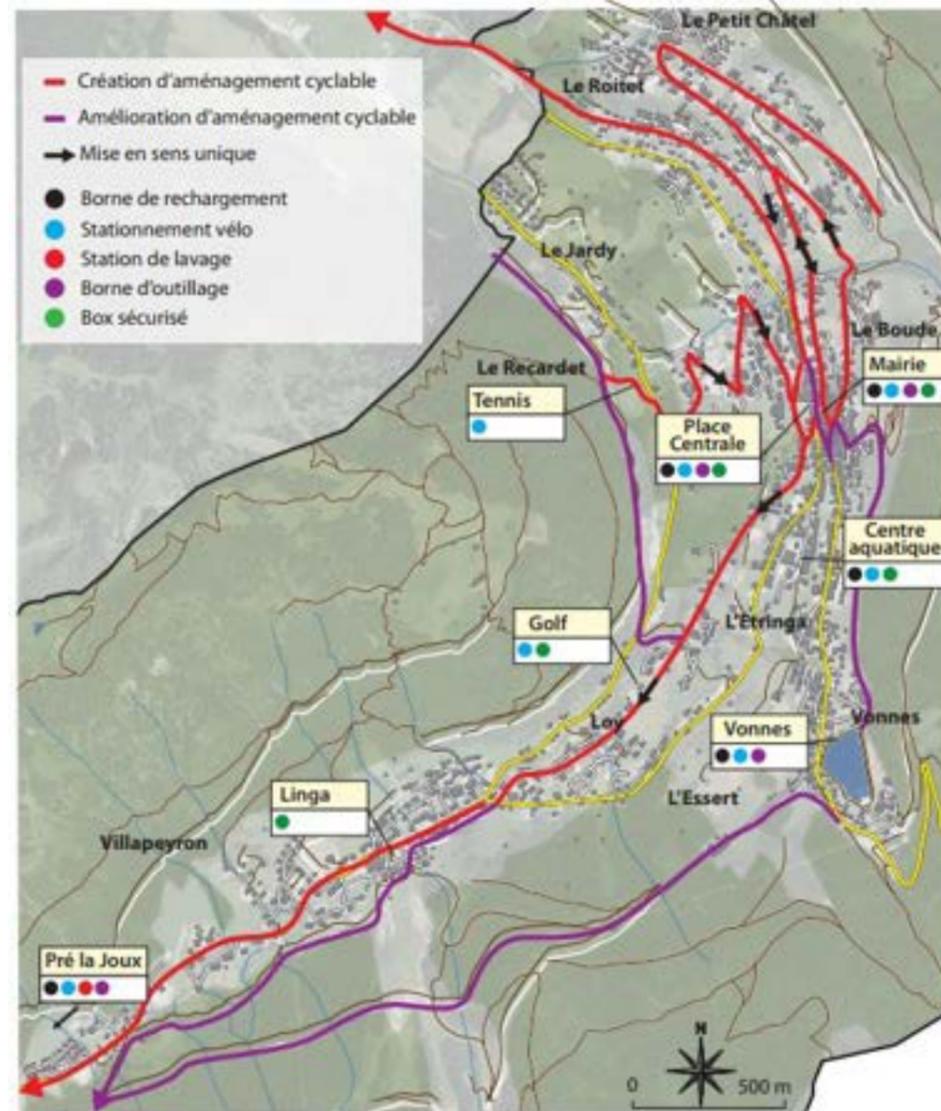
# ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

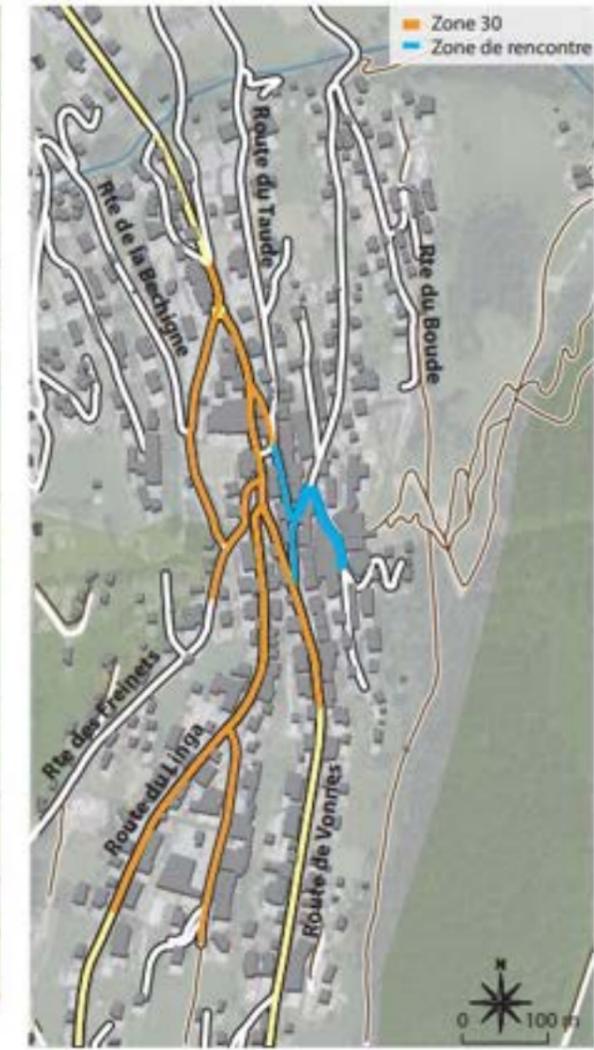
## EXEMPLES DE SDC



Source : Elaboration du schéma directeur cyclable intercommunal – Communauté d'Agglomération Saint-Avold Synergie (2023)



Source : Elaboration du schéma cyclable communal – commune de Châtel (2022)



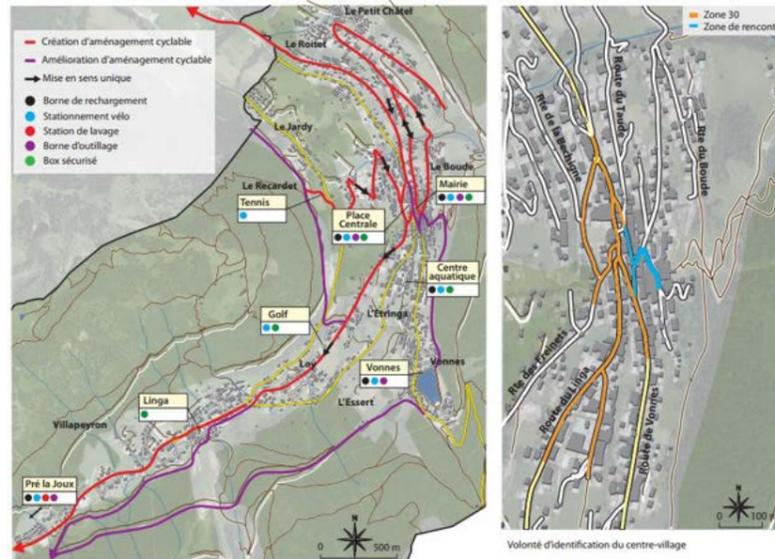
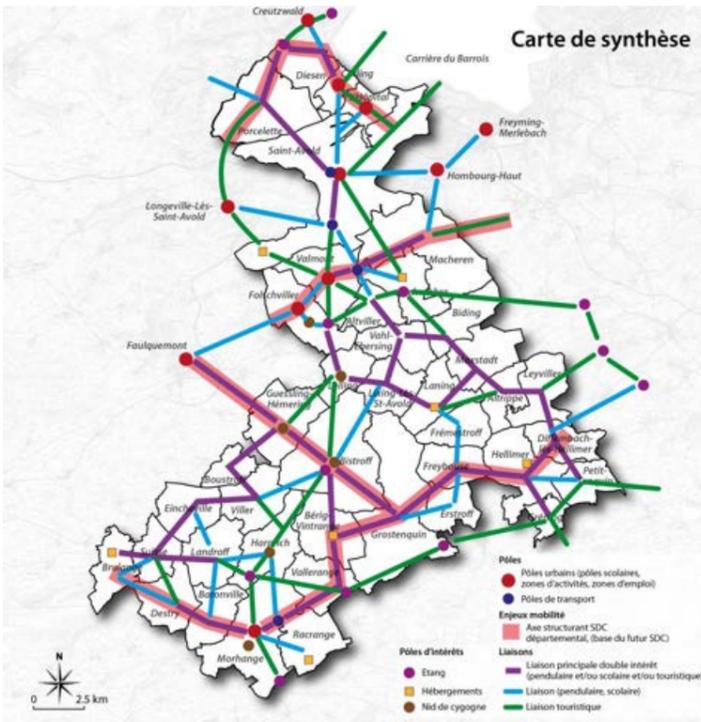
Volonté d'identification du centre-village



# ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

## EXEMPLES DE SDC



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
PETR	Partenaire technique et financier	
DDT, CAMV	Partenaire technique	Prescriptions techniques
Région	Partenaire technique et financier	
Commune	Partenaire financier	Disponibilité du foncier, participation aux travaux

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).

## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN**

- 6 mois d'études techniques
- 1 mois d'études de faisabilité par itinéraire
- 1 mois d'études pour le déploiement de services autour du vélo
- 3 mois de travaux par itinéraire
- 1 à 3 mois de travaux pour la mise en place de service (stationnement, abris, totem de réparation, signalétique)

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable (annuelle)
- Nombre de km d'aménagements cycles réalisés (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)

## COÛT ESTIMATIF



### ETUDE AMONT

SDC Communal :

— Coût : variant entre 20 K€ et 50 K€

SDC Intercommunal :

— Coût : variant entre 40 K€ et 80 K€

### ETUDE DE FAISABILITÉ

Entre 5% et 6% du montant global de l'aménagement envisagé

# ACTION N°1.9 : AMÉNAGER LES CENTRES-BOURGS POUR LA MARCHE ET LE VÉLO

LONG  
TERME

## CONTEXTE

- 87% des déplacements quotidiens réalisés en voiture
- Pôles générateurs de déplacement internes au territoire : 3 communes de Remiremont Agglomération
- Présence d'un itinéraire cyclable structurant : la voie verte de Hautes Vosges

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (senior, jeunes, etc)
- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture
- Augmenter la part modale du transport en commun

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 22 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à pied comparativement à 100 km réalisé en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. REALISER UN DIAGNOSTIC AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

- Recueillir les trafics au sein des voies structurantes des centres-bourg
- Hiérarchiser les centres-bourgs
  - Urbains = 3 communes de Remiremont Agglomération (Remiremont, Saint-Nabord et Saint-Etienne-Lès-Remiremont)
  - Intermédiaires = Eloyes, Plombières-les-Bains et Le Val d'Ajol
  - Ruraux = Vecoux, Dommartin-lès-Remiremont, Saint-Amé et Girmont-Val-d'Ajol
- Analyser l'usage du stationnement (pendulaire, résidentiel, anarchique, ventouse)
- Identifier via une ballade participative les points noirs à traiter, les différents itinéraires stratégiques (piétons et cycle) et les lieux à desservir

### 2. FAVORISER LES MODES ACTIFS DANS LES CENTRES-BOURGS SELON LE NIVEAU HIERARCHIQUE

- Traiter la cohabitation entre les usagers en développant les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre) et la matérialisation des trajectoires cycles et les doubles sens cycles au sein des rues en sens unique
- Donner la priorité aux modes actifs en aménageant les intersections clés
- Rendre confortable et agréable les déplacements pour les modes actifs : mobilier urbain, végétalisation de l'espace public, stationnements sécurisés
- Mettre en conformité les passages piétons avec la neutralisation du stationnement sur un espace de 5m en amont de ces derniers

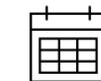
### 3. EXPÉRIMENTER DES AMENAGEMENTS TEMPORAIRES

### 4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE



## RAPPEL REGLEMENTAIRE

Loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons avec comme date butoir pour les collectivités : **31 décembre 2026.**



## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS**

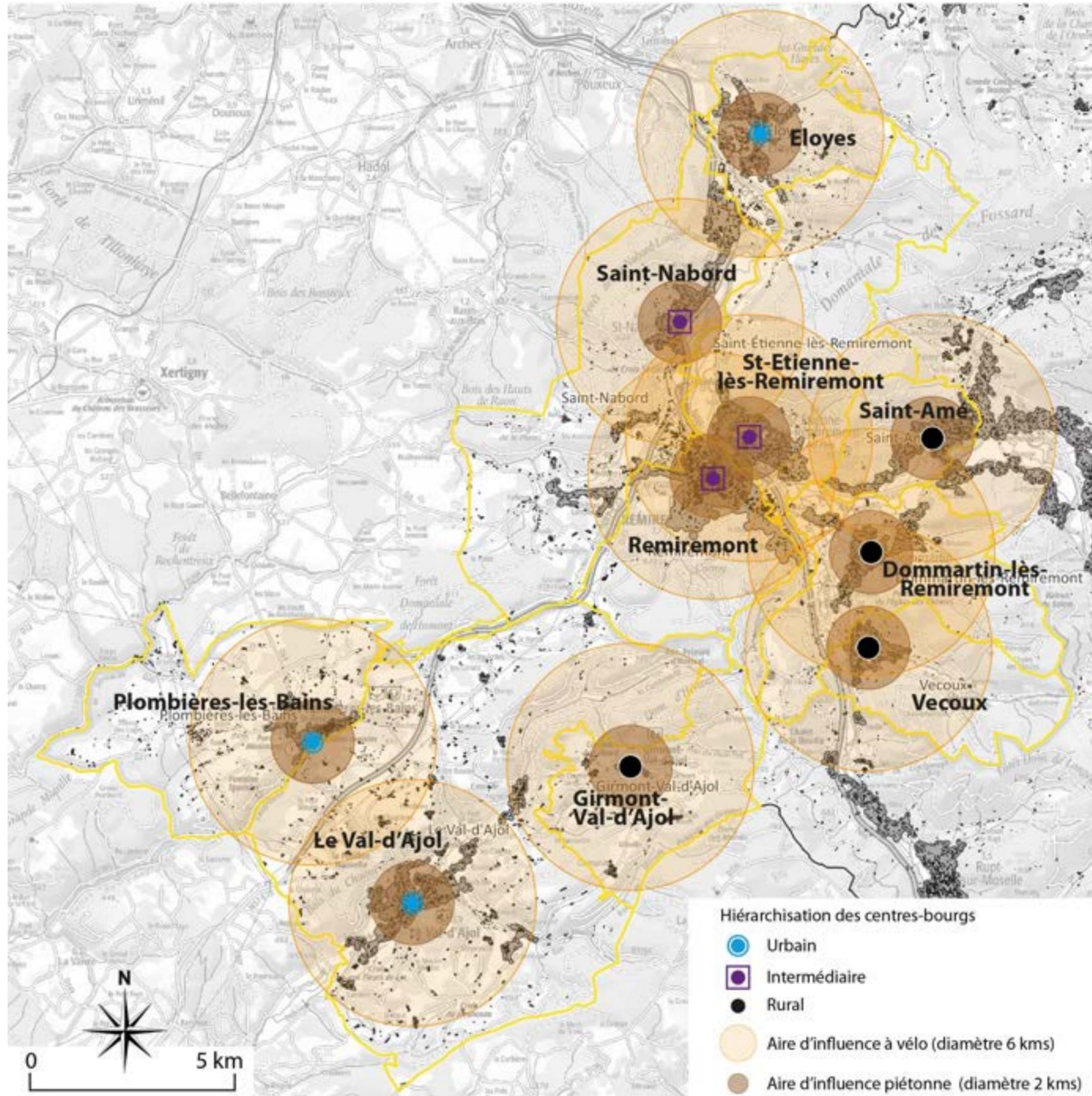
- 1 an pour la mise en conformité des passages piétons
- 6 mois d'études techniques
- 6 à 12 mois de travaux



## Actions additionnelles

- Fiches action de n°1.1 à 1.5
- Fiche action n°1.7
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°2.1
- Fiche action n°2.4
- Fiche action n°2.5
- Fiche action n°2.10

## HIERARCHIE DES CENTRE-BOURG ET AIRES D'ATTRACTIVITEES DES MODES ACTIFS

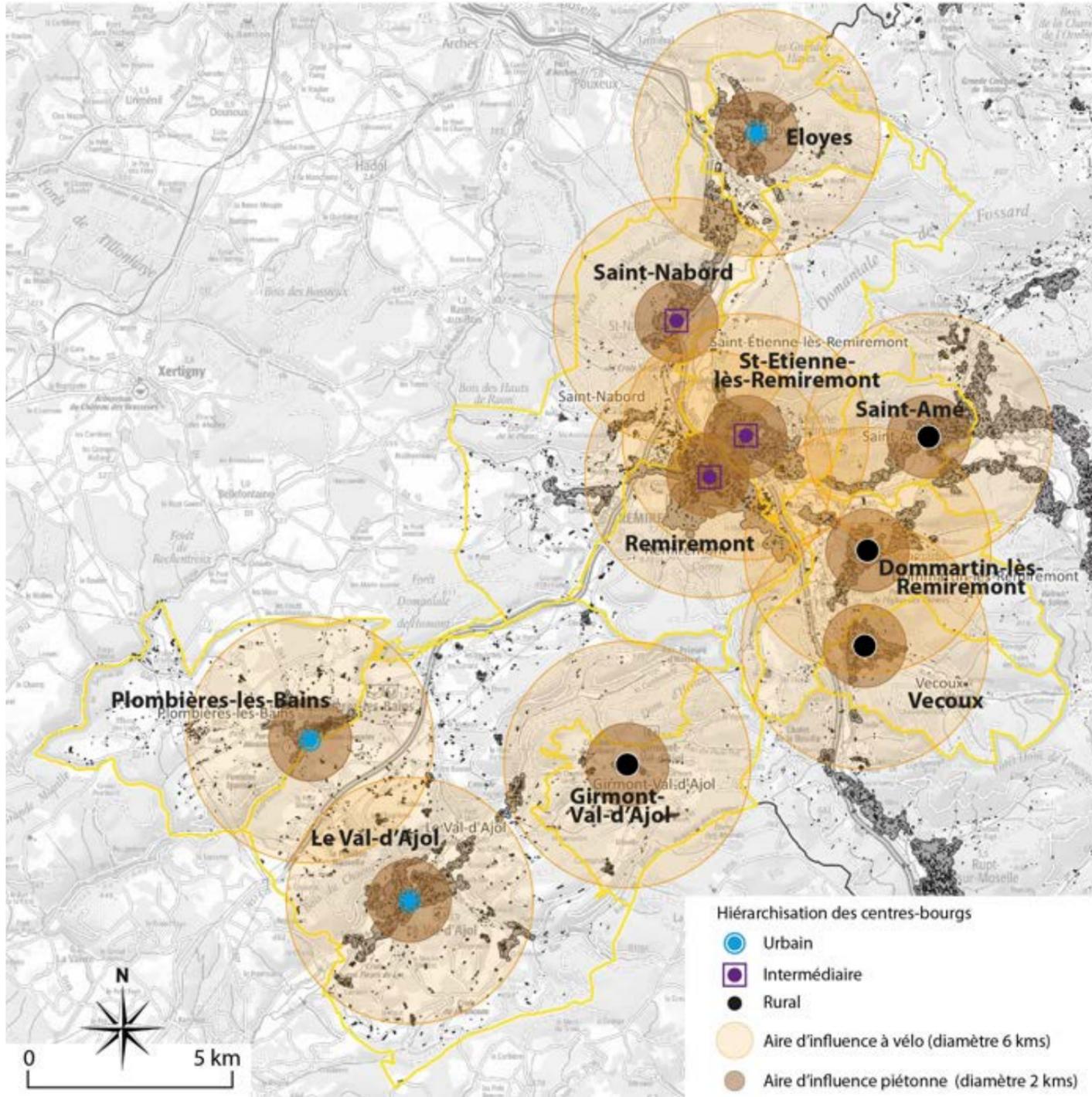




# ACTION N°1.9 : AMÉNAGER LES CENTRES-BOURGS POUR LA MARCHE ET LE VÉLO

**LONG  
TERME**

## HIERARCHIE DES CENTRE-BOURG ET AIRES D'ATTRACTIVITES DES MODES ACTIFS



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
- Nombre de km d'aménagements cycle et piéton réalisés (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Commune	Co-maitrise d'ouvrage Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route communale
Région	Partenaire financier	
Département	Partenaire technique	Prescriptions techniques sur route départementale

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Aménagement d'une zone de circulation apaisée (entrée-sortie) : entre 3 K€ et 8 K€ unité qui comprend :
  - De base : panneaux de signalisation, logo (x2) ou marquage d'animation et démarcation visuelle en résine
  - Option : désaxement de la chaussée et plateaux
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 K€
  - Consignes individuelles : entre 1 K€ et 2,5 K€ par emplacement vélo
  - Arceau : 300 €/unité
- Banc (pose et équipement) : ≈1,7 K€
- Matérialisation des trajectoire cycles (réalisation tous les 25m) pictogramme + chevron : 200 €/unité



# ACTION N°1.10 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

LONG TERME

## CONTEXTE

- Flux pendulaire interne majoritairement à destination de Remiremont et externe vers Epinal
- 87% des déplacements réalisés en voiture
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 430 (1<sup>er</sup> territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (senior, jeunes, etc)
- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture
- Rationaliser la pratique de l'autosolisme

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2e économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Scolaires

Habitants



Travailleurs



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. MAILLER LE TERRITOIRE AVEC UNE OFFRE DE COVOITURAGE LE LONG DES 2 AXES STRUCTURANTS

- RN 57 = Aménager des aires de covoiturage à Eloyes, Val d'Ajol/Plombières lès Bains et connecter l'Aire de covoiturage de Saint-Nabord
- RN66 = connecter l'aire de covoiturage de Dommartin-lès-Remiremont : liaisonner par itinéraire cyclable l'aire de covoiturage aux centres-bourgs de Dommartin-lès-Remiremont et de Vecoux

### 2. IDENTIFIER LES LIEUX POUVANT ACCEILLIR LES FUTURES AIRES (DEMARCHE A REALISER AVEC CHAQUE COMMUNE)

- S'appuyer sur les parkings existants
- Identifier le foncier communal disponible
- Identifier des itinéraires pour les modes actifs pour connecter ces aires de covoiturages aux centres-bourgs
- Connecter ces espaces aux réseaux de transports en commun

### 3. DEFINIR UNE CHARTE D'AMENAGEMENT :

- Plan de jalonnement
- Signalétique de position (totem, panneau CE52)
- Définir la typologie du stationnement vélo (box individuelle ou abris collectif)
- Installation de caméra de surveillance
- Définir un niveau de service (point d'eau, toilette, etc)



Panneau réglementaire CE52



Exemple de totem à installer - aire de covoiturage « La Grive sur l'A43 »

### 4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

## POINTS DE VIGILANCE

- Visibilité des aires depuis la route
- Accessibilité cycle
- Offre de services connexes
- Distance de référence pour du covoiturage quotidien (>10 km) et longue distance (>80 km)



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

- 6 mois d'études techniques
- 6 mois de travaux / aire



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.2
- Fiche action n°2.2
- Fiche action n°2.6
- Fiche action n°2.7
- Fiche action n°2.8

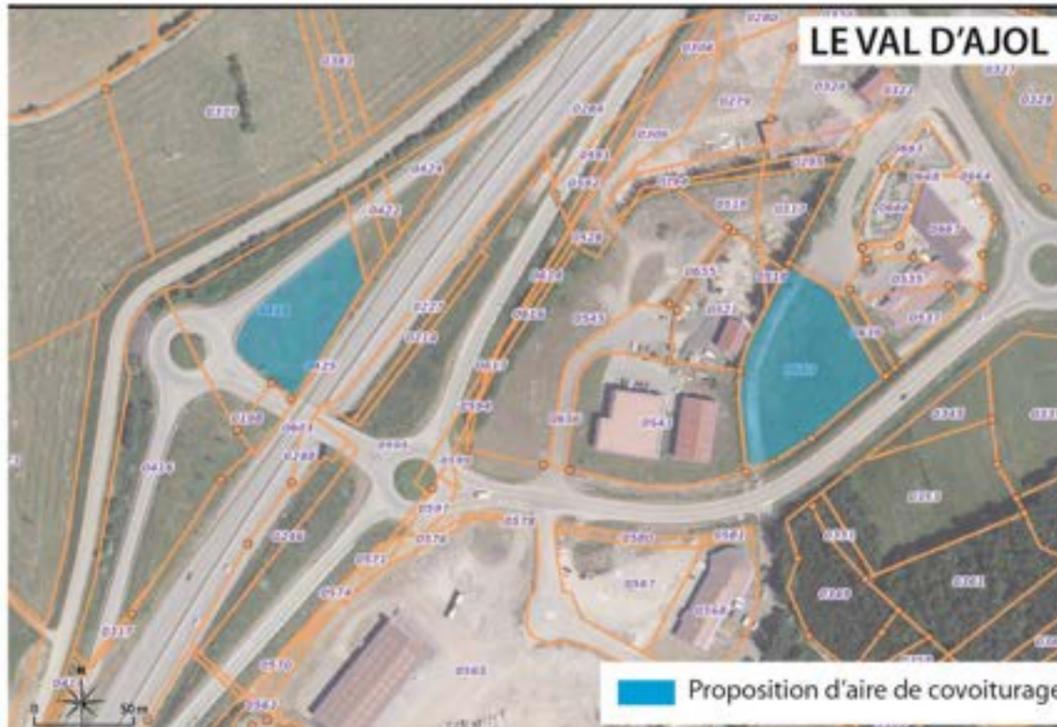


# ACTION N°1.10 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

LONG TERME

## LOCALISATION POSSIBLE DES AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES

- Aire de covoiturage
- Liaison cyclable à créer
- Aire de covoiturage à aménager



Exemple de totem à installer - aire de covoiturage « La Grive sur l'A43 »



# ACTION N°1.10 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

LONG TERME

## NIVEAUX D'AMENAGEMENTS ATTENDUS

Critères de prérequis	Services
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès aisés depuis/vers la RD417 - RD423 - RD486 - RD11 (tous modes)</li> <li>Trafic routier constaté</li> <li>Existence ou potentiel de captage de la pratique de covoiturage</li> <li>Distance minimum entre l'aire de covoiturage et lieu de destination : 10 km</li> <li>Foncier disponible</li> <li>De préférence :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Parcelle déjà "artificialisée"</li> <li>Réseau électrique déjà présent</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalétique à mettre en place (verticale)</li> <li>Abris voyageurs</li> <li>Stationnement sécurisé vélo et deux-roues motorisés</li> <li>Borne de recharge (voiture/vélo)</li> <li>Eclairage</li> <li>Aménagements paysagers</li> <li>Vidéosurveillance</li> <li>Option :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Portique / Barrière de péage</li> <li>Toilette</li> </ul> </li> </ul>

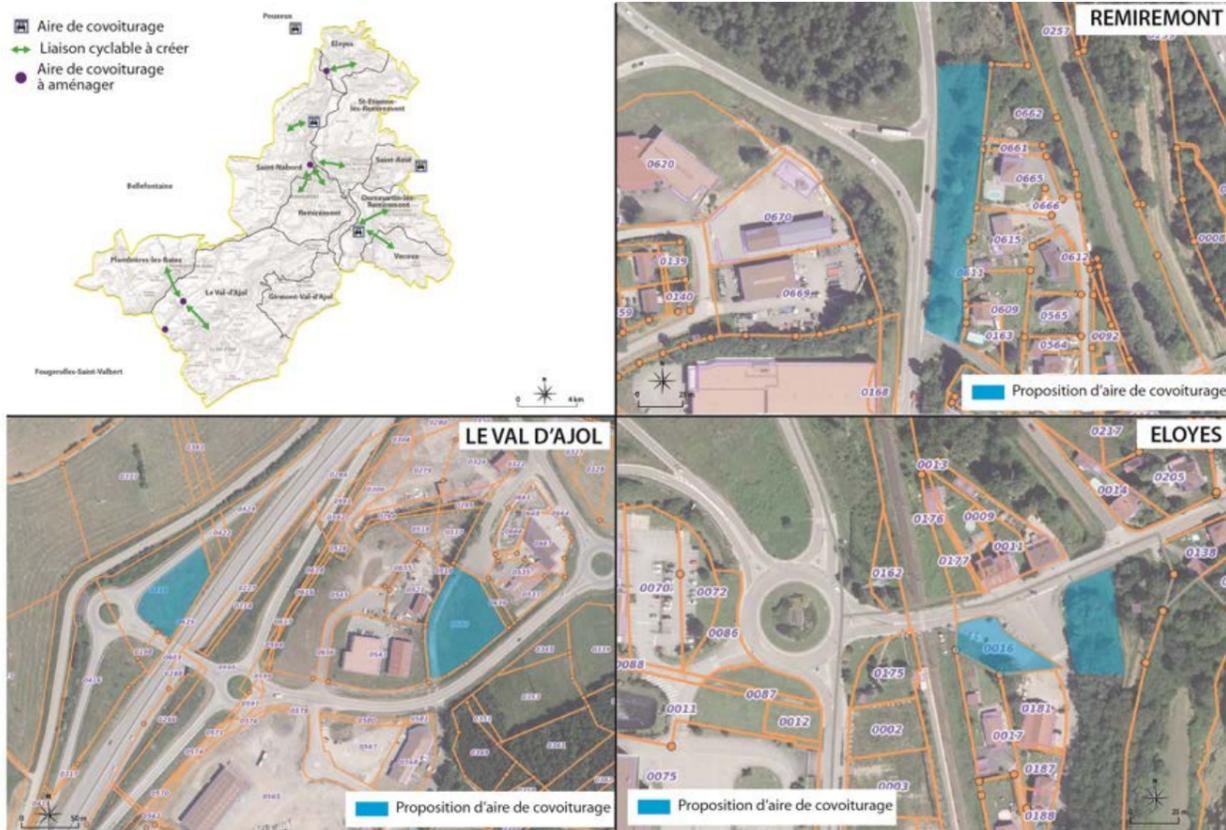


## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
DDT, CAMV	Partenaire technique	Prescriptions techniques
Commune	Partenaire financier	Disponibilité du foncier, participation aux travaux

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Prix d'aménagement d'une place de stationnement : entre 15 € et 50 €/m<sup>2</sup>
- Panneau de signalisation (CE52) : 500 €/unité
- Portique standard : 4 K€
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 K€
  - Consignes individuelles : entre 1 K€ et 2,5 K€ par emplacement vélo
  - Arceau : 300 €/unité
- Aire de service avec banc, carte et pompe : ≈7 K€
- Sanitaire : entre 30 K€ et 65 K€
- Point d'eau de type robinet avec bouton poussoir : ≈400 € + 50 € à 150 €/ml de raccordement

Coût estimatif étude de faisabilité : de 10 K€ à 20 K€ par pôle

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale du covoiturage (annuelle)
- Taux de fréquentation des aires (mensuelle)
- Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)

Statistique par aire de covoiturage



## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°2.1** : Définir et mettre en œuvre une politique de stationnement vélo
- **Fiche n°2.2** : Stabiliser et renforcer la pratique du covoiturage
- **Fiche n°2.3** : Soutenir et développer le Transport d'utilité sociale

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°2.4** : Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)
- **Fiche n°2.5** : Déployer des bornes de recharges électriques dédiés aux vélos
- **Fiche n°2.6** : Mettre en place un service de navettes lors des manifestations (exemple le marché de Girmont-Val-d'Ajol)
- **Fiche n°2.7** : Soutenir et inciter les entreprises/administrations/scolaires à la réalisation de plan de mobilité
- **Fiche n°2.8** : Mettre en place une plateforme de covoiturage
- **Fiche n°2.9** : Faciliter la mobilité des publics fragiles

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°2.10** : Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée



# ACTION 2.1 - DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT VÉLO

SOCLE

## CONTEXTE

- Absence de stationnement cycles sécurisés et adaptés aux abords des commerces
- Absence de connexion car Fluo/vélo
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Donner une place au vélo dans le territoire
- Augmenter la part modale du vélo
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

Obligations concernant les bâtiments privés :

- Les bâtiments neufs lors de leur construction
- Les bâtiments dont le parc de stationnement automobile fait l'objet de travaux (capacité initiale d'au moins 10 places)
- Les bâtiments tertiaires existants avec un parc de stationnement automobile (capacité d'au moins 10 places)

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER ET HIERARCHISER LES PÔLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

- Catégoriser les pôles (commerce, administratif, santé, sportif, loisirs, touristiques)

### 2. RECUEILLIR L'OFFRE EXISTANTE

- Selon la **typologie** (rack, arceau, box, abris) ?
- Par **géolocalisation** (bâtiments, cours intérieures, gare, pôle de mobilité, commerce, de santé, pôle touristique et de loisirs)

### 3. EVALUER LA PERCEPTION DE L'OFFRE PRESENTE ET FUTURE PAR LES USAGERS

- Par questionnaire ou interview sur une durée de 3 semaines
- Evaluer l'offre existante (localisation, sécurisée, confortable)
- Définir des emplacements idéals selon leurs usages

### 4. DIMENSIONNER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

- Sur le domaine public : choisir la typologie la plus attractive selon le lieu et la durée de stationnement envisagé
- Dans le domaine privé : dans les bâtiments neufs, bâtiment à usages industriel ou tertiaire (lieux de travail), services publics, ensemble commerciaux ou établissements cinématographiques
- Au niveau des pôles de transport (principalement des gares ferroviaires) cependant cette exigence peut être appliquée aux pôles dit "structurants" du territoire

### 5. REDIGER UNE CHARTE D'AMENAGEMENT POUR

- Permettre à chaque commune du territoire de s'approprier la démarche
- Homogénéiser l'offre et son déploiement

## PLANNING

DÉLAI D'INSTALLATION : 1 MOIS

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

- Lors de l'actualisation du PLU
- Lors de l'actualisation ou réalisation du SCOT
- Lors de projet de construction, rénovation



## Actions additionnelles

- Fiche action de n°1.1
- Fiches action de n°1.3 à 1.5
- Fiches action de n°1.7 à 1.9
- Fiche action de n°2.4
- Fiche action de n°2.5
- Fiche action de n°2.7
- Fiche action de n°2.10

## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

### 4 LOIS REFERENTES

- La loi portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle 2 ») qui ciblait les bâtiments d'habitation collectifs et les bâtiments à usage tertiaire.
- La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (loi Alur) en 2014
- La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de 2016,
- La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 poursuit l'extension du domaine d'application réglementaire, en focalisant l'objectif sur la sécurisation du stationnement qui reste un point faible du déploiement de ce mode de déplacement.

### OBLIGATION EN STATIONNEMENT DANS LE DOMAINE PRIVE

- La LOM - articles 53, 59 et 64 - renforcent les exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments neufs, les bâtiments existants dont le parc de stationnement annexe fait l'objet de travaux et les bâtiments existants à usage principal tertiaire.
- La LOM sépare les thématiques vélo et véhicules électriques jusqu'ici mélangées. Le décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 et l'arrêté du 30 juin 2022, précisent les modalités d'application des articles de la LOM précités, dorénavant codifiés aux articles L. 113-18 à L. 113-20 du Code de la construction et de l'habitat (CCH).

### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Respect des normes lors des nouvelles constructions (annuelle)
- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)
- Enquête de stationnement de type "occupation" pour les cycles (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	Porteur de l'action auprès des gares / aide possible au niveau des pôles d'échanges multimodaux
Promoteur/ Bailleur/ Entreprise	Partenaire technique	Porteur de l'action dans le domaine privé
PETR	Partenaire technique et financier	
Commune	Partenaire financier	Disponibilité du foncier, participation aux travaux

**Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).**



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Arceaux	250 €/unité
Abris vélos sécurisé de 6 places	9 K€ à 40 K€
Abri connecté	2,2 K€/place
Borne de recharge VAE comprenant le coût installation et sans l'entretien (mise en place des réseaux)	Entre 2,5 K€ à 3 K€ (+ 200€/ml)

**Offre de base par commune pour un coût estimatif variant de 25 K€ à 56 K€**

- 50 arceaux localisés à proximité des pôles générateurs
- 1 abri sécurisé + 1 borne de recharge VAE (stationnement de longue durée)



# ACTION 2.2 - STABILISER ET RENFORCER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Flux pendulaires majoritairement vers Remiremont, Epinal, Gérardmer, Cornimont et La Bresse
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 230 (2ème territoire en termes de volume sur les 4 du bassin de vie)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale du covoiturage
- Diminuer la part de l'autosolisme
- Offrir une solution de mobilité aux publics les plus fragiles

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2 économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## PUBLIC CIBLE



Travailleurs



Habitants

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- 1. AMENAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS**
  - Voir fiche action n°1.10
- 2. PROMOUVOIR UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE**
  - Concerter avec les entreprises, les administrations pour le choix d'une plateforme
  - Intégrer la plateforme retenue dans les différents outils du territoire (site internet, évènementiels, application, etc)
  - Favoriser les échanges et les rencontres afin de créer une "communauté"
- 3. INCITER ET ENCOURAGER FINANCIEREMENT : QUELS OUTILS**
  - Mettre en place une aide financière pour les conducteurs désireux de réaliser du covoiturage (sur le modèle de la prime progressive de 100€)
  - Définir un baromètre kilométrique pour verser des indemnités kilométriques aux conducteurs
  - Combiner l'offre de transport en commun (TAD) et covoiturage = offre multimodale
  - Impliquer la plateforme de covoiturage dans l'élaboration des plans de mobilité employeur / administration



## Points de vigilance

- Déployer une charte graphique avec signalisation verticale et horizontale
- Créer un partenariat avec les entreprises pour promouvoir le covoiturage
- Promouvoir une plateforme pour le territoire (fiche action n°2.8)
- Réaliser des campagnes de sensibilisation sur les vertus du covoiturage



## PLANNING

**DÉLAI D'INSTALLATION : 1 MOIS**

**QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?**

- Lors de l'actualisation du PLU
- Lors de l'actualisation ou réalisation du SCOT
- Lors de projet de construction, rénovation

## Actions additionnelles

- Fiche action de n°1.10
- Fiche action de n°2.7
- Fiche action de n°2.8



## BENCHMARK



Exemple de brochure de communication sur le covoiturage à destination des entreprises – Grand Lyon



Exemple de totem à installer - aire de covoiturage « La Grive sur l'A43 »



Exemple de communication sur des mesures incitatives pour le covoiturage – CA d'Épinal



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique	Soutenir la promotion du covoiturage et travailler sur l'intermodalité covoiturage et car Fluo
Commune	Partenaire financier	Disponibilité du foncier, participation aux travaux
Entreprise	Partenaire technique	Porteur de l'action dans le domaine privé

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Animation auprès du public	500 € à 1 K€ par animateur/jour
Kit communication (dépend du nombre de personnes ciblées)	De 300 € à 4 K€
Signalisation de type totem	À partir de 1 K€

Prix d'aménagement d'une aire (ratio) : 200 K€ à 300K€ pour 80 à 120 places de stationnement



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale du covoiturage (annuelle)
- Taux de fréquentation des aires (mensuelle)
- Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)



### CONTEXTE

- Population vieillissante et peu motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameaux, lieux-dits
- Frein à l'embauche pour les jeunes non motorisés

### OBJECTIF DE L'ACTION

- Améliorer l'attractivité du territoire notamment sur l'accès à l'emploi et l'autonomie des déplacements

### PUBLIC CIBLE



Travailleurs



Habitants



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. IDENTIFIER LES ASSOCIATIONS

- Recenser les associations susceptibles de réaliser ce service (cf rappel réglementaire)

#### 2. ACCOMPAGNER ET FACILITER LA MISE EN PLACE DU SERVICE (CONCERTATION ASSOCIATION ET AOM)

- Définir le périmètre d'action et le niveau de service
- Accompagner l'association dans son implantation et sa stratégie de communication

#### 3. SOUTENIR L'ORGANISATION DE CES SERVICES (PAR L'AOM)

- Mise à disposition d'un agent,
- Mise à disposition d'un local,
- Mise à disposition d'un bureau
- Financement

#### 4. DIMENSIONNER ET GERER L'EXPLOITATION

- Mener une campagne de communication des associations caritatives, des cabinets médicaux pour faire connaître le service auprès des personnes bénéficiaires cibles
- Mener une campagne de recrutement des bénévoles
- Élaborer une charte du service à destination des bénévoles et des bénéficiaires



### Points de vigilance

- Distance maximale de 100 km pour les trajets
- Véhicules n'excédant pas 9 places
- Doit être complémentaire avec les services de mobilité mis en place par l'AOM
- Doit être non concurrentiel au service de taxi ou d'ambulance
- Réserver à des catégories d'utilisateurs (personnes âgées, personne à mobilité réduite, personnes non motorisées,...)
- Création d'un partenariat nécessaire
- Participation aux coûts, acquittée par le bénéficiaire du service, est plafonnée (actuellement à 0,32 € / km) par un arrêté du ministre des transports.



### PLANNING

#### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

- 4 mois pour définir le projet
- 8 mois pour la mobilisation locale et montage financier, en lien avec l'AOM + création du réseau bénévoles et écriture du règlement du service
- 12 mois pour la mise en service et suivi



### BENEFICIAIRES

Notion d'« accès limité aux transports » permettant de pouvoir bénéficier d'un TUS se traduisant ainsi par le fait :

- **D'être en précarité financière**, donc de bénéficier d'une couverture complémentaire santé solidaire ou d'une des dix prestations sociales listées dans le décret

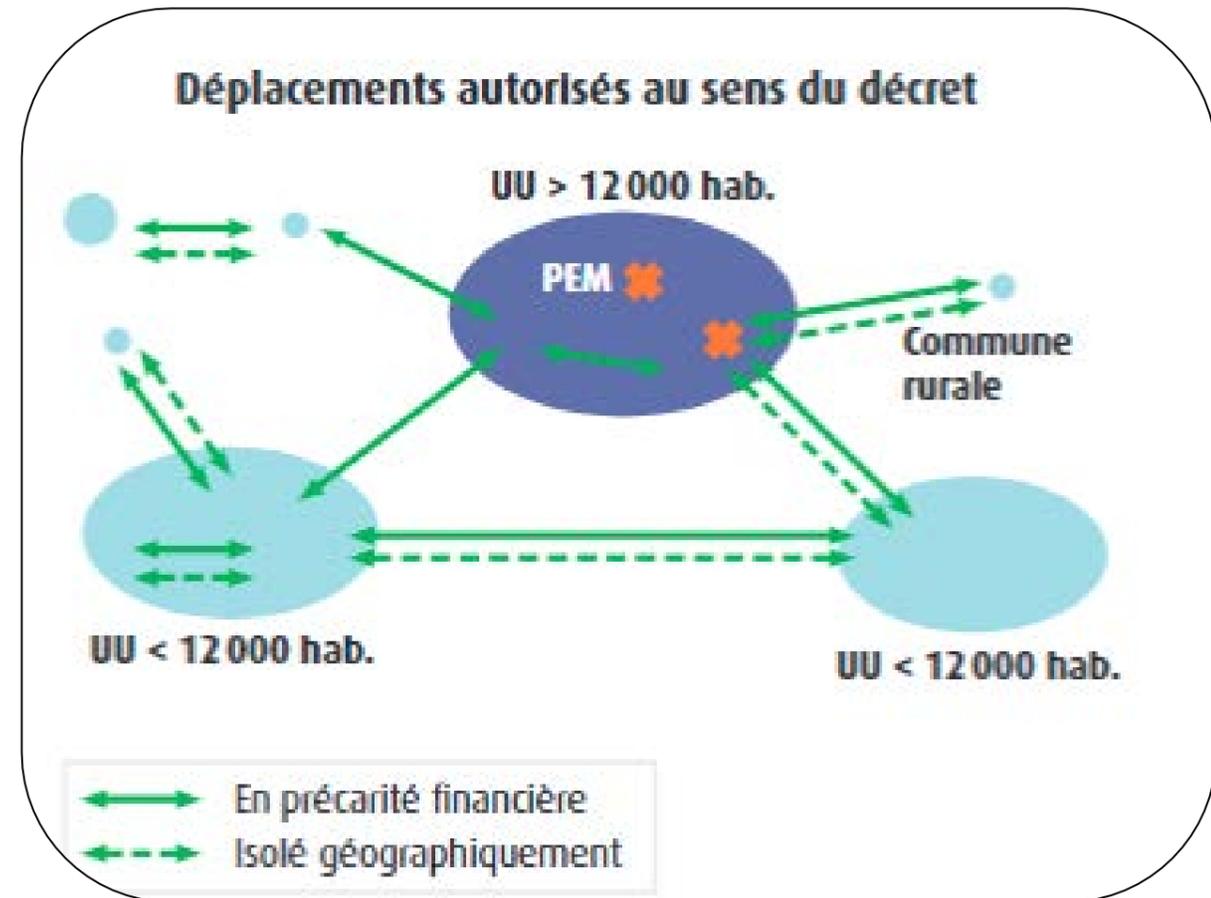
OU

*(pour les personnes ne remplissant pas la première condition)*

- **D'être isolé géographiquement**, donc de résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants.

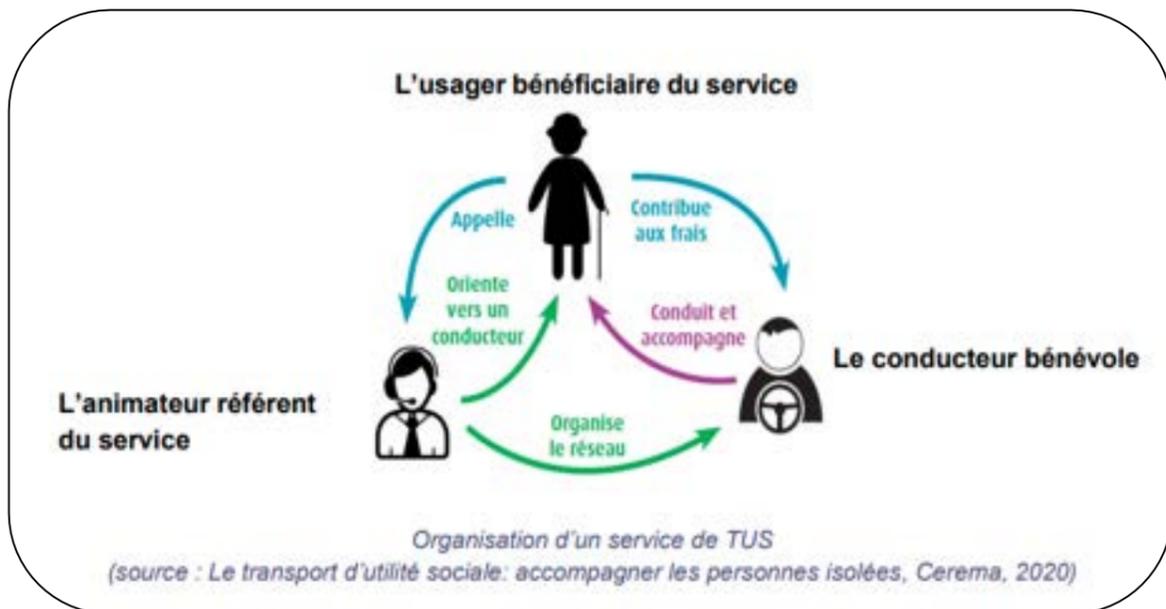
Dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou de l'unité urbaine de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal. Le décret fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

Décrets du 20 août 2019 (n°2019-850 et n°2019-853)



Pour un bénéficiaire qui n'est pas précaire économiquement au sens du décret, seuls les déplacements symbolisés par une flèche verte sont autorisés.

### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT





## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

- **Loi du 29 décembre 2016** – fournit un statut juridique aux initiatives de transport solidaire et ouvre la possibilité aux associations d’assurer le transport de personnes en contrepartie d’une participation aux frais engagés. Elle précise également les bénéficiaires « les personnes transportées doivent avoir un accès aux transports publics collectifs ou particuliers limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ».
- **Décrets du 20 août 2019 (n°2019-850 et n°2019-853)** – définit les conditions de mise en œuvre du transport d’utilité sociale (TUS) et le fait entrer dans les prérogatives de suivi de la commission locale des transports publics particuliers de personnes.
- **La loi LOM** - ouvre la compétence « Mobilité solidaire » aux AOM et leur permet notamment d’organiser des services (Transport à la demande destiné à des publics vulnérables) mais aussi de contribuer à des services qu’elle n’organise pas elle-même comme les services de TUS portés par des associations.



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de réservation (mensuelle)
- Nombre de personnes transportées (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d’ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région, Département	Partenaire financier	
Centre communal d’action sociale (CCAS)	Partenaire technique	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Budget annuel de fonctionnement d’un TUS : oscille entre 17 K€ et 34 K€.
- Salaire annuel du référent : entre 12 K€ pour un emploi aidé et 30 K€ pour d’autres types de contrat.
- Actions d’animation / communication autour du TUS : entre 1 et 2 K€.
- Coût de fournitures de bureau, fournitures administratives : entre 0,5 K€ et 1,5 K€/an.
- Coût du service téléphonique et internet : entre 0,5 K€ et 1 K€/an.



# ACTION 2.4 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Part modal vélo est de 1,6% (Motif déplacement domicile-travail)
- Volonté des habitants que des actions de sensibilisation soient menées dans les écoles et les auto-écoles pour aider à la cohabitation entre les usagers

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Donner une place au vélo dans le territoire
- Augmenter la part modale du vélo
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. PLANIFIER POUR DONNER UNE PLACE AUX CYCLES

- Réaliser un schéma directeur vélo (cf fiche action n°1.8) visant notamment à **faciliter la coordination des services** :
  - Identifier les services/acteurs existants
  - Recenser les animations déjà existantes
  - Réaliser un bilan force/faiblesse/opportunité au regard de l'offre existante

### 3. COMMUNIQUER POUR AIDER – INFORMER- SENSIBILISIER A LA PRATIQUE DU VELO

- Voir fiche action 4.1 - Développer un plan de communication autour des services de mobilité
- Accompagner la réalisation d'animation autour du vélo tels que :
  - Défi j'y vais
  - Challenge mobilité
  - Journée sans voiture

### 2. DEVELOPPER DES SERVICES POUR PORTER UNE CULTURE VELO SUR LE TERRITOIRE

- Planifier le déploiement des services selon la logique « Acquérir – réparer – équiper » :
  - "Acquérir" : Encourager les différents matériels (vélo, accessoires, etc) par l'installation de magasin de vente, la location de vélo et/ou tiers lieux
  - "Réparer" : Encourager et accompagner l'installation les ateliers de réparation (liés aux magasins de vente), Atelier vélo porté par une association
  - "Equiper" : Déployer sur le territoire différents services tels que des points d'eau, aire de repos, totem de réparation, stationnement
- Service complémentaire : Mettre en place une application dédié aux cycles (construction d'itinéraire, géolocalisation du stationnement, géolocalisation des différents services)



## Points de vigilance

- En amont, cadrer une stratégie de déploiement d'une culture du vélo via un schéma directeur
- Au regard de la taille du territoire, privilégier l'échelle du PETR voir du bassin de vie pour le déploiement de services
- Favoriser le partenariat avec les acteurs locaux



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :  
EN LIEN AVEC LA REALISATION D'ITINERAIRE CYCLABLE



## Actions additionnelles

- Fiche action de n°1.1
- Fiche action de n°2.1
- Fiches action de n°1.3 à 1.5
- Fiche action de n°2.5
- Fiches action de n°1.7 à 1.9
- Fiche action de n°2.10



# ACTION 2.4 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

## BENCHMARK



Atelier et vélo-école itinérants avec un camion Le Pied à Coulisse – Le Mesnil sur Iton (27)



Source : Département de la Moselle – Atelier localisé dans la ville de Montigny-lès-Metz



Source : Application Rivélo mise en place par la Communauté de communes de Rives de Moselle

## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire financier	
Maison de l'emploi, Maison France Service	Partenaire technique	
CCI / Office du tourisme	Partenaire technique	Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux
FUB	Partenaire technique	Association pouvant accompagner et porter des projets autour du cycle

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).

## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Mise en forme d'un site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et du guide vélo : 5 K€
- Conception, impression, distribution d'un guide vélo : 15 K€
- Coût Animation d'un atelier de réparation : entre 2,5 K€ et 3,5 K€
- Station multi-outils simple : à partir de 7 K€
- Station de gonflage vélo : entre 2 K€ et 3 K€

### INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)



# ACTION 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE DEDIEES AUX VELOS

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Objectifs du SDIRVE sur le territoire de la CCPVM : 10 points de recharge (8 points de recharge aujourd'hui pour les voitures)
- Aucun point de recharge dédié au vélo n'est recensé sur le territoire

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer et inciter à l'utilisation d'une source énergétique alternative au carburant fossile
- Soutenir la pratique du VAE pour les déplacements du quotidien et de loisirs

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Anticiper la maintenance et l'exploitation des bornes
- Appel d'offre : privilégier des marchés séparés pour l'installation des bornes et leur exploitation
- Définir un mode de recharge (borne, prise murale, casier)



## PLANNING

### DÉLAI D'INSTALLATION : 1 A 2 ANS

- 3 mois pour consulter les différents fournisseurs
- 3 mois pour réaliser le contrat de partenariat
- 3 à 9 mois pour le raccordement aux réseaux des bornes
- 2 mois pour pose du matériel et mise en service



### Actions additionnelles

- Fiche action de n°1.1
- Fiche action de n°1.3 à 1.5
- Fiches action de n°1.7 à 1.9
- Fiche action de n°2.1
- Fiche action de n°2.4
- Fiche action de n°2.10

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES FOURNISSEURS

- Exemple : Bosch, Bike Energy

### 2. ECHANGER SUR L'ACCOMPAGNEMENT POUVANT ETRE APPORTER PAR CES DERNIERS

- Obtention de subvention pour la mise en place du service
- Création d'un partenariat type Territoire vitrine ou pose, entretien du service

### 3. HIERARCHISER LE SERVICE

- Définir la puissance souhaitée ? Exemple : classique 2A (lente), classique 4A (normal) ou rapide (6A)
- Types de bornes ?
  - Prise murale
  - Borne de recharge classique ou rapide
  - Station de recharge

### 4. LOCALISATION DES BORNES

- Identification et hiérarchisation des sites d'accueil (centre bourg, sites touristiques de loisirs, zone d'activité)
- Déployer un jalonnement vers ces services depuis les itinéraires cyclables structurants

### 5. DEFINIR UNE TARIFICATION

- Gratuit avec 100% des coûts portés par la collectivité
- Gratuit avec une participation des acteurs du territoire
- Payant avec coût horaire

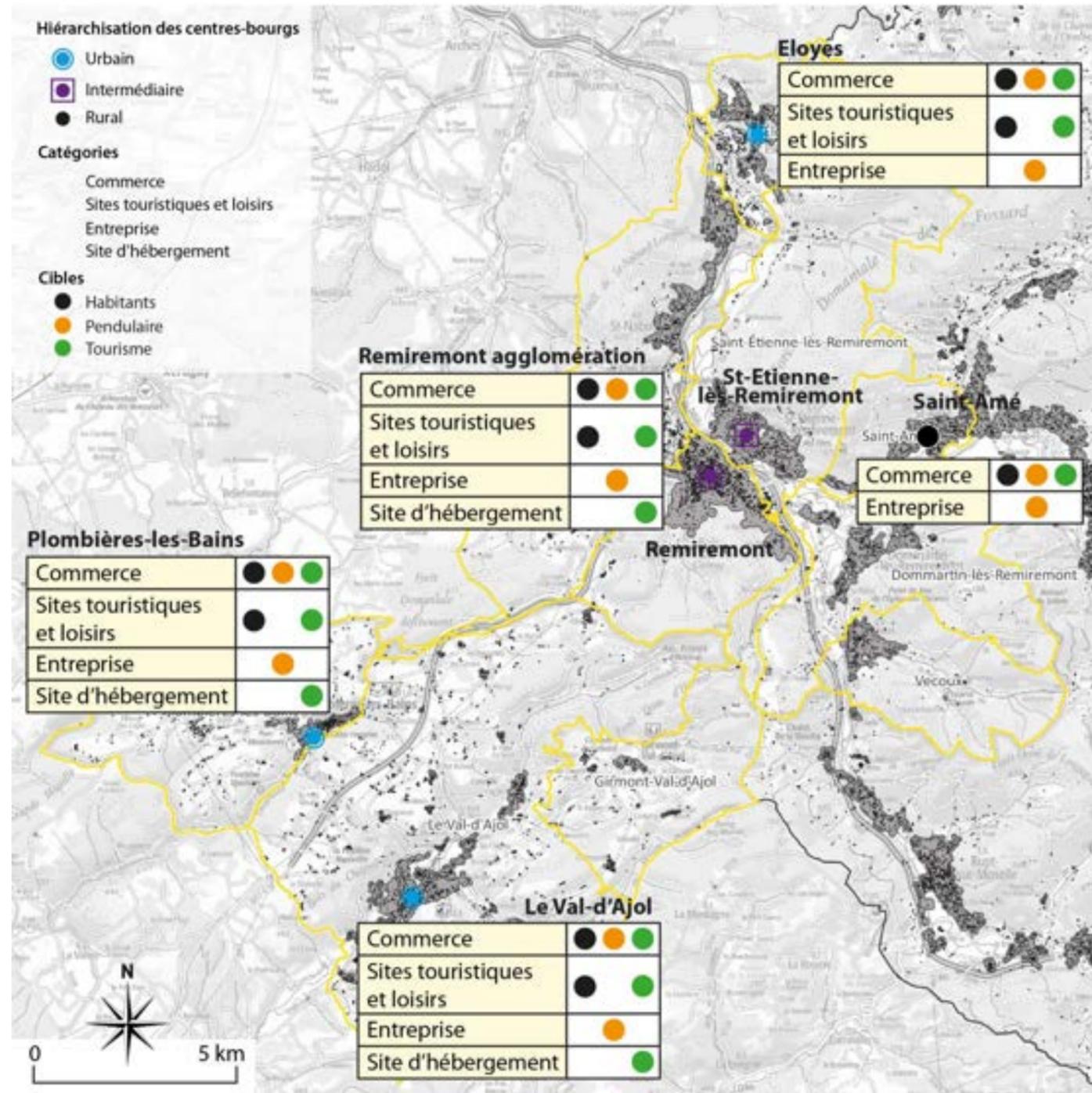
### 6. COMMUNICATION



# ACTION 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE DEDIEES AUX VELOS

COMPLEMENTAIRE

## LOCALISATION BORNE SELON LA CIBLE



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre de borne installée (annuelle)
- Nombre de recharge (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
SDEV / ENEDIS	Partenaire technique	
Département	Partenaire technique	
Commerce	Partenaire technique	
CCI / Office du tourisme	Partenaire technique	Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux
FUB	Partenaire technique	Association pouvant accompagner et porté des projets autour du cycle

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Borne recharge rapide	A partir de 5 K€/unité
Borne de recharge VAE comprenant le coût installation et sans l'entretien (mise en place des réseaux)	Entre 2,5 K€ à 3 K€ (+ 200 €/ml)
Armoire de recharge VAE	À partir de 6 K€/unité
Prise murale (sans pose et raccordement réseau)	5 €/unité



# ACTION 2.6 - METTRE EN PLACE UN SERVICE DE NAVETTES LORS DES MANIFESTATIONS (EXEMPLE LE MARCHÉ DE GIRMONT-VAL-D'AJOL)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

8 déplacements sur 10 réalisés en voiture

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)
- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 19,6 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus électrique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. LISTER LES EVENEMENTS OCCASIONNELS

- Identifier les évènements par saisons

### 2. DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE

- Itinéraire ou boucle ?
- Fréquence ?
- Amplitude ?

### 3. CHOIX DE L'EXPLOITATION

- Régie
- Société publique locale (SPL)
- Délégation de service public

### 4. IDENTIFIER LES PARKINGS DE RABATTEMENT (POINT DE DEPART DU SERVICE)

### 5. CHOIX DE LA TARIFICATION

- Payant ou gratuit ?
- Création d'un pass "manifestation et culture"

### 6. EXPÉRIMENTER

### 7. COMMUNIQUER



Source : RATPDev



## POINT DE VIGILANCE

- Mettre en place des mesures incitatives, par exemple :
  - Manifestation sans voiture
  - Vous venez autrement qu'en voiture, bon d'achat offert
- Communiquer en amont et réaliser des campagnes de rappel



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 20 à 32 MOIS

- ☐ 6- 12 mois : Elaboration de l'offre
- ☐ 6 - 12 mois : Choix du gestionnaire
- ☐ 6 mois : Mise en place de l'offre



# ACTION 2.6 - METTRE EN PLACE UN SERVICE DE NAVETTES LORS DES MANIFESTATIONS (EXEMPLE LE MARCHÉ DE GIRMONT-VAL-D'AJOL)

COMPLEMENTAIRE

## MESURE STRUCTURELLE A MOBILISER

**EXCEPTION MOBILITÉ CULTURELLE EN RURALITÉ** : cf Dans l'axe 3 du plan France ruralité (cf. supra), la mesure "Mobilité dans les territoires ruraux" est disponible depuis janvier 2024. Les projets éligibles à toutes les communes / EPCI ayant le statut d'AOM pour :

Des projets simples :

- Du type aménagement d'une place de stationnement,
- Achat d'un véhicule propre,
- Installation d'une borne de recharge,
- Aménagement de pistes cyclables, etc..
- Expliciter l'accompagnement des communes et des EPCI.

Des projets de mobilité complexes :

- Type transports à la demande,
- Autopartage, etc. tout en informant a minima l'AOM (dont le silence vaudrait acceptation)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	
DDT, CAMV	Partenaire financier	Programme France avec un taux d'intervention limité à 50%
Commune	Partenaire financier	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Fréquentation de la navette (par manifestation)
- Nombre de personnes transportées (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Statistique sur le service



## COÛT ESTIMATIF (HT)

- **Coût d'acquisition du matériel "Minibus" :**
  - Thermique : environ 100 K€/car
  - Electrique : entre 150 K€ et 270 K€/car (hors achat du pack batterie)
- **Coût de fonctionnement** : varie selon la vitesse commerciale, l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée



# ACTION 2.7 - SOUTENIR ET INCITER LES ENTREPRISES / ADMINISTRATIONS / SCOLAIRES À LA RÉALISATION DE PLAN DE MOBILITE

COMPLEMENTAIRE

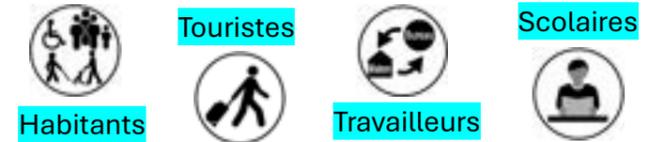
## CONTEXTE

- Manque de cheminement piéton sécurisé sentiment exprimé lors des entretiens
- Peu d'animation autour du vélo mise à part le défi "J'y vais à vélo"
- Frein à l'embauche pour les jeunes non motorisés

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'attractivité du territoire notamment sur l'accès à l'emploi
- Sensibiliser les parents à une autre mobilité pour déposer et récupérer leurs enfants à l'école

## PUBLIC CIBLE



**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2 économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- IDENTIFIER LES ENTREPRISES / ADMINISTRATIONS / ETABLISSEMENTS SCOLAIRES CONCERNEES PAR UNE OBLIGATION DE PLAN**
- INFORMER ET ACCOMPAGNER SUR LA DEMARCHE A SUIVRE**
  - Outils à disposition (fiche Ademe, etc)
- CRÉER UNE SYNERGIE D'ACTEURS AUTOUR DU PROJET**
  - Retour d'expérience
- CAPITALISER SUR LES PREMIÈRES EXPÉRIENCES POUR DUPLIQUER SUR LE RESTE DU TERRITOIRE**
  - Inciter les entreprises non soumises
- ACCOMPAGNER CERTAINES ACTIONS DES ENTEPRISES EN AMENAGEANT SUR LE TERRITOIRE**
  - Des infrastructures autour du covoiturage
  - Autour du cycle
  - Autour du piéton
  - Autour du transport en commun
- EVALUER ET COMMUNIQUER SUR LES RESULTATS**



## Point de vigilance

- Créer une synergie entre les entreprises dans les zones d'activités

**Plans de mobilité : que dit la loi ?**

Qui est concerné ?	Que doit-on faire ?
<p><b>Tous les établissements...</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regroupant plus de 50 salariés sur un même site</li> <li>ET</li> <li>Dont les NAO n'ont pas abouti à un accord sur la mobilité des collaborateurs</li> <li>OU</li> <li>Comptant plus de 100 salariés, situé en dehors d'un PDU mais se trouvant dans un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Affecter la tâche en interne à une équipe et choisir un responsable pour suivre le projet</li> <li>Réaliser un état des lieux de la mobilité au sein de l'entreprise</li> <li>Mettre en place un plan d'action, établir le budget &amp; le calendrier</li> <li>Déclarer le plan de mobilité à l'ACM en charge du secteur de l'entreprise</li> <li>Suivre et évaluer le POM sur plusieurs années</li> </ul>
<p><b>Pourquoi ?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la mobilité et la QVT des collaborateurs</li> <li>Optimiser l'efficacité et les coûts de déplacements des collaborateurs</li> <li>Limitier l'impact environnemental des déplacements des collaborateurs</li> </ul>	<p><b>Plus de 80 000 sites</b> Regroupant plus de 50 salariés en France métropolitaine</p> <p><b>Quelles actions ?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir les modes alternatifs à la voiture</li> <li>Suggérer une autre utilisation de la voiture</li> <li>Développer de nouveaux modes de travail</li> </ul>
	<p><b>Avec qui le faire ?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un chef de projet dédié en interne</li> <li>Les entreprises voisines pour mutualiser la démarche</li> </ul>



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

- 6 mois d'études techniques
- 6 mois pour évaluer les solutions possibles
- 6 - 8 mois pour montage financier avec AOM
- 6 mois pour tester et pérenniser la ou les solutions



### RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

#### GENERALEMENT

- La Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 et la Loi d'Orientation des Mobilités LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 modifient le Code des transports et prévoient la mise en place de plans de mobilité (employeur et administration).

#### SPECIFIQUEMENT

##### Plan de Déplacement Employeur

- Loi LOM fournit le seuil minimal obligatoire pour la réalisation d'un plan de mobilité employeur à plus de 50 salariés. Pour rappel, les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun.

**Le Plan de Déplacement d'Administration** est une déclinaison à l'échelle d'une administration du Plan de Déplacement Urbains (PDU) et relève notamment des textes suivants :

- Décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnements (Trajet domicile – Travail)
- Circulaire du 22 mars 2011 relative à l'application du décret cité précédemment et **rappelant l'obligation** pour toutes les administrations de l'État et de ses établissements publics administratifs nationaux de l'élaboration d'un PDA et en défini dans son article 8 et son annexe les résultats attendus, le contenu et la méthodologie

##### Plan de déplacement Scolaire

- Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère prévu aux articles R.222-13 et suivants et du code de l'environnement, la mise en œuvre d'un Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire (PDES) **est souhaitée** dans les établissements scolaires. Elle est obligatoire pour les **collèges et lycées** dès lors que leurs effectifs **dépassent 250 salariés et/ou élèves.**



### PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Département	Partenaire financier	
Commerce	Partenaire technique	
CCI / Office du tourisme	Partenaire technique	Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux
FUB	Partenaire technique	Association pouvant accompagner et porté des projets autour du cycle

**Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).**



#### INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de plans de déplacements réalisés ou/et en cours (annuelle)



### CONTEXTE

- Flux pendulaires majoritairement vers Remiremont, Epinal, Gérardmer, Cornimont et La Bresse
- Nombre de trajets moyens par mois réalisés en covoiturage : 230 (2ème territoire en termes de volume sur les 4 du bassin de vie)

### OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale du covoiturage
- Diminuer la part de l'autosolisme
- Offrir une solution de mobilité aux publics les plus fragiles

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2e économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER ET HIERARCHISER LES APPLICATIONS EXISTANTES
2. IDENTIFIER LES ACTEURS/PARTENAIRES POTENTIELS
3. DEFINIR LES OBJECTIFS ET LES BESOINS
  - Liste des objectifs identifiés dans le cadre de l'étude :
    - Réduire les émissions de CO2
    - Faciliter la mobilité des habitants notamment des plus fragiles
  - Répondre aux besoins suivants :
    - Trajets domicile-travail
    - Accès décarboné au territoire
    - Favoriser le covoiturage lors d'événements locaux
4. CHOISIR LA METHODE DE DEVELOPPEMENT
  - Partenariat avec une plateforme existante
  - Ou développement d'une plateforme propre géré par un privé
5. COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR
  - Diffuser la plateforme choisie auprès des partenaires
  - Réaliser des campagnes de communication auprès des habitants, salarié
  - Communiquer sur les mesures incitatives (si mise en place)



Plateforme covoiturage plébiscité pour le quotidien et le tourisme – Région Bas-Saint-Laurent



### Points de vigilance

- Temps de concertation à avoir avec différents partenaires
- Ne pas multiplier les applications
- Consultation du publique pour cibler une plateforme déjà connue ou tester la plateforme retenue



Campagne de communication pour salarié – Centre Hospitalier Romorantin-Lanthenay

### Actions additionnelles

- Fiche action de n°1.1
- Fiche action de n°1.2



### BENCHMARK

	PLATEFORME PRIVEE	PLATEFORME PUBLIQUE
<b>PORTAGE</b>	Privé	Publique mais gérée par un privé
<b>EXEMPLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blablacar Daily</li> <li>• iDVROOM</li> <li>• Karos</li> <li>• Covoit'ici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobicoop</li> <li>• La roue verte</li> <li>• Karos</li> <li>• Covoit'ici</li> </ul>



### PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire financier	
Entreprises	Partenaire technique et financier	
Acteurs privés du covoiturage	Partenaire technique	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Part modale du covoiturage (annuelle)
- Taux de fréquentation des aires (mensuelle)
- Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)



### PLANNING

#### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 à 2 ANS

- 4 mois pour définir le projet
- 8 -12 mois pour la mobilisation locale, construction du partenariat avec la plateforme, mise en place de la plateforme et test, montage financier
- 2 mois pour la mise en service et suivi



### CONTEXTE

- Population vieillissante et moins motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameaux, lieux-dits
- Frein à l'embauche pour les jeunes non motorisés

### OBJECTIF DE L'ACTION

- Améliorer l'autonomie des déplacements pour tous

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2e économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires



### Points de vigilance

- Mener une conduite de projet avec les différents partenaires du territoire
- Ne pas entrer en concurrence avec les solutions déjà présentes

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. DRESSER UN ETAT DES LIEUX

- Recenser la population concernée (demandeur d'emploi, jeunesse, sénior, PMR, les non-mobiles)
- Identifier les solutions déjà existantes

#### 2. DÉFINIR LES OBJECTIFS

- **Lister les objectifs à atteindre (par exemple) car chacun fera l'objet d'une solution :**
  - Améliorer l'accès à l'emploi, à la formation ? Aux établissements de santé ? Aux pôles multimodaux ? Aux lieux de culture et de loisirs ? Sur quels leviers faut-il agir pour augmenter l'attractivité du territoire ?

#### 3. MOBILISER ET PILOTER

- Identifier et réunir les partenaires avec un objectif claire : ancrer la démarche dans la durée
- Conduire une démarche de concertation avec la population permettant de connaître:
  - Les habitudes ? Les attentes ?
  - Les freins ? Les solutions possibles ?

#### 4. IDENTIFIER LES SOLUTIONS

- A court terme, moyen terme et long terme
- Hiérarchiser et planifier le déploiement de solutions

#### 5. FINANCER

- Identifier et mobiliser les dispositifs de soutien

- Construire un modèle économique et définir son seuil d'efficacité

#### 6. EXPERIMENTER ET EVALUER

### PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :

- A INTEGRER DANS LES REFLEXIONS LORS DE LA REALISATION D' ACTIONS



### RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

A l'échelle de chaque bassin de mobilité, la région et le département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, le pôle emploi et les acteurs du territoire (intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite), un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien.

Les aides financières individuelles liées à la mobilité recensées ou mises en place dans ce cadre devront figurer au sein des services d'information sur les déplacements mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité ou la région.



### PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
Région / Département	Maitrise d'ouvrage	Selon la loi, porteur de projets sur les mobilités solidaires
CCPVM	Partenaire technique et financier	
France travail	Partenaire technique	
Organismes sociaux	Partenaire technique	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).

### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Respect d'une démarche inclusive dans la réalisation d'action (annuelle)
- Enquête de stationnement de type "occupation" pour les cycles (annuelle)

### CHIFFRE CLE DE LA PRECARITE MOBILITE

#### PRÉCARITÉ

13,3 M de Français.es sont en situation de « précarité mobilité ».

9 M sont en situation d'insécurité mobilité

et

4,3 M de Français.es n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



#### RENONCEMENTS

+ d'1 Français sur 4 déclare avoir renoncé à un déplacement au moins 1 fois lors des cinq dernières années.



28 % des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins 1 fois à un emploi.



23 % des étudiants ont renoncé à des activités de loisirs.



42 % des seniors qui ont exprimé un renoncement, l'ont fait au moins 1 fois pour un rendez-vous médical.

#### FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

+ 50 % de hausse



+ 100 % de hausse

- 43 % des personnes sans activité professionnelle diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.
- 35 % des foyers gagnant moins de 1 500 € net par mois diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

- 58 % des automobilistes ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture.

+ 14 points vs 2020

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1<sup>ères</sup> touchées.

La dépendance à la voiture se renforce.

Source : Baromètre des mobilités du quotidien réalisé en 2022- FNH et Wimoov



# ACTION 2.10 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

**LONG TERME**

## CONTEXTE

- Offre de location vélo tournée d'avantage vers le tourisme
- Infrastructure autour du vélo jugée insuffisante (information issue des temps de concertation)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser l'activité locale
- Augmenter la part modale du vélo
- Offrir une solution de mobilité aux publics les plus fragiles

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Identifier les acteurs proposant ce service afin de ne pas être concurrentiel mais complémentaire
- Calibrer la durée de location afin de favoriser la rotation du matériel

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- IDENTIFIER LES PARTENAIRES POTENTIELS**
- PRÉCISER LES OBJECTIFS DU SERVICE**
  - 3 Objectifs structurant le service (issus des temps de concertation) :
    - Développer la pratique du vélo
    - Réduire les émissions de polluants par du report modal vers le vélo
    - Permettre à tous les habitants de disposer d'une solution de mobilité (scolaire, insertion à l'emploi, non mobile)
- DEFINIR LE MODE DE GESTION**
  - En régie
  - En délégation de service public
- DIMENSIONNER LE SERVICE**
  - Identifier les points de location, par exemple en mairie, station de ski, office du tourisme,
  - Planifier le parc vélo avec :
    - Au départ : ratio de 20 - 30 vélos pour 10 000 habitants (vélo musculaire et VAE)
    - Puis selon la demande (6 à 12 mois) : augmentation du parc de 30 vélos soit un parc total de 50 -60 vélos
  - Evaluer et varier la typologie du parc de vélo : vélo musculaire, VAE et vélo cargo
  - Caractéristiques des vélos : équipés (panier, garde-boue, lumière) et qualitatifs (puissance et autonomie de la batterie, qualité des freins, poids contenu, etc)
- DEFINIR LE PRIX DE L'ABONNEMENT ET LA DUREE DE LOCATION**



## PLANNING

**DÉLAI D'INSTALLATION : 3 ANS**

- 6 mois de benchmark
- 6 mois pour créer une mobilisation élus/partenaires
- 6 mois pour la définition des besoins + montage financier
- 12 mois pour l'acquisition des vélos et leurs entretiens ou lancement de l'appel d'offre
- 12 mois pour la mise en service



# ACTION 2.10 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

**LONG TERME**

## MOYENS HUMAINS NECESSAIRES

CREATION D'UN SERVICE DE VELO EN LOCATION LONGUE DUREE (VLD)	
Amont projet	Exploitation
Pilotage et gestion du projet	Gestion des abonnements et de la liste d'attente, maintenance légère, montage d'animation et de communication
↓	↓
¼ ETP sur au moins 1 an	¼ ETP

## ELEMENTS A INTEGRER AU SERVICE

- Intégrer à la définition du modèle financier :
  - le reste à charge moyen : 225 €/vélo
  - Le coût élevé de l'assurance
- Favoriser le « passage à l'achat » après une période de location
- Amortissement du service par la revente de vélo (2 à 3 ans d'usage)
- Possibilité de contracter, par une procédure adaptée, avec un acteur local l'exploitation technique (opération de maintenance, révisions contractuelles)

### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre d'abonnements (annuel)
- Part modale d'utilisation du vélo (annuel)
- Temps d'attente pour disposer d'un vélo (annuel)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
<b>CCPVM</b>	<b>Maitrise d'ouvrage</b>	<b>En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités</b>
Département	Partenaire financier	
Commerce	Partenaire technique	
CCI / Office du tourisme	Partenaire technique	Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux
FUB	Partenaire technique	Association pouvant accompagner et porté des projets autour du cycle

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Matériels	Coût unité
Vélo musculaire	200 € à 350 €
Vélo à assistance électrique	1,2 K€ à 2,5 K€

Source document Cerema "Boîte à outils Mobilité en zone peu dense – les services de vélo en location longue durée"

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°3.1** : Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques



# ACTION 3.1 - DÉFINIR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DES SITES TOURISTIQUES

LONG TERME

## CONTEXTE

- 88% des visiteurs viennent sur le territoire en voiture
- 6 touristes sur 10 sont des primo visiteurs (5 dernières années)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Promouvoir l'éco-tourisme et le tourisme durable sur le territoire

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 3,27 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus électrique par rapport à du covoiturage thermique (taux d'occupation de 3 personnes).

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- RECENSER LES SITES TOURISTIQUES DIT « FRAGILES » et à « HAUT POTENTIEL »**
  - Choisir les sites selon des critères faisant consensus tels que la fréquentation, l'état physique du site (fragilité des sols, orniérage, diagnostic flore, etc)
- IDENTIFIER LES PORTES D'ENTREES DU TERRITOIRE**
  - Ponctuelles : Gare ferroviaire, arrêts de transport structurants
  - Linéaires : axes routiers permettant d'accéder aux sites emblématiques
- DEFINIR UNE STRATEGIE D' ACTIONS BASEE SUR LE RETOUR D' EXPERIENCE DE L' ETUDE PETR**
  - Réaliser une grille Force, Faiblesse, Menace et Opportunité des solutions/actions mises en place
  - Evaluer les possibilités de dupliquer les solutions mises en place
  - Bâtir une stratégie globale autour d'axes clairs et en concertation avec les acteurs du territoire
- DEFINIR UN PLAN D' ACTION EN DEUX TEMPS**
  - Déployer des solutions d'accessibilité dites pérennes au sein des sites à faibles enjeux
  - Porter des temps d'expérimentation au sein des sites à forts enjeux
- COMMUNIQUER**
- GOUVERNANCE**



## Point de vigilance

- Initier une réflexion collaborative et de partenariat avec les offices de tourisme et les acteurs du territoire

## ETUDE SUR L'ACCESSIBILITE DES SITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

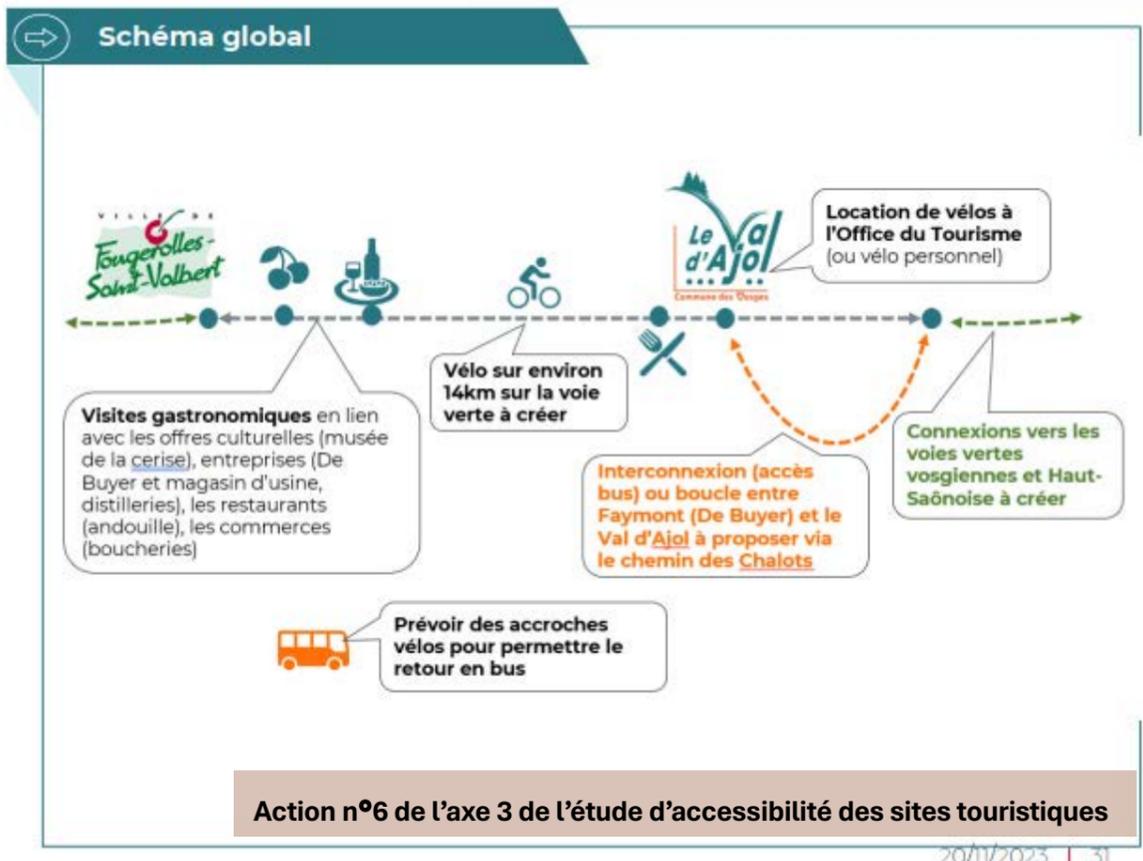
- Appliquer les fiches actions n°4-5-6
- Se baser sur le retour d'expériences des sites pilotes (travail partenarial avec le PETR Remiremont et ses Vallées)



# ACTION 3.1 - DÉFINIR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DES SITES TOURISTIQUES

**LONG TERME**

## EXEMPLE D'ACTION PROPOSÉE DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE DU PETR



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitre d'ouvrage	
PETR	Partenaire technique et financier	Accompagne les projets de mobilité touristique
Région	Partenaire technique et financier	A consulter dans le cadre des compétence « Aménagement du territoire et l'environnement » et « Culture et patrimoine »

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## PLANNING

- DÉLAI D'INSTALLATION : 2 ANS**
- 6 mois de benchmark
  - 6 mois pour créer une mobilisation élus/partenaires
  - 6 mois pour la définition des besoins + mise en service



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation touristique des sites (annuelle)
- Enquête de stationnement rotation/occupation (semestrielle)
- Evaluation de la part modale des déplacements (semestrielle)



## COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au rasion/unité
Site internet (assurer le fonctionnement)	Agent dédié ou externe (jusqu'à 3 K€)
Brochure touristique	Coût interne aux fonctionnements de l'office du tourisme
Campagne de communication (promotion)	Entre 20 K€ - 50 K€ (moyenne)



## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°4.1** : Développer un plan de communication autour des services de mobilité

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°4.2** : Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR



# ACTION 4.1 - DÉVELOPPER UN PLAN DE COMMUNICATION AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

**SOCLE**

## CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

- Où est l'information ?
- Je ne savais pas que je pouvais le faire !
- Je n'en ai pas entendu parler !
- Comment fonctionne le service ?

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer la communication sur les services de mobilité existants et futurs
- Améliorer l'accès à l'information pour tous
- Augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. REALISER UN DIAGNOSTIC

- Identifier et hiérarchiser les services de mobilité existants
- Evaluer la perception des services et l'accès à l'information par les utilisateurs

### 2. DÉFINIR DES OBJECTIFS

- Accroître la visibilité des services de mobilité (signalisation, fiche horaire, etc)
- Sensibiliser et encourager la pratique de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer l'accès aux services de mobilité (journal communautaire, application)
- Informer les habitants sur les nouveautés et les évolutions des services

### 3. CHOISIR LES CANAUX DE COMMUNICATION

- Adapter le canal de diffusion selon les publics cibles (réseaux sociaux, PanneauPocket, journal communautaire, flyer, panneau publicitaire, panneau d'information en mairie, etc)
- Combiner les différents canaux lors de campagne de communication d'envergure

### 4. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE COMMUNICATION

- Créer des contenus adaptés à l'objectif par l'utilisation de formats variés (vidéos, infographies, témoignages, court métrage)
- Produire des contenus informatifs, attractifs, pédagogiques et rassurants
- Planifier des actions récurrentes (saisonniers?) et des actions ponctuelles
- S'appuyer sur les événements (locaux, départementaux, régionaux et nationaux) pour sensibiliser, promouvoir les services de mobilités



## Points de vigilance

- Travailler en partenariat avec divers acteurs : région, SNCF, commerçants, les offices de tourisme et acteurs touristiques
- Assurer une régularité pour les actions récurrentes
- Modèle/méthode doit être facilement répliquable
- Lors de sensibilisation à la pratique d'un mode de déplacement, le changement doit paraître simple



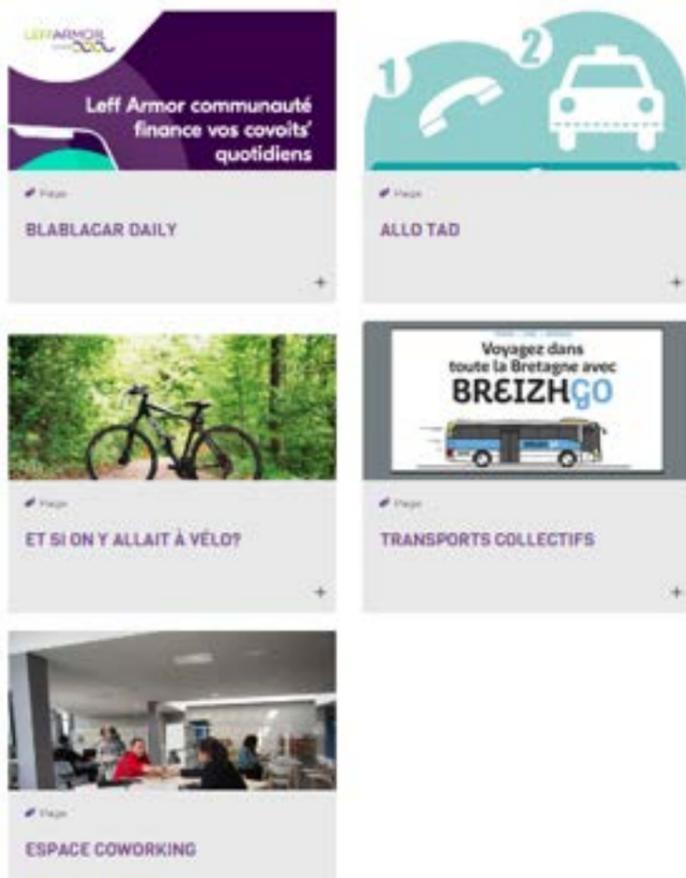
## PLANNING

- **2-3 mois en amont pour préparer la communication** sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service



# ACTION 4.1 - DÉVELOPPER UN PLAN DE COMMUNICATION AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

## BENCHMARK



Source : Rubrique « Venir et stationner » de la ville de Sézanne sur leur site internet

Source : Rubrique « Transport et mobilité » de la comcom LEFFARMOR (site internet)

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Evolution de la part modale tous modes (annuelle)
- Nombre de visite sur site / de commentaire sous post (trimestrielle)
- Part modal des visiteurs lors des événements (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Rôles	Commentaire
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	
PETR	Partenaire technique et financier	
Office du tourisme / commune	Partenaire technique et financier	
Hébergeur	Partenaire	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF

- Coût annuel des moyens humains internes pour la mise en place et suivi du plan de communication : 0,2 à 2 ETP
- Coût variable, voici quelques prix selon les prestations :
  - Déploiement de supports d'orientation « Rose des modes à Lyon pour un prix de 18,4 K€ dont 10, 8 K€ de BAT, 5,6 K€ d'impression/pose et 2 K€ pour une enquête qualitative »
  - Réalisation de 12 vidéos grand public de 5 à 6 min : 40 K€

Coût estimatif d'un plan de communication : 80 K€



# ACTION 4.2 - RÉALISER UN "GUIDE DES MOBILITÉS" À L'ÉCHELLE DU PETR

LONG  
TERME

## CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

- Où est l'information ?
- Je ne savais pas que je pouvais le faire !
- Je n'en ai pas entendu parler !
- Comment fonctionne le service ?

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accès à l'information pour tous
- Sensibiliser la population au changement de pratique de déplacement

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RECOLTER LES INFORMATIONS

- Identifier et hiérarchiser les services de mobilité existants
- Evaluer la perception, la connaissance et les freins des usagers

### 2. DÉFINIR L'OBJECTIF DU GUIDE

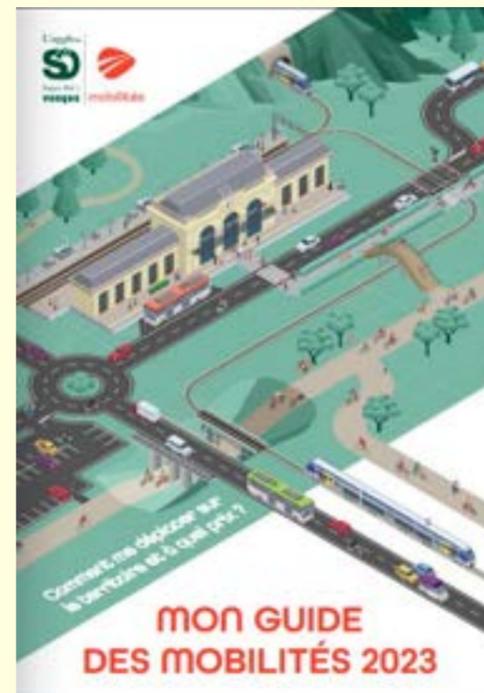
- N°1 : Accroître la visibilité des services de mobilité (fonctionnement, information)
- N°2 : Sensibiliser et encourager la pratique de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle

### 3. STRUCTURER L'INFORMATION

- Présenter les informations indispensables par mode de déplacement (plan, fiche horaire, tarification)
- Des rubriques : astuces, bulle informative
- Point réglementation : approche pédagogique présentant le fonctionnement des aménagements, une réglementation voie verte, une zone 30,...
- Rappeler les bonnes pratiques

### 4. MOYEN DE DIFFUSION

- Sur site internet de l'EPCI, site internet des communes (si disponible) avec renvoi vers celui de l'EPCI
- En version papier (quantité à limiter) à mettre à disposition en mairie ou à éditer selon la demande



Source : Communauté d'agglomération de Saint-Dié-les Vosges "Mon guide des Mobilité"



## Points de vigilance

- Travailler en partenariat avec divers acteurs : région, SNCF, les offices de tourisme et acteurs touristiques
- Modèle/méthode doit être facilement répliquable
- Lors de sensibilisation à la pratique d'un mode de déplacement, le changement doit paraître simple
- Lors des événements, points de communication, rappeler l'existence du guide



## PLANNING

- 2-3 mois en amont pour préparer la communication sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service
- Edition/actualisation : Nouveau service mise en place (MAJ pour l'année suivante)



# ACTION 4.2 - RÉALISER UN "GUIDE DES MOBILITÉS" À L'ÉCHELLE DU PETR

**LONG TERME**

## BENCHMARK

**Sommaire**

Qu'est-ce que le challenge mobilité ? ..... p.3

**I - Les différents modes de déplacement** ..... p.4

1- Le réseau de transports collectif public ..... p.4

1.1 - Utiliser les transports en commun du territoire ..... p.4

1.2 - Emprunter le réseau collectif inter-urbain ..... p.4

1.3 - Transport à la demande ..... p.5

2- La voiture partagée ..... p.7

2.1 - Faire du covoiturage ..... p.7

2.2 - Pratiquer l'autostop ..... p.9

3- Les déplacements actifs ..... p.11

3.1 - Les modes doux ..... p.11

3.1.1 - Un peu de marche ..... p.11

3.1.2 - Faire du vélo ..... p.11

a) Pour la forme et la santé du porte-monnaie ..... p.11

b) Louer un vélo, la liberté sur mesure ! ..... p.11

c) Investir dans un VAE (vélo à assistance électrique) ..... p.12

3.2 - Pédibus et vélobus ..... p.13

3.3 - Un axe cyclable entre Beaujeu et Belleville ..... p.13

**II - Adopter l'éco-conduite** ..... p.14

**III - Les dispositifs pour se déplacer autrement** ..... p.14

1- Plan de Déplacements Entreprise et Inter-Entreprises ..... p.14

2- Plan de mobilité ..... p.15

3- L'Indemnité Kilométrique Vélo ..... p.15

4- Le télétravail ..... p.16

5- L'autopartage ..... p.16

**IV - Retour sur le challenge mobilité 2017** ..... p.18

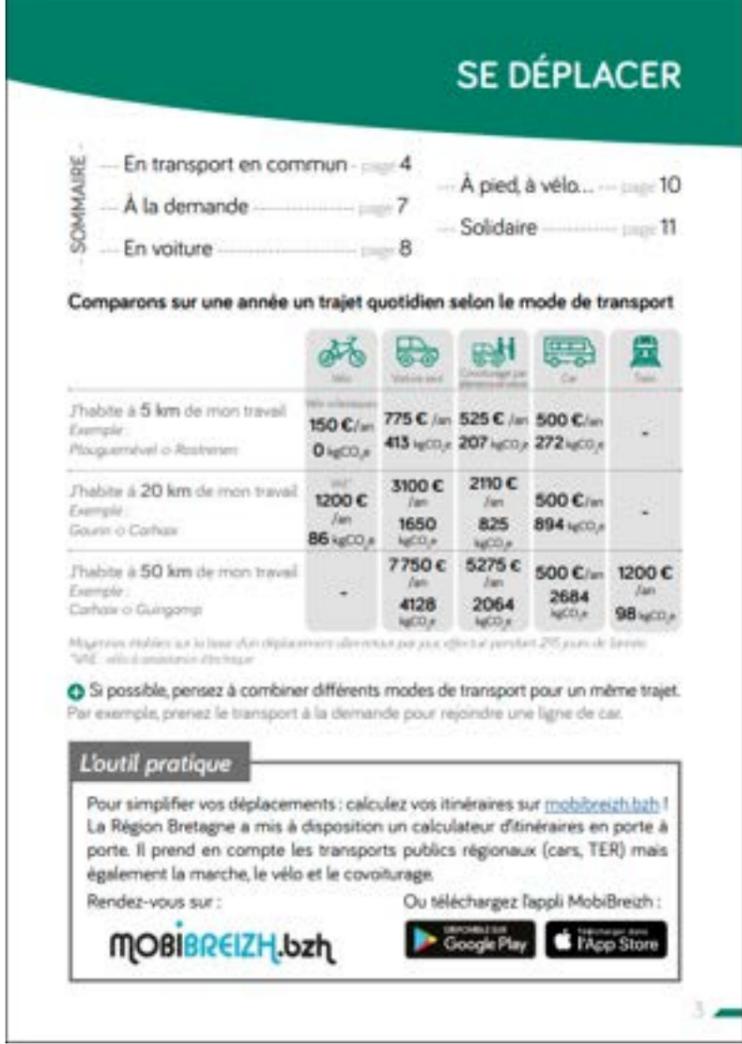
1- Témoignage ..... p.18

2- Résultats ..... p.19

**Nos partenaires dans le département du Rhône**

Guide de l'éco-mobilité 2018 - Département du Rhône - p. 2

Source : Région Auvergne-Rhône-Alpes – Challenge mobilité "Guide de l'éco-mobilité dans le département du Rhône – Des solutions pour aller au travail autrement qu'en voiture solo"



Source : PETR Pays du Centre Ouest Bretagne "Le Guide des solutions de déplacement"

## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Rôles	Commentaire
CCPVM	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	
PETR	Partenaire technique et financier	
Office du tourisme / commune	Partenaire technique et financier	
Hébergeur	Partenaire	

Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).

## COÛT ESTIMATIF

- Coût d'un guide mobilité (conception, impression et distribution) : ≈ 15 K€
- Coût de la mise en forme d'un site internet pour la diffusion du guide de mobilité : ≈ 5 K€

- ### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)
- Evolution de la part modale tous modes (annuelle)
  - Nombre de visite sur site / téléchargement (annuelle)
  - Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

# III.6 : SYNTHÈSE

ORIENTATION	ID	INTITULE DE L'ACTION	DOMAINE	NIVEAU DE PRIORISATION DE L'ACTION	ESTIMATION FINANCIERE	PORTEURS DE PROJET
<b>ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF</b>	1.1	Aménager et jalonner des itinéraires piétons et cycles desservant les grands pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération (programme petite ville de demain)	MOBILITE ACTIVES	SOCLE	De 10 K€ à 60 K€ / itinéraire	CCPVM, PETR, Communes
	1.2	Créer un service de transport en commun au sein de Remiremont Agglomération	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE	180K€ /an	CCPVM, Région
	1.3	Amenager une liaison cyclable entre Remiremont, le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains	CYCLE	SOCLE	De 80 K€ à 500 K€	CCPVM, Communes
	1.4	Amenager une liaison cyclable entre le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains et les deux communes de la Hautes-Saône (Fougerolles-Saint-Valbert et Aillevillers-et-Lyaumont)	CYCLE	SOCLE	De 800 K€ à 1,7 M€	PETR
	1.5	Amenager une liaison cyclable entre Remiremont et Epinal via le canal d'alimentation du lac de Bouzey	CYCLE	SOCLE	De 1,3 M€ à 1,4 M€	CCPVM, PETR, Département, VNF
	1.6	Améliorer l'attractivité des lignes de cars Fluo	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		CCPVM, Région
	1.7	Aménager et jalonner des itinéraires piétons à l'échelle du Val d'Ajol (programme petite ville de demain)	MOBILITE ACTIVES	COMPLEMENTAIRE		CCPVM
	1.8	Réaliser un schéma directeur cyclable	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM, PETR
	1.9	Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo	MOBILITE ACTIVES	LONG TERME		CCPVM, Communes
	1.10	Aménager des aires de covoiturage sur les axes routiers structurants	COVOITURAGE	LONG TERME		CCPVM
<b>ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE</b>	2.1	Définir et mettre en oeuvre une politique de stationnement vélo	CYCLE	SOCLE	De 25 K€ à 56 K€	CCPVM, Région, Promoteur, Bailleur et Entreprise
	2.2	Stabiliser et renforcer la pratique du covoiturage	COVOITURAGE	SOCLE	De 200 K€ à 300 K€	CCPVM, Région, Communes
	2.3	Soutenir et développer le transport d'utilité sociale	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Région, Département, CCPVM
	2.4	Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM
	2.5	Déployer des bornes de rechargement dédiés aux vélos	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM, SDEV, ENEDIS
	2.6	Mettre en place un service de navettes lors des manifestations (exemple le marché de Girmont-Val-d'Ajol)	TRANSPORT EN COMMUN	COMPLEMENTAIRE		CCPVM
	2.7	Soutenir et inciter les entreprises/administrations/scolaires à la réalisation de plan de déplacement	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM
	2.8	Mettre en place une plateforme de covoiturage	COVOITURAGE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM
	2.9	Faciliter la mobilité des publics fragiles	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	COMPLEMENTAIRE		CCPVM, Département
	2.10	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	CYCLE	LONG TERME		CCPVM
<b>ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE</b>	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	MULTIMODALITE	LONG TERME		CCPVM, PETR
<b>COMMUNICATION</b>	4.1	Développer un plan de communication autour des services de mobilité	COMMUNICATION	SOCLE	80 K€	CCPVM
	4.2	Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR	COMMUNICATION	LONG TERME		CCPVM



# PARTIE IV – ANNEXE : DEFINITION DES INDICATEURS



VOSGES SECRÈTES  
la Communauté de Communes de  
la Porte des Vosges Méridionales

## IV.1 - Listes des indicateurs généraux



### MULTIMODALE

- **Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants** : l'objectif est de recueillir l'opinion des utilisateurs/clients/habitant sur un service de transport, un service de mobilité, un aménagement dédié à la mobilité. Cet indicateur permet de mesurer la satisfaction globale, d'identifier les points forts, points faibles et points d'amélioration.
- **Respect d'une démarche inclusive dans la réalisation d'action** : l'objectif est de mesurer qualitativement ou quantitativement les principes et les actions d'inclusion misent en œuvre dans un projet.



### SECURITE ROUTIERE

- **Evolution de l'accidentologie** : recueil des accidents recensés sur l'année quelque soit le mode de déplacement utilisé (voiture, vélo, piéton, transports en commun, etc.). Par une analyse comparative sur une période de 5 ans, il s'agit de comprendre son évolution, ses causes et ses circonstances afin de mettre en place des mesures de prévention efficaces.

## IV.2 - Listes des indicateurs : transport en commun et covoiturage



### TRANSPORT EN COMMUN

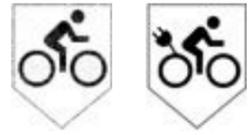
- **Nombre de montée et descente** : permet de quantifier le nombre de passagers qui montent et descendent à un arrêt. Cet indicateur permet d'évaluer la fréquentation des portes d'entrée au réseau de transport en commun, d'adapter l'offre de transport, de planifier les aménagements nécessaires à l'amélioration du confort et de son accessibilité.
- **Nombre de tickets vendus** : représente la quantité totale de titres de transport (tickets unitaires, abonnements, etc.) achetés par les usagers. Cet indicateur permet de mesurer la fréquentation du réseau, d'identifier les périodes de pointes de périodes creuses et d'évaluer la santé financière du réseau/ligne.
- **Fiabilité du service de transport en commun** : permet d'évaluer la capacité d'un service régulier à répondre aux attentes des usagers en termes de disponibilité, de fréquence et de respect des horaires.
- **Part modale du transport en commun** : représente le pourcentage de déplacements effectués en transport en commun (car, train, navette) par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, marche, vélo, etc.).
- **Fréquentation des transports en commun** : mesure le nombre de personnes qui utilisent les services de transport public sur une période donnée (jour, semaine, mois et année). Cet indicateur permet de connaître l'utilisation et l'efficacité du service déployé.
- **Coût au kilomètre** : représente le coût total engagé par l'exploitant du service pour faire circuler un véhicule sur une distance d'un kilomètre. C'est-à-dire que l'on divise le coût total (coût d'exploitation, coût de fonctionnement, coût d'entretien) par le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules de ce service sur une période donnée (généralement une année).



### COVOITURAGE

- **Part modale du covoiturage** : représente le pourcentage de déplacements effectués en covoiturage par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, transports en commun, marche, vélo, etc.).
- **Taux de fréquentation des aires de covoiturage** : représente le pourcentage de places de stationnement occupées par les véhicules de covoitureurs, par rapport au nombre total de places disponibles dans l'aire (démarche équivalente pouvant être menée auprès des cycles). Cet indicateur permet d'évaluer l'efficacité de la pratique du covoiturage, d'adapter le dimensionnement de l'aire (sous ou sur offre de stationnement voiture et vélo).
- **Nombre d'inscription sur une plateforme / site internet** : représente le nombre total d'utilisateurs qui ont créé un compte sur cette plateforme/site internet à un moment donné.

## IV.3 - Listes des indicateurs : modes actifs



### CYCLES

- **Part modale du vélo** : représente le pourcentage de déplacements effectués à vélo par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, transports en commun, marche, etc.).
- **Nombre de vélos en stationnement** : via une enquête d'occupation, il est déterminé les lieux et les périodes de forte demande. Il est également possible de différencier le type de vélo utilisé (VTT, Vélo classique, VAE).
- **Fréquentation cyclable** : désigne le nombre de personnes qui se déplacent à vélo dans un espace donné (rue, route, voie verte, piste cyclable). Cet indicateur peut être recueilli par comptage fixe (donnée mensuelle) ou par période de comptage (1 à 2 fois par an). Les données doivent être présentée par année.
- **Temps d'attente pour disposer d'un vélo** : fait référence au temps entre la demande, plus précisément la commande d'un vélo et sa réception.
- **Nombre de km d'aménagements cycle et piéton réalisés** : représente le nombre total d'aménagements dédiés aux modes actifs (trottoir, bande cyclable, piste cyclable, CVCB, voie verte) réalisé sur une période donnée (généralement une année).



### PIETONS

- **Part modale de la marche** : représente le pourcentage de déplacements effectués à pied par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, transports en commun, vélo, etc.).
- **Fréquentation piétonne** : désigne le nombre de personnes qui se déplacent à pied dans un espace donné (rue, voie verte, sentier). Cet indicateur peut être recueilli par comptage fixe (donnée mensuelle) ou par période de comptage (1 à 2 fois par an). Les données doivent être présentée par année.

## ATTESTATION DE CONTROLE



IRIS conseil Régions  
48, place Mazelle  
57000 Metz  
Tél : 03 87 18 48 91 / Fax : 03 87 18 48 92



**Intitulé :** CCHV\_ELABORATION DE QUATRE PLANS DE MOBILITE SIMPLIFIEE  
**Type d'étude :** ETUDE  
**Phase d'étude:** Phase 3 : Elaboration du plan d'actions opérationnel  
**N° affaire :** MZ1314-88  
**Affaire suivie par:** THOMAS STABLO / ROMAIN BERTHOD

### Contrôle du dossier

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Dressé par	BERTHOD ROMAIN	Chargé d'affaires sénior	12/06/2025	
Vérifié par	THOMAS STABLO	Manager de projet	12/06/2025	
Approuvé par	THIERRY LORENZ	Directeur de projet	12/06/2025	